

sala, agli alberghi, erano titolari e proprietari della Società di navigazione Florio e Rubattino, una delle più floride del tempo.

La distribuzione dei numeri di corsa delle vetture, dato il numero eccezionale dei partenti, aveva richiesto una disposizione regolamentare, in base alla quale il numero che doveva venire scritto sul cofano e sul radiatore, indicava la marca, e la lettera abbinata sulle vetture al numero, indicava il pilota. Per esempio: le Fiat di questa seconda Targa Florio recavano 20, mentre la vettura di Lancia recava sul cofano 20-A.

Regolamenti e formula di gara

Commissari sportivi di questa seconda Targa Florio erano: il principe Pietro di Arenberg, G. d'Isnello, Adolfo Graf, Eugenio Reiss e G. Coltelletti. Il successo della gara, alla vigilia, sembrava compromesso da una pioggia persistente e abbondante, che aveva anche, in alcuni punti, intaccato la sede stradale del circuito, ma, fortunatamente, due giorni prima della gara, il tempo si mise al bello. Cinquemila operai riattarono alla meglio le strade dell'altipiano, le tribune poterono venire addobbate di ghirlande di fiori e di aranci, e le belle signore tirarono un sospiro di sollievo. Potevano sfoggiare le loro toilette sportive. Ci tenevano soprattutto quelle che facevano parte del così detto Comitato patronesse, costituito apposta dopo la riuscita della prima

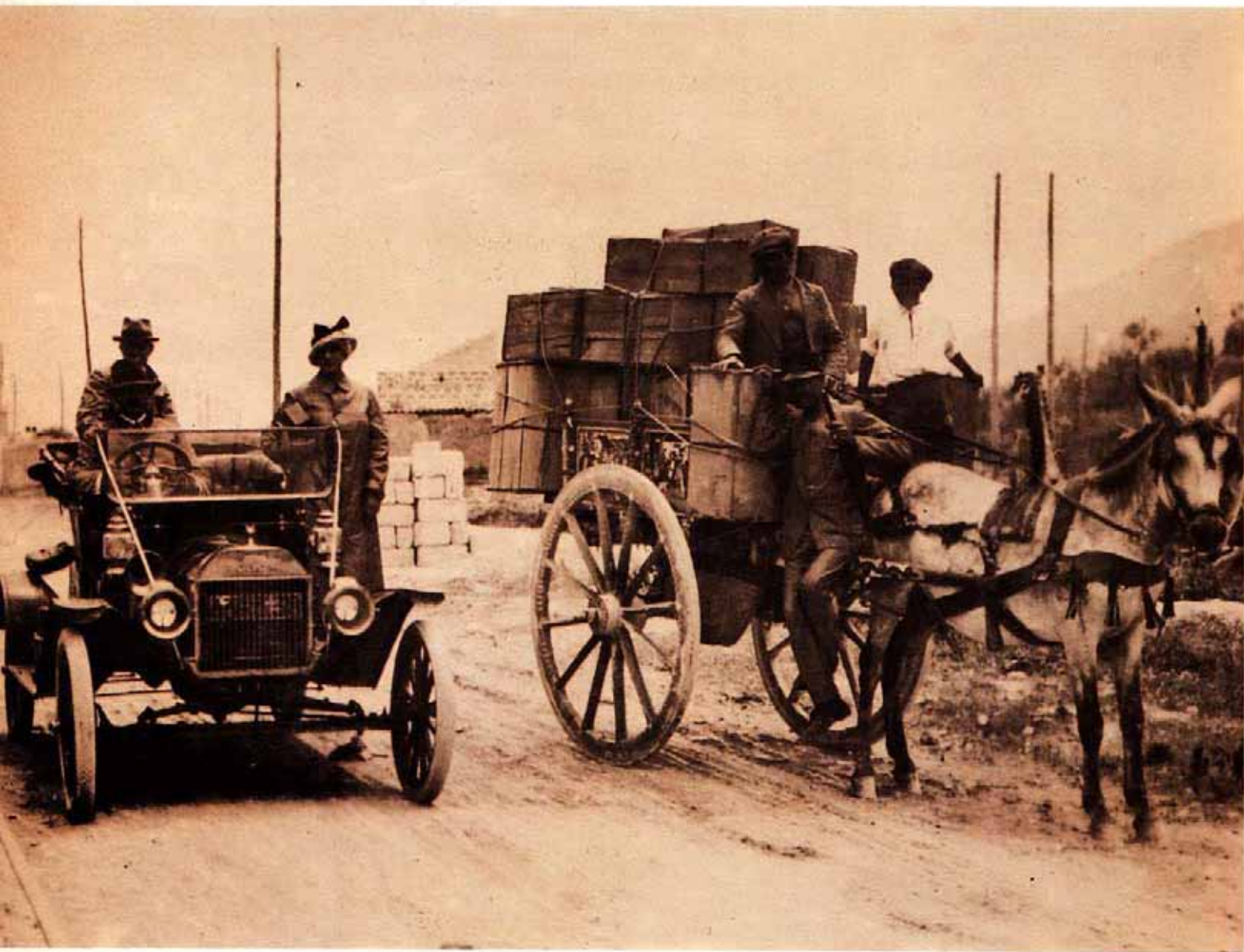
All'indubbia validità degli aspetti tecnici e industriali e all'efficacia dei richiami agonistici e mondani rappresentati dalla Targa faceva penoso contrasto l'estrema indigenza della popolazione che si riversava sulle strade delle Madonie al passaggio dei corridori. L'antica miseria della Sicilia e la nuova protagonista della civiltà, la macchina, sono in questa foto di fronte in un angoscioso e drammatico confronto.

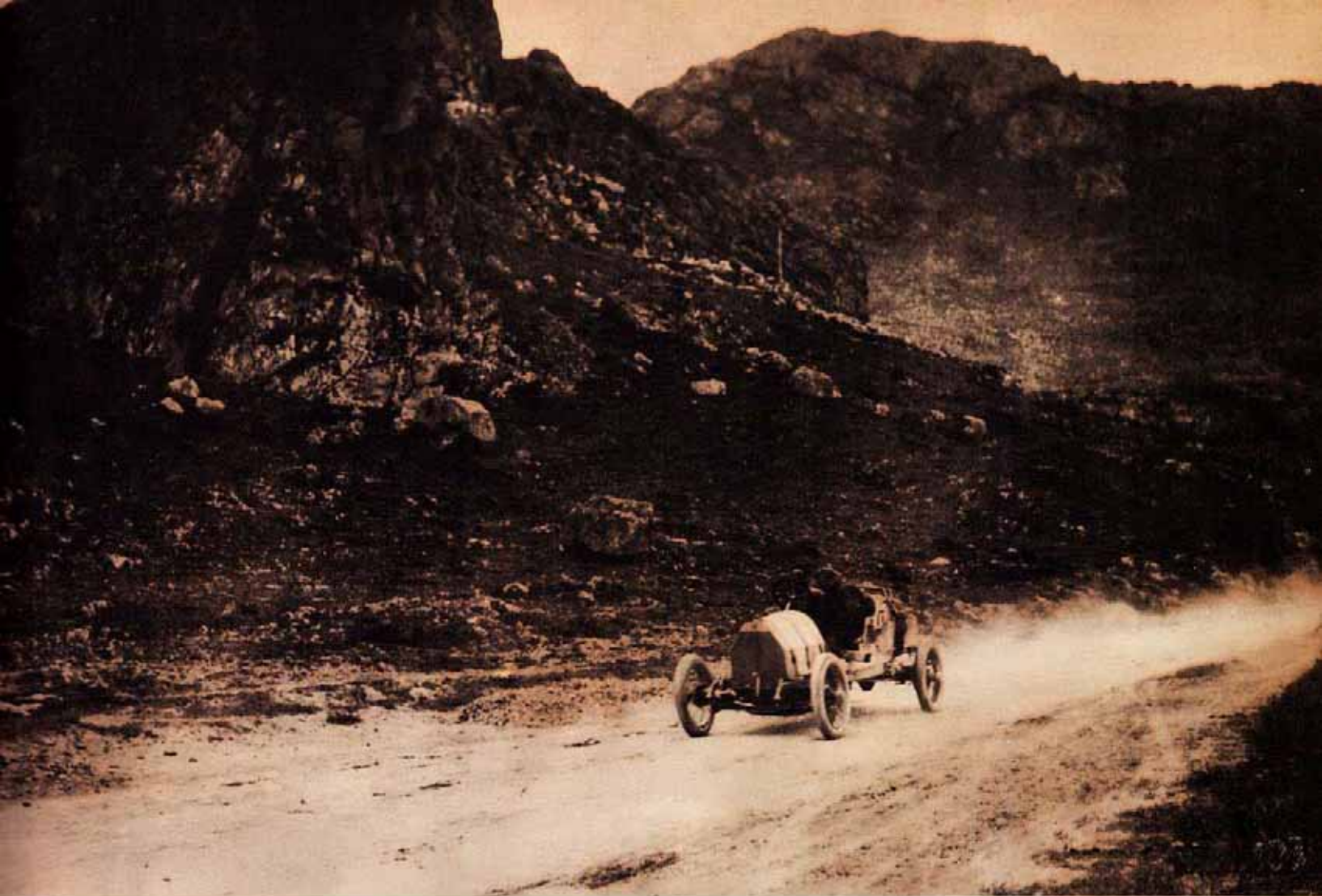


Targa. Di questo Comitato, presieduto, naturalmente, dalla bella Franca Florio, facevano parte nomi altisonanti, e non soltanto nomi, ma anche bellissime donne dell'aristocrazia: la contessa Mazzarino, la duchessa Massari Zavaglia, la marchesa Soragna, la principessa Potenziani, la duchessa Grazioli, la contessa Morosini, la principessa di Trabia, la principessa Pignatelli, la contessa d'Orsay, tutte presenti il 21 aprile sull'affollato parterre delle tribune di Bonfornello.

Gli sportivi siciliani, giunti da ogni parte, erano giustamente orgogliosi di questa loro manifestazione, e appare giustificato quanto scrive un cronista del tempo, a commento della giornata del 21 aprile 1907: « E' un po' nostro costume, quando si tratta di sport, dedicare ogni considerazione a ciò che si compie all'estero, rimanendo quasi indifferenti per quello che si fa nel nostro Paese. Sembra che soltanto le gare estere possano portare a conclusioni veramente serie, ed esercitare una profonda influenza pratica; le gare nazionali vengono più che altro tenute in conto di divertimenti. E' effetto di réclame? E' effetto di tradizione? In ogni modo è un errore, errore in cui non abbiamo mai avuto

Le misure di sicurezza erano un incubo per gli organizzatori della Targa, poiché pedoni e conducenti di animali non si erano ancora assuefatti alle macchine. Nella gara del 1913, mentre tallonava un'altra vettura ed era avvolto in una nube di polvere, un concorrente intravide un bimbo che gli attraversava la strada a Trabia. Sterzò, ma urtò un paracarro. Convinto a torto di aver investito il bambino, il pilota scappò via a gran velocità verso Messina, prese il traghetto per Reggio e sparì.





In base all'esperienza del primo Giro di Sicilia, fu prescritta una media oraria minima, per tappa, di 33 chilometri. Non sempre sulle strade siciliane di quel tempo era possibile mantenere questa media, a parte gli eventuali ritardi dovuti a guasti meccanici e ad altri inconvenienti. D'altro canto, non fu possibile, per l'intero lunghissimo percorso, sistemare dovunque i servizi di assistenza. La Targa costituiva anche un viaggio avventuroso.

tanto torto di persistere, come di fronte ai risultati della Targa Florio ».

Alle 5,40 si iniziava la seconda Targa Florio, con la partenza della Pilain di Salvioni, un ticinese che bazzicò sempre nell'ambiente automobilistico, anche dopo la prima guerra mondiale. Successivamente, a tre minuti di distacco l'una dall'altra, partirono le altre 43 vetture. Alle 7,55 partiva l'ultima macchina, l'Isotta Fraschini di Tamagni. Poco dopo, si iniziavano, con il cerimoniale già impiegato nella Targa precedente (colpo di cannone e squilli di tromba), i passaggi del primo giro, che Vincenzo Lancia, al volante della sua Fiat 20-A, aveva percorso in 2.43'08"3/5, segnando quello che poi doveva restare il giro più veloce della corsa. Seguivano l'Itala 21-A di Cagno con il tempo di 2.43'22"2/5, l'Isotta Fraschini 7-A di Trucco in 2 ore 44'08", la Fiat 20-B di Nazzaro in 2.44'23"1/5, l'Isotta Fraschini 7-B di Nando Minoia in 2.47'32"4/5, la Darracq 3-A di Louis Wagner in 2.48'40"4/5, la Junior 8-B di Gremo in 2.48'53"2/5, l'Itala 21-B di Fabry in 2.49'35"1/5, la De Dietrich 11-A di Duray in 2.50'15"3/5, l'Isotta Fraschini 7-D di Tamagni in 2.51'03"3/5, al decimo posto.

In questo primo giro, cinque corridori s'erano dovuti ritirare. Hieronymus su Gaggenau s'era rovesciato a Castelbuono, fortunatamente senza conseguenze per l'equipaggio.

Il secondo giro vedeva in testa Felice Nazzaro, che sopravanzava il compagno di squadra Lancia, e compiva uno dei suoi capolavori, segnando un tempo che differiva da quello del

primo di soli 23 secondi, su di un percorso di 147 chilometri, e col fondo stradale in quello stato. Qualcosa come duemila curve, a una media prossima ai sessanta all'ora. Il più vicino per regolarità al grande Felice, in questa corsa, era stato Gabriel, su De Dietrich, ma con una media nettamente inferiore. Durante il secondo giro, Nazzaro aveva preso a Gabriel circa otto minuti.

Louis Wagner aveva girato più velocemente di Nazzaro, durante il secondo giro, acquistando 50 secondi, ma nel primo giro, Nazzaro lo aveva staccato di quattro minuti. Alla fine del secondo giro, la classifica dei primi dieci, era la seguente: 1. Nazzaro (Fiat), 2. Wagner (Darracq), 3. Lancia (Fiat), 4. Duray (De Dietrich), 5. Cagno (Itala), 6. Fabry (Itala), 7. Gabriel (De Dietrich), 8. Weillschott (Fiat), 9. Tamagni (Isotta Fraschini), 10. Garcet (Clément-Bayard).

All'inizio del terzo giro, l'ultimo, Nazzaro è in testa con il tempo di 5.28'23", seguito da Wagner in 5.31'49" e da Lancia in 5.36'08", Duray in 5.37'51", Cagno in 5.40'12".

Solamente Wagner poteva minacciare Nazzaro, ma, durante il terzo giro, il francese deve abbandonare. Duray, a sua volta, ha avuto alcune avarie ai pneumatici e Lancia non era in condizioni di poter superare il suo compagno di squadra, al quale le segnalazioni predisposte lungo il percorso avevano consigliato di moderare l'andatura. La corsa si conclude così, con la doppia vittoria della Fiat: 1. Nazzaro, con il tempo di 9.17'36" $\frac{3}{5}$, alla media di km/h 55; 2. Lancia, con il tempo di 9.29'29" $\frac{2}{5}$. È il preludio di quella che sarà la grande annata della casa torinese. Sempre con Felice Nazzaro, la Fiat si affermerà al Kaiserpreis (Taunus) e al GP dell'AC di Francia, a Dieppe.

In queste tre grandi competizioni del 1907, la Fiat vinceva con un tipo di macchina fondamentale, sul quale venne di volta in volta montato un motore diverso. Alla Targa Florio, un 4 cilindri (cv 40) di mm 125 x 150 di alesaggio e corsa, e cioè di cm^3 7.363; al Kaiserpreis, un 4 cilindri (cv 60) di mm 140 x 130 cm^3 8.004; al GP dell'AC di Francia, un 4 cilindri (cv 130) con mm 180 x 160 di alesaggio e corsa e cioè con una cilindrata di cm^3 16.286.

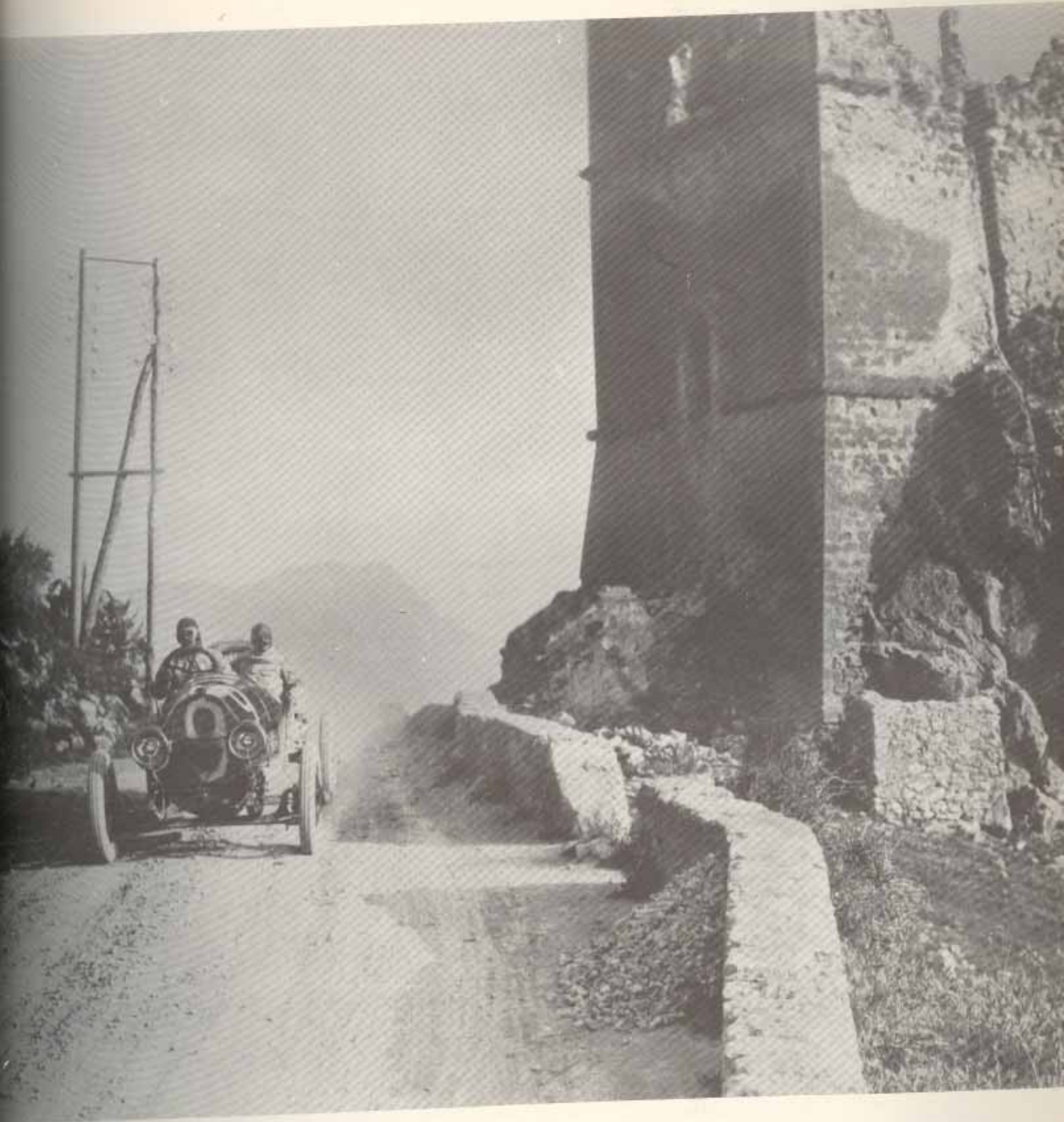
Nel giro finale, impiegando ore 2.48'28", sul giro, Fabry, su Itala, riesce a piazzarsi al terzo posto, sopravanzando il compagno di squadra Cagno, che perderà il quarto posto, superato a sua volta da Duray per soli 9 secondi.

Una Targa trionfale per gli organizzatori e soprattutto per l'industria italiana, che aveva superato l'industria europea in una competizione durissima e su quel circuito che ancora oggi resta il circuito di base per il collaudo dei mezzi meccanici e degli uomini.

Delle 44 macchine che avevano preso la partenza, 30 avevano terminato la corsa e tra queste le nuove auto italiane entrate nell'attività sportiva, l'Isotta Fraschini e la Züst.

All'indimenticabile Targa Florio del 1907, doveva seguire un periodo di crisi. Non soltanto crisi della bella manifestazione siciliana, ma crisi generale dell'automobilismo. Anche se, indubbiamente, le indiscutibili affermazioni dell'industria italiana nelle competizioni nazionali, e in quelle straniere, dovevano avere influenzato la politica dei maggiori complessi industriali europei, era in realtà una crisi di crescita che, incominciata negli Stati





Le strade siciliane si snodavano fra sorprendenti paesaggi. Il percorso del secondo Giro di Sicilia, ottava Targa, fu frazionato in due tappe: la prima, da Palermo, per Messina, Catania, Siracusa, Terranova, fino a Girgenti; la seconda, da Girgenti, per Marsala e Trapani fino a Palermo.

Uniti attorno al 1907, si andava estendendo sul continente europeo e, naturalmente, in Italia. Era finito il periodo pionieristico, e si apriva il periodo dell'espansione industriale, che dava inizio a quel fenomeno di concentrazione che periodicamente si rinnova. In Italia, alla fine del 1907, esistevano 40 aziende automobilistiche così distribuite:

Torino	16	con	capitale	globale	di	L.	24.121.000
Milano	9	»	»	»	»	»	12.950.000
Genova	3	»	»	»	»	»	7.200.000
Brescia	3	»	»	»	»	»	3.400.000
Napoli	2	»	»	»	»	»	4.500.000
Roma	2	»	»	»	»	»	3.000.000
Firenze	2	»	»	»	»	»	2.000.000
Legnano	2	»	»	»	»	»	1.350.000
Piacenza	1	»	»	»	»	»	1.000.000
Bergamo	1	»	»	»	»	»	1.000.000

Alla fine dello stesso anno, avevano pagato la tassa di circolazione in Italia 8.357 autoveicoli, 865 dei quali circolanti in Lombardia. Si notavano però segni di flessione sul mercato interno che, naturalmente, si ripercuotevano sulla produzione, mentre la Borsa, già alla fine del 1907, denunciava chiaramente una caduta dei titoli automobilistici, segnando punte di perdita dei valori fino al 25%. Incominciavano le liquidazioni e i fallimenti. Nel 1908, venivano liquidate la Padus, di Torino, la Faccioli, pure di Torino, la FIAL, di Legnano, ricostituita sotto una nuova ragione sociale, la Junior, che veniva ceduta alla Momo & C. di Milano, l'Anonima Marchand e Dufaux, di Piacenza. A sua volta, la Clément si staccava dalla Diatto, che assumeva la nuova ragione sociale Fonderia Officine Fréjus per la costruzione di automobili.

Ma se c'era chi chiudeva, c'era anche chi apriva. Fra queste la De Vecchi, a Legnano, la Restelli-Rebus, a Milano, la Lancia, a Torino. La Züst aveva aumentato il capitale, e così la Fiat, portandolo da 800.000 lire a nove milioni, e assorbendo la Brevetti Fiat.

A Detroit, intanto, il successo inatteso della Ford modello T, venduta a 850 dollari, che rimase in produzione dal 1908 al 1927, determinava l'introduzione della produzione in serie e, indirettamente, la nascita della General Motors, ad opera di William C. Durant (20 ottobre 1908), un industriale del ramo carrozzerie, e poi finanziere, il quale, dopo avere assorbito gli impianti e la marca della Buick, della Cadillac, della Oakland, della Oldsmobile, della carrozzeria Fisher e delle candele Champion, assorbirà successivamente la La Salle, la Scripps e altre minori, costituendo quello che doveva rapidamente diventare il più forte complesso industriale del mondo.

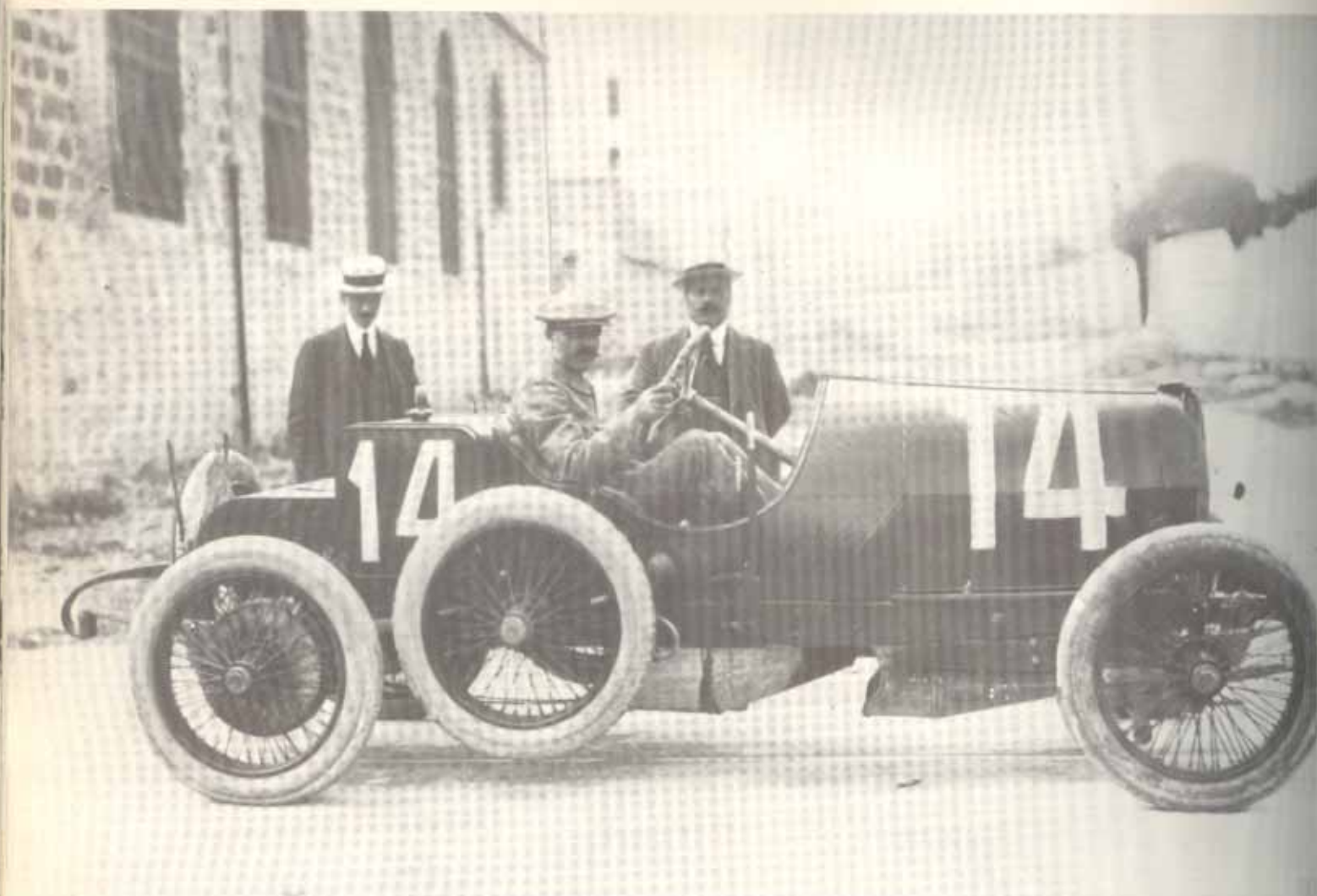
Nasceva la grande industria, e con l'industria tutte le attività collaterali, compresa quella sportiva, che prelude all'espansione commerciale.

Come per il passato, la Targa Florio iniziò la stagione 1908, ma gli organizzatori dovettero presto constatare che l'euforia degli anni passati s'era attenuata. S'era entrati nella fase industriale dell'automobile, e la stessa attività sportiva andava assumendo un nuovo aspetto, una nuova funzione accentuatamente industriale.





24 maggio 1914. Le strade siciliane tornano a ospitare i concorrenti alla Targa Florio che si svolgeva, in due tappe, sul percorso del Giro di Sicilia. Nella foto: Cortese, su Nazzaro, attraversa in piena velocità un paesino in provincia di Palermo



Vincenzo Florio, nei suoi contatti con i diversi costruttori, specialmente in occasione del salone autunnale di Parigi, s'era reso conto della nuova situazione, tanto che aveva pensato di integrare la giornata dedicata alla sua Targa con una corsa riservata alle « vetturette », e intitolata Coppa delle vetturette, che si disputò la settimana prima della manifestazione principale.

Le due manifestazioni, sempre organizzate dal Comitato panormitano (non esisteva ancora alcun Automobile club nell'isola) erano, naturalmente, rette da due regolamenti particolari, anche se simili e sostanzialmente derivati da quello della Targa del 1907.

La gara delle vetturette era limitata a due giri del solito percorso della Targa ed ammetteva le vetturette monocilindriche con motore di alesaggio non superiore a mm 100 e le bicilindriche con alesaggio non superiore a mm 80. Il peso del veicolo, alla partenza, doveva essere al minimo di kg 500 per le monocilindriche e kg 600 per le bicilindriche.

In questa gara presero la partenza: 1. Naudin (Sizaire Naudin), 2. Cammarata (de Dion), 3. Florio (de Dion), 4. Tasca (de Dion), 5. Boillot (Peugeot), 6. Airolti (de Dion), 7. Sizaire (Sizaire Naudin), 8. Giuppone (Peugeot), 9. Olsen (de Dion), 10. Duvernoy (Peugeot), 11. Mollica (de Dion).

La superiorità della Sizaire Naudin, si manifestò fin dai primi chilometri e ai due corridori della casa non sarebbe sfug-

Ceirano al volante della sua Scat. Ceirano vinse la Targa con un'ora e cinquanta minuti di vantaggio sul secondo arrivato, Gloria. Un'altra Scat, quella pilotata dall'inglese Snipe, non ebbe altrettanta fortuna e si ritirò al traguardo di Messina.



Una singolare vettura dell'epoca, la Elka, pilotata da Lucca. I concorrenti alla Targa trovavano ormai molti ambienti disposti ad accoglierli ed erano al centro dell'attenzione degli sportivi siciliani. Florio aveva fondato l'Automobile club di Sicilia.

gita la vittoria, se l'eccessiva irruenza di Sizaire non avesse portato Naudin fuori strada, nel primo e nel secondo giro. Naudin dovette ritirarsi dopo Caltavuturo.

Vinse così la Peugeot di Giuppone in 6.31'36", seguito dalle de Dion di Cammarata in 6.50'49"3/5, di Tasca in 7.08'07"2/5, di Airoidi, di Olsen, dalla Peugeot di Duvernoy. Il giro più veloce era stato il primo di Sizaire in 3.00'25"2/5.

Florio, in ritardo, s'era ritirato dopo il primo giro.

La domenica successiva, il 18 maggio 1908, si disputò la terza Targa Florio, che aveva raccolto tredici iscrizioni, con una sola rappresentante l'industria straniera, la Berliet di Porporato. Malgrado il relativo interesse internazionale di questa Targa, un pubblico di non meno di ventimila persone, giunto con treni speciali, aveva invaso le tribune ed il parterre di Bonfornello, dove i giornalisti avevano trovato una novità: il collegamento telegrafico diretto, attraverso otto apparati di trasmissione.

Il regolamento della corsa era simile a quello del 1907, con la differenza che non venivano considerate, per l'ammissione alla gara, le vetture azionate da motore Gobron, e che la dotazione dei premi era in totale di 30.000 lire, 15.000 delle quali al vincitore.

Il motore Gobron, costruito dalla Gobron-Brillié, riprendeva una disposizione già brevettata da Barsanti e Matteucci, quella cioè a pistoni concorrenti nello stesso cilindro, anche se

con diverso sistema di comando dei pistoni. Inizialmente questo motore aveva sollevato particolare interesse, ma in breve venne abbandonato.

Alla gara che si svolse, sempre su tre giri del circuito delle Madonie (km 149,901), presero parte, partendo a 10 minuti l'uno dall'altro: 1. Lancia (Fiat), 2. Cariolato (Franco), 3. Tamagni (Junior), 4. Raggio (Spa), 5. Trucco (Isotta Fraschini), 6. Porporato (Berliet), 7. Maggiori (Züst), 8. Nazzaro (Fiat), 9. Ceirano (Spa), 10. Pizzigalli (Itala), 11. Minoia (Isotta Fraschini), 12. Venezia (Spa), 13. Giovanzani (Isotta Fraschini).

Un tempo ideale favorì la competizione.

Il primo giro di questa corsa fu certamente uno dei più combattuti nella storia della Targa Florio.

Al primo passaggio di Bonfornello, Nazzaro, Lancia e Trucco erano tutti e tre compresi nello spazio di 21 secondi: Nazzaro sopravanzava Lancia di 16 secondi, e Lancia di appena 5 secondi Trucco. Nazzaro aveva girato nel tempo record di 2.33'3",



Felice Nazzaro in una rara fotografia in abiti da gentiluomo. Con Marsaglia, Ceirano, Sivocci, Lopez e De Vecchi, Nazzaro era uno degli anziani della Targa e condivideva perfettamente con Florio gli scopi extra sportivi della gara, come lo sviluppo turistico e stradale dell'isola. In questo senso lo aiutò talvolta nelle trattative e nei rapporti con le case straniere.

Una singolare fotografia di Moriondo, al termine della Targa del 1919, cui aveva preso parte con un'Itala, classificandosi secondo. Le strade polverose e la pioggia avevano coperto di fango e di polvere quasi tutti i concorrenti facendoli rassomigliare a clown. Contrariamente agli anni dal 1906 al '14, quando la Targa era disputata in primavera, nel 1919 la Targa si svolse in pieno autunno, il 23 novembre.

tempo che doveva restare il migliore, sul giro, della giornata. Ma anche il quarto, Ceirano, con la sua Spa, non era che a 15" da Trucco. Più staccati risultavano poi: Raggio, Venezia, Giovanzani, Maggioni, Porporato, Tamagni, Pizzagalli e Cariolato.

Durante il secondo giro, Vincenzo Lancia assumeva il comando della gara, seguito da Trucco a 1'17" e da Nazzaro a 1'52", e scomparivano dalla lotta Raggio e Venezia. Sembrava che la gara dovesse decidersi durante il terzo giro tra Lancia, Trucco e Nazzaro, ma quest'ultimo era costretto al ritiro, per la rottura del fusello di una ruota. Ceirano passava così al terzo posto, e Lancia, per estrema prudenza, avendo voluto rifornirsi di gomme di scorta, finiva per perdere il primo posto per cederlo a Trucco (Isotta Fraschini), che vinceva la terza Targa Florio, alla media di quasi 60 chilometri orari. Tutti i *record* precedenti, sia sul giro che sul percorso totale, erano stati migliorati.

Una nuova giovane marca veniva consacrata da questa corsa, che doveva, peraltro, passare in secondo piano di fronte allo



spettacolare schieramento del Gran Premio dell'AC di Francia, che si correva due mesi dopo, sul circuito di Dieppe, sulla distanza di km 768,136, al quale avevano partecipato ben 49 vetture rappresentanti delle 17 marche: Mercedes, Benz, Clément-Bayard, Opel, Renault, Panhard, Germain, Itala, Motobloc, Mors, Austin, Brasie, Porthos, Weigel, Thomas, Fiat e De Dietrich.

Uno schieramento industriale che rivelava la serrata competizione esistente in campo industriale e commerciale, e soprattutto la rivalità franco-tedesca. Vinse la gara Lautenschlager su Mercedes, seguito da Héméry e da Henriot su Benz e da Rigal su Clément-Bayard. L'industria francese era stata letteralmente polverizzata dai preparatissimi tedeschi. La prima vettura italiana, l'Itala di Fournier, non si classificò che al dodicesimo posto, e le tre Fiat di Wagner, Nazzaro e Lancia, s'erano dovute ritirare per avarie, tra il primo ed il terzo giro (i giri erano in tutto 10).

Ma la rivincita per l'industria italiana, non tardava a venire, e in maniera certo inattesa: prima sul circuito di Bologna — per la Coppa Florio, nel settembre, vinta da Felice Nazzaro su Fiat, che batteva Trucco al volante di una De Dietrich, e Cagno, al volante di un'Itala, alla media di quasi 120 orari — e poi al GP d'America, disputato il 28 novembre dello stesso anno, su una distanza di km 640 (16 giri), con Louis Wagner, il quale al volante della sua Fiat aveva preceduto di 56" il famoso Héméry su Benz, il suo compagno di squadra Nazzaro, ed altri 17 concorrenti tra i quali Rigal su Clément-Bayard, Fournier su Itala, De Palma su Fiat, Cagno su Itala e Szisz su Renault.

Era il preludio della grande contesa tra l'industria europea e l'industria americana, in terra americana.

L'organizzazione della Targa Florio del 1909, la quarta, venne impostata, e senza molto entusiasmo, visti i tempi che correvano, sullo stesso cliché di quella dell'anno precedente: una prima giornata dedicata alla Corsa delle vetturette (il 26 aprile), ed una seconda, il 2 maggio, dedicata alle vetture della categoria superiore. I regolamenti delle due corse erano identici a quelli del 1908, con la differenza che la Targa Florio, invece che su tre giri del circuito classico, venne disputata su un solo giro.

Tecnicamente, può dirsi che, delle due gare, la più interessante fu quella dedicata alle vetturette, e cioè alle macchine azionate da motori monocilindrici di non oltre mm 100 di alesaggio. La Peugeot si era infatti presentata alla gara con due nuovi motori, quelli delle vetture di Boillot e di Giuppone, che avevano una corsa doppia dell'alesaggio, e cioè di mm 200. E' uno dei rari esempi di motori da corsa con simile rapporto corsa/alesaggio.

Ma, contrariamente alle attese della fabbrica francese e del pronostico, finì per vincere proprio la terza Peugeot, quella di Goux, che montava uno dei motori dell'anno precedente. I due nuovi motori Peugeot avevano quattro valvole in testa, due per l'aspirazione, due per lo scarico; la Peugeot di Goux era una due cilindri.

L'infelice collaudo delle due nuove Peugeot, era stato determinato da un eccessivo e non previsto consumo di carburante, così che Boillot e Giuppone rimasero senza carburante durante il giro. Boillot si ritirò dopo il primo giro, Giuppone, che era rimasto bloccato a cinque chilometri dall'arrivo, se li era fatti a piedi, per arrivare fino ai boxes, caricare una latta di benzina, e, in bicicletta, ritornare alla sua vettura, lasciata al bordo della



Enzo Ferrari, al volante di una CMN, partecipò alla Targa del 1919, prima gara disputata nel mondo dopo la fine della guerra. Enzo Ferrari si ritirò al terzo giro.





strada. Giuppone riuscì ad arrivare ancora secondo (aveva un vantaggio di circa 40 minuti sul terzo, Olsen), dietro il vincitore Goux. Senonché veniva successivamente, su reclamo di Olsen (de Dion), retrocesso al terzo posto, per essersi servito di un altro mezzo di trasporto, per rifornire il suo serbatoio, e la classifica finale risultò la seguente: 1. Goux (Peugeot) in 6.48'03"2/5, 2. Olsen (de Dion) in 7.47'66"1/5, 3. Giuppone (Peugeot) in 6.52'32"2/5 (retrocesso).

Il tempo aveva favorito la gara, ma sull'altipiano i corridori incontrarono nebbia e nubi basse.

La quarta Targa Florio fu la targa degli amatori. Il Comitato organizzatore, mentre ancora tutto il Paese, e soprattutto la Sicilia, erano sotto l'impressione del terremoto che aveva distrutto Messina, non aveva di proposito voluto conferire alla manifestazione alcun carattere mondano. La competizione, per dichiarazione stessa degli organizzatori, era stata varata unicamente per non interrompere la continuità. Anche in altre occasioni, Vincenzo Florio si atterrà, come vedremo, a questo criterio, appunto per mantenere alla manifestazione quel primato di anzianità che ha tuttora.

La corsa venne ridotta a un giro, e per limitare gli impianti e non impegnare il rettilineo di Bonfornello, le tribune vennero spostate alla stazione di Cerda, presso a poco nello stesso luogo

Nei giorni precedenti alla Targa, molti concorrenti provarono il difficile percorso rimanendo spesso in panne nei passaggi più difficili. Militari e amici dell'Automobile club prestavano aiuti e suggerimenti.

Per quanto il tempo fosse cattivo e non promettesse di migliorare, i dirigenti di una fabbrica di pneumatici allestirono un precario stand con insegne pubblicitarie.



Per assistere alla Targa del 1920 e trasmettere i loro servizi, i giornalisti lavoravano in questa piccola costruzione. Il comfort non era dei più apprezzabili, ma la buona volontà degli organizzatori, sì.

dove ora si trovano. Benché in tono minore, per l'assenza delle squadre ufficiali e dei grandi nomi, la competizione fu interessante, e si imperniò soprattutto sul duello fra Vincenzo Florio, che pilotava una Fiat, e Ciuppa, che era al volante di una Spa.

Alla partenza, si erano presentati undici piloti, che presero il via a dieci minuti di distanza l'uno dall'altro, nel seguente ordine: 1. Ciuppa (Spa), 2. Florio (Fiat), 3. Airoidi (Lancia), 4. Cortese (Spa), 5. De Seta (Itala), 6. Stabile (de Dion), 7. Olsen (de Dion), 8. Ribolla (Berliet), 9. Giaconia (de Dion), 10. Scaletta (Berliet), 11. Baldoni (de Dion).

Degna di nota la presenza di una vettura Lancia, una delle prime uscite dalla nuova fabbrica del grande corridore piemontese.

Il pronostico e i favori erano tutti per Vincenzo Florio, che gli amici auguravano potesse cingere l'alloro di quella che era la « sua » corsa, ma un'inderogabile esigenza personale, costrinse Florio a fermarsi nella fase critica del suo duello con Ciuppa, abilissimo avversario e conoscitore del percorso. Quella fermata fu fatale a Florio, che giunse ad un certo distacco dal vincitore, nonostante questi avesse dovuto cambiare due pneumatici.

Sull'unico giro il tempo del vincitore fu di 2.43'19"1/5; Florio giunse secondo, a un minuto esatto; terzo fu Airoidi, sulla sua Lancia, in 2.55'25"; quarto, Cortese, su Spa, in 3.20'40" e 2/5; quinto, De Seta, su Itala, in 3.21'56"; sesto, Stabile, su de Dion, in 3.31'32"; settimo, Olsen, su de Dion, in 3 ore 34'55"2/5; ottavo, Ribolla, su Berliet, in 3.58'46"3/5.

Fu questa la più corta Targa Florio di tutta la lunga serie, e sta a rispecchiare il periodo della grande crisi dell'attività automobilistica mondiale. In Italia, la circolazione alla fine del 1908, era diminuita, rispetto all'anno precedente, di oltre mille unità, e cioè di un sesto.

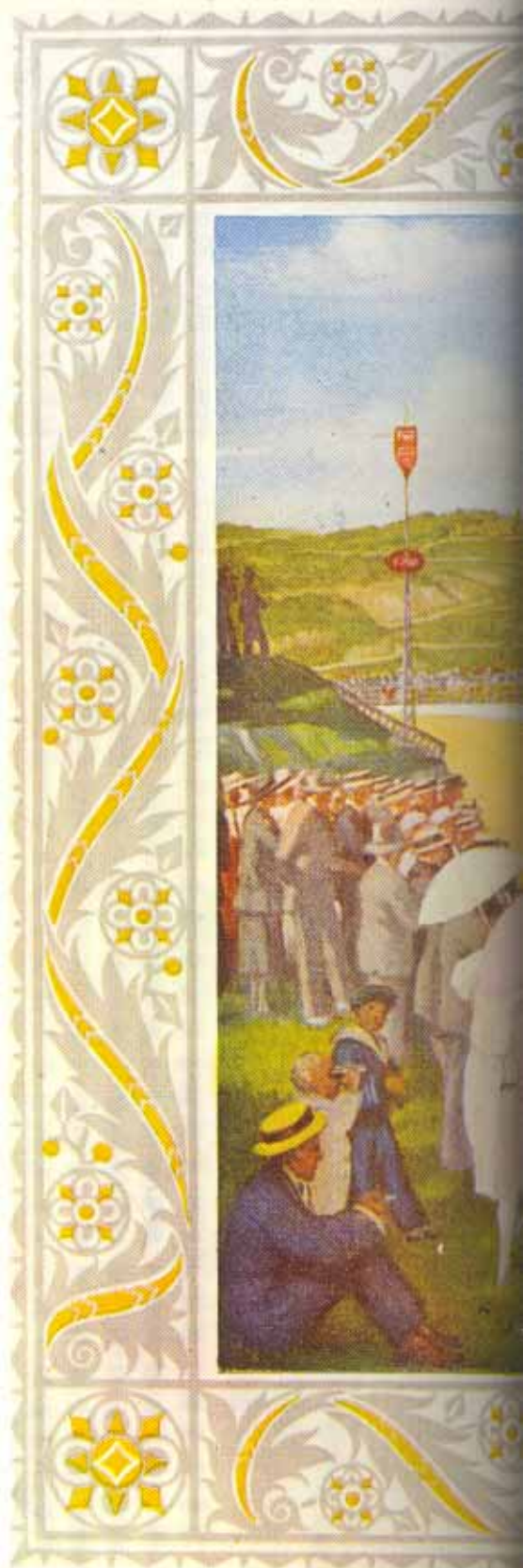
La crisi era del resto generale, come s'ebbe già a dire, e si estese per il periodo dal 1909 al 1911, triennio durante il quale non venne neppure varata una formula internazionale di corsa. E quasi tutte le principali manifestazioni vennero sospese, compreso il GP dell'AC di Francia, che, nel 1911, venne sostituito da un GP di Francia disputato a Le Mans, e vinto da Hémerý su Fiat, che precedette Friederich su Bugatti.

Il solo avvenimento sportivo importante alla fine di questo triennio di stasi, era stato l'inaugurazione della pista di Indianapolis, con la 500 miglia vinta da Harroun su Marmon. A Long Island s'era anche regolarmente corsa la Coppa Vanderbilt.

A questa situazione dell'attività sportiva, reagiva il presidente dell'AIACR, barone de Zuylen, il quale scriveva: « E' permesso discutere sull'utilità o meno delle corse di automobili su strada. Io affermo una cosa molto semplice: senza le corse che abbiamo organizzato, l'automobile non esisterebbe ancora ».

Intanto, Ettore Bugatti si trasferiva a Molsheim, in Alsazia, mentre Barney Oldfield, su una Benz da 300 cavalli, superava, sul chilometro lanciato, la media di km/h 211,267.

A Palermo, la passione per l'automobile non veniva certamente meno. Malgrado la stasi generale, dopo la Targa Florio, nel luglio del 1909, veniva organizzata, dallo Sport club, una corsa per vetturette, che venne disputata sul circuito di 1.500 metri, nel Parco della Favorita, proprio ai bordi della città. La corsa comportava 100 giri, e cioè un percorso totale di 150 chi-





L'oleografia rappresenta una parte delle tribune e dei nuovi impianti accessori costruiti nel 1920. Per più di un chilometro, davanti e in continuità delle tribune, il circuito fu chiuso da robuste palizzate.



Florio cronometra i tempi di un concorrente durante gli allenamenti che precedono la Targa del 1920. Gli steccati di protezione erano formati con una doppia fila di eliche da idrovolante che Vincenzo Florio si era fatto cedere come residui di guerra dalle officine aeronautiche Ducrot, di Mondello, una delle tante aziende di proprietà dei Florio. D'altro canto, quell'accessorio aeronautico non guastava affatto sul circuito, dove molti dei concorrenti erano stati anche eccellenti piloti d'aereo durante la prima guerra mondiale.



lometri. I partecipanti non furono che tre: Florio, che si aggiudicò la prova, De Seta e Olsen, che non arrivò in fondo, perché si capovolsse, per la rottura dello sterzo.

La corsa non ebbe alcuna importanza particolare, si rivelò monotona, come scrivevano i cronisti dell'epoca, ma s'era scoperto a Palermo il circuito della Favorita che vedremo ripreso per farvi disputare addirittura la Targa Florio nel periodo 1937-1940.

Permanendo nel 1910 le difficili condizioni dello sport automobilistico, gli organizzatori ritennero di far disputare nello stesso tempo la Targa e la Coppa delle vetturette, il 15 maggio, raccogliendo fra le due manifestazioni, otto vetture alla partenza, che presero il via a dieci minuti l'una dall'altra, in una giornata definita « meteorologicamente penosa ». I partenti, nell'ordine di numerazione, furono: 1. De Prosperis (Sigma), 2. Craviolo (Fiat), 3. Giuppone (Peugeot-cat. vetturette), 4. De Seta (Spa), 5. Olsen (Lancia), 6. Cariolato (Franco), 7. Boillot (Peugeot-cat. vetturette), 8. Goux (Peugeot-cat. vetturette).

Disputata su due giri del circuito delle Madonie, e con i regolamenti dell'anno precedente, la gara si concluse con l'arrivo di cinque concorrenti: due per la Targa e tre per la corsa vetturette.

Ecco le classifiche. Targa Florio: 1. Cariolato (Franco) in 6.20'47"2/5, 2. De Prosperis (Sigma) in 8.02'39"1/5.

Coppa delle vetturette: 1. Boillot (Peugeot) in 5.20'43"1/5, 2. Giuppone (Peugeot), in 5.24'35"1/5, 3. Goux (Peugeot) in 5.31'25"3/5.

Classifiche che portavano apparentemente alla paradossale osservazione che le vetturette si dimostrarono più veloci delle vetture di maggiore cilindrata, sul percorso totale (due giri) e sul giro che Boillot, su Peugeot, aveva compiuto in 2.39'08"2/5. La Franco di Cariolato aveva fatto il suo miglior giro, il primo, in 2.59'59".

Vedremo che, in altre Targhe Florio del dopoguerra, questa situazione si prospettò, quando entrarono in competizione le 1100, come del resto accadde in alcune Mille Miglia, dove la maneggevolezza, e la tenuta di strada delle piccole vetture, potevano, in taluni casi, anche vittoriosamente, tenere testa a vetture di maggiore cilindrata e potenza, su percorsi stradali molto tormentati.

Per la sesta Targa Florio, quella del 1911 (14 maggio), si tornò al percorso di tre giri del circuito delle Madonie, e si limitò la gara alla vetture con motore 4 cilindri e alesaggio non superiore ai mm 100.

A Cerda, dove ormai erano state trasferite le tribune, andava ampliandosi quella che, qualche anno dopo, doveva chiamarsi Floriopoli. Infatti erano stati predisposti, davanti alle tribune, i rifornimenti con box separati e recinto attrezzato.

Il regolamento ammetteva l'impiego delle *jantes* amovibili, e la carrozzeria di qualsiasi dimensione, purché avesse almeno due posti. Il gruppo organizzatore era il Comitato per l'incremento feste e riunioni sportive a Palermo, e per la prima volta, attraverso il regolamento, c'era la collaborazione dell'Automobile club d'Italia.

I premi non avevano però la consistenza delle precedenti manifestazioni. A parte la Targa, il vincitore avrebbe vinto 1.000



lire, e il secondo e il terzo classificati 500 lire; oltre al 50% delle iscrizioni (che erano di 500 lire per vettura), al vincitore, e al 20% e al 10% al secondo e al terzo. Il resto andava diviso tra gli altri arrivati. Il Comitato organizzatore concedeva, comunque, come per le precedenti Targhe Florio, il trasporto gratuito per mare, da Genova a Palermo, per le vetture regolarmente iscritte.

A dieci minuti l'uno dall'altro, agli ordini del cronometrista Lucio Tasca, che fin dal 1909 aveva sostituito Gilberto Marley, prendevano il via 13 corridori, dei 17 che si erano iscritti e sulle macchine avevano il numero d'ordine: 1. Franchini (Alfa), 4. Ceirano (Scat), 5. Soldatenkoff (Mercedes), 6. Tamagni (Ford), 7. De Ponte (Berliet), 9. Cortese (Lancia), 10. Stabile (de Dion), 11. Ronzoni (Alfa), 12. Sandonnino (Scat), 13. Scaletta (Berliet), 14. Olsen (Lancia), 15. Mollica (de Dion), 16. Masini (de Dion).

Sull'Alfa di Leonino da Zara, guidata da Franchini, faceva in questa corsa, per la prima volta, la sua comparsa un giovane meccanico che doveva poi diventare celebre: Giuseppe Campari.

Malgrado il tempo incerto, molto pubblico s'era assiepat

Un personaggio della Targa Florio è Vincenzo Gargotta, in primo piano, in ammirazione davanti ai rifornimenti della Pirelli. Dal 1907, Gargotta fu presente a ogni Targa, prima come semplice spettatore e poi come capo dell'ufficio stampa della manifestazione, incarico che ancora oggi svolge. Gargotta ha ormai 70 anni e ricorda perfettamente i particolari più interessanti delle varie edizioni della Targa.



Il signore con il berretto a scacchi e i documenti in mano è il principe Petrulla, palermitano, vice presidente dell'Automobile club. Per molte edizioni della Targa fu scelto come cronometrista. Era uno dei più autorevoli e affettuosi consiglieri di Florio e gli fu di grande aiuto per organizzare le gare e per promuovere lo sviluppo della motorizzazione in Sicilia.

alle tribune e lungo il percorso, anche perché, mancando i campioni, si era fatto perno sulla rivalità tra le case di pneumatici Michelin e Continental, che avevano posto in palio premi cospicui per i corridori. Il primo giro vedeva in testa la Lancia di Cortese e, a meno di cinque minuti, l'Alfa di Franchini-Campari.

All'inizio del secondo giro, un forte acquazzone intralciava la marcia dei corridori, mentre Franchini faceva una breve fermata al box, e poco dopo si ritirava a Caltavuturo, per un'uscita di strada. Tutti più o meno venivano attardati, e il miglior secondo giro veniva compiuto da Ceirano, al volante della sua Scat. Solamente Cortese tentava di resistere al ritmo di Ernesto Ceirano, il quale, regolarissimo e sicuro, terminava vincitore nel tempo di 9.32'22"2/5. A Cortese restava la soddisfazione del giro più veloce e il piazzamento con il tempo di 9.58'20"2/5. Terzo, arrivava Soldatenkoff, su Mercedes, in 10.23'23"2/5. Quarto, Sandonnino, su Scat, in 10.50'44"1/5. Quinto, Tamagni, su Ford, in 11.39'33"4/5.

Era la prima volta che una Ford portava a termine una Targa Florio.

A demoralizzare gli sportivi dell'automobile, nei primi mesi del 1911, era intervenuta una comunicazione ufficiale del presidente dell'Automobile club d'Italia, per informare che le case italiane Fiat, Isotta Fraschini, Scat, Lancia e Spa avevano deciso di astenersi, per il 1912, dalle competizioni sportive. Proprio mentre in campo internazionale si pensava di riprendere le corse, e si varava una formula libera, che imponeva solamente una larghezza minima della vettura.

L'astensione delle sei case italiane si doveva riferire alle sole manifestazioni italiane, ma è proprio questo che non volevano gli sportivi.

Intanto, nel luglio di quell'anno, s'era svolto a Torino il Salone dell'automobile, un Salone che aveva dimostrato, tra l'altro, il vivo interesse dell'industria straniera per il mercato italiano. Su 40 marche presenti a Torino, 15 erano italiane e 25 straniere. Ma era consolante che i prodotti delle nostre fabbriche progredivano e si imponevano con la loro tecnica. In questo Salone di Torino, per esempio, aveva richiamato l'attenzione dei tecnici il nuovo motore a valve dell'Itala, e l'applicazione dei freni alle ruote anteriori, realizzata, per la prima volta, dalla Isotta Fraschini, su progetto del giovane Giustino Cattaneo, un allievo di Enrico Bernardi.

Non avevano perciò alcun fondamento, nella realtà dei fatti, le campagne diffamatorie, condotte da certa stampa, che vedeva, nell'astensione delle grandi case italiane dalle corse, una manifestazione di debolezza o di incapacità. Le grandi case, si scriveva, temono il confronto con le minori. Ma in effetti, la Fiat partecipava alle maggiori competizioni straniere, sia pure affidando le sue vetture a piloti stranieri, e aveva raccolto successi con Bruce Brown e con Bragg, aggiudicandosi definitivamente la Coppa d'oro, messa in palio nel GP d'America.

Polemiche tra automobilisti

Per uscire dall'impasse e nel tentativo di ridare nuovo impulso alla Targa, Vincenzo Florio e i suoi collaboratori avevano avuto l'idea di estendere la loro manifestazione a tutta la Sicilia per il 1912. « Si volle dare alla corsa — come scrivevano gli organizzatori su *Rapiditas* — un indirizzo turistico ». In parte, era vero, ma in parte era un tentativo di richiamare in Sicilia i grandi nomi dell'industria e dello sport. Così, nel 1912 si lanciò il Giro di Sicilia, con la collaborazione del giornale *L'Ora*, di Palermo, sul percorso: Palermo-Termini Imerese-Cefalù-Patti-Messina-Giardini-Acireale-Catania-Lentini-Siracusa-Avola-Noto-Comiso-Vittoria-Porto Empedocle-Mazara-Marsala-Trapani-Palermo, di circa 1.050 chilometri.

Per le vetture vigeva la formula libera. E, per la prima volta, 26 macchine venivano lanciate sulle ardue e tormentate strade siciliane, il 25 maggio alle ore 7,53, con distacco una dall'altra di dieci minuti, secondo il sistema della Targa Florio, agli ordini del cronometrista Lucio Tasca.

Solamente chi ha conosciuto le strade siciliane di quei tempi, può valutare, nel suo giusto significato, questa impresa. Ci volevano l'entusiasmo e la fede che Florio e i suoi amici avevano nel nuovo mezzo di trasporto, per poterla immaginare. E



24 ottobre 1920. Undicesima Targa Florio. La baronessa Antonietta d'Avanzo, su una Buick, alla linea di partenza. Pioniera dell'automobilismo sportivo femminile, la baronessa d'Avanzo fu costretta a ritirarsi perché la sua macchina non resse allo sforzo prolungato richiesto dal difficile percorso. Partecipò successivamente a varie edizioni della Targa e ad altre importanti manifestazioni automobilistiche.



ci volevano uomini di coraggio, per poterla condurre a termine. Basti dire che il vincitore impiegò, per compiere il percorso, più di 24 ore, a una media aggirantesi attorno ai 44 chilometri orari.

Questa impresa non ebbe la risonanza che meritava, forse perché mancavano i grandi nomi. Inoltre erano più attese le notizie sul Giro d'Italia e sul primo impiego bellico dell'automobile: 54 autocarri Fiat Ter avevano trasportato materiali e truppe, nell'azione di Zanzur, in Tripolitania.

Sui giornali, c'era un'altra notizia che interessava i pochi automobilisti italiani (nel 1912, gli autoveicoli privati, in Italia, non erano più di 15.000, dei quali 1.400 a Milano, 1.200 a Torino, un migliaio a Roma. Le provincie di Foggia e Avellino si trovano in coda alla graduatoria, con un'automobile ciascuna). La notizia riguardava la pubblicazione della legge n. 719, che prescriveva l'obbligo di tenere la destra sulle strade di tutta Italia, salvo nei comuni serviti da linee tramviarie. Per i danni provocati in incidenti automobilistici, la legge prescriveva, tra le altre penalità, il ritiro del certificato d'idoneità, e l'inversione dell'onere della prova, obbligando cioè il proprietario a discolarsi.

Il 25 maggio, da Palazzo Villarosa, prendevano la partenza per il primo Giro di Sicilia, e per la settima Targa Florio i seguenti equipaggi: 1. Conti-Ranieri (Isotta Fraschini), 2. Ceirano-Ricciardi (Scat), 3. Zavagno-Insalaco (Fiat), 4. De Prosperis-Maravigna (Sigma), 5. De Moraes-Ostengo (Deutz), 6. Vannucci-Sabatini (Itala), 7. Olsen-Travaglia (Lancia), 8. Cravero-Bellini (Florio), 9. De Matteo-Chiesa (Isotta Fraschini), 10. Lopez-Tirreno (Fiat), 11. Fracassi-Gugliuzzo (Ford), 12. Arnone-Rizzo (Isotta Fraschini), 13. Sandonnino-Livizzano (Scat), 14. Giordano-Ascone (Fiat), 15. Primavesi-Indennii (Primavesi), 16. Berra-Ziano (de Dion), 17. fratelli Lombardo (Overland), 18. Garretto-Guglielminetti (Lancia), 19. Airoidi-Florio (Mercedes), 20. fratelli Carrera (Metz), 21. Losa-Catalano (Nazzaro), 22. fratelli Trombetta (Fiat), 23. Sordi-Ottolini (Florentia), 24. Snipe-Pedrini (Scat), 25. Baldoni-Masi (Alfa), 26. Lo Faso-L'Hullier (Fiat).

Come scrivevano i cronisti dell'epoca, in questi due giorni di maggio, per le strade soleggiate dell'isola, passava come un brivido di entusiasmo, e un'onda di ammirazione per questi uomini curvi sul volante, assetati di velocità, che i contadini attoniti, sulla soglia dei loro casolari, seguivano e salutavano con gesti delle mani. Per molti, lungo le strade di questo Giro, lo spettacolo era nuovo, inatteso o, forse, incomprendibile.

La prima a dovere abbandonare la gara fu la de Dion di Berra, subito dopo Cefalù. Al controllo di Patti, non era passata l'Isotta Fraschini di De Matteo-Chiesa. Al controllo di Messina, era in testa, con circa 4 minuti di vantaggio su Ceirano (Scat), Snipe, che pilotava una vettura della stessa marca. Florio, con la sua Mercedes, procedeva fra i primi, mentre l'esordiente vettura che recava il suo nome, costruita a Torino dalla Casa Beccaria, procedeva bene, se pure sensibilmente staccata, ma regolare nella sua marcia. Proprio a Messina, Florio usciva di strada, danneggiava l'avantreno, e doveva ritirarsi. La stessa fine faceva il minaccioso e irruento Ceirano, subito dopo Catania, dove abbandonava la gara, per rottura di un assale. Snipe rimaneva in testa. Dopo Catania, i corridori dovettero affrontare la notte, e gli incidenti furono numerosi, ma senza conseguenze gravi.





La macchina di Meregalli, che sarà il vincitore di questa edizione della Targa, affronta un tratto del percorso dove la strada è quasi scomparsa sotto una viscida coltre di fango. L'aver spostato la manifestazione in autunno contribuì a rendere ancor più difficile il già arduo circuito.

L'alba trovò in corsa ancora 14 concorrenti, i quali giunsero al traguardo di Palermo senza mutamenti nella graduatoria. Naturalmente, i distacchi furono notevoli. Fra il vincitore, Snipe, e il secondo arrivato, Garetto, il distacco era di oltre mezz'ora; tra il primo e l'ultimo, Conti su Isotta Fraschini, il distacco era di ben 8 ore e 54 minuti. Una buona prova aveva compiuto la Ford tipo T di Fracassi, classificandosi al sesto posto.

Ecco i tempi degli equipaggi giunti al termine della prova:
 1. Snipe-Pedrini (Scat) in 24.37'09"4/5, 2. Garetto-Guglielminetti (Lancia), in 25.07'38"3/5, 3. Giordano-Ascone (Fiat) in 25.41'04"3/5, 4. De Moraes-Ostengo (Deutz) in 25.52'08"3/5, 5. Lopez-Tirreno (Fiat) in 26.56.37"1/5, 6. Fracassi-Gugliuzzo (Ford) in 27.12'43", 7. Olsen-Travaglia (Lancia) in 27.24'26"2/5, 8. Trombetta-Trombetta (Fiat) 29.45'20", 9. Arnone-Rizzo



(Isotta Fraschini) in 30.30'14"2/5, 10. Cravero-Bellini (Florio) in 30.41'39"1/5, 11. De Prosperis-Maravigna (Sigma) in 31 ore 42'51"2/5, 12. Losa-Catalano (Nazzaro) in 32.16"26"3/5, 13. Lombardo-Lombardo (Overland)-in 33.09'33", 14. Conti-Ranieri (Isotta Fraschini) in 33.32'07"4/5.

Nel 1912, la produzione automobilistica, in continuo crescendo, era stata di 6.700 unità. A Torino si costituiva l'Unione Italiana Fabbricanti di Automobili (UIFA), e la Fiat lanciava sul mercato il suo modello Zero, di 12/14 cavalli a 4 cilindri di 70 x 120, che, nella versione torpedo a 4 posti, era stato messo in vendita a 7.500 lire. Al Salone di Parigi, l'industria automobilistica italiana, che aveva esportato 3.587 unità, era presente con le case Aquila Italiana, Bianchi, Fiat, Isotta Fraschini, Itala e Lancia. In Italia, alla fine del 1912, si contavano oltre 700

Colpito da un sasso schizzato sotto le ruote della vettura, un concorrente è amichevolmente sorretto da donna Lucia Florio, moglie di Vincenzo, e condotto verso il posto di pronto soccorso. La Targa è una delle più incruente gare automobilistiche del mondo, sebbene il tracciato sia aspro, o, forse, proprio per questo.

autorimesse e 207 linee automobilistiche. Appunto per migliorare le comunicazioni e assicurare i servizi postali, la Fiat costituiva a Torino la Società Italiana Trasporti Automobilistici (SITA). La Pirelli iniziava la fabbricazione di pneumatici per autocarri.

Florio, più che mai convinto che la sua manifestazione poteva e doveva contribuire non soltanto a fare conoscere la Sicilia, ma soprattutto a migliorare la produzione automobilistica, e valorizzare l'industria italiana, visto l'interessamento suscitato dal primo Giro di Sicilia, decise di ripeterlo nel 1913, sempre sotto gli auspici del Comitato panormitano, e d'accordo con il giornale *L'Ora*, che si era assunto gli oneri dell'organizzazione.

Il percorso scelto era quello della precedente Targa, di circa 1.000 chilometri, che però veniva frazionato in due tappe: la prima, sul tratto Palermo - Messina - Catania - Siracusa - Terranova-

Meregalli ridotto a una maschera di fango e di polvere, dopo la gara, fiancheggiato dal meccanico. Merigalli, su una Nazzaro, vinse la Targa del 1920 precedendo di circa otto minuti il secondo arrivato, Enzo Ferrari. Le pessime condizioni atmosferiche avevano consigliato alcuni concorrenti a fissare sulle vetture grandi e precari parabrezza. Dopo poche decine di chilometri, i più si erano disfatti di questi mezzi di fortuna, perché finivano col ridurre troppo la visibilità.



Girgenti, la seconda sul tratto Girgenti-Marsala-Trapani-Palermo. La gara era riservata alle vetture di cilindrata non superiore ai 9 litri, con 2 posti ed equipaggio completo. I piloti non potevano essere sostituiti. Le iscrizioni costavano cento lire per vettura, e i premi, oltre alla Targa Florio, erano raccolti fra eventuali donatori. I premi in denaro erano stati ridimensionati dall'amministrazione di casa Florio. La suddivisione del percorso in due tappe presupponeva la creazione a Girgenti di un parco macchine dove sarebbero state sistemate le vetture, in attesa della seconda tappa. La partenza per la seconda tappa sarebbe avvenuta secondo l'ordine di arrivo della prima. Era pure prescritta, sulla base dell'esperienza del primo Giro di Sicilia, una media minima per tappa, di 33 chilometri orari. Alle cinque di mattina dell'11 maggio, i due cronometristi, Lucio Tasca e



29 maggio 1921. Dodicesima Targa Florio. Peregrino, su Fiat, pochi minuti prima della partenza. Il signore con panama e barbetta, il conte d'Isnello, è un personaggio famoso della Targa. Quando, a Parigi, Florio decise di istituire la Targa, con lo appoggio del direttore dell'« Auto », Desgranges, telegrafò al suo amico d'Isnello perché gli proponesse un percorso. D'Isnello suggerì il circuito delle Madonie. A destra: una caricatura di Vincenzo Florio del disegnatore Cimabuco.

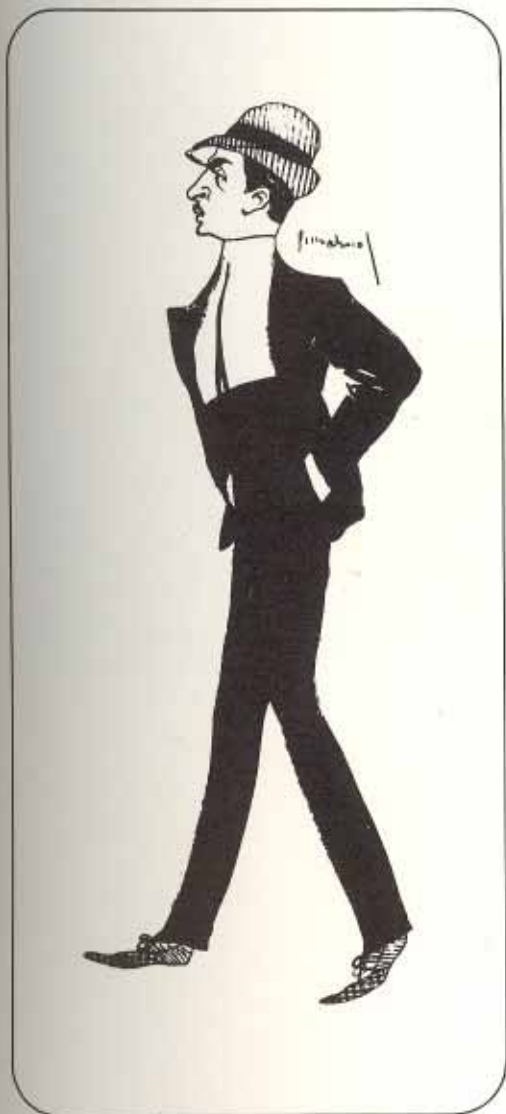
Girolamo Petrucca, davano il via a ben 17 vetture, distanziate l'una dall'altra di dieci minuti, per la prima tappa Palermo-Girgenti. Tra i partenti vale la pena di segnalare alcuni nomi di corridori che avrebbero presto fatto parlare di sé, o che erano già dei protagonisti sulla scena automobilistica internazionale. Fra questi: Beria d'Argentina su Aquila Italiana, Marsaglia su Aquila Italiana, Ceirano su Scat, Bordino su Lancia, Minoia su Storero, Olsen su Aquila Italiana, Nazzaro su Nazzaro, Sivocci su De Vecchi. Per la prima volta Felice Nazzaro partecipava alla Targa Florio su una vettura che portava il suo nome. Seguendo l'esempio del compagno di squadra, Vincenzo Lancia, anche Nazzaro aveva voluto intraprendere la costruzione di autoveicoli. E nel 1912 aveva cominciato la sua attività, in Foro Boario a Torino, appoggiato dalla Fiat, propensa a incoraggiare l'industria italiana. Ma Nazzaro, ottimo meccanico e grandissimo pilota, non possedeva le doti di imprenditore di un Lancia. La sua iniziativa cominciò bene: ebbe parecchie ordinazioni, dovette trasferirsi in corso Peschiera per ampliare la sua officina. Poi, più attratto dalle competizioni sportive e, probabilmente, dall'attività di collaudatore della Fiat, trascurò la sua marca che, verso il 1917, e cioè durante la guerra, scomparve dalla scena automobilistica.

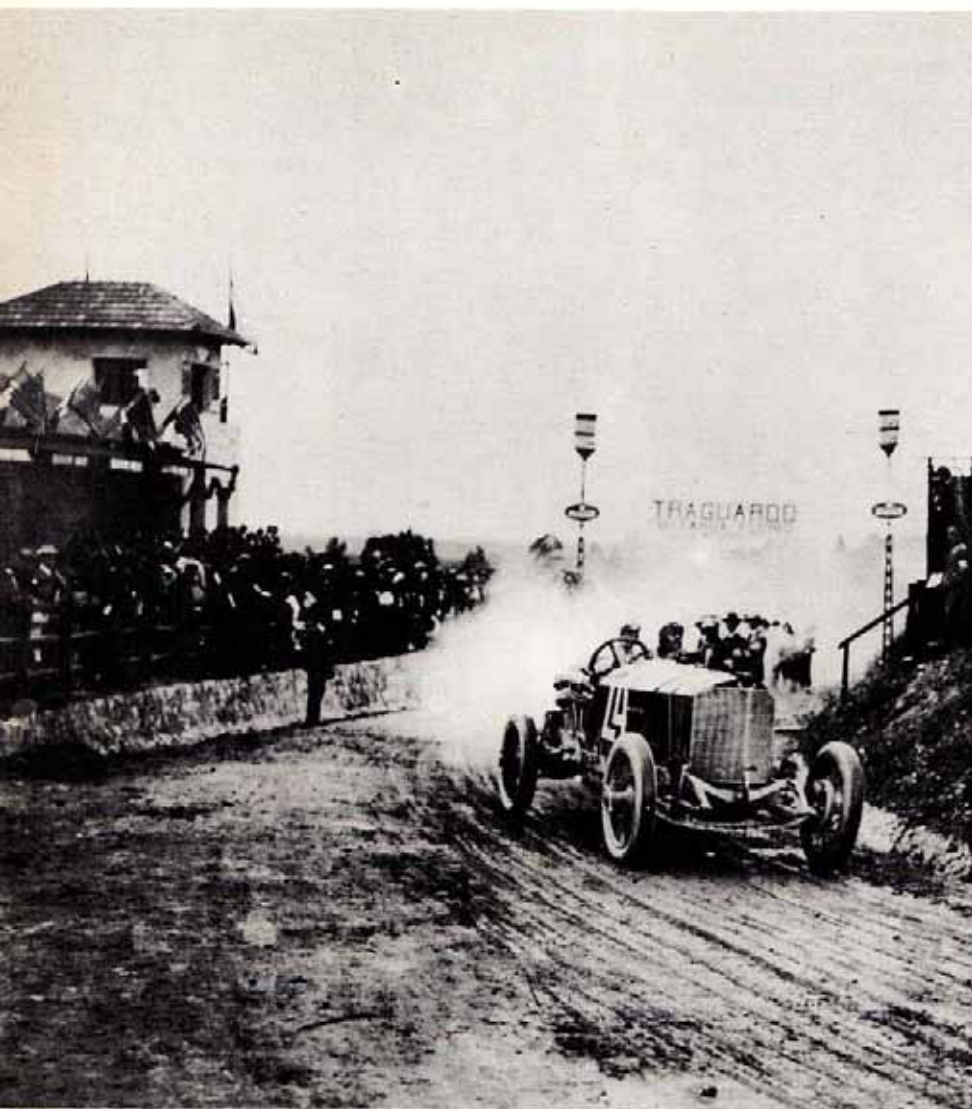
Nella Targa Florio del 1913, Felice Nazzaro si rivelò per quella sua tattica di corsa che doveva renderlo celebre. Contrariamente a molti dei suoi giovani avversari, valutò esattamente le difficoltà della competizione, che non si sarebbe esaurita nella prima tappa, ma che si sarebbe decisa essenzialmente nella seconda. In questa tappa, bisognava esprimere lo sforzo decisivo, risparmiando nella prima il mezzo meccanico. Egli, non solo conosceva la sua macchina, ma sapeva quali erano le sue possibilità di guidatore, e conosceva le strade. Distribuí le sue forze e si limitò, nella prima frazione della corsa, a mantenere il secondo posto. Sapeva anche di non avere che un solo avversario temibile: l'irruente torinese Marsaglia, che disponeva di una vettura moderna e maneggevole. L'altro torinese, Pietro Bordino, forse ancora più irruente di Marsaglia, non disponeva di un mezzo meccanico altrettanto potente e brillante della sua Nazzaro.

Al traguardo di Girgenti della prima tappa, Felice Nazzaro, che aveva regolato la sua marcia su quella di Marsaglia, giunse con 30 minuti di ritardo, ma c'erano ancora sei ore di corsa. Bordino, che era terzo a Girgenti, era staccato di 22 minuti.

Alle ore 0.04'13" del giorno successivo Marsaglia partiva per la seconda tappa, gli altri seguivano con i distacchi iniziali e di corsa, che erano tutti di oltre un'ora, fatta eccezione per Nazzaro. E lentamente, secondo il suo piano, Nazzaro riconquistava i suoi trenta minuti di distacco da Marsaglia, che già a Sciacca aveva perduto 42 minuti. Gli incidenti meccanici, gli errori di strada, tra cui uno di Bordino, e le difficoltà della marcia notturna, aggravata dall'abbondante polvere delle strade, rallentando la corsa degli altri, avevano favorito Nazzaro, partito poco prima dell'alba. All'arrivo a Palermo, Nazzaro aveva sul secondo, Marsaglia, il vantaggio di ore 1.25'09", e aveva imposto la sua classe a oltre 54 chilometri orari di media.

La ripresa delle corse in campo internazionale, il rapido sviluppo dell'industria automobilistica, favorito da un'accorta politica, avevano persuaso Florio, schivo da legami e da subordinazioni di ogni genere, ad aderire all'Automobile club d'Italia, a





Un passaggio di Balestrero, su Alfa Romeo. Il simpatico corridore, reduce da Tripoli per la corsa dei milioni, partecipò alla Targa Florio del 1933 inalberando sulla sua testa dal profilo romano un rosso fez.

Il conte Giulio Masetti rinnovò il successo dell'anno precedente. La vittoria di Masetti fu colta con una Mercedes, dopo un estenuante duello con la Ballot di Goux. Anche l'anno precedente, la vittoria di Masetti era stata a lungo contrastata.

sua volta affiliato all'Association internationale des automobiles clubs reconnus. Per l'organizzazione della sua Targa, Florio non poteva estraniarsi dall'organizzazione parigina, che controllava tutta l'attività sportiva.

Il Giro di Sicilia lo aveva inoltre persuaso che l'automobilismo siciliano non era più solamente quello di Palermo. Pensò così di costituire l'Automobile club di Sicilia, assumendone la presidenza e ospitandolo nel suo palazzo di via Catania 2, dove doveva restare fino alla seconda guerra mondiale. Lo stesso Florio assumeva la presidenza della Commissione sportiva del nuovo club.

Vice presidente dell'AC di Sicilia, venne nominato il principe di Petruella, amico di Florio, e il barone Antonio di Ramione, segretario generale. Avevano accettato la nomina a soci onorari: il duca degli Abruzzi, il principe di Udine e il granduca Dimitri di Russia. E usciva di nuovo *Rapiditas*, la rivista fondata dallo stesso Florio nel 1906, le cui pubblicazioni erano state sospese dal 1908.

L'Automobile club di Sicilia, come tutti i club dell'epoca, era un ristretto circolo, dove si riuniva l'*élite* cittadina. Non è da credere che, in questo ambiente, non si avessero idee chiare sull'automobilismo. I fratelli Florio avevano compreso che auto-



mobile voleva dire turismo, voleva dire richiamo della migliore società europea nella loro isola, più conosciuta come terra di montanari selvaggi e incivili, che come incantevole e ospitale soggiorno. « Venga sicuro l'automobilista straniero fra le montagne di Sicilia — si leggeva nel programma del nuovo AC di Sicilia — e se la sua macchina si arresterà fra le gole brulle e selvagge, non abbia timore: il montanaro non gli spianerà il fucile, ma gli offrirà la sua casa. Non gli chiederà la borsa, ma gli darà fiori di campo, e si adonerà dell'offerta di un compenso venale ».

Come il primo Giro d'Italia automobilistico del 1901 aveva fatto intravedere le questioni giuridiche e di traffico sollevate dal nuovo mezzo di trasporto, così, fin dal primo Giro di Sicilia, si erano intravisti gli enormi benefici che l'automobile avrebbe potuto apportare soprattutto alle comunicazioni scarse e povere dell'isola; quale contributo esse avrebbero potuto dare all'evoluzione di popolazioni sperdute nelle vaste zone interne, prive di collegamenti ferroviari, e a malapena comunicanti attraverso strade difficili.

Così Florio, che teneva soprattutto alla continuità e alla tradizione della sua manifestazione, tornò ad organizzare la gara sul Giro di Sicilia, frazionando nuovamente il percorso di 1.050



La macchina della baronessa d'Avanzo in fila con le altre vetture per la partenza. La baronessa partecipava per la seconda volta alla Targa e anche questa volta sarà costretta a ritirarsi, al secondo giro.

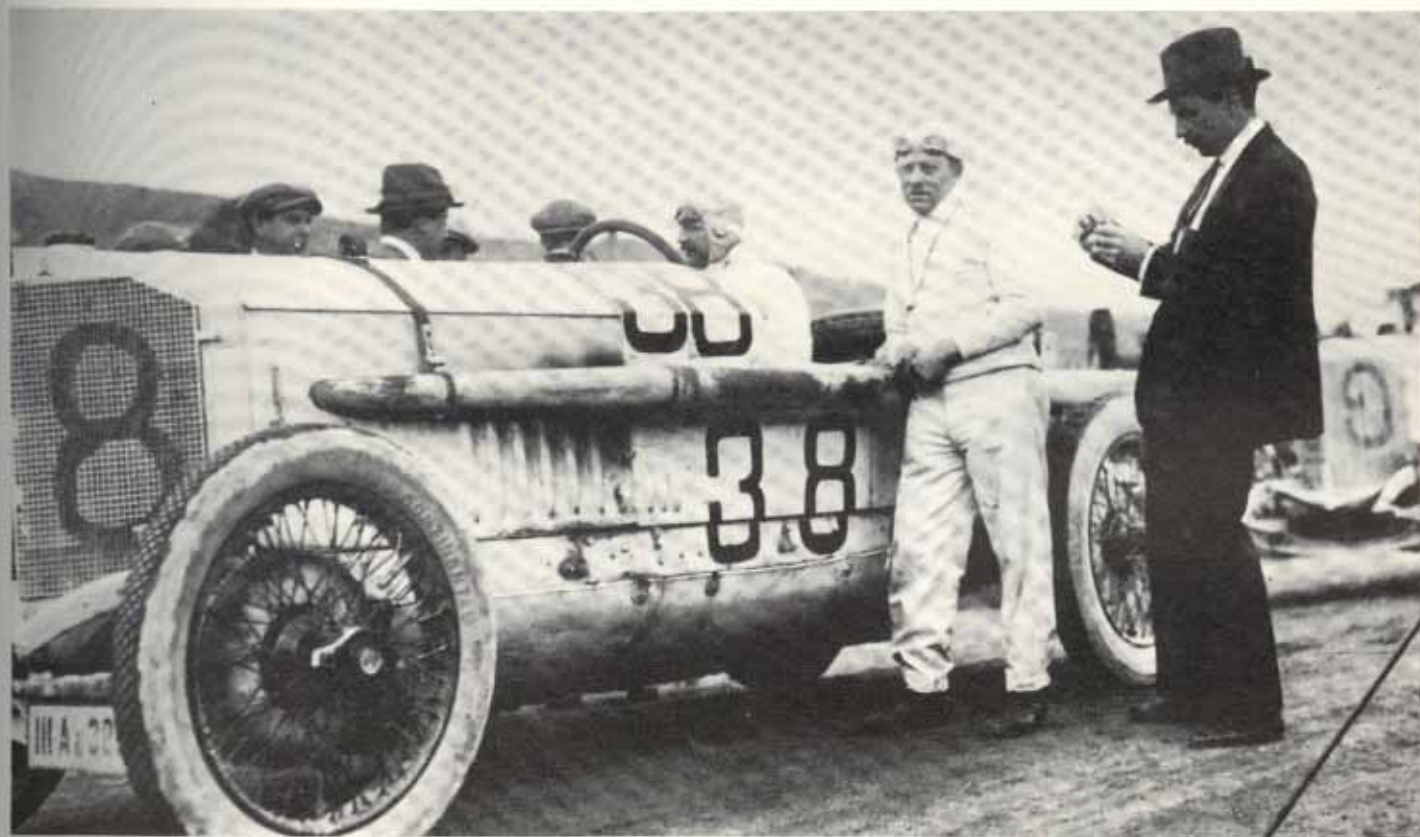


Florio fotografa il tedesco Sailer al volante di una potente Mercedes. La casa tedesca scese in forze alla Targa del 1922 schierando uno squadrone eccezionale di assi capeggiato da Lautenschlager: oltre a Sailer, Werner, Saltzer, Minoia e Scheef.

Jules Goux, su una Ballot, nel corso degli allenamenti per la tredicesima Targa Florio che si svolse il 2 aprile del 1922. Per il giorno della gara, Goux paveserà la sua vettura con motivi decorativi dei carretti siciliani. Il francese contrasterà vivacemente la vittoria al conte Masetti.

chilometri in due tappe. La prima tappa di questo terzo Giro di Sicilia andava da Palermo a Siracusa, e la seconda da Siracusa a Palermo.

Erano ancora in gara alcuni degli anziani della Targa, come Nazzaro, Marsaglia, Ceirano, Sivocci, Lopez, De Vecchi. Nazzaro ripeté la sua tattica del precedente Giro di Sicilia, e lasciò che Ceirano, tallonato da Sivocci « tirasse » la prima tappa, ma nel corso della seconda tappa, quando doveva sferrare il suo attacco, dovette ritirarsi a pochi chilometri da Girgenti, per un'avaria nella trasmissione. Sivocci e Marsaglia si dovevano ritirare a Sciacca, e così altri 13 concorrenti che avevano compiuta la prima tappa. I partenti erano stati 30, dei quali 24 portarono a termine la prima tappa, e solamente 8 la seconda, chiudendo lo sfibrante percorso. Al primo posto, Ernesto Ceirano al volante di una Scat,



in ore 16.51'31"3/5, alla media di km/h 62,280; al secondo posto, Gloria su De Vecchi, in ore 18.41'54"4/5 e al terzo posto, Lopez in ore 19.45'26".

Il 31 maggio dello stesso anno, e cioè a una settimana dal Giro di Sicilia (24 e 25 maggio), si disputò la Coppa Florio, sul percorso originario della Targa, quello delle Madonie, la quarta della serie, dopo le due disputate a Brescia nel 1905 (vincitore Raggio, su Itala, seguito da Duray su De Dietrich e da Lancia su Fiat), nel 1907 (vincitore Minoia su Isotta Fraschini, seguito da Héméry su Benz, e da Henriot su Benz), e quella disputata a Bologna nel 1908 (vincitore Nazzaro su Fiat, seguito da Trucco su De Dietrich, e da Cagno su Itala). Trattandosi di una *challenge*, per volontà del donatore, la Coppa Florio doveva essere assegnata in proprietà definitiva al costruttore che l'aveva gua-

dagnata il maggior numero di volte, su sette prove, che, come vedremo, non vennero organizzate annualmente, ma decise anno per anno. Infatti, dopo quella del 1908, si attese fino al 1914 per rimetterla in palio, e non più su un circuito dell'Alta Italia, ma su tre giri del percorso delle Madonie, e cioè su 432 chilometri. In questa gara, Felice Nazzaro poté rivalersi della sconfitta subita sul Giro di Sicilia, al volante della sua Nazzaro, compiendo il percorso in ore 8.11'22"2/5, alla media di chilometri orari 54,517; seguito da Ernesto Ceirano su Scat, con il tempo di 8.15'57"3/5; da Franchini su Alfa, con 8.25'19"4/5 e da Giuseppe Campari, pure su Alfa.

Il 4 luglio del 1914, l'attività sportiva automobilistica si concludeva sul circuito di Lione, con il GP dell'AC di Francia. Quell'anno, era entrata per la prima volta in vigore una formula impostata sulla cilindrata del motore di quattro litri e mezzo, con peso totale della vettura di 1.100 chilogrammi. Sui 752 chilometri del circuito di gara, si trovavano di fronte, per una grossa battaglia industriale, francesi e tedeschi. Erano in campo altri Paesi, con le loro vetture, e tra questi l'Italia con la Fiat, ma il grande urto avvenne tra Mercedes e Peugeot. Anzi, una sola Peugeot, quella di Boillot, che poté tenere testa per qualche tempo alla formidabile squadra delle cinque Mercedes, formata da Lautenschlager, Wagner, Salzer, Pillett e Sailer. Erano vetture di 130 cavalli, con regimi di rotazione di 2.700 giri, che potevano toccare i 175 chilometri orari. Ma soprattutto che tennero fino alla fine, portando ai primi tre posti Lautenschlager, Wagner e Sailer, alla media di 105,550 chilometri orari. Si continuò a correre a Indianapolis, negli anni 1915 e 1916, per riprendere nel 1919, nello stesso anno nel quale Vincenzo Florio, immutabile nei suoi propositi, riprese la sua Targa.

Nel frattempo l'automobile coglieva la sua grande vittoria tecnica sui campi di battaglia. Alla vigilia della nostra entrata in guerra, l'Italia produceva 15.420 autoveicoli all'anno. La circolazione automobilistica era di 24.800 unità, delle quali 1.540 autocarri e 630 autobus. Il nostro parco militare automobilistico era costituito da 400 autovetture, 3.400 autocarri, 1.100 motocicli e 150 trattori; i reparti automobilistici comprendevano 350 ufficiali e 9.000 uomini di truppa. Esistevano in attività, e producevano per il mercato, circa 25 aziende. I prezzi dei telai di vetture comprese tra i cm³ 2.120 e 2.300 venivano venduti a prezzi varianti tra 8.500 e 9.000 lire. Una due litri e mezzo costava 12.500 lire. Cominciavano le prime applicazioni, ancora incerte e non corrette, dei freni anteriori, che buona parte delle case concorrenti al GP dell'AC di Francia, aveva già applicato e collaudato sulle sue vetture da gran premio.

Alla fine della prima guerra mondiale, la nostra industria automobilistica era profondamente rinvigorita nei suoi impianti (aveva fornito all'Esercito italiano decine di migliaia di autoveicoli e di aeroplani) e progredita nella tecnica e nella tecnologia. La Fiat, frattanto, aveva assorbito le Officine Diatto, le Ferriere Piemontesi, le Industrie metallurgiche Torino, e stava erigendo l'imponente impianto del Lingotto. E trovava il nostro mercato interno affamato di automobili. Erano nati i « pescicani », i quali pagavano a qualsiasi prezzo un'automobile, italiana o straniera che fosse. D'altra parte, la smobilitazione creava nuovi, inattesi, ma prevedibili problemi sociali, che non pote-

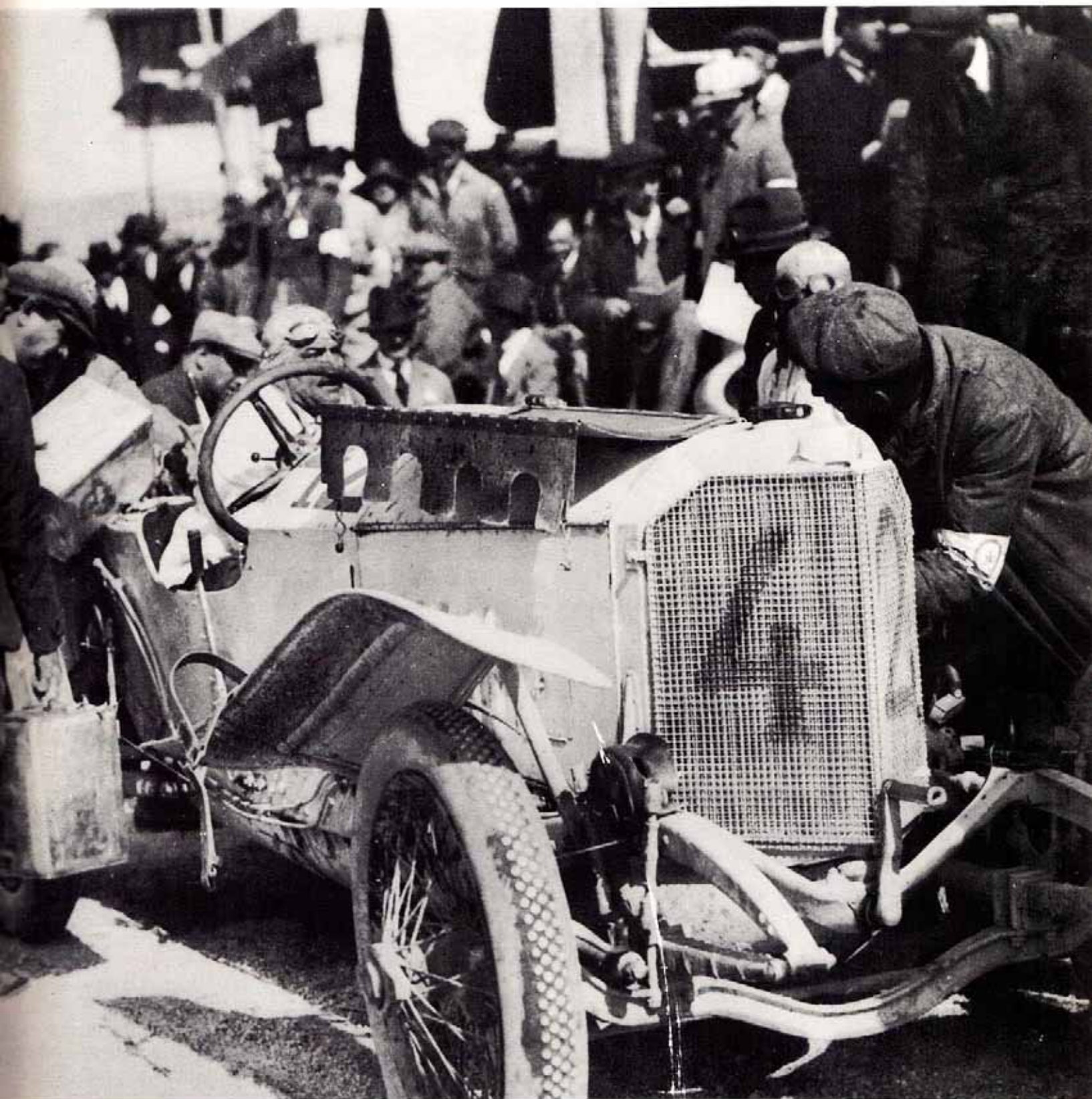




Un'Austro Daimler è rimasta bloccata davanti alle tribune. Aiutato dai meccanici della casa, il pilota, l'austriaco Kilm, cerca affannosamente di riparare il guasto.

vano essere risolti o ignorati, neppure nel clima euforico della vittoria e della smobilitazione. Alla nostra entrata in guerra avevamo prodotto 15.420 automezzi, nel 1919 si producevano 19.200 unità; la circolazione in Italia era di 34.833 autoveicoli e l'esportazione non era che di 2.547 unità, inferiore di circa seimila a quella raggiunta nel 1917 e comprendente le forniture che l'Italia faceva ai Paesi alleati.

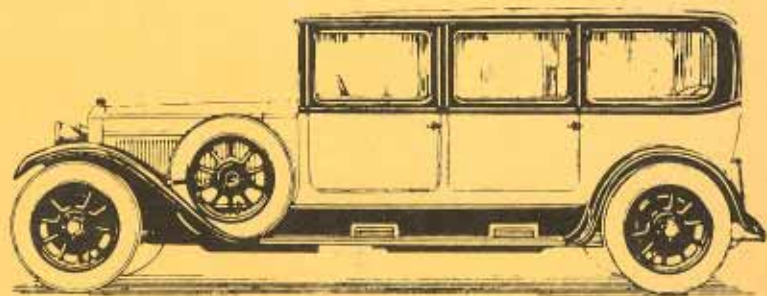
Giovanni Agnelli, senza compiere l'errore fatto da diversi complessi industriali europei e americani, i quali s'erano lasciati trascinare dalle richieste immediate dei mercati, e senza aspettare che i nuovi impianti venissero portati a termine, aveva compreso che occorreva sfruttare di una situazione affatto nuova: esigenza di trasporti nel periodo della ripresa postbellica; ri-



Un rifornimento della Mercedes di Lautenschlager. Durante i rifornimenti, i meccanici della Mercedes stendevano una fune attorno alla macchina per impedire che i tifosi intralciassero le operazioni.



Il conte Giulio Masetti riceve le congratulazioni del pubblico sportivo per la clamorosa vittoria riportata nella dodicesima Targa, dopo un lungo e accanito duello contro i più temibili avversari stranieri.



S.M. IL RE E LA REGINA D'ITALIA
 S.M. LA REGINA MARGHERITA
 S.M. IL RE E LA REGINA D'INGHILTERRA
 S.M. IL RE E LA REGINA DI GRECIA
 S.M. IL RE E LA REGINA DEL SUD
 S.M. LA REGINA DI DANIMARCA
 S.M. L'IMPERATORE DEL GIAPPONE
 S.M. IL RE DI SPAGNA
 S.M. IL RE DEL BELGIO
 S.M. IL RE DI SERBIA



S.M. IL SULTANO DI TURCHIA
 S.M. LO SCIA DI PERSIA
 S.M. IL SULTANO DI GIORDANIA
 S.M. IL RE DEL NEGRO
 S.M. L'EMIRO DELL'AFGANISTAN
 S.M. L'IMPERATORE DI SOLO
 S.M. IL PRINCIPE DI GALLES
 S.M. IL PRINCIPE EREDITARIO DI DANIMARCA
 S.M. IL PRINCIPE EREDITARIO DI SERBIA
 ECC. ECC.

MODELLO 519

L'AUTOMOBILE PIÙ BELLA DEL MONDO

torno alla vita civile di tanti soldati addestrati alla guida degli autoveicoli e che avrebbero in buona parte chiesto o desiderato l'automobile. Era il momento favorevole per controbattere l'industria americana, per lanciare la vettura europea, per prevenire le numerose iniziative e le riconversioni delle aziende che avevano lavorato durante la guerra per le forniture militari. E lanciò il famoso modello 501, una vettura per quell'epoca rivoluzionaria, comunque modernissima. La Fiat 501 era stata progettata sotto la direzione di Carlo Cavalli, un avvocato che sapeva il fatto suo. Era una vettura di 4 cilindri, di cm³ 1.500, che sarebbe stata prodotta fino al 1926 e che doveva costituire la prima di una serie molto lunga di vetture.

Com'era prevedibile, la ripresa della pacifica attività industriale aveva incoraggiato il sorgere di nuove marche e di nuovi stabilimenti, come del resto era accaduto anche fuori dei nostri confini. Per tutte, ricorderemo, a questo proposito, la nascita della André Citroën a Parigi, che aveva lanciato, con molta evidenza, una 10 cv, al prezzo di 7.990 franchi. Una vettura della stessa potenza aveva anche lanciato la famosa Gnome e Rhône, specializzata, durante e prima della guerra, in motori di aviazione. In Italia nasceva la Fast a Torino, la Lancia iniziava la vendita del modello K, cv 35, cm³ 4.940. Si costituiva a Milano la Magneti Marelli, ed a Torino la Società Anonima Ceirano, con

Gli anni 1922-'23 segnano grandi successi dell'industria automobilistica italiana. La Lancia aveva presentato la rivoluzionaria Lambda, una vettura costruita per le strade italiane del tempo, e quindi molto stabile. Dalle nuove officine del Lingotto uscì la Fiat 519, con motore a sei cilindri, servofreno idraulico e sterzo regolabile.

Giovanni Ceirano amministratore delegato; la Temperino, con mezzo milione di capitale; l'Ansaldo a Genova, diretta dall'ingegner Guido Soria; la CMN (Costruzioni Meccaniche Nazionali), con stabilimento a Pontedera. L'Itala, la Bianchi, la Storo riprendevano la costruzione di autovetture. E Alfieri Maserati, con i fratelli, in una piccola officina bolognese, si arrangiava a mettere insieme la sua prima vettura da corsa, impiegando un motore d'aviazione.

Vincenzo Florio, e con lui l'Automobile club di Sicilia, anche durante la guerra avevano pensato continuamente alla ripresa e alla sistemazione del circuito per la Targa. Sorsero così Floriopoli, cioè il complesso delle tribune e dei box permanenti, e si definì il nuovo circuito, più breve di quello originario delle Madonie: aveva una lunghezza di 108 chilometri e toccava i paesi di Cerda, Caltavuturo, Polizzi, Collesano, Campofelice, richiudendosi ancora a Cerda, dopo il rettilo di Bonfornello. Con questa nuova sistemazione, che allora venne considerata definitiva, sul così detto Piccolo circuito delle Madonie — come si rileva da *Rapiditas* — venivano anche risolti i problemi dell'accesso alle tribune per strada e per ferrovia. A Termini Imerese rimaneva concentrata la parte organizzativa e logistica della manifestazione.

Il 4 ottobre del 1919, si era disputata la prima corsa italiana

Alcuni componenti la squadra dell'Alfa Romeo che parteciparono alla Targa del 1923. In primo piano, da sinistra: con l'impermeabile e il berretto, Enzo Ferrari; l'ingegner Rimini, dirigente dell'Alfa; la baronessa d'Avanzo, che aveva partecipato a due precedenti edizioni della Targa; con il maglione della casa, il massiccio Antonio Ascari; con il berretto alla rovescia, il vincitore della gara del 1923, Sivocci.



del dopoguerra: la Parma-Poggio di Berceto (km 53), che era stata vinta da Antonio Ascari su Fiat 4500 (del 1914). Il 23 novembre Florio poteva dare il via ai venti partecipanti alla sua decima Targa, dal nuovo centro sportivo di Cerda, in un'atmosfera di entusiasmo e di attesa. Con questa gara, cominciava una nuova era per l'automobilismo sportivo europeo e un nuovo ciclo della Targa.

Oltre a un pubblico numerosissimo e festante, confluendo dalle città siciliane, da ogni parte d'Italia e dell'estero, erano presenti molti inviati speciali, come Charles Faroux dell'*Auto*, Emilio Colombo della *Gazzetta dello Sport*, Bradley per la stampa inglese e americana, il famoso fotografo francese specializzato per gli avvenimenti automobilistici, Meurisse. Il tempo non fu favorevole, ma la corsa ne guadagnò in interesse, anche per lo stato deplorabile delle strade che rivelavano, anche troppo, una quasi inesistente manutenzione, carenza giustificata dalla precedente situazione bellica.

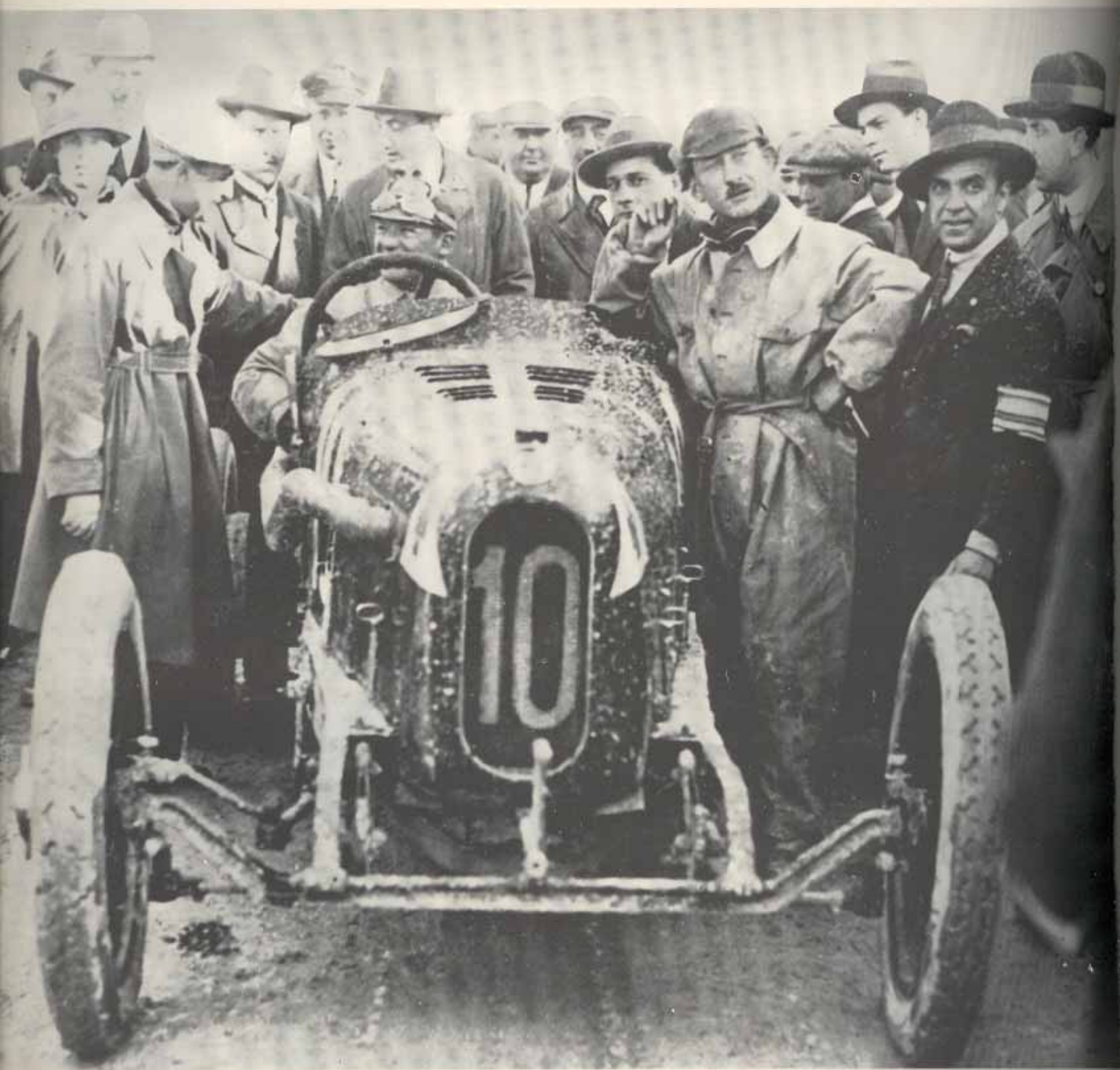
Per di più, sulle Madonie aveva nevicato cinque giorni prima. Alla partenza, che venne data alle vetture con distacchi di tre minuti, s'erano presentate quattro Fiat del modello 1914, guidate da una squadra di piloti, nella quale eccellevano Giulio Masetti e Antonio Ascari; una Lancia, un'Aquila, due Diatto, una Itala e tre Alfa Romeo (una delle quali pilotata da Campari), due Nazzaro. Erano inoltre in campo due nuove marche automobilistiche: la CMN (nuova alle costruzioni automobilistiche: durante la guerra costruiva materiale per l'aeronautica), con una macchina — fra le altre — pilotata da Enzo Ferrari, e la Gallanzi, che prendeva il nome dal suo guidatore. C'erano pure in gara una Eric Campbell, inglese (altra industria passata dall'aviazione all'automobile), le due Peugeot di André Boillot e Réville, e una nuova Ballot, 8 cilindri, guidata da René Thomas. Era il primo grosso scontro in una competizione sportiva del dopoguerra, non tanto fra campioni, quanto fra marche, desiderose di affermarsi al più presto sui mercati e di guadagnare terreno nella contesa commerciale. Soprattutto le formazioni straniere s'erano accuratamente allenate e preparate sul terreno di corsa; un terreno che, oltre a essere difficile per tracciato, rappresentava una incognita, per lo stato del fondo stradale.

Alla partenza non si presentarono: Snipe, il vincitore del primo Giro di Sicilia, e gli italiani Zaniratti e Bozzi. La prima vettura ad accusare un'avaria fu, subito dopo la partenza, l'Alfa di Campari; durante il primo giro, abbandonavano la corsa Ascari, Réville, Fracassi, Ghia e Gallanzi, perché, a eccezione di Gallanzi, la cui macchina aveva avuto un principio di incendio, erano usciti di strada, a causa delle irregolarità e delle incerte e variabili condizioni di aderenza del fondo. Alla fine del primo dei quattro giri da compiere, per un totale di 432 chilometri, era in testa la Peugeot di André Boillot in ore 1.54'26"2/5, seguito da René Thomas (Ballot) in 1.58'25"2/5, da Gamboni (Diatto) in 2.08'11"3/5 e da Giulio Masetti (Fiat) in 2.08'24"2/5. Proprio dopo la curva che porta alle tribune, Boillot si trovò coinvolto in una spettacolare sbandata, dalla quale tuttavia si riprendeva con energia e abilità, ma che dimenticherà presto perché, come vedremo, la ripeterà in forma più pericolosa proprio all'arrivo.

Subito dopo il primo giro, la Ballot di Thomas perdeva 5

La Targa Florio aveva conquistato una rinomanza mondiale fra gli appassionati di corse automobilistiche. Personaggi di nome giungevano a Cerda per assistere alla gara. Qui si vede Costantino di Grecia nella tribuna d'onore per la Targa del 1923.





Antonio Ascari sulla linea di partenza. Ogni epoca — si dice tra gli sportivi — ha avuto i suoi campioni e ogni epoca ha avuto un campione di nome Ascari, Antonio, pur godendo di meritata fama, non riuscì mai a vincere la Targa, per sfortunate circostanze; nell'edizione del 1923 si classificò secondo, con uno scarto minimo dal vincitore. Nemmeno suo figlio Alberto, grandissimo pilota, riuscì a vincere la Targa Florio. Oggi, un altro giovane Ascari, Tonino, ha già esordito in numerose prove con un certo successo.

minuti al box, Campari si ritirava poco dopo e ne seguivano l'esempio Scales e Franchini. Le posizioni di testa non cambiavano durante il secondo giro che Boillot compiva in ore 3.52'54"2/5; Thomas in 3.59'52"3/5; Masetti era al terzo posto, in 4.13'17", seguito da presso da Gamboni, in 4.14'41". Nelle retrovie, intanto, si faceva luce Moriondo con la sua Itala e i passaggi del terzo giro avvenivano mentre il sole faceva capolino fra le nubi. Boillot teneva saldamente il comando della gara, avendo compiuto il terzo giro in 5.48'58"3/5; Thomas, che aveva perduto, dopo il secondo giro, un altro paio di minuti, passava al terzo giro col tempo di 5.59'11", seguito a distanza da Moriondo, in 6.20'11" e da Masetti in 6.24'56".

Con la sua moderna e potente Ballot, Thomas non cedeva; profittava anzi di un arresto brevissimo ai box di Boillot, ma a poca distanza da Caltavuturo andava fuori corsa per la rottura di un semiasse, lasciando così via libera al suo avversario. Malgrado la scomparsa del suo più diretto avversario, la via per il traguardo finale non era così facile come si potrebbe supporre. Infatti, proprio all'uscita della curva che immette al traguardo, Boillot sbandava in maniera più spettacolare che non nel primo passaggio, demolendo, con la sua macchina priva di controllo, le palizzate di protezione, tra il fuggi-fuggi degli spettatori, assiepati lungo la strada, in attesa di applaudirlo vincitore.

L'incidente che, per fortuna, non provocò vittime, essendo rimasti solo leggermente feriti due preposti all'ordine, fu successivamente spiegato. Boillot se la vide brutta, perdette la calma, e, non sapendo che fare, essendosi trovato con la vettura girata in senso opposto alla direzione della corsa, innestava la marcia indietro e tagliava il traguardo finale. Senonché intervenivano i commissari sportivi che gli contestavano l'irregolarità di traguardo finale superato a ritroso (le leggi sportive non ammettono la marcia in senso contrario a quello della corsa) e Boillot, che aveva, per sua fortuna, mezz'ora abbondante di vantaggio sul suo inseguitore Moriondo, poteva rimettere sulla traiettoria giusta la vettura e, finalmente, tagliare il traguardo della vittoria.

Con la sua Peugeot aveva compiuto i quattro giri, in 7 ore 51'01"4/5, alla media di poco più di 55 chilometri orari; secondo, era arrivato Moriondo, su Itala, in 8.21'46"; terzo, Gamboni, su Diatto, in 8.33'28"2/5 e quarto Masetti, su Fiat, in 8.34'19", a soli 50 secondi. La CMN di Enzo Ferrari s'era ritirata durante il terzo giro.

Il costo della vita aumentava; la tensione sindacale, pure; la situazione politica era instabile, ma nel 1920 l'industria automobilistica aveva ancora aumentato la sua produzione di tremila unità. L'automobile e la sua industria venivano considerate una attività molto redditizia, e non a torto, dato che le richieste sul mercato andavano crescendo all'interno e all'estero. Nel 1920, le esportazioni italiane dovevano infatti passare da 2.547 unità a 11.320. Probabilmente, anche per questo, un gruppo di deputati, che si proclamavano « amanti dell'automobile », avevano presentato un progetto di legge « per una più redditizia tassazione del veicolo ».

Dal 12 al 27 aprile del 1920, comunque, il Salone Internazionale dell'Automobile, organizzato a Milano, raccoglieva 64 espositori, malgrado l'astensione delle società consorziate nell'Unione Italiana Fabbriche di Automobili, la quale, peraltro,





decideva di abolire l'interdizione alle case di partecipare alle corse. La decisione era stata anche determinata dalla crescente passione del pubblico per le competizioni. Sul mercato interno, era in vista il lancio di nuovi modelli già realizzati o in via di esserlo.

Il 14 giugno si disputò il circuito del Mugello, che fu vinto da Giuseppe Campari su Alfa; una settimana dopo, la corsa in salita della Consuma, che vide primo Niccolini (Fiat), seguito da Giulio Masetti (Fiat) e da Campari (Alfa).

Per il 20 ottobre, era in calendario la Targa Florio, secondo l'inflessibile programma del suo creatore.

La gara doveva svolgersi sulla base del regolamento del 1919, e su quattro giri dello stesso percorso, quello cioè delle Piccole Madonie, con partenza dalle nuove tribune di Cerda.

Si erano presentati alla partenza: Tagliavia (Itala), Airoldi (Itala), Maravigna (Fiat), Piro (Fiat), Mercgalli (Nazzaro), Veronesi (Isotta Fraschini), Depaolo (Diatto), E. Restelli (Restelli), Peyron (Diatto), Baldoni (Nazzaro), Lopez (Darracq), Enzo Ferrari (Alfa Romeo), Campari (Alfa Romeo), Tarabusi (Scat), Tasca (Itala), Maria Antonietta d'Avanzo (Buick).

Per la prima volta, una donna si presentava sul traguardo di partenza della Targa Florio. Maria Antonietta d'Avanzo, che deve considerarsi la prima italiana che abbia affrontato le competizioni sportive. Io la conobbi circa quattro anni dopo. Di una giovane signora, si dice sempre che è bella e attraente, ma Maria

Brilli Peri, sulla Steyer. Il nome di Brilli Peri ricorre spesso nelle cronache della Targa e di altre manifestazioni automobilistiche dell'epoca. Il forte pilota toscano perderà la vita in una gara a Tripoli.

Antonietta era veramente una donna eccezionale. Oltre che bella, era abile nelle corse, ardita, volitiva e combattiva. In questa sua prima Targa, non poté compiere che due giri, ma allora era già un'impresa, anche per un uomo, arrivare a fare un giro del terribile percorso delle Madonie.

Enzo Ferrari era al suo secondo contatto con questo percorso, ma questa volta con un'Alfa Romeo. Iniziava così quella collaborazione che doveva portarlo ai fastigi della Scuderia Ferrari.

Nel villaggio di Cerda avevano ampliato e abbellito gli impianti. Per gli steccati e i parapetti che proteggevano il pubblico (l'incidente occorso l'anno precedente a Boillot, aveva insegnato qualcosa), avevano adottato una doppia fila di eliche da idrovolante, che Florio si era fatto cedere come residuati di guerra dalle officine aeronautiche Ducrot, di Mondello, una delle tante aziende di proprietà di Florio.

Le partenze vennero date, a partire dalle sette del mattino, mentre cadeva una violenta pioggia autunnale, che riduceva le strade a nastri di fango. Poco dopo mezzogiorno, il sole e il vento

Lenti, su una Bugatti, prima della partenza per disputare la quattordicesima Targa Florio (1923). Cominciano proprio in questi anni ad apparire le prime Bugatti e una di queste macchine era guidata, sul circuito della Targa, da Alfieri Maserati.



concorsero a mutare anche le condizioni stradali, così questa edizione della Targa offrì ai corridori dure difficoltà ambientali.

Il primo giro eliminò, per avarie diverse l'Itala di Tasca, la Diatto di Depaolo (avarìa ai freni), l'Isotta Fraschini di Veronesi. Furono registrati i seguenti tempi: 1. Airoidi (Itala) in 2.04'51", 2. Meregalli (Nazzaro) 2.05'50", 3. Lopez (Fiat) in 2.11'20", 4. Ferrari (Alfa) in 2.13'39". Durante il secondo giro, Meregalli annullò il minuto di distacco da Airoidi, mentre Ferrari, girando nello stesso tempo di Meregalli, passò al secondo posto. Ecco la classifica al secondo passaggio: 1. Meregalli (Nazzaro) in 4.11'32", 2. Ferrari (Alfa), in 4.19'22", 3. Airoidi in 4.36'41" e 4. Lopez in 4.38'43". Durante questo giro oltre a Tarabusi, Antonietta d'Avanzo abbandonò la gara, per una rottura del telaio. Durante il terzo giro, scompariva l'Alfa di Campari e la classifica restava immutata per i primi due. Primo, infatti, con 6.18'42", era sempre Meregalli che, accelerando la sua andatura, s'era messo al riparo dall'attacco di Enzo Ferrari, il quale manteneva il suo secondo posto, con 6.30'08"; terzo, era Lopez, con 6.55'06"; quarto Piro con 7.02'50". Il quarto e ultimo giro, non mutava la graduatoria, e la corsa si concludeva con il seguente risultato: 1. Guido Meregalli (Nazzaro) che aveva compiuto i 432 chilometri della gara con il tempo di 8.27'23"4/5 alla media di km/h 51,6, 2. Enzo Ferrari (Alfa) in 8.35'47", 3. Luigi Lopez (Darracq) in 9.19'25", 4. Piro (Fiat) in 9.22'13".

Anche se la situazione economica non era certo confortante, il 1921 fu un anno importante per l'attività industriale sportiva, come potrebbe desumersi dai numerosi nuovi modelli sfornati dalle diverse case, e dal sorgere di numerosi nuovi organismi per costruzioni o commercio di materiali automobilistici. Tra le nuove società citiamo: la Tonello, per la costruzione di vetture di marca Tonello, la OMCA, la Stiegler, la Silvani e Botta, la Vaghi, tutte a Milano; la Rapid e la Motocar Automobili, a Torino; la Landini di Cameri, a Novara.

Alla solita data (12-28 aprile) si rinnovava il Salone di Milano, con la partecipazione di 129 espositori, 32 dei quali costruttori di autoveicoli (24 italiani e 8 stranieri). A reggere l'Automobile club d'Italia, veniva chiamato il conte Teofilo Rosi di Montelera, per il periodo 1921-1926. La UCAM, Unione ciclo-auto-moto, che aveva la sua sede in corso Porta Nuova a Milano, presso il caffè Verdi, e che riuniva gli appassionati del ciclismo, dell'automobile e della motocicletta, lanciava una manifestazione che resterà nella storia dell'automobile, e che ebbe molti imitatori: la Coppa delle Alpi, di regolarità, in cinque tappe, su un percorso prettamente alpino, di 2.306 chilometri. Questa prima edizione della Coppa delle Alpi, che aveva raccolto 24 concorrenti, tutti su autovetture di serie da turismo, si concluse con l'arrivo, al traguardo di Milano, di soli nove concorrenti, tre dei quali alla media prescritta: Sandonnino su Itala, Rebuffo su Itala e Minoia su Mercedes.

Per iniziativa di un consorzio tra Touring club, Fiat e Pirelli, veniva realizzata una rete segnaletica stradale, particolarmente dedicata ai mezzi motorizzati; alla fine del 1921 si contavano 4.308 cartelli segnalatori. Entravano in vigore, intanto, nuove tasse di circolazione per le automobili. Per una 4 cilindri di 13 cavalli, si pagava 802 lire; per una 25 cavalli, 2.610 lire; per una

Dalla crisi verificatasi dopo la fine della prima guerra mondiale l'industria automobilistica italiana si riprese immediatamente. Continuò la tendenza delle varie case a concentrarsi in poche solide aziende. Nello stesso tempo, i trasferimenti sociali di ricchezza avvenuti durante il conflitto favorirono i consumi di lusso e, fra questi, le automobili sportive e « da corsa ». Negli anni 1923-24, l'Alfa Romeo lanciò il bel modello che si può ammirare in questa illustrazione pubblicitaria riprodotta dalla rivista « Rapiditas ».

ALFA-ROMEO



R.L.6 CILINDRI

SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA

ING. NICOLA ROMEO & C.
MILANO



Bordino e Salamano, piloti della Fiat per la Targa del 1924, cercano un po' d'ombra in una sosta degli allenamenti. Il tempo si mantenne torrido per tutta la durata delle prove e della gara. Al quarto giro, colpito da insolazione, Bordino cedette il volante a Felice Nazzaro. Il nuovo pilota partì come un fulmine per l'ultimo giro, ma dopo aver fatto pochi chilometri uscì di strada nell'abbordare una curva.

35 cavalli, 5.070 lire e per una 8 cilindri di 50 cavalli, la bella cifra di 15.000 lire. Le tasse automobilistiche avrebbero condizionato anche l'evoluzione tecnica della nostra produzione. Nel 1921, in una situazione politica quasi normale, terminata completamente la smobilitazione, la produzione automobilistica ebbe nuovo sviluppo in tutta Europa. Anche la concorrenza tra le maggiori marche ricominciò con nuovo vigore e l'attività sportiva ricevette un nuovo, forte, impulso.

Alla dodicesima edizione, la Targa Florio iniziò il suo terzo ciclo, forse il più luminoso e movimentato della sua storia, almeno fino al 1955. Erano scese in lizza parecchie grosse firme con i loro migliori piloti. Basti citare: Fiat, Itala, Alfa Romeo, Ceirano, Scat, Diatto e Mercedes. Quest'ultima, con il solo Sailer, affiancato da un gentleman, Ferrario, con l'evidente scopo di saggiare il difficilissimo percorso e apprestare la squadra per le future Targhe Florio. Assisteremo infatti, già nel 1922, al primo assalto in grande stile, su questo percorso, della casa tedesca.

Con forze più o meno imponenti e consistenti, a questa Targa Florio del 1921 parteciparono 12 case e 39 piloti. Ecco le formazioni: Fiat, con Bordino, Minoia, G. Masetti, Bergese, Giordano, Pellegrino, De Seta, Mari, Trombetta, Piro, Gasperini; Mercedes, con Sailer e Ferrario; Itala, con Moriondo, Foresti, Lopez, Landi, Tagliavia e Ninive; Alfa Romeo, con Sivocci, Campari, E. Ferrari, Antonio Ascari, Baldoni; Scat, con Tarabusi, Angelini, Buzzetti, Mocca; Ceirano, con E. Ceirano, Gismondi e Arnone; Chiribiri, con Tuccimei; Ford, con Fracassi e Morano; Diatto, con Ghia e Gamboni; Aquila Italiana, con Albanese; MR, con Romieux; Imera, con Caruso.

In questa Targa, mancavano i rappresentanti dell'industria inglese e francese, ma c'erano le premesse per le affascinanti, future, competizioni. La maggior parte dei partecipanti pilotava ancora modelli di vetture da corsa, o da esse derivate, del 1913 e 1914, ma erano sul terreno alcuni prototipi che si sarebbero visti presto sui campi di gara.

Come al solito, le partenze cominciarono alle sette del mattino, sotto la pioggia, e la corsa che si correva come l'anno precedente su quattro giri del Piccolo circuito delle Madonie (in totale km 432), si ridusse presto a un emozionante duello tra la Fiat di Giulio Masetti, che era una 4 cilindri di quattro litri e mezzo dell'anteguerra, e la Mercedes di Sailer. La maggior parte delle vetture in preparazione per la formula tre litri, che entrava in vigore quell'anno per i gran premi, e fra queste le Fiat non ancora a punto della squadra ufficiale, capeggiata da Bordino e Minoia, venivano attardate da incidenti diversi. Anche l'Alfa Romeo di Campari, che nei primi due giri aveva validamente tenuto testa agli avversari, alla fine cedeva, ma la prova delle vetture era stata eccellente, tanto che Campari, Sivocci e Ferrari, terminavano con bella compattezza al terzo, quarto e quinto posto.

L'amico Vincenzo Gargotta, che ha assistito a questa gara, così ne rievoca il finale appassionante: « L'Alfa Romeo di Sivocci e la Mercedes di Sailer avevano già terminato la loro gara e toccato il traguardo, mentre la folla elettrizzata, con orologi e cronometri in mano, faceva il conto alla rovescia. Ce la farà Masetti con la sua Fiat? Stando ai preparativi del box della Mercedes, sembra di no. Se i tedeschi stanno già apprestando coppe e bot-



tiglie di champagne per festeggiare l'arrivo di Sailer, è segno che non ci sono più speranze di una vittoria italiana. Evidentemente, al box della Mercedes si hanno informazioni esaurienti. A Masetti non restano ormai che tre soli minuti per superare l'avversario, quando, sulla collina che si intravede dalle tribune, spunta la sagoma di una vettura che procede velocissima: è la Fiat di Giulio Masetti. La folla urla, impazzisce, salta, si agita. Masetti ormai vincerà». La gara si concludeva con la seguente classifica: 1. Giulio Masetti (Fiat) in 7.25'05" media 58,236 (nuovo record), 2. Sailer (Mercedes) in 7.27'16", 3. Giuseppe Campari (Alfa R.) in 7.30'04", poi, Ugo Sivocci (Alfa R.), Enzo Ferrari (Alfa R.), Foresti (Itala), Moriondo (Itala), Minoia (Fiat), Landi (Itala), Bergese (Fiat), Ceirano (Ceirano), Arnone (Ceirano), Trombetta (Fiat), Gasperini (Fiat), Ninive (Itala), Ghia (Diatto), Pellegrino (Fiat).

L'attività sportiva era ormai ripresa in pieno e l'industria vedeva aprirsi nuovi e grandi orizzonti per la sua attività. Europei e americani tornavano a disputarsi i mercati, ormai pronti a riprendere le competizioni sui campi di corse, e ad imporre i nomi delle loro marche vecchie e nuove.

Due mesi dopo la Targa, si disputava, nello stesso giorno, il circuito del Mugello in Italia e il GP dell'AC di Francia, sul circuito di Le Mans. Al Mugello, con Campari, Ferrari e Sivocci, al volante di tre G1 di cm³ 4.200, l'Alfa Romeo riconfermava la brillante prova della corsa siciliana. Al GP dell'AC di Francia, si decideva lo scontro tra quattro Duesenberg, guidate dal famoso Murphy, da Boyer, da Dubonnet, più conosciuto per l'omonimo aperitivo che per il suo passato di corridore, e da Guyot; tre Ballot — 8 cilindri in linea, tre litri, della nuova formula — con De Palma, Chassagne e Wagner al volante; tre Talbot con Boillot, Segrave e Lee Guinness.

Le Ballot s'erano battute ottimamente, ma la Duesenberg, con lo spettacoloso Murphy, finiva per battere i suoi avversari francesi e inglesi. Gli italiani non erano presenti, aspettavano gli avversari sul circuito di Montichiari a Brescia il 4 settembre. A contrastare le nuove tre litri Fiat, si presentarono tre Ballot 8 cilindri con Goux, Chassagne e De Palma e una Scat, guidata da Tarabusi. Le tre Fiat erano guidate da Bordino, Sivocci e Wagner. La corsa su 519 chilometri, per la prima volta veniva intitolata Gran Premio d'Italia, ed era anche valida come quinta prova per la *challenge* Coppa Florio.

Le Fiat si dimostrarono più veloci. Pietro Bordino, con le sue prodezze, fece salire alle stelle l'entusiasmo della folla; ma la vittoria restò alla Ballot, che piazzò le due vetture di Goux e di Chassagne ai primi due posti, seguite dalla Fiat di Wagner, la sola che abbia terminato la gara. Le vetture della casa torinese, non erano ancora a punto meccanicamente e, per di più, erano state attardate da ripetute avarie ai pneumatici. Restò alla Fiat la consolazione del giro più veloce, fatto da Bordino. La media oraria realizzata sull'intero percorso era stata di km 144,737.

Quattro giorni dopo si disputava sullo stesso circuito, per un totale di 346 chilometri, il GP vetturette, per motori di un litro e mezzo di cilindrata. Questa gara si concluse con una trionfale affermazione di Bugatti, che portava al traguardo le sue compatte vetture da un litro e mezzo e a 4 cilindri, pilotate rispettivamente da Friederich (km/h 115,770 di media), Pierre De





CHIMERA.

Un quadro dell'incendio del villaggio automobilistico a Cerda. Florio aveva temuto per lo svolgersi della gara in primavera, dato che sarebbe stato imprudente ricostruire tutto in legno e sarebbe occorso troppo tempo per rifabbricare in cemento.

Vizcaya e Baccola, seguiti da Marco, anche lui su Bugatti, da Minoia su OM e da Morandi, ancora su Bugatti.

Dopo questa vittoriosa prova, le piccole 4 cilindri del costruttore di Molsheim si chiamarono Bugatti tipo Brescia.

La settimana bresciana si concludeva l'11 settembre, con un GP gentlemen, vinto da Masetti su Mercedes, dove la graziosa ed elegante Maria Antonietta d'Avanzo, che abbiamo visto esordire con poca fortuna alla Targa Florio, si classificava terza, al volante di un'Alfa Romeo 4.300. Alla partenza di questa gara, Maria Antonietta d'Avanzo perdeva una scarpina, e uno dei giornalisti presenti, Renato Casalbore, si precipitava ad aiutare, con giustificata premura, la bella guidatrice e a ricalzarla, tra gli applausi della folla e battute invidiose, appena mormorate nelle tribune.

In conclusione, la giornata di Brescia aveva costituito una grossa delusione per gli appassionati e per gli industriali italiani. Gli uni e gli altri, si attendevano da quella manifestazione il segnale di una ripresa postbellica.

Crisi e ripresa

Si ricercarono anche le cause probabili di quella sconfitta, e industria, sportivi e tecnici furono d'accordo nell'attribuire l'insuccesso di Brescia alla mancanza di campi di collaudo e di prova permanenti per le macchine. Le macchine dovevano di-

Dubonnet al volante della Hispano-Suiza. Gli aperitivi Dubonnet erano già famosi in tutto il mondo. Il giovane pilota veniva alla Targa Florio seguito da un lungo stuolo di amici e belle ragazze francesi.

