

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.





L'ingegner Porsche, allora progettista della Mercedes, accanto a Neubauer, uno dei piloti della casa tedesca. Nel 1921 e nel 1922 l'industria automobilistica tedesca aveva inviato in Sicilia ottimi organizzatori e i suoi migliori piloti nella speranza di cogliere un prestigioso successo alla Targa, ma rimase sconfitta, nonostante Masetti avesse vinto nel 1922 la Targa correndo su una Mercedes personale.

sporre di terreni adatti per formare i piloti, ed esaminare eventuali migliorie ai mezzi. Il presidente dell'Automobile club di Milano, Silvio Crespi, diramò alla stampa il 17 gennaio del 1922, una dichiarazione con la quale si annunciava la costituzione a Milano della SIAS (Società Incremento Automobilistico Sportivo), con il capitale di lire 50.000, elevabile a due milioni: « Dopo la grande manifestazione di Brescia del settembre scorso — diceva la dichiarazione — due fatti balzarono evidenti agli occhi degli italiani convenuti a decine di migliaia sul campo della corsa:

« 1. l'industria automobilistica è ancora la eccellente fra le industrie meccaniche; è l'industria tipo, la pietra di paragone, perché essa deve, con la massima intensità e varietà di sforzi, sottoporre la macchina alle prove più dure e più istruttive. La prova automobilistica eseguita su strada a velocità che superavano i 170 chilometri all'ora per percorsi di 500 e più chilometri, equivale al più rigoroso esperimento che mai l'ingegno umano abbia finora praticamente escogitato per accertare la perfezione dei materiali e della loro lavorazione, l'eccellenza tecnica ed organizzatrice dei costruttori e l'abilità manuale degli operai. Ne consegue che tutte le industrie che adoperano macchine ri-

cevano diretto immediato vantaggio dal progresso dell'industria automobilistica. Ne deriva che lo spingere l'industria automobilistica verso una sempre maggiore perfezione equivale a mantenere aperta la scuola più efficace e più pratica di progresso meccanico, che la nazione che batte tutte le altre in una gara automobilistica, dimostra di avere materiali, menti direttrici, esperienza e valore di braccia, capaci di batterle anche in tutte le altre industrie.

« 2. Per vincere in una gara automobilistica, non basta costruire una macchina perfetta, bisogna poterla provare. Infatti, la sconfitta dei colori italiani sul circuito di Brescia è in gran parte attribuita alla mancanza di mezzi per provare seriamente e modernamente le macchine. Hanno vinto le Case che avevano potuto provare ripetutamente le loro macchine sui famosi circuiti americani e francesi.

« L'Automobile club di Milano, organizzatore delle più grandi prove automobilistiche dal 1904 al 1921, non ha mai inteso la gara come un passatempo, un giuoco o la soddisfazione di una passione, pur nobilissima, come quella di mettere in mostra il coraggio e la valentia dei guidatori. L'Automobile club di Milano fu sempre pervaso dal sentimento che la gara automobilistica doveva essere il "giudizio di Dio" fra le industrie delle nazioni più progredite. E tale veramente si rivelò la lotta fra l'Italia e la Francia il giorno 4 settembre 1921. Quanti sanno vedere che le sorti della Patria dipendono da azioni energiche e preordinate a uno scopo preciso, devono comprendere la nostra missione e devono porsi risolutamente al nostro fianco.

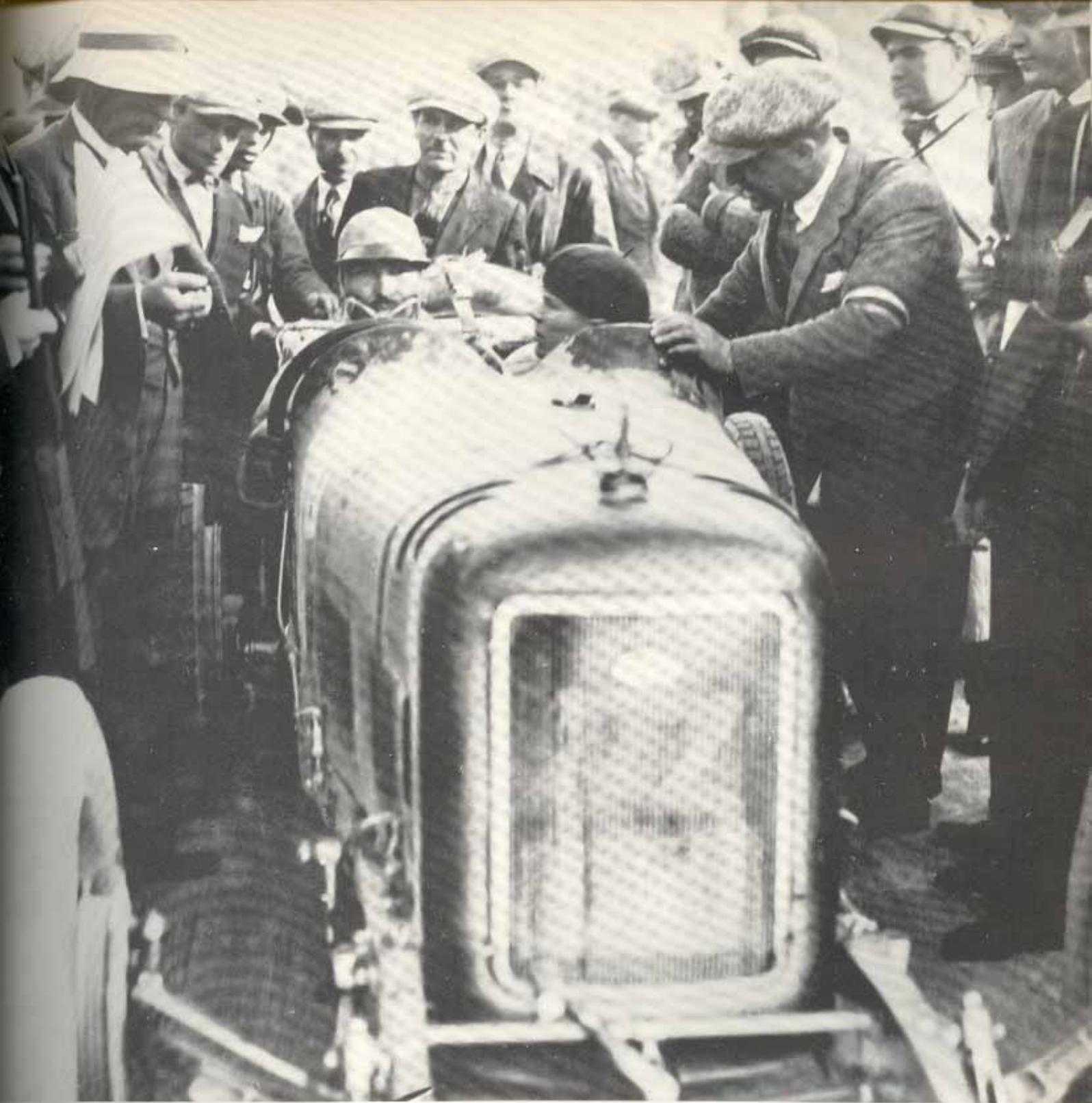
« Subito dopo le sconfitte di Brescia, l'Automobile club di Milano ha pensato alla rivincita, in perfetta unione di pensiero con l'automobile club d'Italia e con i costruttori italiani, e oggi chiede l'appoggio di tutti i generosi per dare all'Italia il mezzo di garantirsi i futuri successi. Queste non saranno vittorie di un'ora, ma affermazioni poderose di volontà e di ingegno, con segni tangibili nell'avvenire del Paese. L'Automobile club di Milano, incaricato dall'Automobile club d'Italia di organizzare le gare internazionali del 1922 su circuito italiano, ha veduto la manchevolezza dell'organizzazione, compiuta pur con tanto sforzo ed entusiasmo, e non si diede pace finché non trovò il mezzo per porvi riparo.

« Perciò occorre che il circuito sia ancora costituito da strade, ma che queste siano organizzate in modo da poter servire a lunghe prove antecedenti al circuito e da poter sottoporre le macchine a prove che nel 1922 dovranno essere più rigorose di quelle offerte per il 1921 e portare negli anni futuri a sempre maggiori e più completi cimenti. L'Automobile club di Milano ritiene di aver trovato il mezzo di risolvere il problema, e perché sia tosto ed effettivamente risolto, chiede il concorso del grande pubblico italiano e prima di tutti dei propri Soci.

« Ci duole di dover sacrificare le iniziative che ancora si erano messe a nostra disposizione nella forte Brescia e sentiamo di dover esprimere la nostra gratitudine alle rappresentanze di quella nobilissima città che ci ha dato così largo e ripetuto appoggio. Ma le superiori ragioni esposte ci impongono il distacco dalla sede dei nostri antichi cimenti. L'Automobile club di Milano, col concorso di un piccolo gruppo che lo ha sollevato dal rischio finanziario costituendo all'uopo la Società per l'Incremento



27 aprile 1924. Alfieri Maserati, su una Diatto, prima della partenza. Accanto alla macchina, il gentiluomo con il singolare copricapo bianco è il principe di Petrucci, tipica figura della Targa Florio di cui fu cronometrista ufficiale per lunghi anni.





Le tribune nel giorno della XV Targa. Florio faceva svolgere contemporaneamente sullo stesso percorso la Coppa da lui istituita nel 1905 per il circuito di Brescia.

GA
PA
FLORIO
27 APRILE 1924

FINI US
IRI LLI

MICHELIN

MICHELIN

MICHELIN

IRI LLI

MICHELIN

MICHELIN





Le tribune nel giorno della XV Targa Florio. Florio faceva svolgere contemporaneamente sullo stesso percorso la Coppa da lui istituita nel 1905 per il circuito di Brescia.

FLORIO
MAY 1924

FINIS
FIRLLI

MICHELIN

MICHELIN

MICHELIN

ELLI
★



to dell'Automobilismo e dello Sport (SIAS), si è garantito per ventinove anni, per contratto con l'Ente Autonomo Milano-Monza-Umanitaria, cessionario dell'Opera Nazionale dei Combattenti, l'uso di una parte del Parco reale di Monza, sufficiente per convertirlo in un grande autodromo.

« Questo conterrà un minor circuito e possibilmente una pista analoga a quella famosa di Indianapolis, onde ogni momento l'industria e gli automobilisti possano provare le macchine, e un grande circuito di circa 12 chilometri con strade fino a 16 metri di larghezza.

« L'Automobile club di Milano, del quale ricorre quest'anno il XXV anniversario di fondazione, crede di non poter più degnamente solennizzare l'avvenimento che col bandire il circuito di Milano per il 1922 e dare all'industria nazionale il mezzo per assicurarsi la rivincita. Tutto sarà fatto se gli interpellati



In questi anni, le grandi società petrolifere internazionali conquistano in parte il mercato italiano e negli affari portano le tecniche usate soprattutto negli Stati Uniti, dove l'automobile era già molto diffusa.

risponderanno a questo appello per mettere l'industria italiana nelle condizioni migliori al riguardo e, ripetiamo, per dare all'automobilismo nostro quel primato che è segnacolo di probabile trionfo di tutta l'industria. Tutto sarà fatto, se quanti possono aiutarci ci tenderanno cordialmente la mano, per assicurare una vittoria e forse una serie di vittorie internazionali che attireranno l'attenzione del mondo su questo nostro sempre sventurato, ma sempre più grande Paese, al quale non deve mancare il più essenziale elemento di successo, la sicura fede nel valore italiano in tutti i campi dell'umana attività ».

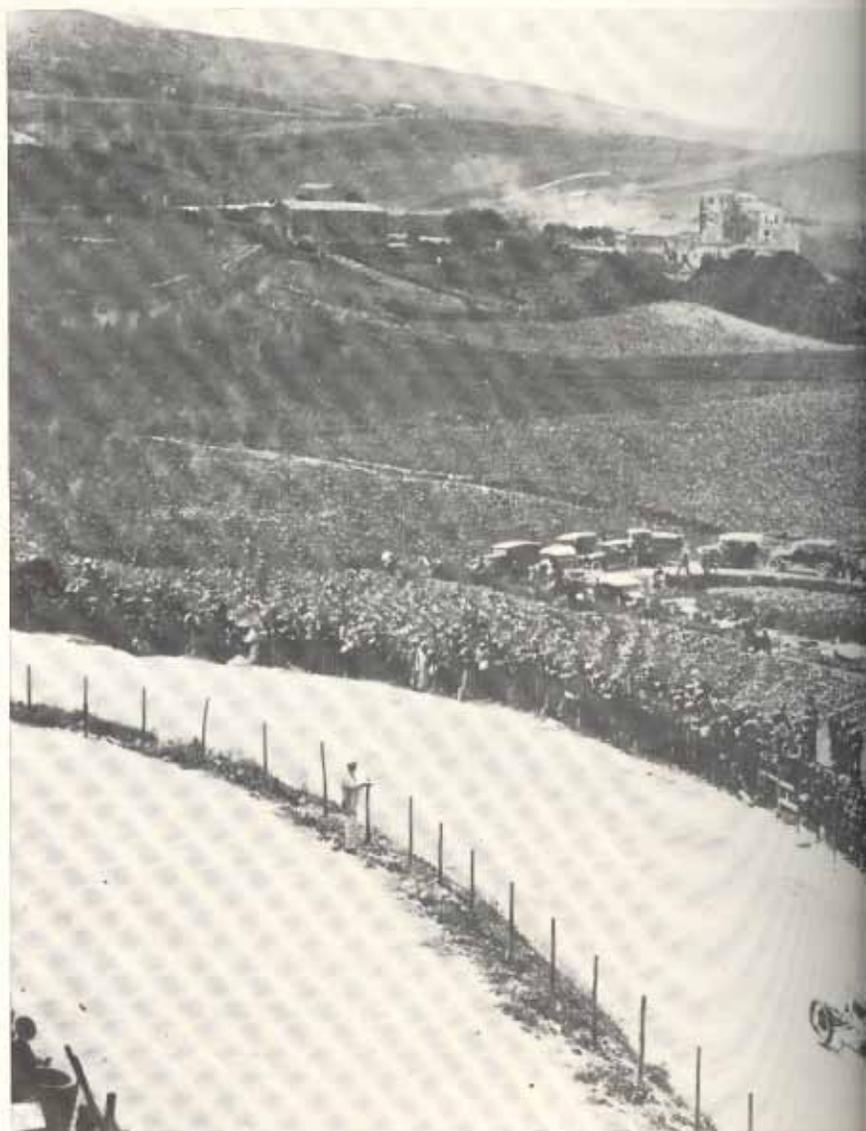
La nuova edizione della Targa Florio si svolse il 2 aprile del 1922, poco prima che si aprisse il Salone dell'automobile di Milano, dove esponevano 28 case costruttrici, 22 delle quali italiane. Fu una Targa spettacolare. Si sarebbe detto che la vittoria francese di Brescia avesse dato fuoco alle micce. Presero la partenza, infatti, ben 42 corridori rappresentanti i prodotti di

Attorno alla vettura di Bordino i meccanici, tenendosi per mano, formano una specie di recinto per tener lontano spettatori e giornalisti, mentre Felice Nazzaro effettua personalmente il rifornimento di carburante. Queste operazioni erano estremamente importanti per il tempo che assorbivano e la bravura che richiedevano.





Un passaggio di Stahl su AGA. La Targa continuava a richiamare gente e per tutto il percorso, migliaia di sportivi e di curiosi attendevano pazientemente sui bordi delle strade il passaggio dei corridori. La manifestazione era anche una buona occasione per fare gite e colazioni all'aperto. A parte qualche gentildonna della nobiltà e dell'alta borghesia, il pubblico siciliano era soltanto maschile.



Una veduta panoramica del percorso. Il circuito si snodava sulle Madonie ed aveva grande importanza nell'andamento della gara. Sebbene la Targa fosse una gara di velocità, non sempre vinceva la macchina più veloce in assoluto, ma quella che era idonea a mantenere una media elevata su quell'aspro percorso. Né mai si raggiunsero valori altissimi: fino al 1924 la velocità limite era inferiore a settanta chilometri all'ora, nonostante partecipassero alla Targa macchine capaci di superare i centoventi chilometri all'ora.



dieci marche: la metà italiane, due tedesche, due austriache e una francese.

Ecco i partenti, frazionati nelle diverse classi. Le partenze cominciarono poco dopo le sette di un mattino nuvoloso. Ma il tempo incerto non aveva scoraggiato la folla imponente ammassata alle tribune di Cerda e sui colli lungo il percorso. Classe fino a 1.100 (serie): Kolowrat, Kulm e Pocker (Austro-Daimler). Classe da 1.101 a 1.500 (serie): Bergese, Gasperini, Giaccone, Lampiano (Fiat); Minoia e Scheef (Mercedes); Cercignani e School (Wanderer). Classe da 1.501 a 2.000 (serie): Gamboni, Meregalli e Massola (Diatto); Goux e Foresti (Ballot). Classe da 2.001 a 3.000 (serie): Arnone, Cattaneo, Ceirano e Saccmanni (Ceirano); Lopez, Moriondo, Sandonnino, Wild e Rebuffo (Itala); Tarabusi (Alfa Romeo); Silvani, Hieronymus e Rützler (Steyr). Classe da 3.001 a 4.500 (serie): Antonietta d'Avanzo, Antonio Ascari, Enzo Ferrari e Sivocci (Alfa Romeo); Brillì Peri (Steyr). Classe vetture oltre 4.500 (serie): Sailer e Werner (Mercedes). Classe vetture categoria corsa: Biagio Nazzaro (Fiat); Campari (Alfa Romeo); Giulio Masetti, Lautenschlager e Salzer (Mercedes); Neubauer (Austro-Daimler).

La Fiat, affidata a Biagio Nazzaro, nipote di Felice, era una tre litri da corsa, tipo Gran Premio 1921; quelle di Giaccone e Lampiano, del tipo 803/403. Le Diatto, del famoso tipo 20 due litri, giungevano a Palermo dopo una traversata in piroscifo e all'ultimo momento. Le austriache Steyr presentavano un tipo nuovo, a sei cilindri, di tre litri. Delle Mercedes, tutte della Casa, fatta eccezione per quella di Masetti, che correva a titolo personale, tre erano di cm³ 4.500 tipo GP 1914 (Salzer, Lautenschlager e Masetti); quelle di Werner e di Sailer, del tipo sport 4.500; quella di Minoia, di un modello sperimentale, con compressore innestabile. Le Alfa Romeo, del tipo sport, di serie.

Fra le molte personalità presenti in tribuna, c'erano: il presidente della Commissione sportiva dell'AC d'Italia, Fabbre; Giovanni Agnelli; l'ingegner Giulio Cesare Cappa, della Fiat; l'ingegner Ottolenghi, dell'Itala; Savorgnan e Rimini, dell'Alfa Romeo; Pozzi e Fornari, della Diatto; Corradi, della Pirelli; Ferrario, della Michelin e altri tecnici delle case straniere. Al completo, la tribuna della stampa, dove, tra i colleghi italiani, troneggiava Charles Faroux.

Vincenzo Florio, per l'occasione, sfoggiava la sua nuovissima Rolls Royce, con carrozzeria torpedo. Giulio Masetti, come di consueto, era arrivato a Termini Imerese con il suo yacht.

Prime a lanciarsi sul percorso, erano state le tre piccole Austro-Daimler, a due minuti l'una dall'altra, seguite, in ordine di classe, dalle altre 39 vetture. Tra classe e classe, il distacco era di quattro minuti, per limitare la successione dei sorpassi lungo il percorso. Le macchine italiane, ma in particolare la Fiat, partirono tra incoraggiamenti ed applausi, che si intensificarono quando prese la partenza Antonietta d'Avanzo, in tuta rossa, come i suoi compagni della squadra dell'Alfa Romeo.

Le notizie che provenivano dai diversi controlli, avevano subito dato l'impressione che la corsa si disputava accanitamente, e a ritmo serrato. Alla fine del primo giro, la classifica era la seguente: 1. Masetti (Mercedes) in 1.37'37"4/5, 2. Goux (Ballot) in 1.39'44"1/5, 3. Biagio Nazzaro (Fiat) in 1.41'34", 4. Antonio Ascari (Alfa Romeo) in 1.43'01"1/5. Bergese, Ko-



lowrat, Sandonnino e Tarabusi, scomparivano dalla gara durante questo giro, seguiti, subito dopo l'inizio del secondo giro, dalla d'Avanzo, da Meregalli, da School e da Wild. Anche Biagio Nazario, nei pressi di Caltavuturo, usciva di curva, ribaltandosi, senza conseguenze per sé, né per il meccanico.

Intanto Masetti, costretto a fermarsi alla fine del primo giro, per il cambio di una gomma, doveva cedere il comando della corsa a Jules Goux. Alla fine del secondo giro la classifica era: 1. Goux (Ballot) in 3.19'16"4/5, 2. Masetti (Mercedes) in 3.20'15", 3. Giaccone (Fiat) in 3.27'10"2/5, 4. Sailer (Mercedes) in 3.27'35".

Cercignani, Massola e Gamboni si ritiravano durante il terzo giro mentre Ascari, dopo aver accusato avarie ai pneumatici, riprendeva con irruenza il suo inseguimento. La classifica alla fine del terzo giro rimaneva immutata, a parte il quarto posto, che veniva conquistato da Ascari. Ecco i tempi: 1. Goux (Ballot) in 5.04'29", 2. Masetti (Mercedes) in 5.06'36"1/5, 3. Giaccone (Fiat) in 5.08'29", 4. Ascari (Alfa Romeo) in 5.15'28".

Prima di iniziare il giro finale della gara, Giaccone e Masetti si fermavano ai box per cambiare gomme, mentre Goux, favorito dalla fermata dei due diretti avversari, procedeva apparentemente invincibile. Senonché, subito dopo Polizzi, Goux usciva di strada e danneggiava l'avantreno, perdendo minuti preziosi, che finivano per decidere della sua sconfitta. Masetti, infatti, con la vettura in piena efficienza, e probabilmente avvertito con segnalazioni dell'incidente occorso al suo competitore, forzava l'andatura della sua potente Mercedes e riusciva a precederlo sul traguardo di Cerda di un minuto e 47 secondi. Giaccone, che aveva fatto una superba gara, nella parte finale esauriva la sua scorta di gomme di ricambio e doveva cedere il suo terzo posto alla Ballot di Giulio Foresti.

Ed ecco la classifica finale della XIII Targa Florio: 1. Giulio Masetti (Mercedes) che ha percorso i 432 chilometri dei quattro giri del circuito in ore 6.50'50"2/5 alla media di km/h 63,090, 2. Jules Goux (Ballot) in 6.52'37"3/5, 3. Giulio Foresti (Ballot) in 7.04'58"1/5, 4. Antonio Ascari (Alfa Romeo) in 7.06'48", 5. Enrico Giaccone (Fiat) in 7.11'23", 6. Max Sailer (Mercedes) in 7.17'50". Seguivano, nell'ordine, Hieronymus (Steyr), Werner (Mercedes), Sivocci (Alfa Romeo), Lautenschlager (Mercedes), Campari (Alfa Romeo), Moriondo (Itala), Salzer (Mercedes), Lampiano (Fiat), Ferrari (Alfa Romeo), Saccomanni (Ceirano), Ceirano (Ceirano), Neubauer (Austro Daimler), Arbone (Ceirano), Kilm (Austro Daimler), Silvani (Steyr), Pocker (Austro Daimler), Rebuffo (Itala), Lopez (Itala). Proprio sul finire della corsa, a 9 chilometri dal traguardo, Brilli Peri, dopo una sbandata in curva della sua Steyr, cozzava contro un paracarro e si ribaltava. Lo soccorreva poco dopo Sivocci assieme al meccanico. Una pattuglia di carabinieri, immediatamente avvertita, provvedeva più tardi al trasporto di Brilli Peri all'ospedale di Termini Imerese, dove gli riscontravano fratture guaribili in trenta giorni. Il meccanico di Brilli Peri riportava una semplice contusione alla spalla sinistra.

Ancora nell'atmosfera di questa superba edizione della Targa e della vigorosa ripresa dell'attività sportiva automobilistica italiana (determinata dalla costruzione dell'autodromo di Monza inaugurato il 3 settembre 1922 con una chiara vittoria della

Werner, il vincitore della Targa del 1924, appena finita la gara, al braccio del presidente dell'Automobile club tedesco e dell'ingegner Porsche. La Mercedes si era impegnata a fondo. Fin dal dicembre del '23, erano giunti in Sicilia, in gran segreto, macchine e piloti tedeschi perché studiassero il percorso nei suoi particolari.

Fiat che aveva dominato anche al GP dell'AC di Francia sul circuito di Strasburgo) si disputava il 19 novembre, su quattro giri del circuito delle Madonie, la sesta Coppa Florio (Challenge). La prima Coppa era stata disputata nel 1905 sul circuito di Brescia e vinta da Raggio su Itala; nel 1907, sempre a Brescia, vinse Minoia su Isotta Fraschini; nel 1908, a Bologna, Nazzaro su Fiat; nel 1914, su tre giri del circuito delle Madonie, vinse Felice Nazzaro su Nazzaro; nel 1921, a Brescia, Goux su Ballot.

Malgrado la stagione avanzata e la giornata fresca e nebbiosa, una discreta folla era scaglionata il 19 novembre 1922 lungo il percorso e alle tribune. Dopo tutto, la gara non aveva radunato che nove macchine, rappresentanti quattro case: Chasagne e Segrave della Sunbeam, Minoia e Lopez della OM, Bécquet e Boillot della Peugeot, Meregalli, Alfieri Maserati e Arnone della Diatto.



Primo a partire era stato Chassagne alle 7,30, seguito dagli altri a distanza di cinque minuti uno dell'altro.

Al « via » di Chassagne, aveva incominciato a piovere. Sul primo tratto, in vista delle tribune, per poco più di due chilometri, il più veloce era stato Meregalli che aveva realizzato un tempo leggermente migliore di quello di Segrave e di Boillot. Poco dopo, però, giungeva la notizia che dopo appena 16 chilometri di corsa, e probabilmente per lo stato viscido del fondo, la Diatto di Meregalli era uscita di strada e si era rovesciata. Il guidatore Meregalli se la cavava con la frattura di un braccio, ma il suo giovane meccanico, il torinese Giuseppe Gioacchino, colpito seriamente al capo, decedeva poco dopo. Era il primo morto della Coppa.

Arnone, turbato dall'incidente occorso ai suoi compagni della Diatto, si ritirava alla fine del primo giro dalla corsa. La classifica, alla fine del primo giro, risultava la seguente: 1. Boillot

Ecco una visione della zona tribune a Cerda, ricostruita dopo l'incendio. Ombrelloni colorati fanno la prima apparizione. Una passerella sopraelevata e le gradinate dimostrano la loro utilità; il pubblico è più sicuro e gode di una vista migliore, gli organizzatori si trasferiscono senza pericolo da una parte all'altra della strada.



Dove prima dell'incendio sorgeva il palco con il tabellone dei tempi, è stato ora eretto uno strano edificio detto la torre del Florio. Da qui la famiglia Florio, pochi invitati e alcuni organizzatori assistevano allo svolgimento della manifestazione.

(Peugeot) in 1.43'09", 2. Chassagne (Sunbeam) in 1.44'03", 3. Bécquet (Peugeot) in 1.45'42"3/5, 4. Minoia (OM) in 1.46'48", 5. Lopez (OM) in 1.47'47", 6. Maserati (Diatto) in 1.48'18"1/5, 7. Segrave (Sunbeam) in 1.52'32"2/5, 8. Arnone (Diatto) in 1.57'53"4/5.

Durante il secondo giro Chassagne partiva all'attacco e a Polizzi transitava con un minuto di vantaggio su Boillot. Si ritirava intanto Minoia, mentre Boillot reagiva all'attacco di Chassagne, e alla fine del secondo giro consolidava la sua posizione d'avanguardia, favorito anche da un arresto del guidatore della Sunbeam. Ecco la classifica a questo giro: 1. Boillot in 3.26'33"2/5, 2. Chassagne in 3.32'12"2/5, 3. Maserati in 3.34'40", 4. Bécquet in 3.54'43", 5. Segrave in 3.58'53"3/5.

La corsa si avviava verso la sua conclusione. Chassagne, infatti, si arrestava subito dopo le tribune di Cerda, perdendo il secondo posto che veniva preso da Maserati, il quale a sua volta perdeva però sette minuti tra Caltavuturo e Polizzi per mancanza di lubrificante. Maserati aveva ripiegato sull'olio di oliva, trovato in paese, sperando di poter continuare fino alla fine, ma poi rinunciava avendo constatato che il suo motore era stato compromesso dalla deficiente lubrificazione. E finalmente, mentre cominciava a piovere, si concludeva la corsa con il seguente risultato: 1. Boillot (Peugeot) che aveva compiuto i 432 chilometri del percorso in ore 7.09'07"2/5 alla media di km/h 60,403, 2. Segrave (Sunbeam) in 8.15'07", 3. Bécquet (Peugeot) in 8.17'02".

Con questa Coppa Florio si concludeva uno degli anni più brillanti dell'automobilismo italiano, e non soltanto in campo sportivo, come vedremo.

La Fiat portava a termine il suo nuovo grande complesso del Lingotto, ideato e realizzato secondo le tecniche più avanzate per la costruzione in serie di autoveicoli, secondo un ciclo verticale e con pista di prova e collaudo sul tetto, e cioè al sesto piano. La produzione annuale della Fiat, alla vigilia della entrata in funzione del Lingotto, era di circa 10.500 unità. Quella totale italiana alla fine del 1922 era di 16.390 unità. Oltre alla Fiat, esistevano infatti: a Torino, l'Ansaldo, la Chiribiri, la Fast, l'Itala, la Lancia, la Rapid, la Storer, la Spa, la Temperino; a Bologna, la Maserati; a Brescia, la Fiam, la Miani e Silvestri, la OM; a Livorno, la Bauson; a Milano, l'Ardita, la Bianchi, la Colombo, l'Isotta Fraschini, l'Alfa Romeo e la SIAM. Inoltre, cominciavano la loro attività in campo automobilistico la Scirea, a Monza; la Odetti, a Bergamo, con una vettura due tempi di cm³ 796; la San Giusto, a Trieste, con la costruzione di una vetturetta utilitaria omonima, con trave centrale e motore a 4 cilindri di cm³ 748, progettata dall'ingegnere Cesare Beltrami; la Marino, a Padova, che doveva più tardi specializzarsi in vetturette 1100 da corsa. Il Touring club italiano costituiva un consorzio con la Società italo-americana del petrolio per la messa in opera di 10.000 cartelli stradali indicatori nei principali comuni italiani. E si costituiva la Società anonima autostrade per la costruzione della Milano-Laghi.

Si era pure svolto, nel settembre del 1922, il Congresso nazionale dell'automobile, nel quale s'era discusso il tema delle tariffe doganali interessanti gli autoveicoli.

Il 1923 s'era aperto con un'importante riunione a To-





La Targa Florio si svolgeva quasi sempre in primavera e diventava un'occasione per trasformare le tribune in una sfilata di eleganza femminile. Qui siamo alla Targa del 1925 e le signore indossano i nuovi modelli d'ispirazione esotica. Il charleston, il nuovo antico ballo giunto dagli Stati Uniti, detta la linea; motivi ornamentali arabi, osservati nella vicina Libia dove i nostri stanno consolidando l'occupazione, completano questi sconcertanti modelli.



3 maggio 1925. Vincenzo Florio mostra a Costantini un telegramma augurale inviatogli da Bugatti prima della partenza. Costantini aveva fatto parte, nell'Aeronautica militare, come molti altri automobilisti, della 71. squadriglia di Francesco Baracca ed era un appassionato pilota. Nello inverno del 1924-1925, si recò in Sicilia.



Alla Targa Florio del 1925 la Cecoslovacchia inviò per la prima volta una squadra composta da due piccole vetture Tatra, di 1.100 centimetri cubi di cilindrata, guidate dai piloti Huckel e Sponer. L'industria automobilistica cecoslovacca era fra le più sviluppate dell'Europa, ma lavorava soprattutto nel settore industriale.

rino, nei primi giorni dell'anno, tra i rappresentanti del Municipio, dell'Automobile club, del Touring club e delle principali case automobilistiche, con la Fiat in testa, allo scopo di discutere e concordare la costruzione dell'autostrada Torino-Milano. Se i milanesi, con la loro Milano-Laghi, avevano pensato, e con lungimiranza, all'evasione dalla città, i torinesi, con altrettanta previdenza, pensavano agli sbocchi per la loro industria dell'automobile, verso il ricco capoluogo lombardo.

A Milano, come di consueto, il 12 aprile s'era aperto il Salone dell'automobile, con la presenza di 136 espositori, di cui 35 costruttori di autoveicoli (22 italiani e 13 stranieri). In



Balestrero prima della partenza. Gli amici e gli sportivi lo chiamavano il tripolino in seguito alle sue vittorie nelle gare automobilistiche in Tripolitania. Balestrero e Di Pietra, su una OM, faranno una splendida corsa in questa sedicesima Targa.

La gara è in pieno svolgimento. Ecco Pierre de Vizcaya su una Bugatti mentre affronta una curva a velocità sostenuta. Il fratello di Pierre de Vizcaya, Fernand, era un altro dei piloti della Bugatti. La gara si risolse in un duello fra le quattro Peugeot e le tre Bugatti scese in campo.

questo Salone, la Spa aveva presentato il suo nuovo sei cilindri gran turismo, la Bianchi il modello 18 di due litri di cilindrata, la OM il suo modello Superba pure di due litri a sei cilindri.

La XIV Targa Florio si disputava il 15 aprile, proprio nel periodo del Salone milanese. Le norme principali del regolamento erano quelle delle precedenti Targhe. Il percorso rimaneva di 108 chilometri, Cerda-Caltavuturo-Polizzi-Collesano-Campofelice, da percorrersi quattro volte, per un totale di 432 chilometri. Le vetture concorrenti venivano divise in 6 classi, a cominciare da quella fino a cm^3 1.100, per finire a quella di oltre quattro litri e mezzo, secondo le disposizioni dell'Allegato C del Regolamento internazionale e dell'AC d'Italia. La tassa di iscrizione era fissata in mille lire, come al solito, era obbligatorio un equipaggio di due persone: il pilota e il meccanico, muniti delle rispettive licenze. Non c'erano premi in denaro, fatta eccezione per il vincitore, cui si assegnavano la riproduzione della Targa Florio e 25.000 lire. Due medaglie d'oro e una d'argento venivano assegnate al secondo, terzo e quarto classificati.

La XIV Targa Florio, non aveva avuto una vigilia favorevole. Alla vigilia, acqua, vento e freddo erano fatte apposta per scoraggiare anche i più appassionati. Ma i nomi che scendevano a contendersi il prestigioso trofeo erano nomi di campioni, di veterani, di beniamini del pubblico siciliano. Gli sportivi, in vettura o in treno, avevano sfidato pioggia, fango e alzataccia all'alba.

Alle sette precise, con un distacco di cinque minuti, erano partiti, nel gruppo delle cm³ 1.500: Antonelli su Bugatti, Milio su Fiat, Lenti su Bugatti, De Seta su Fiat, la due litri di Modò, una Diatto della classe tre litri, Campari su Alfa Romeo con il



meccanico Fugazzi, Alfieri Maserati su Diatto con il meccanico Parenti, Antonio Ascari su Alfa Romeo con Sozzi per meccanico, Giulio Masetti pure su Alfa Romeo con Marinoni meccanico, divenuto più tardi collaudatore delle vetture da corsa della casa milanese e Bodendik, su Chenard e Walcker.

Del gruppo delle vetture di oltre tre litri di cilindrata, e fino a cm³ 4.500, avevano preso la partenza: Sivocci, su Alfa Romeo; Enzo Ferrari, su Alfa Romeo, con meccanico Ramponi, il quale nei Gran premi successivi, si affiancava ad Antonio Ascari; Brillì Peri, su Steyr, con il suo meccanico personale, Lumini; Becchi, assieme a Vesprini, su Nazzaro; Minoia, il grande veterano della Targa, pure su Steyr; Boillot, su Peugeot, con il veterano dei meccanici della Targa, Prévost; Rützler, su Steyr.

In tutto, 17 partenti, una decina dei quali potevano aspirare alla vittoria. L'Alfa Romeo aveva presentato un massiccio schieramento per fronteggiare i fortissimi equipaggi della Peugeot e della Steyr. Quest'ultima attaccò a fondo, fin dai primi chilometri. Le tre Steyr di Minoia, Brillì Peri e Rützler erano,

infatti, transitate al primo passaggio, posto a due chilometri dalla partenza, con 12 secondi di vantaggio sulla prime Alfa Romeo, e a Caltavuturo (dopo 32 chilometri) Brilli Peri aveva staccato di un minuto Campari e Maserati. Ma Brilli Peri, avendo probabilmente *tirato il collo* alla sua macchina, dopo Caltavuturo doveva arrestarsi. Alla fine del rettifilo di Bonfornello, si ritirava anche la Bugatti di Antonelli. I restanti 15 corridori, transitavano al primo giro con i seguenti tempi: 1. Rützler (Steyr) in ore 1.45'19"1/5, 2. Campari (Alfa Romeo) in 1.46'35", 3. Maserati (Diatto) in 1.48'30", 4. Sivocci (Alfa Romeo) in 1.48'35", 5. Boillot (Peugeot) in 1.48'43", 6. Ferrari (Alfa Romeo) in 1.51'44", 7. Minoia (Steyr) in 1.53'30"2/5, 8. Ascari (Alfa Romeo) in 1.57'31"3/5, 9. Becchi (Nazzaro) in 2.00'38", 10. Masetti (Alfa Romeo) in 2.03'52"3/5, 11. Milio (Fiat) in 2.04'05"4/5, 12. Modò (Diatto) in 2.11'44", 13. De Seta (Fiat) in 2.15'28"1/5, 14. Bodendik (Chenard e Walcker) in 2.18'35", 15. Lenti (Bugatti) in 2.49'26"1/5.

La Steyr aveva perduto Brilli Peri, ma Rützler sembrava imprevedibile, con il suo distacco di 1'16" su Campari. Sivocci e Boillot, a cinque e otto secondi l'uno dall'altro, facevano tenere il fiato sospeso. Intanto Antonio Ascari sembrava scatenato nel suo inseguimento; attardato alla fine del primo giro da una sbandata seguita dallo scoppio di un pneumatico, cambiava, perdeva circa otto minuti, riguadagnava parte del terreno perduto impegnando Minoia, Boillot, Maserati.

Al secondo passaggio la classifica era la seguente: 1. Rützler in ore 3.30'53"1/5, 2. Maserati in 3.38'37", 3. Ascari in 3.38'42"2/5, 4. Sivocci in 3.40'23"2/5, 5. Minoia in 3.40'33", 6. Masetti in 3.52'09"1/5, 7. Boillot in 3.54'09", 8. Becchi in 3.59'20"1/5, 9. Modò in 4.20'16", 10. De Seta in 4.28'49", 11. Bodendik in 4.44'31"2/5, 12. Lenti in 4.59'47"1/5.

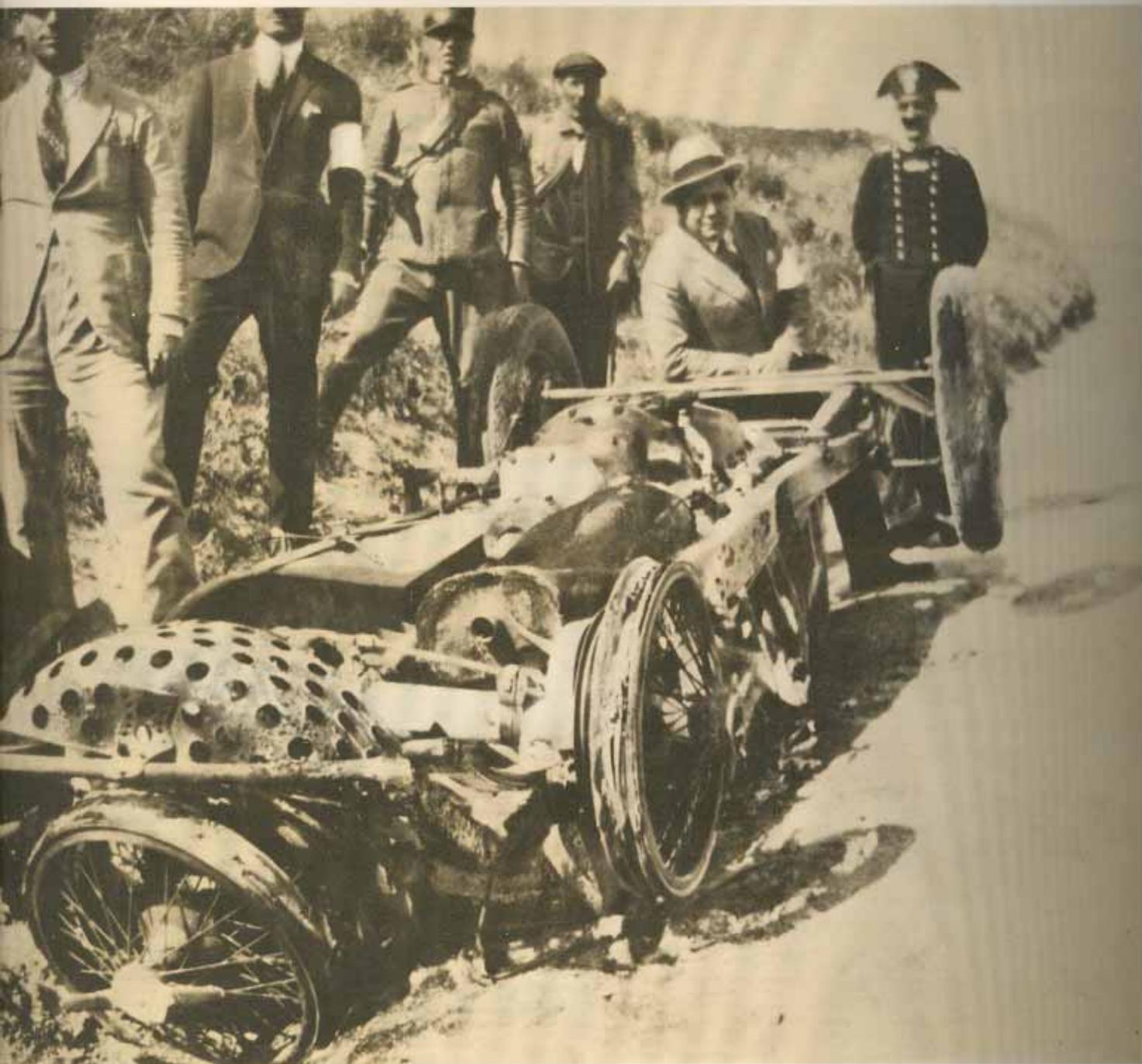
Maserati e Ascari erano ai ferri corti, a 5 secondi l'uno dall'altro. Rützler sembrava irraggiungibile, ormai, con i suoi sette e più minuti di vantaggio. Ma la Targa Florio è sempre stata la corsa che riserva le più clamorose sorprese. Eliminati in questo giro Milio, Campari e Ferrari, la lotta sembrava restringersi alla conquista del secondo posto. Senonché, al passaggio del terzo giro, mancava proprio Rützler. Un'avaria al carter dell'olio, provocata da un sasso, lo aveva messo fuori combattimento. E si ritirava anche il sempre sorridente Boillot.

Alla fine del terzo giro, i tempi erano i seguenti: 1. Sivocci in ore 5.29'48"2/5, 2. Minoia in 5.30'24", 3. Ascari in 5.30'35", 4. Maserati in 5.32'14", 5. Masetti in 5.46'38", 6. Becchi in 6.01'34", 7. De Seta in 6.39'54", 8. Bodendik in 6.51'16", 9. Modò in 6.54'12", 10. Lenti in 7.07'02".

Dopo 324 chilometri di lotta serrata, dopo cinque ore e mezza di corsa snervante e demolitrice, tre corridori, compresi nell'intervallo di 47 secondi, iniziavano l'ultimo giro, gli ultimi 108 chilometri. Si poteva prevedere che Antonio Ascari, per la sua irruente marcia, avrebbe superato l'elegante e preciso Ferdinando Minoia. Ma l'atletico Ascari avrebbe avuto ancora la energia e le possibilità di annullare i 47 secondi che lo dividevano dal compagno di squadra Ugo Sivocci? Il *tam-tam* della Targa Florio, ancora più rapido del telegrafo, aveva già annunciato che Ascari aveva superato Minoia, quando da Campofelice veniva segnalato il suo passaggio che lo confermava, ormai,

La Chiribiri di Platè a un rifornimento. La macchina è quella tipo Monza da cm³ 1.500. Per la Targa del 1925 c'era una sorpresa tecnica: il circuito era stato completamente asfaltato, su richiesta dello stesso Florio e per l'opera dell'ingegner Puricelli. Così, in questa Targa saranno registrati tempi record abbastanza elevati.





vincitore, davanti a Sivocci. Pochi minuti dopo, infatti, lontano, sulla strada del colle, si vedeva transitare veloce l'Alfa Romeo di Ascari. Non rimaneva che accoglierlo trionfalmente sul traguardo di Cerda.

All'ultima curva che immette alle tribune, colpo di scena. La macchina di Ascari sembra aver perduto ogni energia. Si blocca come un cavallo davanti a un ostacolo. Non mancano che poche decine di metri alla linea del traguardo. Ascari ed il meccanico saltano giù, aprono il cofano, tentano di ridare vita al motore, ma inutilmente. Di corsa, dai box, sono frattanto giunti alcuni meccanici della casa, ma i commissari si precipitano verso Ascari per comunicargli che il regolamento vieta di spingere la vettura e che altri passeggeri, oltre al meccanico e al guidatore siano a bordo.

Ascari discute concitatamente, gira la vettura, afferra uno

Dauvergne, che correva su una Peugeot, dovette ritirarsi in seguito a un drammatico incidente. Per cause imprecisate la macchina uscì di strada e si ribaltò fracassandosi. Dai rottami della vettura il pilota fu estratto in gravi condizioni e fu trasportato in una clinica di Palermo. Con lunghe cure si riuscì a salvargli la vita.

spettatore e lo spinge al posto del meccanico. Riparte dal punto nel quale s'è arrestato, ma tutto questo gli costa circa 14 minuti. E, intanto, Sivocci ha tagliato il traguardo.

Ecco i tempi finali di classifica: 1. Ugo Sivocci (Alfa Romeo RLS) in 7.18'00"1/5, 2. Antonio Ascari (Alfa Romeo RLS) in 7.20'52"2/5, 3. Ferdinando Minoia (Steyr) in 7.32'40"2/5, 4. Giulio Masetti (Alfa Romeo) in 7.35'04"3/5, 5. Becchi (Nazzaro) in 8.01'05", 6. De Seta (Fiat) in 8.51'54", 7. Lenti (Bugatti) in 9.06'38"2/5, 8. Modò (Diatto) in 9.26'12". Il giro più veloce era stato compiuto da Antonio Ascari, con il tempo di ore 1 41'10"4/5, al secondo passaggio.

Questa Targa Florio consacrava la produzione della rinnovata Alfa Romeo e collaudava la organizzazione *Corse* della casa milanese, che aveva già in cantiere i mezzi meccanici, oltre agli uomini, per affrontare le non meno impegnative competizioni intenzionali di formula unica. Intanto, la Lancia cominciava le consegne della sua rivoluzionaria Lambda, una vettura che ha fatto epoca nella storia dell'automobilismo e che si proponeva, come il costruttore disse a Canestrini, di risolvere il problema della insufficienza delle strade di allora. Se le strade sono cattive, diceva Lancia, bisogna fare delle vetture in grado di attenuarne gli ostacoli e le imperfezioni. Da grande guidatore qual era, Lancia sapeva che la prima dote di un veicolo veloce è e deve essere la stabilità; la seconda, la comodità. Intanto, a Firenze, la Nazzaro doveva essere posta in liquidazione. La Fiat, dopo la vittoria di Strasburgo, temeva la reazione dei suoi temibili avversari d'oltralpe e di oltre oceano. Dopo aver collaudato

La Targa Florio esercitò senz'altro una azione stimolante per lo sviluppo commerciale dell'isola, soprattutto nel settore turistico e pubblicitario. Sulle tribune di Cerda, accanto alle réclame delle grandi case nazionali e straniere, spuntano striscioni pubblicitari di aziende siciliane.



sul circuito di Tours la nuova 805, otto cilindri con compressore, si affermava trionfalmente con la stessa vettura nel GP d'Europa a Monza, nel settembre. Salamano conquistava il primo posto e Nazzaro il secondo, davanti a Murphy, su Miller, a 146,502 chilometri orari. Ma durante le prove la Fiat aveva perduto Enrico Giaccone sulla pista di Monza. Era intanto uscita dal nuovo complesso del Lingotto la 519, con motore sei cilindri, di cm³ 4.766, con servofreno idraulico e sterzo regolabile. Alla fine dell'anno entrava in vigore quello che può definirsi il primo Codice della strada italiano con un intero capitolo dedicato agli autoveicoli. L'Italia, con una macchina per 459 abitanti, era ancora lontana dalle densità automobilistiche degli Stati Uniti, un autoveicolo per ogni sette abitanti e della Gran Bretagna, una macchina per 71 sudditi. Se si voleva diffondere la motorizzazione occorreva pensare alla rete stradale.

Da parte loro, Vincenzo Florio e l'Automobile club di Sicilia avevano lanciato, fin dal 1922, la Primavera siciliana, che veniva a sostituirsi al Comitato panormitan, inizialmente costi-

Boillot, appoggiato alla sua Peugeot. Gli è a fianco, mani in tasca e mollettiere, il compagno di squadra Wagner. Nel duello con le Bugatti, le Peugeot perderanno.



tuito dai fratelli Florio per fiancheggiare l'attività sportiva e incrementare il turismo in Sicilia.

L'impulso dato al turismo nell'isola dalla nuova iniziativa, risulta dalle cifre che riportiamo. I 950 turisti provenienti dal continente, e i 1.430 dalla Sicilia, diventarono 4.750 e 2.005, nel 1923; 12.000 tutti diretti a Palermo, dei quali una buona metà provenienti dall'estero, e oltre 4.000 dall'interno dell'isola, nel 1924. Buona parte di questi turisti arrivavano a Palermo in automobile, richiamati anche dalle nuove attrezzature alberghiere, fra cui ricorderemo la maestosa Villa Igiea, e dai primi impianti di Mondello-Lido.

La risonanza della Targa e delle manifestazioni accessorie, aveva anche richiamato l'attenzione del governo di Roma, che aveva concesso 200 milioni di lire per il rifacimento dell'intera rete stradale siciliana.

L'incendio delle tribune

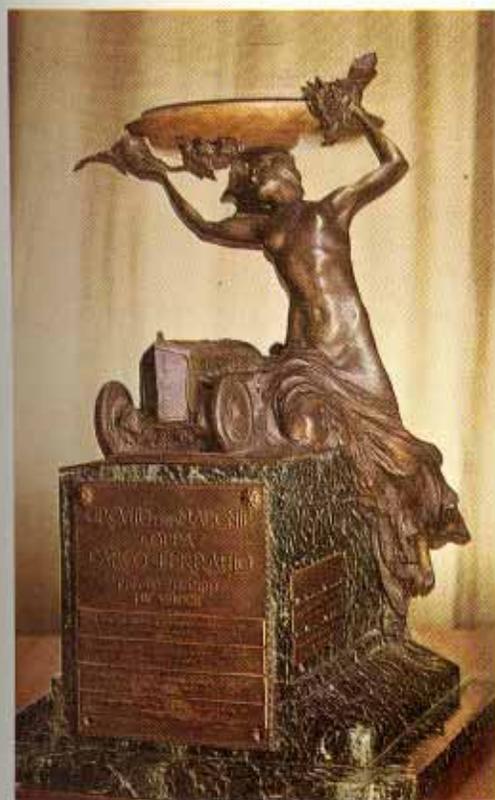
Il 12 ottobre del 1923, mentre, come era solito, Vincenzo Florio era a Parigi per il Salone — un soggiorno in cui preparava anche la Targa successiva — un telegramma lo raggiungeva con una brutta notizia: il villaggio di Cerda, e cioè le tribune, i box, gli impianti, erano stati distrutti da un violento incendio. Non si salvò niente, neppure le lapidi commemorative che recavano incisi i nomi di tutti i vincitori della Targa. Florio non si scompose e telegrafò agli amici dell'AC di Sicilia poche parole: « rifaremo tutto subito e meglio di prima ».

Le costruzioni in legno vennero sostituite dal cemento armato. La tribuna principale fu coperta da una grande terrazza con gradinate. Si costruì una nuova tribuna per i soci, la torretta di osservazione che doveva poi diventare la torre di comando di Vincenzo Florio, i box di rifornimento permanenti, un ristorante, le tribune furono collegate ai centralini telefonici e telegrafici di Palermo, si impiantò un nuovo grandioso quadro dei tempi, con caselle per 60 corridori, si lanciò la passerella che collegava le tribune ai box.

Il 27 aprile del 1924, per la XV Targa Florio, tra garrire di bandiere e stormire di fronde di aranci e di limoni, fu inaugurata quella che sarebbe stata chiamata Nuova Floriopoli. Treni e automobili avevano riversato sul circuito decine di migliaia di persone, parecchie migliaia di forestieri, autorità e personalità provenienti da ogni parte d'Europa. Tra queste, il duca di Spoleto e il duca delle Puglie, futuro duca d'Aosta.

Quell'anno si correvano insieme la Targa Florio e la Coppa Florio: la prima, su 4 giri del piccolo circuito delle Madonie, di km 108 (totale del percorso km 432); la seconda, su 5 giri dello stesso circuito, per un totale di km 540.

Per la prima volta, le vetture fino a 750 di cilindrata erano ammesse alla Targa, ma sarebbero state classificate a parte. In speciali classifiche, sarebbero state rilevate le seguenti classi: 1100, 1500, 2000, 4500, e oltre 4500 di cilindrata. Le vetture di cm³ 750 e di cm³ 1.100, terminavano la corsa al terzo giro; quelle concorrenti e ammesse alla Targa, alla fine del quarto giro e quelle concorrenti alla Coppa Florio, alla fine del quinto giro. Secondo un criterio al quale Vincenzo Florio rimase fedele



Fra i trofei c'era la Coppa donata da Carlo Ferrario al corridore che avesse effettuato il giro più veloce sul circuito.

fino al 1955, per entrare nella classifica tutti i concorrenti dovevano compiere l'intero percorso stabilito per ogni gara. Il vincitore assoluto della Targa riceveva 50.000 lire, oltre ai premi speciali in medaglie e oggetti, tra cui la riproduzione della Targa Florio; il vincitore della Coppa vinceva la *challenge*, istituita da Vincenzo Florio.

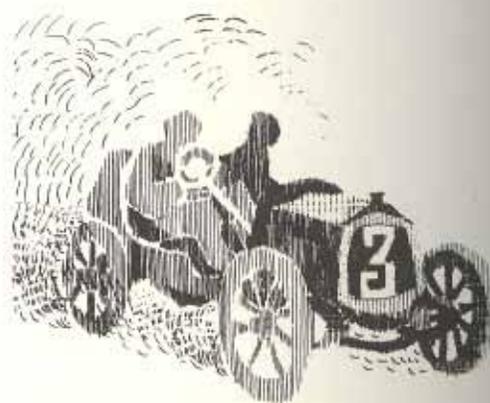
Quell'anno, la Targa raccolse ben 41 iscrizioni, quasi tutte ufficialmente comunicate dalle Case costruttrici. La posta in gioco era grossa, anche in vista dell'entrata in vigore della nuova formula internazionale dei due litri. D'altra parte, si sapeva che la Mercedes avrebbe fatto il massimo sforzo per vincere la corsa siciliana, alla quale conferiva certamente maggiore importanza che non ai gran premi riservati a vetture di formula. Fino al novembre dell'anno precedente, infatti, una piccola spedizione composta dall'ingegner Ferdinando Porsche, dai corridori Sailer e Werner, con relativi meccanici, e da una vettura sport con carrozzeria verniciata di rosso... all'italiana, era giunta a Palermo alla chetichella, per eseguire un sopralluogo discreto, ma certamente molto importante — agli effetti tecnici — sul circuito delle Madonie. La conferma della partecipazione ufficiale della Mercedes arrivò presto, con l'iscrizione di tre vetture, che dovevano essere pilotate da Werner, Neubauer e Lautenschlager, e cioè i tre piloti ufficiali della casa di Stoccarda.

Gli altri iscritti erano: Hispano Suiza, con Dubonnet; Steiger, con Kaufmann, Mayer e Kolb; Steyr, con Minoia, Rützler e Brillì Peri; Peugeot, con Boillot, Dauvergne e Foresti; Aga, con School, Stahl e Pagani; Ballot, con Goux, Hamovici; Fiat, con Bordino, Salamano, Pastore e riserva Felice Nazzaro; Alfa Romeo, con Ascari, Campari, Masetti e Wagner; Itala, con Moriondo, Rebuffo e Sandonnino; Diatto, con Alfieri Maserati; Spa, con Beria d'Argentina, Spadoni e Franz Conelli; Amilcar 1100, con Gamboni.

Erano poi iscritti alla sola Targa Florio di 4 giri, e non alla Coppa Florio di 5 giri, l'Aga di Philipps, la Bianchi di Caruso, le Fast di Tarabusi, Gastaldetti e Tagliavia e la Mercedes del conte Antonelli.

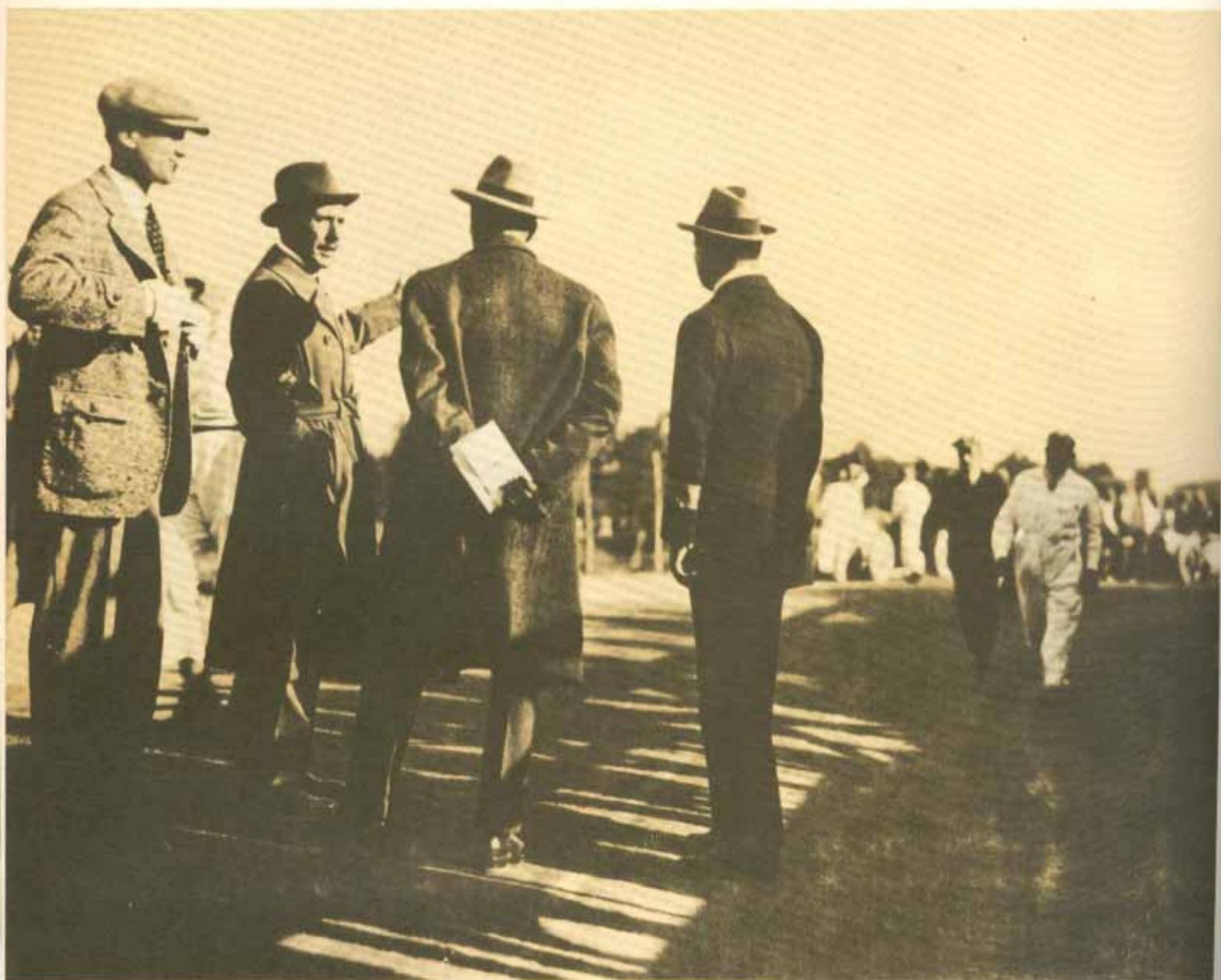
Alle partenze cominciate come di consueto alle sette, con un tempo ideale, non si presentarono la Fiat di Salamano e le tre Spa di Spadoni, Beria d'Argentina e Conelli. Al suo esordio, la Fiat di Salamano aveva accusato noie al telaio. Alla vigilia, al Grand Hôtel di Termini Imerese, l'asta dei corridori, diretta come sempre da Vincenzo Florio, era stata animatissima e gioiosa. Oltre ai corridori, vi avevano partecipato i dirigenti delle Case e parecchie eleganti signore simpatizzanti per questo o quel campione. La più alta quota era stata raggiunta da Giulio Masetti, che partiva in tal modo favorito, almeno per il bel mondo del Grand Hôtel. Al momento della partenza, erano presenti alla tribuna o nei box, i principali dirigenti delle maggiori Case impegnate in questa superba manifestazione. Fra essi Giovanni Agnelli e gli ingegneri Rossi e Luciani della Fiat, l'ingegner Porsche della Mercedes, Vittorio Jano dell'Alfa Romeo. Puntualmente, alle sette prese il via, per primo, il popolare Dubonnet, con la sua grossa Hispano Suiza di sette litri e mezzo, carrozzata a barchetta, seguito a due minuti dalla Steiger di Kaufmann, e via via dagli altri.

Nelle diverse classi, partirono i seguenti corridori: classe



Vincenzo Florio tra alcuni grandi piloti del passato che prenderanno parte alla Targa del 1926. Da sinistra: Goux, Florio, Costantini, Minoia; accovacciato, Materassi.





1.100, Gamboni (Amilcar); classe 1.500, Bordino (Fiat), School (Aga), Stahl (Aga), Philipps (Aga), Pagani (Aga); classe 2.000, Werner (Mercedes), Lautenschlager (Mercedes), Neubauer (Mercedes), Caruso (Bianchi), Hamovici (Ballot); classe 3.000, Campari (Alfa Romeo), Wagner (Alfa Romeo), Moriondo (Itala), Sandonnino (Itala), Rebuffo (Itala), Gastaldetti (Fast), Tarabusi (Fast), Tagliavia (Fast), Goux (Ballot), Kaufmann (Steiger), Kolb (Steiger), Mayer (Steiger), Maserati (Diatto), Ceirano (Mucera); classe 4.500, Pastore (Fiat), Ascari (Alfa Romeo), Masetti (Alfa Romeo), Rützler (Steyr), Brilli Peri (Steyr), Boillot (Peugeot), Foresti (Peugeot), Dauvergne (Peugeot), Lopez (Nazzaro); classe oltre 4.500, Dubonnet (Hispano Suiza).

Il primo giro fu entusiasmante, e in parte venne seguito dal pubblico attraverso le segnalazioni telegrafiche che pervenivano dai punti di controllo. La corsa era stata iniziata immediatamente con grande foga dagli uomini di punta delle diverse squadre.

I passaggi al traguardo di Cerda erano stati 37. Tutti erano in corsa, meno Masetti (Diatto), Neubauer (Mercedes) e Goux

25 aprile 1926, diciassettesima Targa Florio. Ignazio Florio (il secondo, in primo piano, da sinistra) discute con amici e commissari di gara poco prima della partenza. Amministratore dei beni e delle società ereditate con il fratello Vincenzo, don Ignazio era famoso per lo splendore che accompagnava la sua vita. Tutta la famiglia Florio, del resto, era notissima per l'estrema prodigalità, l'ospitalità e la gentilezza nei rapporti sociali. Di tutto il patrimonio dei Florio rimane ben poco.

(Ballot). Masetti, come sempre generoso e combattivo, aveva segnato il miglior tempo con 1.36'08"3/5, sui 108 chilometri. Dubonnet, con la sua Hispano Suiza 7.500, compiendo miracoli di bravura, dato il peso della sua macchina, passò a soli 17" dal toscano, poi, vicinissimi: Boillot (Peugeot) a 30", Ascari (Alfa Romeo) a 31", e cioè alla coda di Boillot, Werner (Mercedes) a 39". Nel giro di 39 secondi, erano passati i cinque condottieri delle rispettive squadre. Poi transitava la Steyr di Rützler, a 2'38"; l'Alfa Romeo tre litri di Campari. E via via: Minoia (Steyr) a 3'12" da Masetti; Foresti (Peugeot) a 3'14"; Bordino, con la sua piccola Fiat 1.500, a 4'22"; Wagner (Alfa Romeo) a 5'52"; Brillì Peri (Steyr) a 6'30"; Pastore (Fiat) a 6'58"; Lautenschlager (Mercedes) a 7'58"; Dauvergne (Peugeot) a 8'03".

Minoia ferma al box, cambia una gomma e riparte; Campari accusa noie meccaniche, probabilmente ai freni, e perde alcuni secondi mentre si viene a sapere che il ritardo di Brillì Peri è da attribuirsi al cambio di due gomme lungo il percorso. Werner, intanto, ligio agli ordini del suo box, inizia l'attacco al secondo giro, mentre il focoso Dubonnet, sempre a causa di avarie ai pneumatici, finisce verso le ultime posizioni. Alla fine del secondo giro, a Cerda, è primo, con lo spettacoloso tempo di 1.34'59"4/5, che resterà il miglior tempo della giornata, lo smilzo e nasuto Werner; mentre Ascari, a sua volta scatenato, gira in 2'12" di più. A sua volta, Bordino segna il terzo miglior

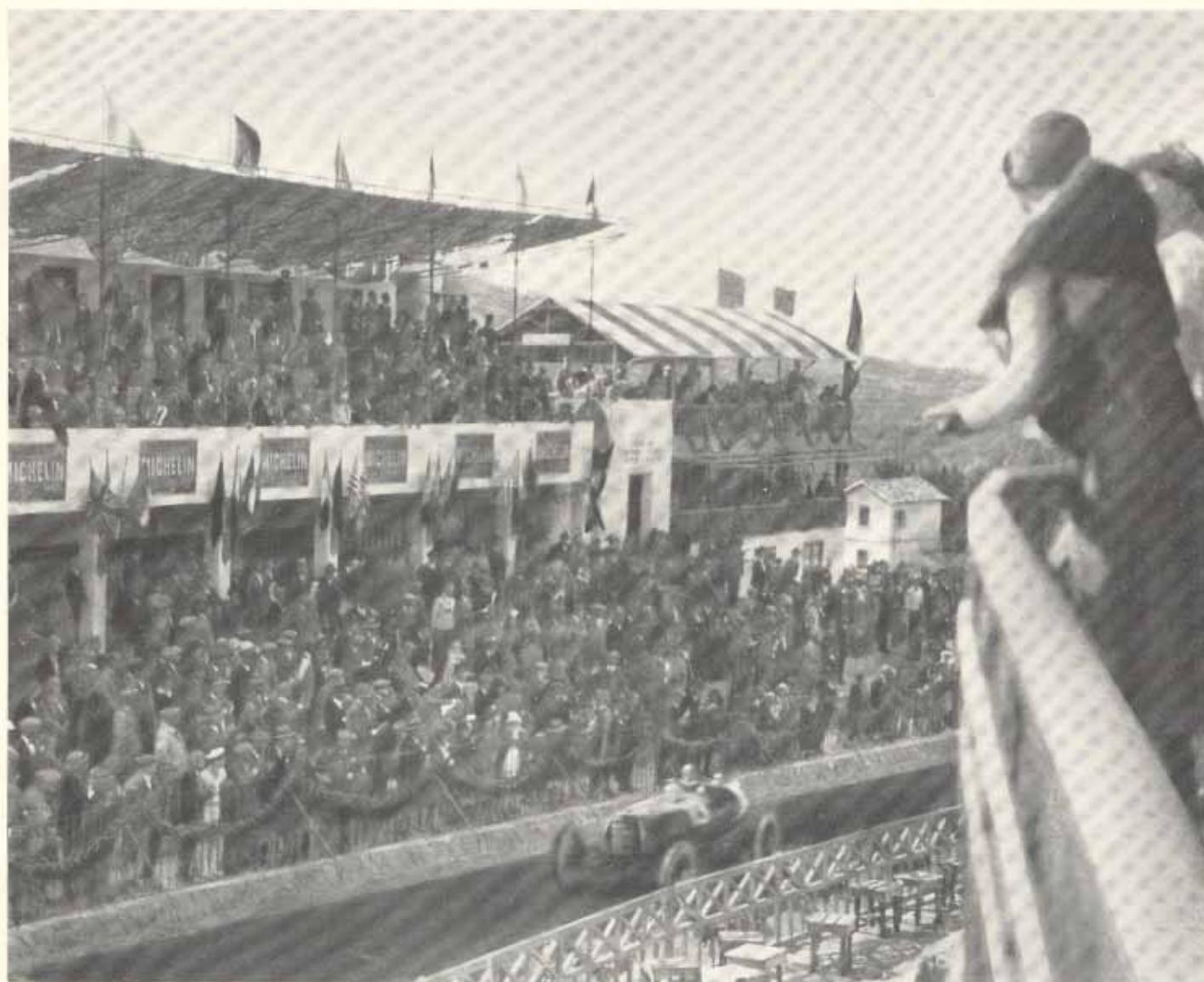
Alfieri Maserati poco prima della partenza. Il signore in bombetta è il padre del pilota Mucera. Proprietario di una grande rimessa di vetture a cavallo, il padre di Mucera cambiò attività quando si diffuse l'automobile, e divenne rappresentante della Ceirano e della Maserati. Alfieri Maserati, che per anni era stato il meccanico di Trucco, debuttò con una vettura progettata e costruita da lui stesso.







La Salmson pilotata da Borzacchini. Questa vettura, riportò una brillante affermazione nella categoria 1100. Le macchine di questa classe compivano soltanto tre giri.



tempo sul giro, con 3'05" in più del tempo di Werner e Boillot il quarto, con 3'33" in più. La posizione dei primi, dopo il secondo giro era: 1. Werner (Mercedes) con il tempo di 3.11'47", sui 216 chilometri del percorso; 2. Ascari (Alfa Romeo) con 3.13'50"; 3. Boillot (Peugeot) con 3.15'11"; 4. Masetti (Alfa Romeo) con 3.17'39"; 5. Bordino (Fiat 1500) con 3.17'45"; 6. Campari (Alfa Romeo) con 3.18'29"; 7. Rützler (Steyr) con 3.19'. Nelle retrovie, inseguivano coraggiosamente, Hamovici con la sua Ballot, Antonelli con la Mercedes personale, Wagner con l'Alfa Romeo. Rimanevano attardati Minoia e Dubonnet. I passaggi a questo giro erano stati 35.

Werner, intanto, tranquillo, con poco più di due minuti di vantaggio su Ascari, aveva rallentato la sua marcia e girava in 1.39'14"; mentre Masetti, girando in 25" meno di Ascari, conquistava il terzo posto, superando Boillot, che arretrava sensibilmente. La classifica al terzo giro (km 324) era la seguente: 1. Werner con il tempo di 4.51'01", 2. Ascari con 4.53'54", 3. Masetti con 4.57'17", 4. Boillot con 4.57'57". Le velocità tenute fin dal principio mettevano intanto a dura prova soprattutto i telai: si ritiravano Rebuffo, Moriondo, Caruso e Lopez, e poco dopo anche Goux e Minoia.

Così si presentavano le tribune la mattina della gara. La vettura in partenza è l'Itala di Materassi. A destra, donna Lucia Florio assiste alla Targa, con una sua amica, dalla veranda della Torre dei Florio.



Il pilota Moraini ha cappottato ed è stato estratto dalla vettura. Ora, aiutato da un tecnico e da un carabiniere, si avvia al posto di soccorso per le prime cure.

Due minuti di distacco sul circuito delle Madonie non erano gran cosa, Ascari probabilmente pensava di farcela, ma Masetti, più stilista e altrettanto atletico, gli soffiava il secondo posto. Ascari, poco prima di tagliare il traguardo del quarto giro, quello finale della Targa, alla curva di entrata del breve rettilineo delle tribune, sbandava, faceva un testa-coda e si bloccava a duecento metri dallo striscione. Dopo alcuni tentativi di rimettere in moto il motore, Ascari e il meccanico Ramponi saltavano a terra e tentavano di spingere la pesante vettura, ma senza risultato. Alcuni volenterosi del pubblico saltavano gli steccati e si precipitavano ad aiutare lo sfortunato pilota italiano, ma non c'era nulla da fare. I regolamenti non permettono che si tagli un traguardo spinti da estranei all'equipaggio. Così tramontava il bel sogno di Antonio Ascari. Dopo il quarto giro, i tempi valevoli per la classifica della Targa Florio erano i seguenti: 1. Christian Werner (Mercedes 2000 con compressore) che aveva coperto i 432 chilometri del percorso in 6.32'37"2/5, alla media di km/h 66,017, 2. Giulio Masetti (Alfa Romeo 4500) in 6.41'04"1/5, 3. Pietro Bordino (Fiat 1500) in 6.46'34", 4. Giuseppe Campari (Alfa Romeo 3000) in 6.46'51", 5. Boillot (Peugeot 3000) in 6.47'01", 6. Dubonnet (Hispano Suiza di ol-



Il pilota italo-svizzero Lepori affronta con la sua Bugatti una curva in salita. Notevole il gioco delle ruote anteriori. La perfezione tecnica raggiunta dalle Bugatti era tale che i primi tre posti, nel 1926, furono conquistati da queste macchine.



tre 4.500) in 6.50'24"3/5, 7. Rützler (Steyr) in 6.52'44"1/5, 8. Giulio Foresti (Peugeot) in 6.52'45", 9. Louis Wagner (Alfa Romeo) in 6.55'58"3/5, 10. Lautenschlager (Mercedes) in 7.00'07", 11. Brilli Peri (Steyr) in 7.10'55", 12. Maserati (Diatto) in 7.11'03"4/5, 13. Dauvergne (Peugeot) in 7.13'45" e 2/5, 14. Mayer (Steiger) in 7.26'56", 15. Neubauer (Mercedes) in 7.33'19"4/5, 16. Scholl (Aga) in 7.40'48"4/5, 17. Sandonnino (Itala) in 7.44'33"4/5, 18. Gastaldetti (Fast) in 7 ore 57'33"4/5, 19. Gamboni (Amilcar 1100) in 7.59'07", 20. Tarabusi (Fast) in 8.01'16", 21. Pagani (Aga) in 9.27'59"3/5.

Il quinto giro valevole per la classifica della sola Coppa Florio non spostava le posizioni dei primi due classificati per la Targa, e lasciava pressoché intatta la classifica, con la variante del ritiro di Bordino (Fiat) e di Mayer (Steiger). I classificati per la Coppa furono 16 nel seguente ordine: 1. Werner (Mercedes) che aveva percorso km 540 in 8.17'13", 2. Masetti (Alfa Romeo) in 8.26'03"3/5, 3. Campari (Alfa Romeo) in 8.29'21", 4. Boillot (Peugeot) in 8.30'11", 5. Dubonnet (Hispano Suiza) in 8.30'18"2/5, 6. Rützler (Steyr) in 8.36'23", 7. Foresti (Peugeot) in 8.39'40", 8. Wagner (Alfa Romeo) in 8.49'44"2/5, 9. Lautenschlager (Mercedes) in 9.00'16", 10. Brilli Peri (Steyr) in 9.03'06", 11. Maserati (Diatto) in 9.04'02"3/5, 12. Dauvergne (Peugeot) in 9.07'55", 13. Neubauer (Mercedes) in 9.30'29"2/5, 14. School (Aga) in 9.36'22", 15. Sandonnino (Itala) in 9.41'56", 16. Gamboni (Amilcar) in 10.00'51".

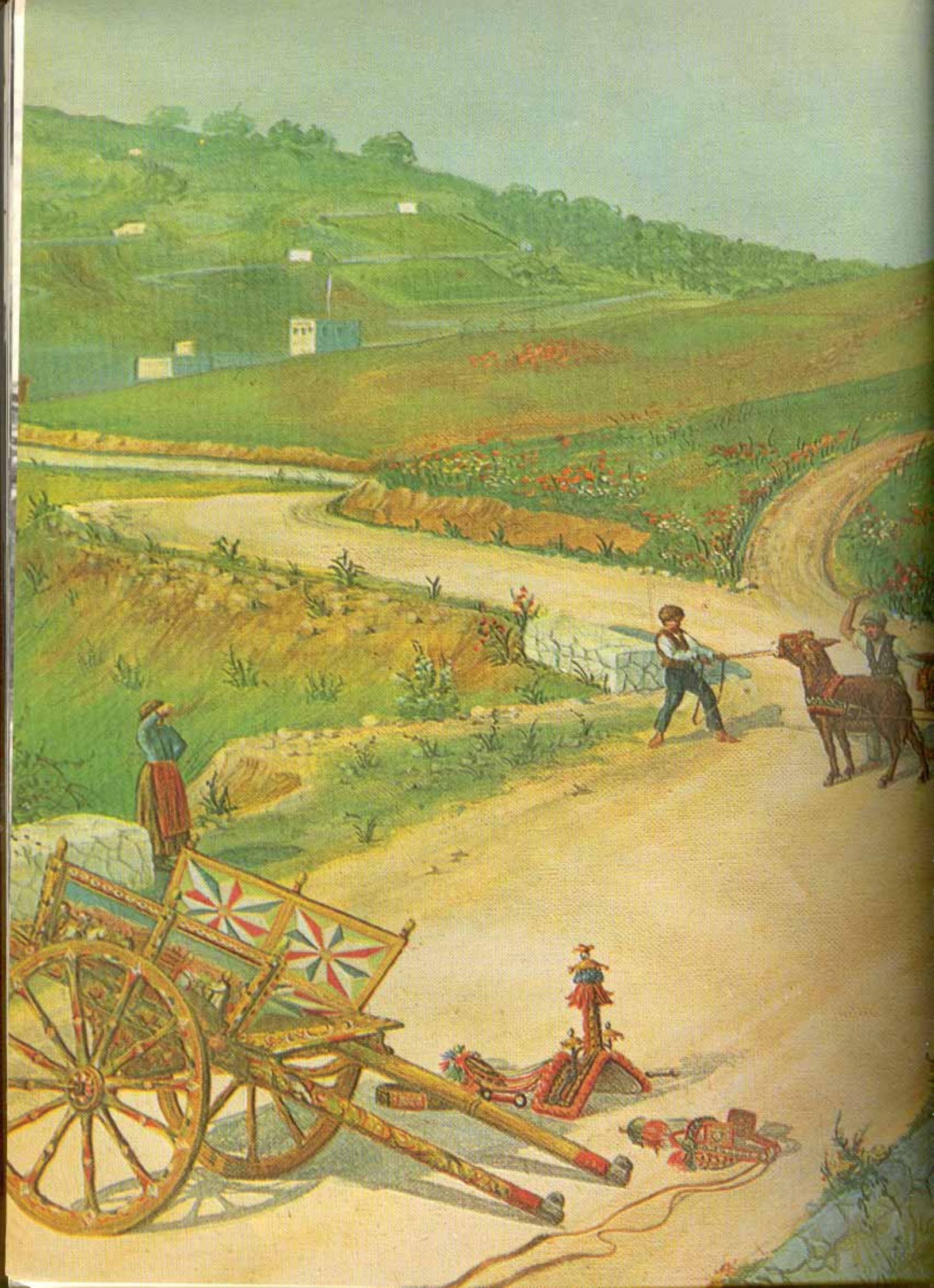
Questa Targa Florio, regolata dall'allegato C del Codice sportivo internazionale, e cioè riservata alle vetture della categoria Sport, era stata il preludio del secondo Gran Premio d'Europa, che si sarebbe disputato sul circuito di Lione il 3 agosto di quello stesso anno. Mercedes e Fiat, infatti, vi avevano provato le due litri che avrebbero dovuto esordire in quella corsa. La Fiat, come s'è visto, ebbe a rilevare talune incertezze e deficienze di preparazione, la Mercedes aveva invece portato trionfalmente al traguardo le sue due litri con compressore disinnestabile.

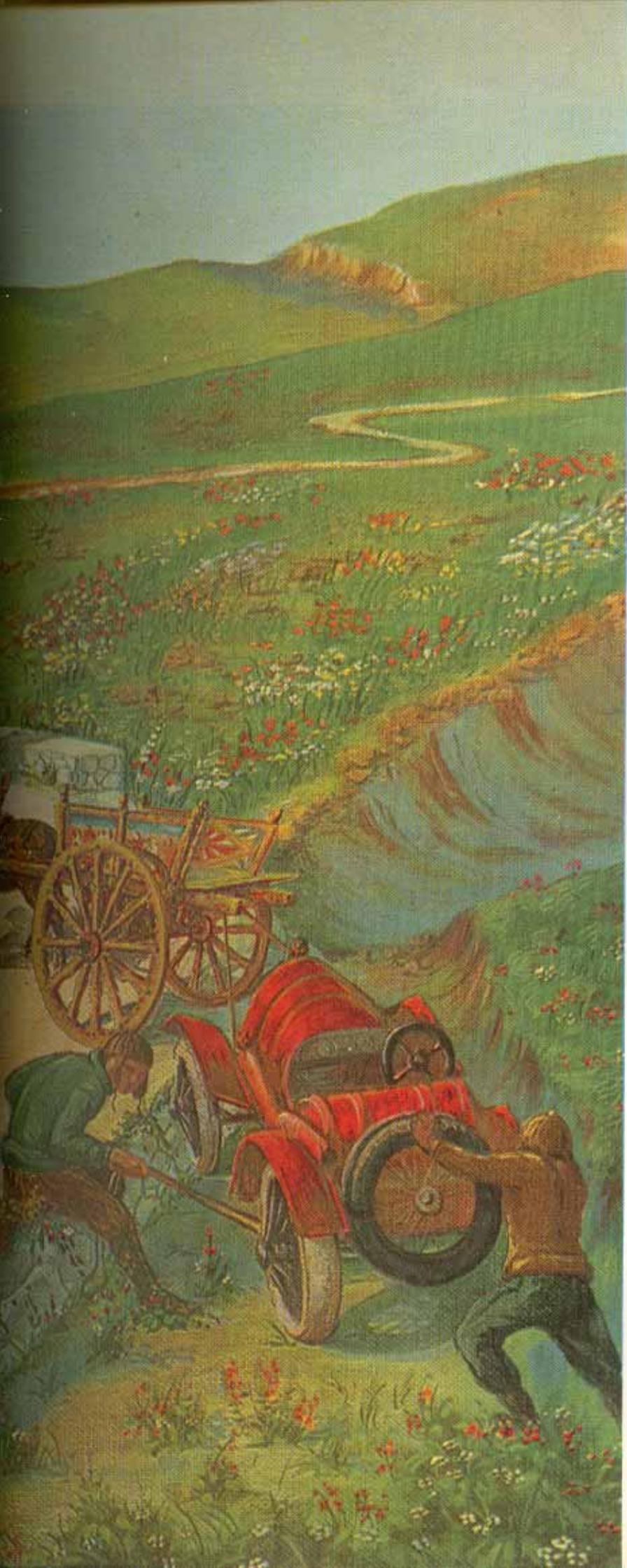
La posta in gioco a Lione era di enorme importanza, dal punto di vista tecnico e industriale. Lione avrebbe infatti segnato l'inizio della supremazia dei motori sovralimentati, già collaudati con successo dalla Fiat al GP d'Italia del 1923, l'Alfa Romeo avrebbe esordito nel campo dei Gran premi a formula internazionale, la Bugatti e la Sunbeam s'erano convertite al compressore. A Lione, dopo la vittoria alla Targa e alla Coppa Florio, la Mercedes non andò, probabilmente perché non riteneva che le sue due litri potessero competere con quelle della Fiat. Delage non era ancora pronto con il motore sovralimentato e avrebbe presentato le sue 12 cilindri ad alimentazione aspirata.

Un mese dopo la Targa Florio, l'Alfa Romeo collaudava felicemente la sua nuova due litri, la famosa P2 (sul circuito di Cremona) che avrebbe trionfato a Lione, guidata da Campari.

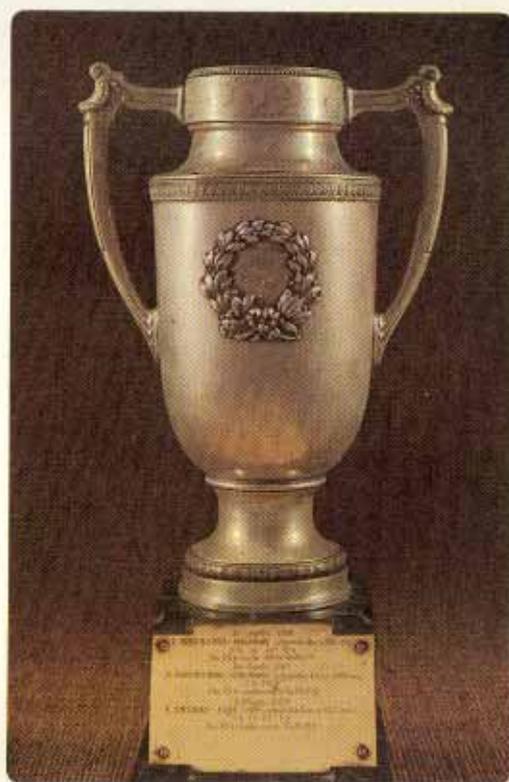
Anche Bugatti esordiva a Lione con le nuove due litri a ruote di alluminio, ma con risultati modesti, soprattutto per l'incompleta messa a punto delle nuove ruote che determinavano un surriscaldamento dei pneumatici.

La corsa di Lione, forse la più importante di quello che possiamo chiamare il periodo aureo dell'automobilismo sportivo, aveva portato lo scompiglio nel mondo industriale, per i suoi risultati, in parte inattesi. Subito dopo, la comparsa della nuova

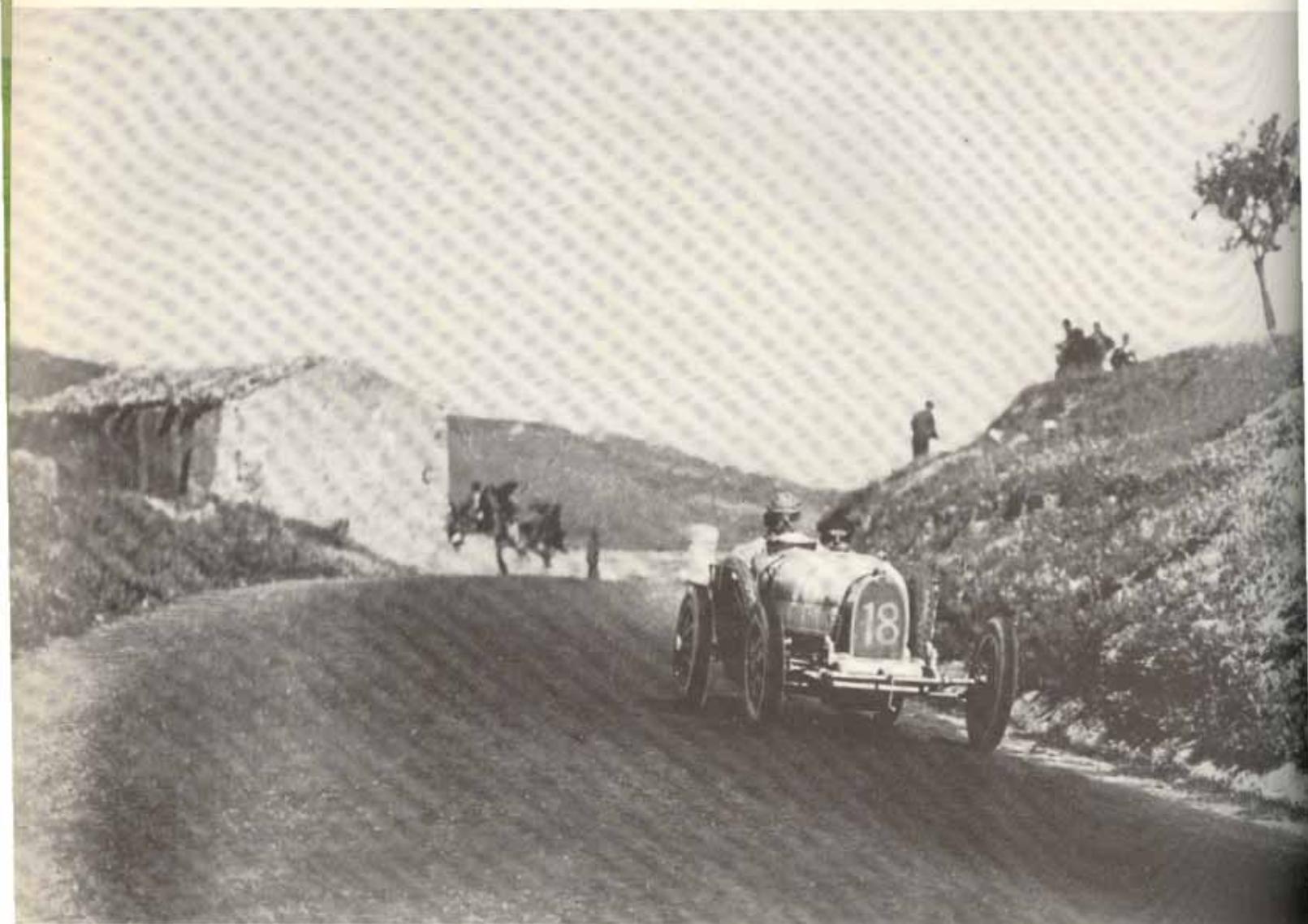




L'auto è finita fuori strada. I caretieri siciliani riportano sul percorso la macchina con l'aiuto dei cavalli. Il pittore che ha ritratto la scena è rimasto anonimo.



Coppa James Tagliavia. Menzionava i corridori che avessero compiuti i giri più veloci nelle edizioni del 1926, 1927 e 1928.



marca italiana, l'Alfa Romeo, in maniera così decisiva e categorica, aveva fatto il vuoto. La Fiat sospese la sua attività sportiva per abbandonarla nel 1927; la Delage continuò ancora e si ritirò dalle competizioni ufficiali allo scadere della formula del litro e mezzo; la Sunbeam continuava un'attività limitata, per poi scomparire; la Mercedes, dopo la sconfitta subita nel GP d'Italia di quell'anno, abbandonava anch'essa le competizioni, almeno in via ufficiale e sia pure temporaneamente.

Il solo Bugatti, tra gli sconfitti di Lione, si preparò per la rivincita e continuò la sua attività, fedele al principio che le corse, e specialmente quelle come la Targa Florio, costituiscono una palestra insostituibile per il progresso tecnico.

Nel settembre del 1924 s'era intanto inaugurato il primo tratto dell'autostrada Milano-Varese, alla presenza del Re d'Italia, proprio mentre l'incremento della circolazione automobilistica italiana sembrava ristagnare. L'incremento, rispetto al 1923, era stato soltanto dell'8%, in confronto al 19,5% dell'anno precedente.

In ottobre, come al solito, Vincenzo Florio era andato a Parigi per orientarsi e prendere accordi sulla nuova edizione della sua Targa, e pochi giorni dopo aveva inviato al suo segretario e collaboratore, Ugo Messina, un telegramma per annun-





Un gruppo di spettatori posa davanti al fotografo mentre sta passando la vettura Bugatti di Goux. I tempi cambiano e le donne partecipano alle scampagnate.

ciargli che Ettore Bugatti gli aveva formalmente promesso la sua partecipazione alla corsa del 1925, in calendario per il 3 maggio.

Contrariamente a quanto s'era fatto l'anno precedente, la Targa Florio doveva svolgersi su 5 giri del circuito delle Madonie di 108 chilometri, e cioè su un percorso totale di 540 chilometri, e la Coppa Florio, della quale si sarebbe disputata la edizione decisiva, su quattro giri, per un totale di 432 chilometri.

Quell'anno, la manifestazione si ridusse a un duello tra la squadra ufficiale della Peugeot, e quella ufficiale della Bugatti; fu un duello francese su terra italiana, e i due protagonisti lo combatterono con estrema decisione. Fino all'ultimo, Florio e i suoi amici avevano sperato che intervenisse almeno l'Alfa Romeo; ma la casa milanese era troppo impegnata per il GP d'Europa, che si sarebbe disputato a Spa pochi giorni dopo la Targa Florio.

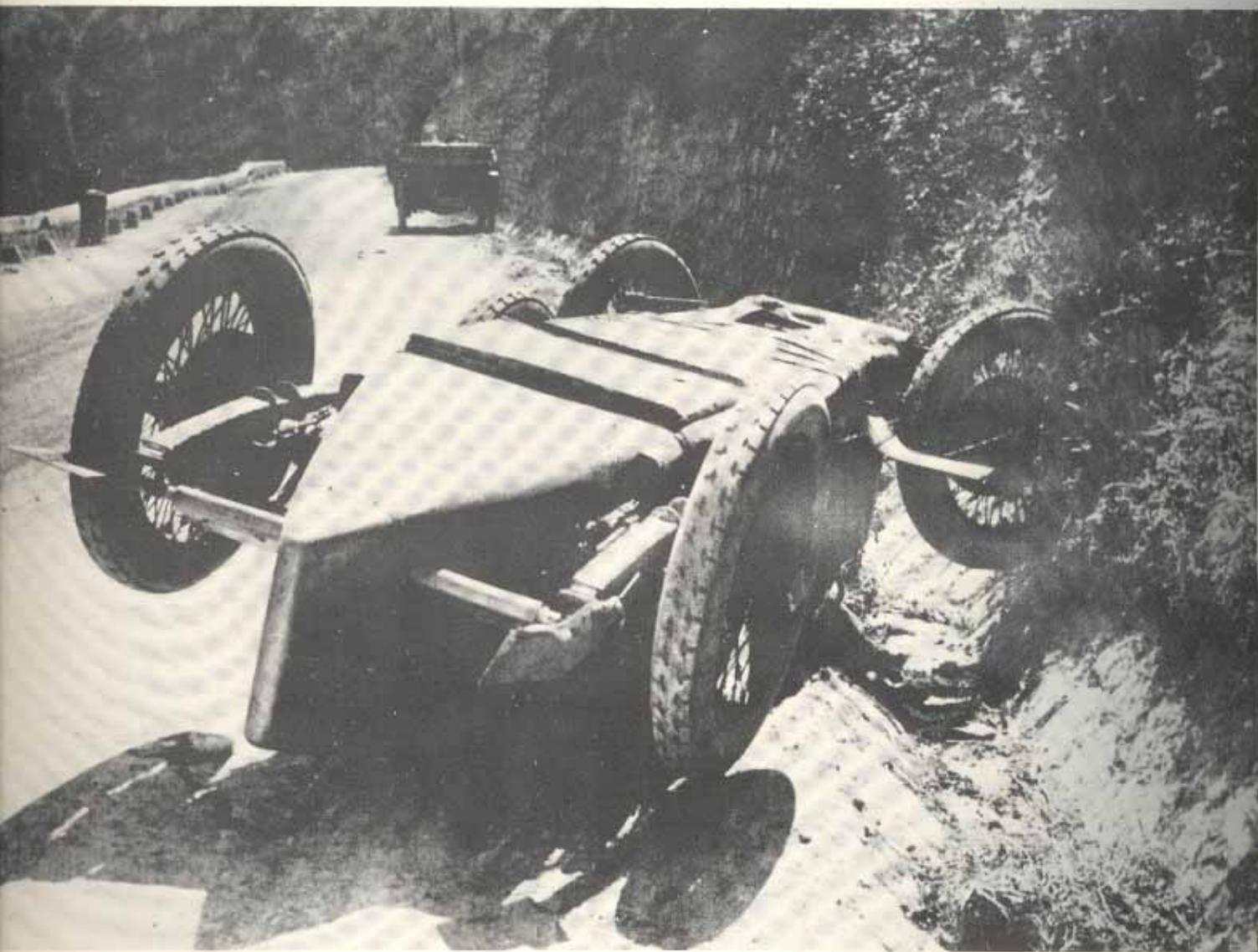
Vincenzo Florio aveva preparato per i concorrenti una grossa e piacevole sorpresa: aveva rifatto con criteri moderni la tortuosa strada del circuito, affidando i lavori all'impresa dell'ingegner Puricelli, il creatore dell'Autodromo di Monza e dell'autostrada Milano-Laghi. Con la nuova strada costruita sul vecchio percorso, la Targa Florio mutava, o per lo meno modificava le sue caratteristiche. Cioè, impegnava meno gli autotelai e gli or-

gani di sospensione delle macchine ma, poiché si potevano raggiungere velocità medie superiori, erano più importanti gli organi frenanti. Le trasmissioni, i motori e naturalmente i piloti erano impegnati sempre più duramente. Anche per questo, le due squadre partecipanti a questa XVI edizione della Targa Florio, erano giunte con macchine, uomini e bagagli a Termini Imerese circa un mese prima.

Gran parte della responsabilità della squadra Bugatti pesava su Meo Costantini, il quale aveva sensibilmente influito sulla decisione di Ettore Bugatti di accettare la battaglia contro la Peugeot sul percorso delle Madonie.

Meo Costantini era uno dei reduci della squadriglia Baracca. Uno dei non pochi aviatori che erano passati all'automobile anche perché l'automobilismo era uno sport affine all'aviazione. Da buon aviatore, e da valoroso asso di guerra, Meo Costantini aveva naturalmente seguito la scuola di Felice Nazzaro, nella guida della vettura da corsa. Dirò di più, era innamorato degli insegnamenti di questo nostro grandissimo pilota, e ne propagandava i metodi. Non dobbiamo dimenticare che con le gare del dopoguerra l'autovettura da corsa era entrata in una nuova fase per l'adozione dei freni anteriori, dei pneumatici a bassa pres-

A destra: l'ultima fotografia del conte Giulio Masetti, pochi momenti prima della partenza per la gara in cui avrebbe trovato la morte. Era la diciassettesima Targa Florio e il numero 17, com'è noto, è ritenuto di poco auspicio. Al momento della partenza l'accensione era risultata difficile e la macchina di Masetti aveva avuto due strani sobbalzi, prima di avviarsi. Sotto: la vettura dopo l'incidente.







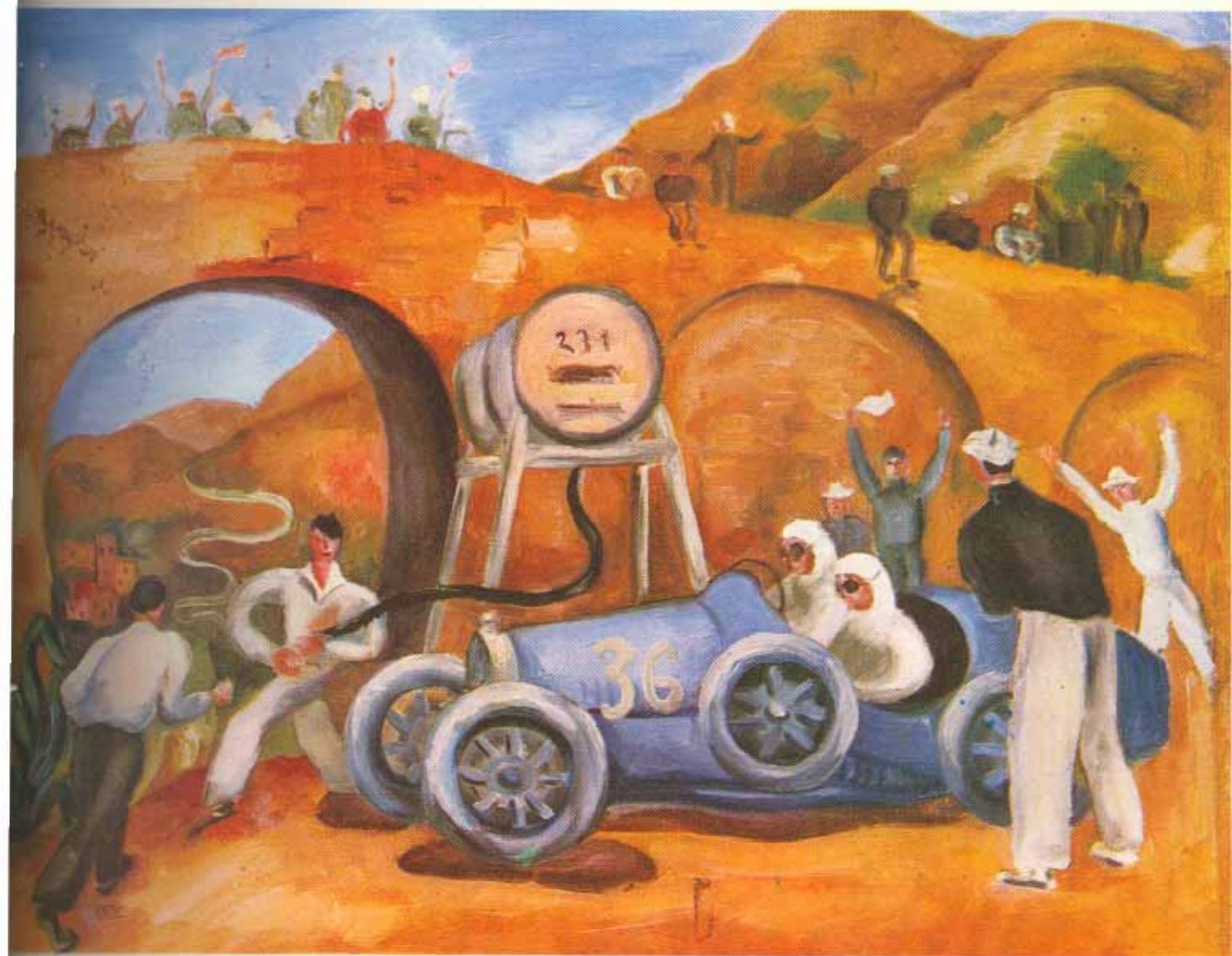
sione, dei decisivi abbassamenti dei centri di gravità del veicolo, per l'importante avvento della sovralimentazione che era ormai di rigore per i motori da corsa.

Durante i laboriosi giorni di prova, specialmente da parte dei corridori della Bugatti, s'era constatato che medie e tempi delle precedenti edizioni, sarebbero crollati, e che occorreva predisporre una tabella di marcia, adeguata ai mezzi meccanici e alle condizioni quasi ideali delle strade; cioè, occorreva un freno ai piloti portati a esasperare l'impiego del mezzo meccanico.

Fu durante una giornata di prova di questa Targa Florio, che accadde un incidente spiacevole e significativo. Il collaudatore della Bugatti, Brosselin, mentre percorreva il circuito, travolse e uccise un cane da caccia. Il padrone del cane, un carrettiere, senza por tempo in mezzo, imbracciato il fucile, scaricava un colpo su Brosselin che se la cavò con un'impallinata all'altezza del collo grazie alla velocità dell'auto. Il carrettiere venne arrestato, ma l'incidente servì agli organizzatori per rendere più stretta la sorveglianza del circuito, specialmente per i bambini e i cani, questi ultimi molto preziosi per i numerosi cacciatori siciliani.

Il giorno della corsa, il tempo fu degno della primavera si-

Il vincitore della diciassettesima Targa, Costantini, subito dopo l'arrivo. Costantini migliorò sensibilmente il tempo di gara raggiungendo la rispettabilissima media oraria di oltre 73 chilometri all'ora.



Il sistema di rifornimento della Bugatti colpì la fantasia di qualche pittore. Si trattava di un congegno piuttosto elementare, ma nessuna, fra le case partecipanti alla Targa, vi aveva ancora pensato.

ciliana. Davanti a una spettacolosa folla, i 13 concorrenti partirono a quattro minuti l'uno dall'altro. Primi a partire, i quattro campioni della Peugeot, tutti in tute antisolari bianchissime. Erano i favoriti, almeno secondo le cifre raggiunte all'asta, tenuta come di consueto, alla vigilia, nel salone del Grand Hôtel di Termini Imerese. Favorito assoluto era stato in quest'asta Boillot, che aveva raggiunto le 5.400 lire, battendo i precedenti primati... di gioco.

La corsa iniziata a grande andatura dagli uomini della Peugeot, con Boillot al comando, ebbe una fisionomia ben distinta nella prima e nella seconda parte. I primi due giri videro in testa Boillot e Wagner; il terzo giro svelò senza possibilità di dubbio la superiorità delle due litri Bugatti e in particolare del pilota di punta: Meo Costantini.

Erano dunque partiti da Cerda nel seguente ordine: 1. Dauvergne (Peugeot 2000), 2. Rigal (Peugeot 2000), 3. Wagner (Peugeot 2000), 4. Boillot (Peugeot 2000), 5. Huckel (Tatra 1100), 6. Sponer (Tatra 1100), 7. Platé (Chiribiri 1500), 8. Costantini (Bugatti 2000), 9. Pierre De Vizcaya (Bugatti 2000), 10. Fernando De Vizcaya (Bugatti 2000), 11. Balestrero (OM 2000), 12. De Vitis (Itala 3000), 13. Ginaldi (Alfa Romeo 3000).

Il primo giro fu tutto dominato dalle tre Peugeot di Boillot, Wagner e Dauvergne, ma era evidente che gli uomini di Bugatti, ma soprattutto Costantini, attendevano che gli avversari si scaricassero, per poi reagire violentemente, come infatti accadde durante il terzo giro. Costantini, dopo avere compiuto i primi due giri in ore 1.32'05" e in ore 1.30'44", percorreva il terzo giro in ore 1.28'58", tempo sorprendente, che sarebbe stato ancora migliorato al quinto giro da Costantini, in 1.28'37".

Durante il terzo giro, Dauvergne, in seguito al blocco di un freno, rimaneva coinvolto, con il suo meccanico, in un incidente al tredicesimo chilometro riportando la frattura di un braccio e varie ustioni. Indenne il meccanico.

Ed ecco i tempi ai diversi passaggi sui cinque giri. Primo giro (km 108): 1. Boillot (Peugeot) in 1.28'44", 2. Wagner (Peugeot) in 1.28'58" 1/5, 3. Dauvergne (Peugeot) in 1.29'37", 4. Costantini (Bugatti) in 1.32'05" 1/5, 5. Rigal (Peugeot) in 1.33'25", 6. P. De Vizcaya (Bugatti) in 1.35'43", 7. F. De Vizcaya (Bugatti) in 1.37'11", 8. Balestrero (OM) in 1.39'50", 9. Ginaldi (Alfa Romeo) in 1.44'41" 2/5, 10. Huckel (Tatra) in 1.50'41", 11. Sponer (Tatra) in 1.50'51", 12. Platé (Chiribiri) in 1.55'47", 13. De Vitis (Itala) in 1.57'57".

Secondo giro (km 216): 1. Wagner (Peugeot) in 2.59'06" e 1/5, 2. Dauvergne (Peugeot) in 2.59'26", 3. Boillot (Peugeot) in 3.00'02" 2/5, 4. Costantini (Bugatti) in 3.02'49", 5. Rigal (Peugeot) in 3.07'58", 6. P. De Vizcaya (Bugatti) in 3.15'37", 7. Balestrero (OM) in 3.19'48", 8. Ginaldi (Alfa Romeo) in 3.30'04", 9. Sponer (Tatra) in 3.39'47", 10. Huckel (Tatra) in 3.40'36", 11. Platé (Chiribiri) in 3.56'13", 12. De Vitis (Itala) in 4.06'58", 13. F. De Vizcaya (Bugatti) in 5.39'47".

Terzo giro (km 324): 1. Costantini (Bugatti) in 4.31'47" e 1/5, 2. Boillot (Peugeot) in 4.34'20", 3. Wagner (Peugeot) in 4.35'26", 4. P. De Vizcaya (Bugatti) in 4.46'04", 5. Rigal (Peugeot) in 4.48'06", 6. Balestrero (OM) in 4.58'50", 7. Ginaldi (Alfa Romeo) in 5.17'37", 8. Huckel (Tatra) in 5.31'29" (1. classe 1.100), 9. Sponer (Tatra) in 5.49'03", 10. Platé (Chiribiri) in 5.49'03" (1. classe 1.500), 11. De Vitis (Itala) in 6.22'40", 12. F. De Vizcaya (Bugatti) in 7.08'47".

Quarto giro (km 432) classifica Coppa Florio: 1. Costantini (Bugatti) in 6.03'49" (media 71,179), 2. Boillot (Peugeot) in 6.04'25" 1/5 (vincitore Coppa Florio), 3. Wagner (Peugeot) in 6.06'50", 4. P. De Vizcaya (Bugatti) in 6.17'50", 5. Balestrero (OM) in 6.42'01", 6. Ginaldi (Alfa Romeo) in 7.02'40", 7. Platé (Chiribiri) in 7.44'14".

Quinto giro (km 540) classifica finale XVI Targa Florio: 1. Costantini (Bugatti) in 7.32'27" 1/5, 2. Wagner (Peugeot) in 7.37'20", 3. Boillot (Peugeot) in 7.40'33", 4. P. De Vizcaya (Bugatti) in 7.53'12", 5. Balestrero (OM) in 8.21'18", 6. Ginaldi (Alfa Romeo) in 8.52'41".

Il significato tecnico di questa XVI Targa Florio, condotta al ritmo di oltre 70 orari (il giro più veloce era stato superato dalla Bugatti di Costantini alla media di km/h 73,123, tempo 1.28'37"), si riassume nella consacrazione, sul tortuosissimo percorso delle Madonie, di una vettura sovralimentata di due litri, e cioè di una vettura della formula internazionale. Altre Targhe — come vedremo — verranno conquistate da vetture di questo tipo, come l'Alfa Romeo di Varzi, nel 1934. La media.



La cecoslovacca Elisabetta Junek posa per una fotografia ricordo avendo alla sua sinistra la contessa Giovanna Albanese Trigona. Secondo gli esperti che la osservarono durante le corse alle quali partecipò, la giovane e graziosa signora cecoslovacca rimane ancor oggi uno dei più luminosi esempi di guida femminile.



Wolheim & Zingaro
Caro Vincenzo,

Se tanto ho
tardato a scriverti, non
devi incolpare la mia
pigrizia, ma - piuttosto
l'intenso lavoro che qui
ho trovato al mio ritorno,
e che ha paralizzato ogni
mia altra attività ed
ogni buona intenzione!

Ma non per questo
ho dimenticato un istante
le infinite e squisite
cortesie da tutti prodi-
garmi in Sicilia ed
in modo particolarissimo
da te, in cui veramente
vedo personificato lo
spirito ospitale e generoso
della razza Siciliana.
Barra maturarsi al
sole sotto un cielo splen-

sul percorso totale, era stata maggiorata di oltre cinque chilometri. E sarà ancora Costantini su Bugatti a migliorare il suo stesso record l'anno dopo, portandolo a km/h 73,511.

Il 1925 s'era chiuso per lo sport automobilistico italiano con un grande successo — la conquista da parte dell'Alfa Romeo del primo Campionato del Mondo per case costruttrici — e con un'irreparabile perdita, quella di Antonio Ascari, caposquadra della Casa milanese e protagonista stupendo delle corse alle quali aveva partecipato nel biennio 1924-25, fino alla morte, che lo colse mentre volava, irraggiungibile, verso una nuova vittoria sulla P2, al GP di Francia, a Montlhéry.

Nello stesso anno, sul mercato italiano, venivano lanciate due vetturette utilitarie di particolare interesse: la Fiat 509, destinata a una grande diffusione, e la FOD della Società anonima fonderie officine Debenedetti, una vetturina di avanguardia. La 509 era una vetturina a 4 posti, con motore di un litro di cilindrata a valvole in testa. Le sue caratteristiche e le sue prestazioni permisero le più ardite modifiche per la gioia degli sportivi. La FOD, progettata dall'ingegnere Debenedetti, è stata probabilmente la prima automobile economica con autotelaio completamente fuso in lega di alluminio, ed ebbe la sorte che di solito hanno le realizzazioni e le iniziative intelligenti, ma premature: scomparve presto dalla cronaca anche per le difficoltà finanziarie attraversate in quel periodo dalla fabbrica che aveva cominciato a costruirla. Non bisogna dimenticare che in questi



dido e che riceve vita
e virtù da tre profonde
radici: Greca, Latina,
Normanna - Bellezza,
Intelligenza, Cavalleria -

Ma, ahimè, alla:
tua bella corsa non
posso quest'anno pensare
senza che la fatale
macchina numero 13
mi si presenti rovesciata
sul lato della strada:

ancor più tragica nera
dolore infinita della
natura! Mi ricordavo
essa, ad ogni giro,
tragicamente immobile,
che un amico, che
uno dei più puri e
più grandi della nostra
famiglia era partito
per sempre!

Abiti, caro Vincenzo,
tanti affettuosi saluti
tuo Costantini

Una lettera che Meo Costantini, vincitore della Targa del 1926, aveva spedito a Vincenzo Florio per ringraziarlo dell'ospitalità, per ricordare il caro Masetti scomparso e per declinare l'invito alla Targa successiva. I funerali di Masetti si erano svolti il giorno successivo alla gara, a Termini Imerese. Vi avevano partecipato tutti i corridori e il popolo di Termini.

anni si era ancora alle prime esperienze nel campo delle leghe leggere.

Nei primi mesi del 1926 era stata fondata a Torino la Unione italiana fabbriche di automobili (UIFA), presieduta da Giuseppe Acutis e Ugo Nanni, il primo rappresentante l'industria torinese, il secondo quella milanese. E quasi contemporaneamente veniva istituito per decreto regio l'ente parastatale Agenzia generale italiana petroli (AGIP). Due istituzioni che testimoniavano l'importanza finalmente attribuita dagli ambienti ufficiali alla motorizzazione. L'UIFA e l'AGIP avrebbero successivamente influito notevolmente sulle direttive del governo nel settore automobilistico.

Anche l'attività sportiva si trasformava e in buona parte per l'influenza della Targa Florio, la corsa su strada più severa e più significativa allora esistente. Era vero che le corse su strada erano sostituite, anche per ragioni di sicurezza e di organizzazioni, dalle manifestazioni su autodromi o su brevi circuiti, anche sotto l'influsso degli Stati Uniti dove i famosi « catichi », in legno o in cemento, si moltiplicavano (dopo gli impianti di Indianapolis, del 1911, altri erano stati costruiti, sia pure con caratteristiche diverse), ma era anche vero che tecnici, industriali, sportivi ritenevano che il banco di prova insuperabile, e più aderente all'evoluzione dell'automobile, fossero il percorso stradale e le prove di grande resistenza.

Nel 1923, l'AC dell'Ouest aveva creato la sua 24 Ore. Da



Alfieri Maserati fotografato poco prima della partenza per la diciottesima Targa Florio. Maserati si classificherà terzo a circa 34 minuti di distacco dal vincitore.

Ernesto Maserati, fratello di Alfieri. Pilotava una delle tre Maserati che parteciparono alla Targa del 1927 e fu costretto a ritirarsi dopo il terzo giro. L'altro pilota della Maserati era il conte Ajmo Maggi.



Il conte Caberto Conelli, su Bugatti, si classificherà secondo. I Conelli sono una aristocratica famiglia lombarda. Il conte Caberto partecipò a diverse edizioni della Targa e ancora oggi, ogni anno, gli organizzatori ricevono da lui un telegramma di auguri alla vigilia della competizione.



Vincenzo Florio con la moglie. La signora Florio aiutava il marito nel curare la parte mondana della manifestazione. Un anno fu bandito un concorso di eleganza maschile, vinto dal giornalista Raffaele Guzman, che presentò un completo sportivo molto originale, abbellito da pagliuzze dorate che brillavano al sole di Sicilia.



Un inseguimento sulle difficili strade delle Madonie, ritratto dal pittore inglese Gordon Crosby, che faceva le copertine per « Autocar ». Anche gli artisti erano impressionati per l'asprezza del percorso e la difficoltà complessiva della prova.



molte parti, soprattutto per iniziativa dei costruttori, si andavano diffondendo prove e tentativi di record di lunga durata, facilitati dalle nuove piste che s'erano realizzate nei diversi paesi (da Brookland a Monza a Monthéry a Miramas, Nurbürgring). A Monza, nel febbraio 1926, la OM conquistava 36 record mondiali coprendo 15.000 chilometri in sei giorni con i piloti Mario e Timo Danieli, Piero Iliprandi, Sandro Carnelli, Alberto Dosio. Si cominciava a considerare l'automobile un mezzo di trasporto non soltanto veloce ed economico, ma anche resistente e duraturo.

Alla vigilia della Targa del 1923, una delle più attraenti della lunga serie, in una dichiarazione alla *Gazzetta dello Sport*, Vincenzo Florio esponeva il suo punto di vista sullo sport automobilistico:

« Scorrendo il calendario nazionale, troviamo, anche questo anno, in notevole numero le prove su strada. E' questo un sintomo che deve far riflettere quanti si occupano del problema tecnico-sportivo, del progresso dell'automobile e della sua diffusione. E' innegabile che molti furono i fautori degli autodromi, i quali, in un certo senso, servirono a tale progresso meccanico. Gli esperimenti, in base alla formula della cilindrata, dimostrarono la resistenza di un motore, che sottoposto a elevata velocità, la mantiene per lunghe ore, ciò che non è possibile ottenere in un circuito stradale. A questo punto vi sarebbe da osservare se il cemento di un autodromo non occorre di più al costruttore per l'immediato collaudo dei propri prodotti che non la dimostrazione del raggiunto perfezionamento davanti alle folle che ormai, esaurito tutto il loro entusiasmo per tal genere di gare, sembra vogliano rivivere le molteplici e interessanti fasi di una corsa su circuito stradale. E' mio convincimento che il temperamento latino, dal lato spettacolo, non condivide i gusti americani.

« Le gare su pista spinsero i costruttori alla conquista di sempre maggiori velocità orarie e indubbiamente contribuirono a migliorare il rendimento specifico del motore. I risultati ottenuti soddisfecero i gusti di una parte della clientela che, nella maggioranza, ora richiede al costruttore la macchina più solida in tutte le sue parti ed economica. A parer mio, il campo per i nuovi esperimenti non può essere dato che dal circuito stradale, e soprattutto mi dichiaro partigiano delle corse su strada per una considerazione prettamente nazionale: la nostra industria infatti, di massima, produce per il nostro mercato e quindi per i consumatori italiani, che esigono automobili adatte alle strade italiane. Nella gran massa degli automobilisti rappresentano un'esigua minoranza coloro che desiderano e posseggono la macchina ultraveloce e la usano sulle strade speciali.

« Ritengo dunque, che la maggior importanza debba essere data in Italia alle prove su strada, per tutte queste considerazioni, le quali sono, del resto, condivise da tutti gli appassionati dell'automobilismo.

« Dirò di più: quanto la *Gazzetta* ha pubblicato recentemente sulle intenzioni della più grande Casa italiana, la Fiat, risponde perfettamente a tale criterio che mi è stato confermato dallo stesso senatore Agnelli, in una nostra recente conversazione. Il senatore Agnelli infatti conveniva con me pienamente sulla maggiore utilità generale e quella particolare per l'industria ita-

liana derivante dalle gare su strade vere e proprie. Accettato però questo criterio ne discendono, per mio conto, non pochi e non trascurabili corollari.

« Innanzi tutto si deve riconoscere, mentre ancora non è stato quasi fatto, il largo contributo che i guidatori portano con la loro passione al magnifico cimento delle macchine veloci che si rincorrono e si sorpassano lungo un circuito stradale che presenti mille naturali difficoltà, mille vari pericoli, mille diverse insidie, che richiedono la tensione di tutte le facoltà intuitive e intellettive, l'occhio pronto alla guida e pur vigile ai delicati strumenti di controllo. L'orecchio intento al pulsare del motore, il braccio fulmineo per la sterzata, la frenata e il cambio di marcia.

« Incoraggiare i piloti, remunerarli con premi vistosi, ecco il preciso dovere delle grandi e serie organizzazioni. E poiché non mi piace predicare agli altri senza portare il mio contributo personale alla soluzione di un problema, mi sia permesso di rilevare come tale concetto io abbia fatto accettare dall'Automobile club di Sicilia organizzatore della Targa Florio, che si correrà quest'anno il 25 aprile sul noto circuito delle Madonie. I premi di questa antica gara sono stati portati a un totale di quattrocentomila lire, ma debbo confessare come tale somma, non certamente esigua, non lascia ancora contenti noi organizzatori che ci ripromettiamo di aumentarla nella prossima competizione, e nelle successive, nonostante sia innegabile che mai una gara è stata dotata di un complesso di premi così vistosi come in quest'anno la Targa Florio.

« Ritengo che cotesta entità di premi, non solo dia prestigio alla manifestazione sportiva siciliana, ma ancora più lusinghi e compensi i guidatori partecipanti, i quali hanno ben ragione di essere remunerati, quando essi mettono a repentaglio la loro vita in cimenti che sono la base sperimentale di tutto il progresso di un popolo, e la fortuna del lavoro e del capitale delle grandi nazioni emule e competitrici.

« Né ciò, a parer mio, basterà per dimostrare ai corridori che la loro valentia è apprezzata: occorrerà incoraggiare molti appassionati e modesti che sacrificano il loro tempo e le loro occupazioni per la passione delle gare; occorrerà distinguere ed incoraggiare la categoria « isolati ». Un primo criterio potrà essere quello introdotto già nel regolamento della Targa Florio, del non essere iscritti direttamente da una marca. Nel venturo anno poi, la Targa Florio vedrà anche un'altra distinzione di partecipanti: sarà creata una categoria per coloro che vi concorreranno per la prima volta. Sono convinto che questo nuovo orientamento, che io propongo per l'automobilismo italiano, contribuirà notevolmente al suo sviluppo sportivo e industriale e soprattutto attirerà alle massime prove, sempre maggior numero di spettatori. Gli è che, a parer mio, una grande corsa automobilistica è, diremo così, il numero di centro di un programma di svago che molti si propongono, anche in centri lontani. Si organizza il viaggio, si visita una regione, si va in buona compagnia, insomma la gara alla quale si va ad assistere è il movente di un periodo di riposo o di divertimento che offre una serie di attrattive particolari cui non tutto il pubblico può interessarsi come può avvenire a uno spettacolo qualsiasi.

« E per citare un esempio, senza con ciò peccare di immo-

Il principe Amedeo di Savoia duca d'Aosta segue l'andamento della gara consultando i tempi di giro con don Ignazio Florio. In quegli anni il giovane principe prestava servizio nel reggimento d'artiglieria di guarnigione a Palermo e nello stesso tempo studiava giurisprudenza.



destia, ricordo come la Coppa e Targa Florio, abbiano contribuito largamente a richiamare nella stagione più propizia un notevole numero di stranieri e di italiani in Sicilia e abbiano fatto di essi altrettanti visitatori e ammiratori. E chiedo alla *Gazzetta*, che adempie nobilmente al compito di tener desta la fiamma sportiva in Italia, il modo di poter far rilevare agli sportivi italiani, il largo e prezioso contributo, dato dal governo nazionale, alla riuscita di uno dei maggiori avvenimenti sportivi italiani quale è la Targa Florio, con i grandiosi lavori di miglioramento fatti sulle strade delle Madonie e con la concessione di ribassi ferroviari (i più forti possibili poiché si elevano al 50%) durante ben quattro mesi. Sono stati così messi a disposizione degli sportivi e dei turisti d'Italia ben 30 giorni per visitare la Sicilia



e 45 per gli stranieri che provengono dalla frontiera. Questo anno poi, il viaggio in piroscalo Napoli-Palermo potrà essere effettuato di giorno con vivissimo godimento di quanti amano e apprezzano la bellezza di questi spettacoli naturali, unici al mondo, che sono costituiti dai golfi di Napoli e di Palermo.

« A Cerda poi le tribune sono state ancora ampliate e migliorate, è stato acquistato dall'Automobile club tutto il terreno prossimo ad esse e alla stazione per formare un grandioso recinto popolare al quale si accederà con il solo biglietto ferroviario, le strade sono ininterrottamente curate e tutti i servizi notevolmente migliorati.

« Fra i partecipanti sicuri alla prova saranno: Delage, Bugatti e Peugeot e ritengo che l'Alfa Romeo non deserterà quel campo che fu già per lei glorioso ».

Circolavano allora in Italia 141.390 autoveicoli e 64.306 motoveicoli, e cioè un veicolo a 4 ruote ogni 280 abitanti e una vettura ogni 434 chilometri quadrati. L'importazione di carbu-

Dopo essere stato per lungo tempo nelle prime posizioni, il conte Maggi fu costretto a ritirarsi. La sua Maserati non fu fortunata nella XVIII Targa benché si fosse presentato alla gara molto ben preparato.



L'esordio di Fagioli alla Targa Florio ebbe un finale emozionante: a poche centinaia di metri dall'arrivo il giovane pilota si trovò in panne. Non esitò a scendere e a spingere la macchina fino al traguardo.





rante era stata, nell'anno, di 2.167.863 quintali, per un valore di 420.553.670 lire.

Attorno alla Targa Florio, e sempre per il dinamismo di Vincenzo Florio, fiorivano altre iniziative. Si sarebbe detto che Florio, nella sua Sicilia, voleva sempre essere di scena. A Palermo le manifestazioni si susseguivano con ritmo continuo: dal concorso ippico al tiro al piccione, dai concorsi di eleganza femminile e maschile ai concorsi per i carretti siciliani.

Anche la manifestazione del 1926, la diciassettesima Targa, si svolse il 25 aprile sul solito percorso, quello delle piccole Madonie, di km 108, da percorrersi cinque volte, per un totale di 540 chilometri. Le classi previste per le vetture concorrenti erano: fino a cm^3 1.100, da cm^3 1.101 a 1.500, da cm^3 1.501 a 2.000 e oltre due litri. I premi assommavano a 400.000 lire, delle quali 150.000 al vincitore, 50.000 al secondo assoluto e 20.000 al terzo. Il resto veniva distribuito ai corridori isolati (tre premi di 30.000, 20.000 e 10.000 ai primi tre) e ai due primi arrivati di ciascuna classe.

Alle sette del mattino, erano partiti 34 dei 36 iscritti, a tre minuti l'uno dall'altro: Morawitz (Bugatti 1500), Mucera (Ceirano 1500), De Vitis (Bugatti 1500), Maserati (Maserati 1500), Caliri (Bugatti 1500), Maraini (Bugatti 1500), Croce

In lobbia nera e baffi bianchi, il sindaco di Palermo, onorevole Di Marzio, fra un gruppo di notabili concittadini. La Targa Florio era riuscita a interessare all'automobilismo i più svariati ambienti. Tra l'altro essa era un'occasione di incontri fruttuosi tra uomini d'affari e tecnici.

(Bugatti 1500), Montanari (Bugatti 2000), Lepori (Bugatti 2000), Messeri (Bugatti 2000), Divo (Delage 2000), Masetti (Delage 2000), Thomas (Delage 2000), Dubonnet (Bugatti 2000), Benoist (Delage 2000), Goux (Bugatti oltre 2.000), Materassi (Itala oltre 2.000), De Sterlich (Diatto 2000), Minoia (Bugatti oltre 2.000), Wagner (Peugeot oltre 2.000), Candrilli (Steyr oltre 2.000), Boillot (Peugeot oltre 2.000), Balestrero (OM oltre 2.000), Vittoria (Diatto oltre 2.000), Costantini (Bugatti oltre 2.000), Silitti (Alfa Romeo oltre 2.000), Geri (Salmson 1100), Zubiaga (Austin 1100), Casaro (Amilcar 1100), Rallo (Salmson 1100), Borzacchini (Salmson 1100), Sandonnino (Citroen 1100), Starabba (Amilcar 1100), Comella (Salmson 1100).

Come appare dai nomi in gara, la corsa era impostata sullo scontro tra la sperimentata Peugeot — che s'era aggiudicata l'anno prima la prestigiosa Coppa Florio — la Bugatti — vincitrice, con Costantini, della XV disputa a tempi record — e la Delage, al suo esordio sul circuito siciliano. Gli uomini in corsa per la difesa dei colori di queste tre case francesi, erano tutti sperimentatissimi e ben preparati. La squadra di Bugatti e quella della Peugeot erano da circa un mese sul campo di gara, dove avevano compiuto un'accuratissima messa a punto delle vetture.

Erano invece assenti le case italiane: inesplicabilmente, scris-

La Bugatti di Materassi viene sospinta per riprendere la gara interrotta a Polizzi, luogo del secondo rifornimento. Alla corsa era interessato un pubblico sempre più vasto. In certi paesi l'intera popolazione, si può dire, assisteva al passaggio dei corridori.



sero e dissero alcuni, ma, probabilmente, per ragioni finanziarie e tecnico-commerciali. I progressi compiuti da Bugatti, che aveva già vinto l'anno precedente a Cerda e l'applicazione della sovralimentazione ai motori delle Delage, avevano fatto riflettere i dirigenti delle nostre case, preoccupati delle inevitabili ripercussioni commerciali in caso di sconfitta. Grande interesse e grande attesa suscitava il debutto della nuova litro e mezzo 8 cilindri sovralimentata, costruita da Maserati: una vetturessa da competizione, che avrebbe fatto molta strada nelle gare future.

All'inizio delle partenze già molto pubblico affollava tribune e alture, molti avevano passato la notte all'aperto, malgrado il tempo fosse incerto e soffiasse vento.

18ª TARGA FLORIO

24 APRILE 1927



Anche il numero unico che veniva pubblicato in occasione della Targa metteva in guardia i corridori dalle reazioni più o meno giustificate di qualche contadina.

Una Maserati inseguita da una Bugatti su una curva molto impegnativa delle Madonie. Il disegno è del pittore Crosby.

Non erano ancora terminate le partenze, che nel recinto delle tribune e fra i giornalisti, si diffondeva la notizia che Giulio Masetti era già fuori corsa, essendo uscito di strada al chilometro 26, senza riportare danni. La notizia era però ben presto aggravata da altri fatti: nell'incidente, Masetti era morto, schiacciato sotto la sua Delage, rovesciatasi in un fosso laterale. All'incidente aveva assistito un carabiniere di servizio lungo il percorso. Più tardi, il milite riferì che aveva visto la vettura di Masetti avvatarsi in aria e rotolare per quattro o cinque metri, fino a fermarsi, capovolta, con il pilota sotto. Il carabiniere cercò



Gordon Crosby

Sicily - 1927

di estrarre il povero Masetti ancora vivo da quella posizione. C'era riuscito, quando giunse la Delage di Benoist che, fermatosi, decise di caricare il ferito sulla sua monoposto. Masetti fece uno sforzo per rialzarsi, ma poi cadde inerte. Benoist e il carabiniere compresero che era la fine. Cadde così il vincitore di due Targhe Florio, e uno dei migliori rappresentanti del nostro automobilismo.

Un curioso incidente capitò a Charavel, che guidava una Bugatti. Durante il primo giro la macchina uscì di strada e dopo un discreto volo finì in una boscaglia sottostante. Per fortuna, l'auto cadde sulle quattro ruote e il pilota ne uscì indenne.

Morte di Masetti

La perdita di Masetti avrebbe influito su tutta la squadra della Delage, le cui vetture avevano dimostrato forse per insufficiente stabilità di essere impari al percorso tormentato (non va infatti escluso che Masetti sia uscito di strada proprio per questo difetto della macchina). Pienamente a loro agio, invece, si dimostravano i piloti della Bugatti, ai quali l'esperienza dell'anno prima aveva insegnato molte cose. E le aveva insegnate anche al costruttore, che aveva ritenuto opportuno maggiorare le sue vetture di cm^3 300 di cilindrata, e di una ventina di cavalli di potenza.

Fin dal primo passaggio, con Costantini e Minoia, le Bu-



Il sogno del ragazzino siciliano: una potente vettura da corsa. Oltre agli aristocratici e alle grosse autorità, che ovviamente attiravano la maggiore attenzione dei cronisti, conviene ricordare le migliaia di anonimi spettatori — d'ogni età e condizione sociale — avvicinati per la prima volta al moderno sport automobilistico.