

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

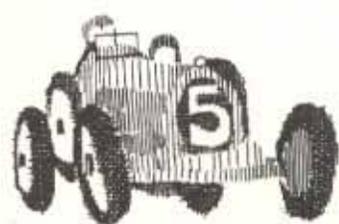
La perdita di Masetti avrebbe influito su tutta la squadra della Delage, le cui vetture avevano dimostrato forse per insufficiente stabilità di essere impari al percorso tormentato (non va infatti escluso che Masetti sia uscito di strada proprio per questo difetto della macchina). Pienamente a loro agio, 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  $\text{cm}^3$  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.





Dimenticando la presenza della giuria per il concorso di eleganza femminile, una graziosa spettatrice non ha esitato a salire su un tavolo per vedere meglio.







gatti si assicuravano il comando della gara, distanziando la Peugeot di Wagner di un paio di minuti, mentre i due isolati — Materassi con la sua Itala e Dubonnet con la Bugatti due litri — ingaggiavano un duello entusiasmante, che si concludeva a pochi chilometri dal traguardo finale.

Nelle classi minori, con la vettura frutto del suo esordio di costruttore, Maserati dominava facilmente e, tra le 1.100, il segaligno Borzacchini non aveva difficoltà a distanziare con regolarità progressiva tutti i suoi avversari. I pochi spostamenti, che avvenivano giro per giro, erano dovuti ai cambi di pneumatici, più frequenti del previsto, per le aumentate velocità, e ai rifornimenti di carburante. Le Delage, ai rifornimenti, si attardavano più del consueto, soprattutto per il logorio delle gomme, che era

Un gruppo di elegantissime signore costituito in giuria. Florio aveva indetto un concorso di eleganza femminile. Un ristretto comitato di gentildonne, presieduto dalla moglie di Vincenzo Florio, emetteva il verdetto al termine della gara automobilistica, dopo un giro delle tribune.

La fotografia ufficiale del toscano Emilio Materassi, vincitore della diciottesima Targa Florio. La Bugatti dominò anche questa edizione della Targa, conquistando le prime due posizioni nella classifica finale.



superiore al previsto, e che rivelava l'esuberanza di potenza di questa due litri sovralimentata. Per contro le 2.300 Bugatti erano apparse pienamente a punto e perfettamente adatte al percorso.

Ed ecco i tempi ai diversi passaggi sui cinque giri.

Primo giro (km 108) velocità media 74,408: Costantini in 1.27'01", Minoia in 1.27'43", Materassi in 1.29'33", Wagner in 1.29'35", Dubonnet in 1.29'44", Divo in 1.30'18", Goux in 1.30'37", Croce in 1.30'52, Maserati in 1.30'59", Lepori in 1.32'15", De Sterlich in 1.33', Balestrero in 1.36'19", Benoist in 1.38'13", Morawitz in 1.38'15", Vittoria in 1.38'20", Candrilli in 1.38'39", Montanari in 1.41'04", Caliri in 1.41'56", Borzacchini in 1.42'36", De Vitis in 1.43'38", Mucera in 1.44'56", Zubiaga in 1.46'34", Geri in 1.50'25", Rallo in 1.51'12", Sillitti in 1.54'38", Thomas in 1.57'11", Tarabusi in 1.58'15".

Secondo giro (km 216) velocità media 73,900: Costan-

tini in 2.55'21", Minoia in 2.56'25", Dubonnet in 2.58'21", Goux in 3.01'20", Divo in 3.02'49", Materassi in 3.03'13", Wagner in 3.03'56", Lepori in 3.12'15", De Sterlich in 3.12'52", Benoist in 3.13'50", Morawitz in 3.14'55", Candrilli in 3.18'40", Caliri in 3.24'21", Croce in 3.35'08", Montanari in 3.25'31", De Vitis in 3.26'32", Borzacchini in 3.29'22", Rallo in 3.42'29", Zubiaga in 3.42'53", Maserati in 3.44'02", Sillitti in 3.44'17", Geri in 3.50'27", Mucera in 4.01'43", Starabba in 4.03'14".

Terzo giro (km 324) velocità media 74,014: Costantini in 4.22'39", Minoia in 4.29'48", Goux in 4.30'51", Materassi in 4.34'11", Wagner in 4.36'34", Divo in 4.38'18", Dubonnet in 4.38'37", De Sterlich in 4.52'30", Lepori in 4.54'19", Morawitz in 4.55'07", Benoist in 4.57'23", Balestrero in 4.58'41", Candrilli in 5.00'24", Caliri in 5.10'23", Croce in 5.11'23", Borzacchini in 5.14'40", Montanari in 5.16'34", Rallo in 5.33'56", Maserati in 5.35'54", De Vitis in 5.35'54", Zubiaga in 5.37'20", Mucera in 5.44'30", Geri in 5.47'42", Starabba in 6.04'29".

Quarto giro (km 432) velocità media 73,065. Costantini in 5.54'45", Minoia in 5.58'57", Dubonnet in 6.01'32", Goux in 6.05'21", Materassi in 6.08'01", Wagner in 6.17'43", Lepori in 6.34'31", Balestrero in 6.38'28", Maserati in 6.43'14", De Sterlich in 6.47'54", Candrilli in 6.52'43", Montanari in 6.58'12", Caliri in 7.05'11", Croce in 7.15'02", Mucera in 7.47'01".

Quinto giro (km 540) classifica generale: Costantini in 7.20'45" velocità media 73,511, Minoia in 7.30'49", Goux in 7.35'56", Materassi in 7.44'26", Dubonnet in 7.44'58", Wagner in 7.52'25", Balestrero in 8.20'35", Maserati in 8.37'11", Croce in 8.45'21", Caliri in 8.50'46", Montanari in 8.59'21", Candrilli in 9.35'55".

Classifiche per classe: classe 1.100, 1. Borzacchini (Salmson) tre giri pari a km 324 in 5.14'40" 2/5 media oraria 61,670, 2. Rallo (Salmson) in 5.33'56" 4/5, 3. Zubiaga (Austin-Martin) in 5.37'20", 4. Geri (Salmson) in 5.47'42" 2/5, 5. Starabba (Amilcar) in 6.47'09";

classe 1.500, 1. Alfieri Maserati (Maserati) 5 giri pari a km 540 in 8.37'11" media oraria 62,600, 2. Croce (Bugatti) in 8.45'21" 2/5, 3. Caliri (Bugatti) in 8.50'46" 2/5;

classe 2.000, 1. Dubonnet (Bugatti) 5 giri pari a km 540 in 7.44'58" media oraria 69,800, 2. Montanari (Bugatti) in 8.59'21" 2/5;

classe oltre 2.000, 1. Meo Costantini (Bugatti 2.300) cinque giri pari a km 540 in 7.20'45", 2. Nando Minoia (Bugatti 2.300) in 7.30'49", 3. Giulio Goux (Bugatti 2.300) in 7.35'56", 4. Materassi (Itala) in 7.44'20" 3/5, 5. Wagner (Peugeot) in 7.52'25" 1/5, 6. Balestrero (OM) in 8.20'35", 7. Candrilli (Steyr) in 9.35'55".

Giro più veloce, il quinto di Costantini (Bugatti), che ha percorso km 108 in 1.26', alla media di 75,348.

Alla fine del 1926 nasceva un'altra manifestazione automobilistica italiana: la Mille Miglia. Questa corsa veniva in certo senso a completare la Targa Florio, alla quale indubbiamente si ispirava, con maggiori pretese sul piano tecnico perché interessava un percorso che toccava venti provincie del centro-nord. Anche nella nascita della Mille Miglia ci fu un motivo comune

Un altro momento della Targa colto dal pittore Crosby. Il paesaggio delle Madonie attirava molto gli artisti del Nord.



alla vecchia Targa Florio: come la Targa, la nuova corsa fu ideata a Brescia. Inoltre, almeno per le prime edizioni, la Mille Miglia si svolse secondo il vecchio regolamento della Targa Florio e questo non poteva che far piacere a Vincenzo Florio.

Quell'anno l'Alfa Romeo aveva cominciato la distribuzione sul mercato della nuova produzione: iniziava con il tipo di cm<sup>3</sup> 1.500 che trionfò più tardi nella seconda Mille Miglia. Alla fine del 1926, la produzione italiana toccava già le 54.300 macchine, 33.312 delle quali venivano esportate. La circolazione automobilistica raggiungeva le 141.390 unità.

Il primo gennaio del 1927, una notizia che aveva colpito gli sportivi veniva pubblicata sulla *Gazzetta dello Sport*: Meo Costantini aveva deciso di ritirarsi dallo sport attivo per dedicarsi all'organizzazione e alla costruzione e preparazione delle macchine. Restava infatti alla Casa Bugatti, con la carica di direttore tecnico del reparto sportivo. Ripetutamente, Costantini aveva palesato questo suo proposito agli amici, fra cui Giovanni Canestrini: l'ultima volta, proprio alla Targa Florio del 1926, in una delle tante passeggiate notturne che facevano, durante il periodo degli allenamenti a Termini Imerese. Erano tutt'e due nottambuli e passavano le serate, anzi le notti, conversando. Ne era nata una cordiale amicizia che doveva concludersi con la scomparsa di Costantini avvenuta agli inizi della seconda guerra mondiale. Avevano in comune i ricordi della prima guerra mondiale, alla quale entrambi avevano partecipato come piloti aviatori. Costantini aveva fatto la guerra nella squadriglia Baracca, abbattendo sei apparecchi nemici. Poi, a guerra finita, come altri aviatori (e fra questi Caberto Conelli, suo fraterno amico) s'era dato allo sport dell'automobile. Meo Costantini si può considerare, per il suo stile e per la sua tecnica di guida, il discendente diretto di Felice Nazzaro e un po' il maestro di Achille Varzi, che guidò e consigliò in tutte le corse e in tutte le battaglie al volante della Bugatti.

L'altra novità che precedette la diciottesima Targa Florio, quella del 1927, fu la nomina di Vincenzo Florio, che era già vice presidente dall'ACI, a presidente della Commissione sportiva italiana. Un'intervista concessa da Vincenzo Florio a Canestrini, subito dopo la sua nomina, ne manifestava gli intendimenti e gli orientamenti:

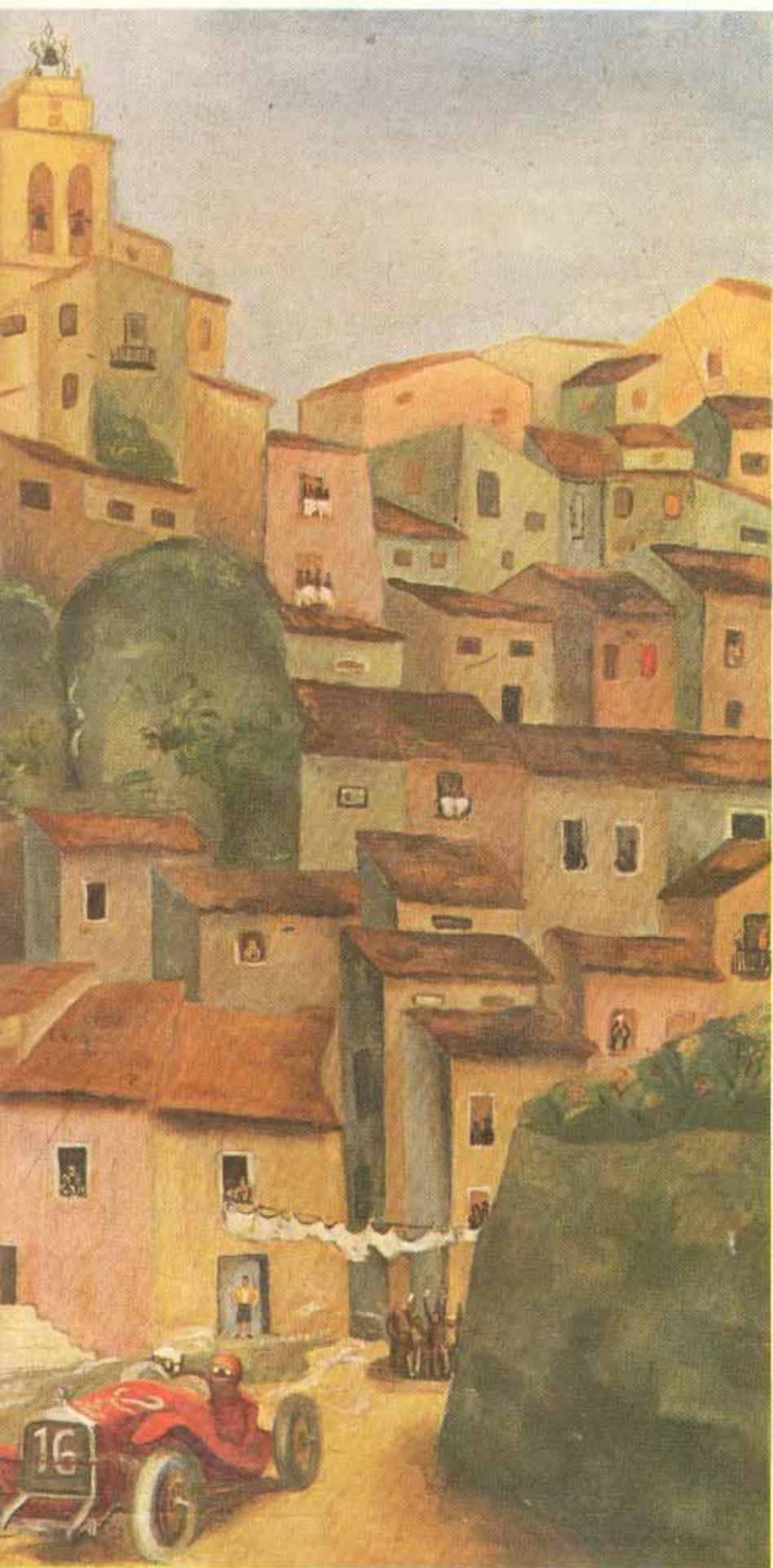
« Ho voluto che nella Commissione sportiva fossero rappresentate tutte le regioni, e sono disposto a includere in essa tutti coloro che lo desiderano. Io voglio che tutti abbiano la possibilità di collaborare e di sostenere i propri interessi, perché è mia ferma intenzione usare la massima rigidità. La Commissione sportiva ha sede in Roma dove io la convocherò per il 27 o 28 febbraio per la compilazione del calendario sportivo, ma naturalmente la segreteria e la presidenza hanno sede effettiva a Palermo. Per la compilazione del calendario, oltre ai membri della Commissione sportiva, io convocherò a Roma tutti gli organizzatori di gare i quali avranno così il modo di sostenere direttamente il proprio punto di vista. Naturalmente, poiché il calendario sarà pubblicato quest'anno in ritardo, le date delle prime gare restano fissate secondo le richieste degli organizzatori e fra queste le gare di Tripoli, e la Coppa delle Mille Miglia. Per l'avvenire è mia intenzione di dividere le corse italiane iscrit-





6 maggio 1928, diciannovesima Targa Florio. L'allineamento delle vetture prima della partenza. La gara consisterà in una serrata lotta fra Campari, su Alfa Romeo, e Divo, su Bugatti, che sarà il vincitore.





Il paese di Polizzi, ritratto dalla pittrice Renée Maurisse. La macchina che sbuca velocemente dall'abitato, è una Peugeot.

te nel calendario in due categorie: quelle iscritte nel calendario interregionale e quelle di prima categoria: ossia le più importanti nel nostro calendario. Tutte le altre potranno svolgersi liberamente previa autorizzazione della Commissione sportiva, senza speciale iscrizione nel calendario. Io penso che le corse locali non si fanno concorrenza e che è bene lasciare una certa libertà a questa attività locale. Le gare principali pretendono inoltre una dotazione di premi corrispondente all'importanza delle prove. Bisogna pure favorire i corridori se vogliamo che svolgano un'intensa attività. Desidero infine che l'Italia riprenda il suo posto nell'automobilismo sportivo all'estero e metterò tutto il mio impegno perché le nostre maggiori Case ritornino alle grandi competizioni ».

Quell'anno, gli sportivi erano andati alla Targa Florio con uno spirito nuovo. C'era stato il grande successo della prima Mille Miglia, disputata tra l'entusiasmo di milioni di persone, che avevano fatto ala alle 77 vetture partite dal traguardo di Viale Rebuffone a Brescia, e conclusa con la trionfale affermazione della OM di Minoia e Morandi.

Esattamente un mese dopo, buona parte del mondo ufficiale sportivo si ritrovava alle Tribune di Cerda per assistere alla XVIII Targa, questa volta attorno al nuovo presidente della Commissione sportiva italiana. C'erano, fra gli altri, il presidente

L'Italia di Florio, a bordo della quale i giornalisti osservano il passaggio di Dreyfus, su Bugatti. A nessuno era consentito di percorrere il tracciato durante lo svolgimento della gara. Uniche eccezioni, il fotografo francese Meurisse, l'inviato di « Autocar » Bradley, l'inviato dell'« Auto » Faroux e l'inviato della « Gazzetta dello Sport » Giovanni Canestrini, che potevano girare, ma soltanto con questa macchina.





Elisabetta Junek. Due donne parteciparono alla gara: oltre alla Junek, la tedesca Margot Einsiedel. Elisabetta Junek guidò la corsa per i primi due giri, davanti a grandi campioni; nel terzo e nel quarto giro fu seconda, e solo all'ultimo giro dovette cedere quella brillante posizione.

generale dell'ACI, Silvio Crespi, il direttore dell'AC di Milano, Arturo Mercanti, dell'AC di Roma, Gallenga, e Giulio Binda, Antonietta d'Avanzo, Meo Costantini, detentore dei record della Targa e nuovo direttore sportivo e tecnico della Bugatti, e poi alcuni giovanissimi ammiratori di Vincenzo Florio che avrebbero più tardi fatto parlare di se e che avrebbero continuato l'opera del loro maestro. Fra questi, il nipote di Florio, Raimondo Lanza di Trabia, Giovanni Federico, Luigi Bordonaro, Starabba di Giardinelli, Antonio Pucci, Beppe Albanese, oltre ad alcuni rappresentanti di club automobilistici stranieri.

Il regolamento della corsa distingueva le vetture in tre classi: fino a  $\text{cm}^3$  1.100, da 1.101 a 1.500, oltre 1.500, ed era aperta alle vetture da corsa biposto, ma con il solo pilota a bordo.

Le vetture di  $\text{cm}^3$  1.100 avrebbero dovuto compiere tre giri di 108 chilometri, le altre 5 giri, per un totale di 540 chilometri.

Le partenze erano cominciate alle 8 del mattino sotto un



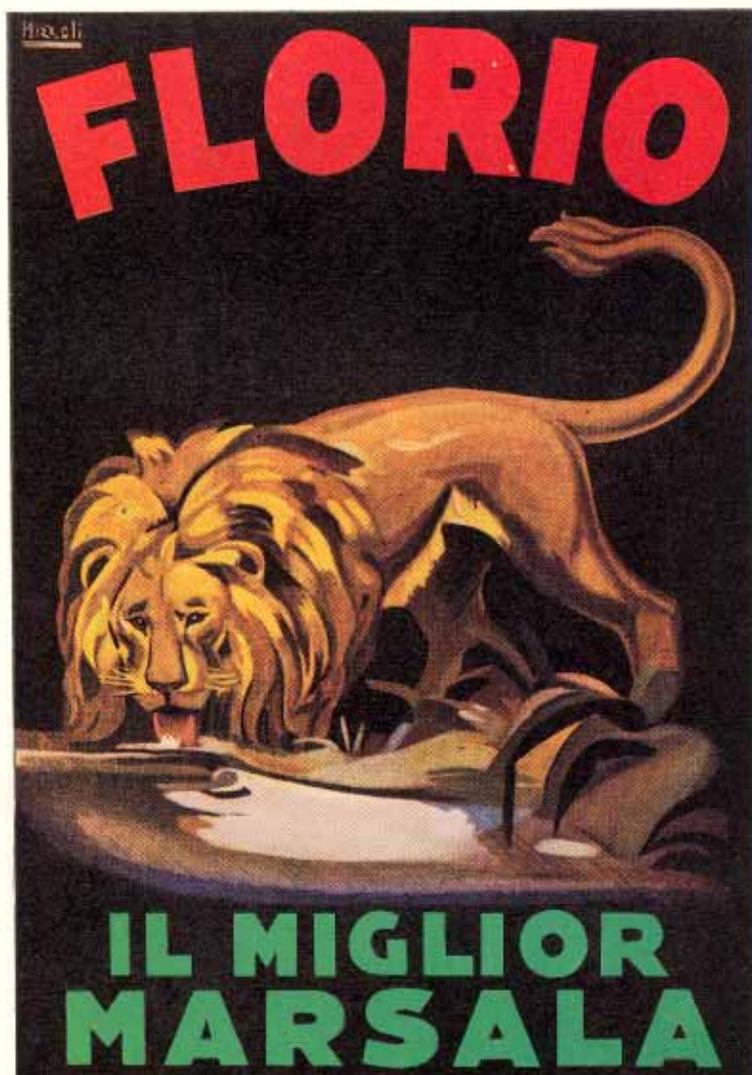
cielo coperto e con un leggero vento da sud: ventuno concorrenti s'erano presentati al traguardo di partenza, nell'ordine seguente:

Charavel (Bugatti 1.500), Caberto Conelli (Bugatti 1.500), Marano (Fiat 1.500), Ernesto Maserati (Maserati 1.500), Eckert (Bugatti 1.500), Aymo Maggi (Maserati 1.500), Candrilli (Steyr oltre 1.500), Balestrero (Bugatti oltre 1.500), Palacio (Bugatti oltre 1.500), Materassi (Bugatti oltre 1.500), Alfieri Maserati (Maserati oltre 1.500), Valdes (Diatto oltre 1.500), Lepori (Bugatti oltre 1.500), Minoia (Bugatti oltre 1.500), Elisabetta Juneck (Bugatti oltre 1.500), André Boillot (Peugeot oltre 1.500), André Dubonnet (Bugatti oltre 1.500), Zubiaga (BNC 1.100), Luigi Fagioli (Salmson 1.100), Baconin Borzacchini (Salmson 1.100), Starabba (Amilcar 1.100).

I primi tempi, trasmessi dai passaggi lungo il percorso, rivelavano subito che, contro la squadra di Bugatti, non c'era nulla da fare. Erano infatti subito in testa Minoia, Materassi, seguiti da Alfieri Maserati e da Aymo Maggi, il primo al volante di una macchina con cilindrata superiore a 1.500, il secondo al volante di una litro e mezzo, come Ernesto Maserati.

Nel mese di maggio si svolgevano in Sicilia tradizionali feste folkloristiche. In concomitanza con la Targa Florio ebbe luogo nel 1928 il concorso per i più graziosi carretti siciliani. Alcuni carri, festosamente addobbati, raggiunsero la zona delle tribune, suscitando la curiosità dei molti stranieri venuti per assistere alla gara.

Per molti anni il marsala Florio campeggerà fra i molti cartelloni pubblicitari esposti lungo l'intero circuito della Targa.



Al passaggio del primo giro, i tempi davano in testa: Nando Minoia in 1.26'30"3/5, seguito da Dubonnet in 1.26'35", da Emilio Materassi in 1.26'50"1/5, dalla signora Juneck in 1.27'04", da Alfieri Maserati in 1.29'38", da Boillot in 1.30', da Lepori in 1.30'03", da Conelli in 1.30'39", da Aymo Maggi in 1.30'45".

E più che i tempi degli assi, come Minoia, Dubonnet o Materassi, sorprende il magnifico tempo ottenuto dalla graziosa ed energica Elisabetta Juneck, che dimostrava di sapersi battere da pari a pari con i più qualificati e sperimentati guidatori da corsa. Elisabetta Juneck, moglie di un importante industriale di Praga, era una delle clienti preferite da Ettore Bugatti, che l'ammirava come guidatrice quando, almeno una volta al mese, pilotando una delle sue Bugatti, compiva regolarmente il viaggio Praga-Molsheim. Per esordire alla Targa Florio, che considerava la corsa più qualificante per un appassionato di guida, Elisabetta Juneck non aveva esitato ad andare a Termini Imerese, un mese prima della gara, per conoscere il percorso. Al secondo giro, la Juneck si ritirava per avarie meccaniche, e con lei, via via, desistevano dalla corsa: Ernesto Maserati, Re-

nato Balestrero, Lepori, un valente guidatore svizzero, il grande Minoia, quando ancora guidava la corsa. La Peugeot di Boillot, pure battendosi efficacemente, non poteva contrastare la marcia delle Bugatti, tutte sovralimentate. Restava così in testa, fino dal secondo giro, senza avversari in grado di minacciarlo, Emilio Materassi, che concludeva vittoriosamente la sua magnifica gara, battendo il record del giro, appartenente a Costantini con 1.25'48"4/5, e il record sull'intero percorso.

Ecco la classifica finale: 1. Emilio Materassi (Bugatti oltre 1.500) in 7.35'55"2/5, alla media di km/h 71,790, 2. Caberto Conelli (Bugatti 1500) in 7.39'06", 3. Alfieri Maserati (Maserati oltre 1.500) in 8.01'36". Classe 1100, 1. Baconin Borzacchini (Salmson) in 4.59'03" alla media di km/h 65,003, 2. Luigi Fagioli (Salmson) in 5.10'36"3/5, 3. Zubiaga (BNC) in 6.12'58". Classe 1500, 1. Caberto Conelli (Bugatti) in 7.39'06" alla media di km/h 71,290, 2. Enrico Eckert (Bugatti) in 9.15', 3. Salvatore Marano (Fiat) in 9.27'41". Classe oltre 1.500, 1. Emilio Materassi (Bugatti) in 7.35'55"2/5 alla media di km/h 71,790, 2. Alfieri Maserati (Maserati) in 8.01'36", 3. André Boillot (Peugeot) in 8.27'35", 4. Ignazio Palacio (Bugatti) in 8.03'32"1/5, 5. André Dubonnet (Bugatti) in 8.37'59"3/5.

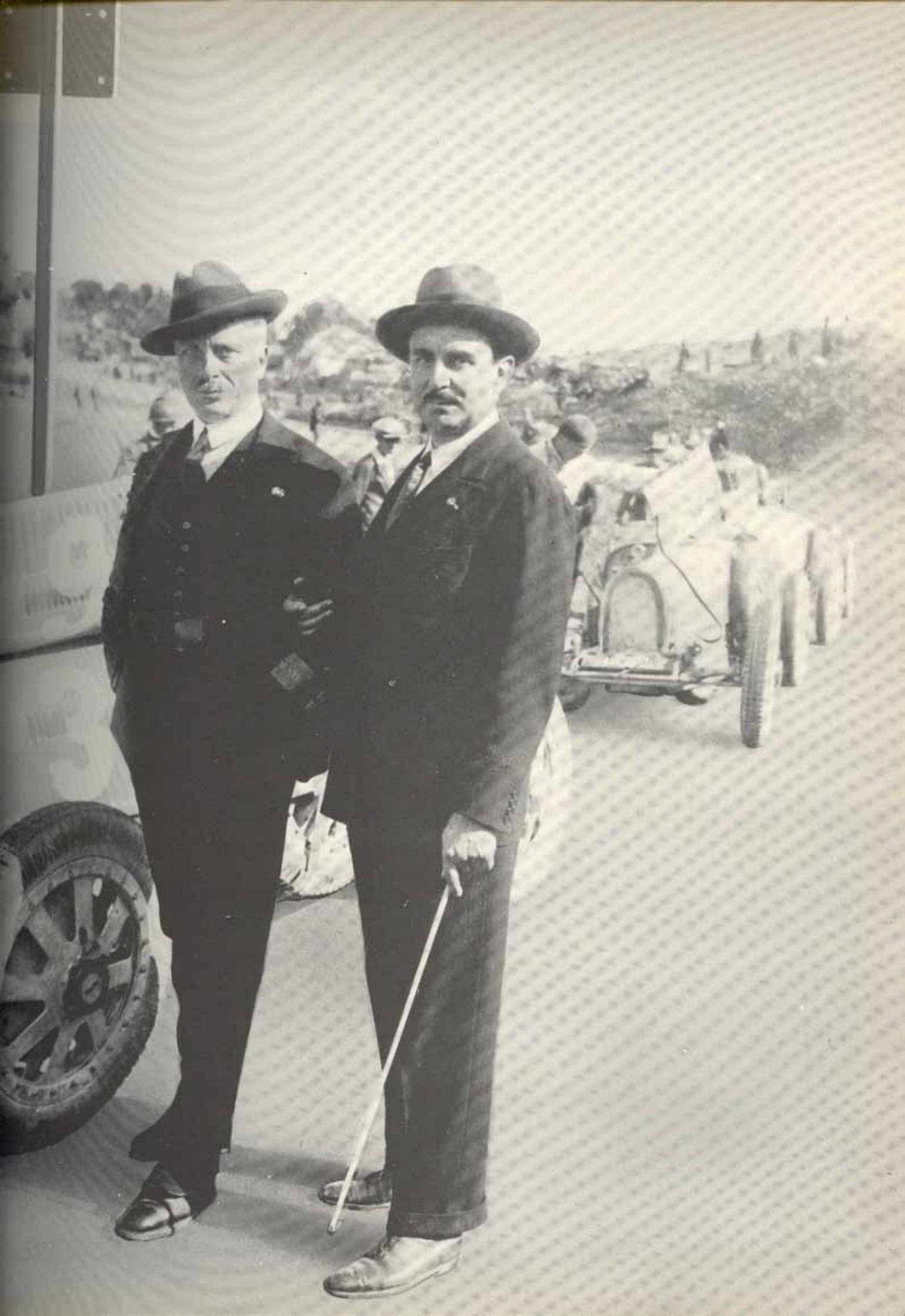
Il 17 luglio di quello stesso anno 1927 c'era da disputare anche la Coppa Florio, rimessa in palio dalla Peugeot, che l'aveva vinta definitivamente, per otto volte sul circuito delle Madonie. Nel 1926, come s'è già detto più sopra, la Coppa era stata vinta da Costantini, sempre sul circuito delle Madonie. Nel 1927, invece, la gara era spostata sul circuito di Saint Briec, in Bretagna, su un percorso della lunghezza di km 13,406, da percorrersi 30 volte, per un totale di km 402,204. La Coppa Florio aveva chiuso così il suo ciclo originario, perché aveva un'altra sede e un diverso regolamento. Ora, infatti, veniva disputata come una gara di regolarità, tenendo conto del minore scarto realizzato da ogni concorrente, sul tempo medio totale, ottenuto sui trenta giri. E la vittoria toccò a Laly, su vettura Ariès tre litri, con 55 punti di scarto. Ma fu un avvenimento che passò quasi inosservato, e che non ebbe seguito. Anche se i francesi avevano scelto il circuito di Saint Briec ritenendo che fosse simile a quello delle Madonie, era evidente che il prestigio di questo trofeo era dovuto al nome di Vincenzo Florio più che alle caratteristiche difficilmente ripetibili del circuito siciliano.

Con le sue tre vittorie consecutive alla Targa — nel 1925, '26 e '27 — Ettore Bugatti aveva fatto il vuoto attorno a sé. Era diventato il beniamino dei siciliani, il dominatore delle Madonie. In una lettera inviata a Florio il 28 settembre 1928, Bugatti giudicava che il percorso delle Madonie fosse eccezionale per provare e collaudare macchine:

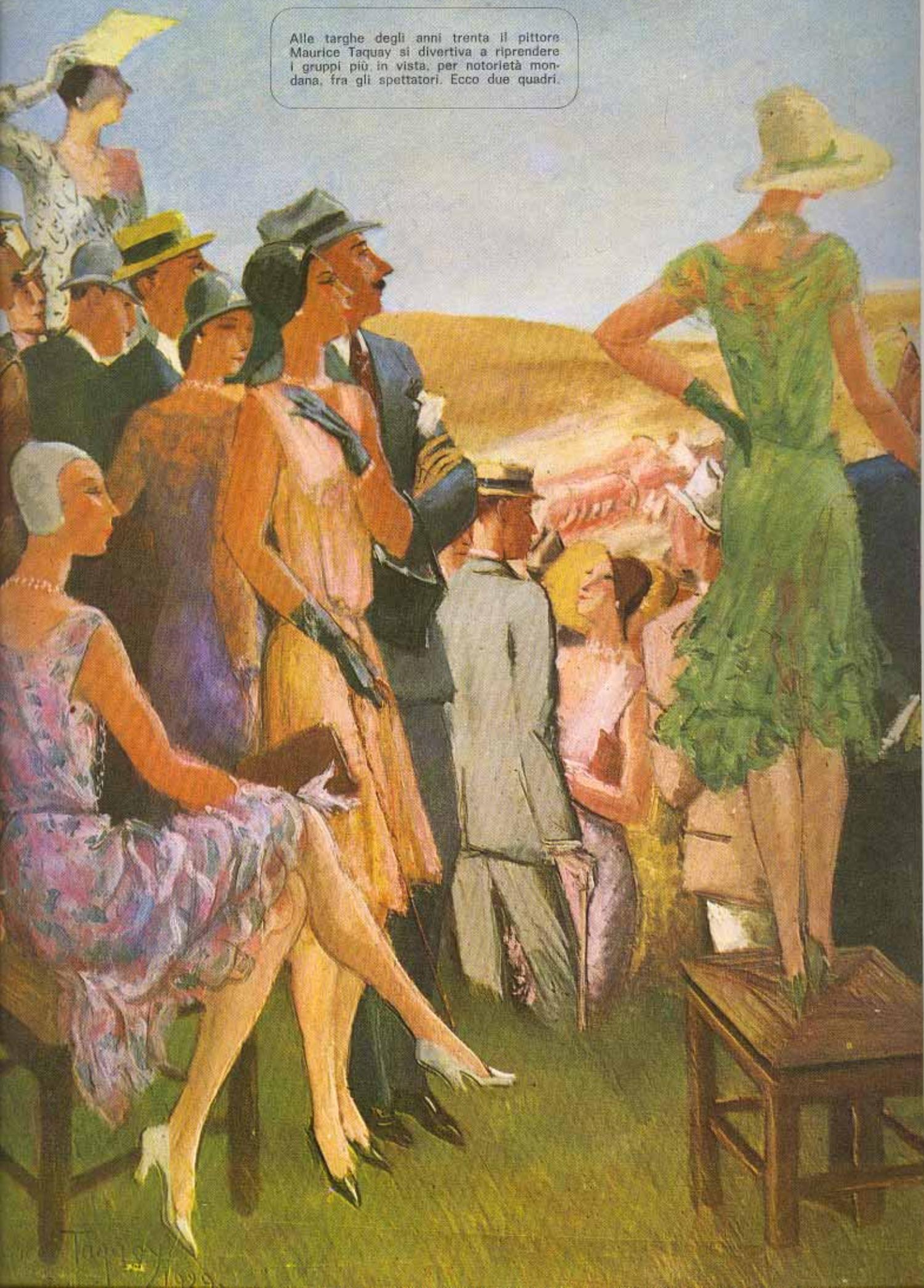
« Ho appena terminato di sfogliare lo splendido volume di *Rapiditas* che ha voluto inviarmi, nel quale viene descritto lo sforzo costante che lei fa per mantenere in tutto il suo splendore la più antica delle manifestazioni automobilistiche che si disputano nel mondo. Questo titolo, da solo, potrebbe soddisfarla; ma c'è qualcosa di più importante che la gara che lei organizza esprime. Per il fatto stesso della costituzione geografica, la Sicilia permette una corsa di gran fondo che presenta un'enorme varietà di difficoltà stradali.

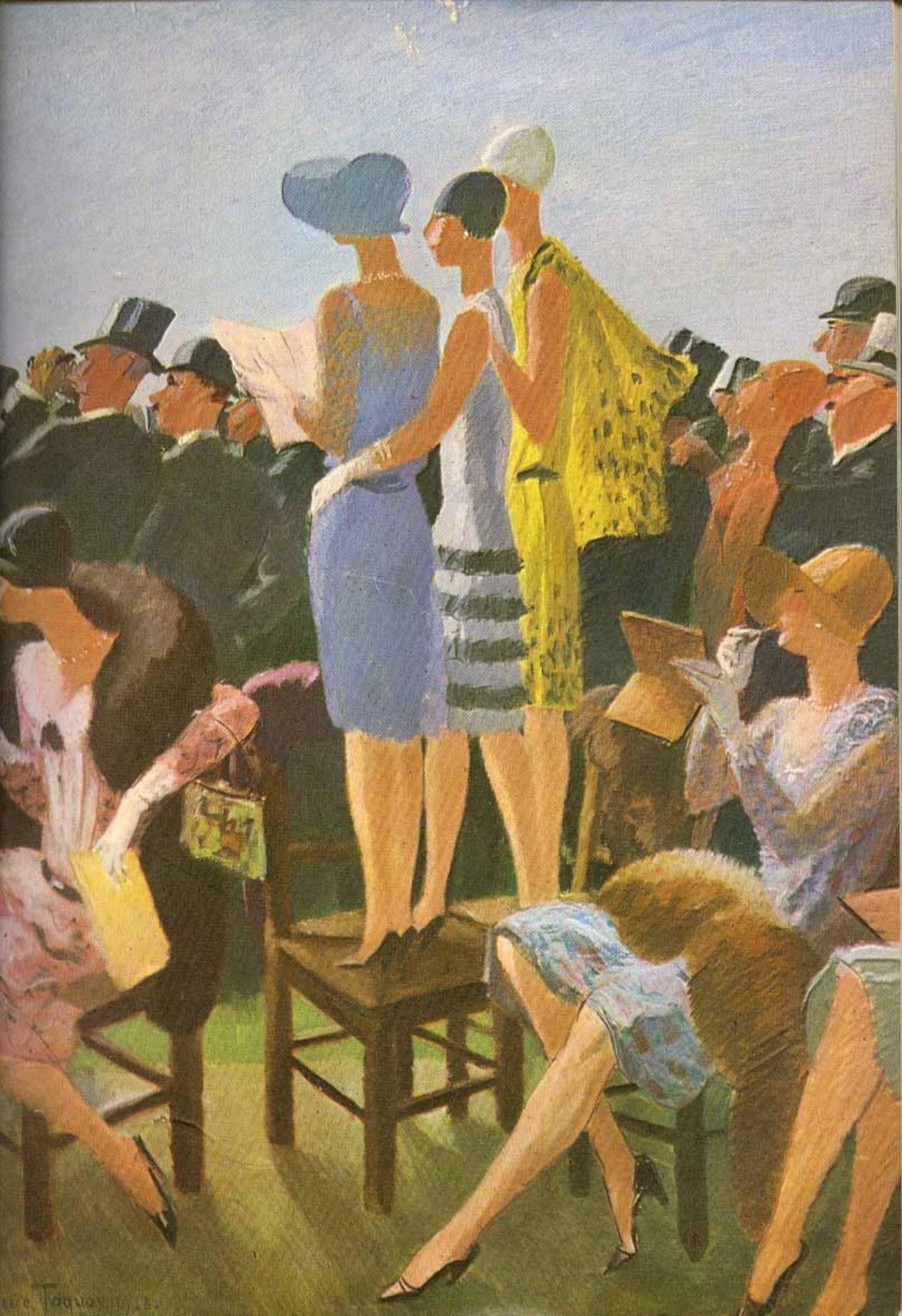
« Un costruttore, il quale segua regolarmente la Targa Flo-

Vincenzo Florio e Arturo Mercanti, ideatore e realizzatore dell'autodromo di Monza. Siamo nel 1929 e la Targa Florio festeggia il suo ventesimo anniversario, calcolando l'interruzione dovuta alla prima guerra mondiale. La ricorrenza richiamò a Palermo molte personalità sportive.



Alle targhe degli anni trenta il pittore Maurice Taquay si divertiva a riprendere i gruppi più in vista, per notorietà mondana, fra gli spettatori. Ecco due quadri.







rio può dunque attingervi una serie di insegnamenti, che gli sarebbe impossibile di ottenere altrimenti, sia pure attraverso prove e collaudi su pista o in laboratorio. Tutte le ricerche, che la partecipazione alla sua gara rendono necessarie, concorrono direttamente al miglioramento generale della vettura automobile moderna, quella che io chiamo semplicemente automobile. Per correre bene in Sicilia è assolutamente indispensabile possedere tutto ciò che il cliente deve esigere da una vettura.

« In primo luogo la sicurezza, in tutta l'accezione del termine, ossia l'assenza assoluta di incidenti materiali, e poi la sicurezza derivante dalla facilità di guida e dalla tenuta di strada, che deve dare l'impressione di una vettura perfettamente ancorata alla strada. La Targa Florio ha contribuito in larghissima parte al raggiungimento di queste qualità. Viene poi la rapidità di accelerazione, condizione assolutamente indispensabile per il turismo e soprattutto per il servizio in città, che attualmente è costituito da una successione di arresti e di riprese. E' necessario, infine, un frenaggio sicuro e costante e la Targa Florio, in particolare, ha permesso costantemente il miglioramento di queste qualità così importanti per la sicurezza del conduttore. E' insomma im-

5 maggio 1929. Campari, sulla sua Alfa Romeo, conversa con Florio prima della partenza. Per la XX edizione della Targa, accorse un pubblico numeroso e festoso che tributò un entusiastico omaggio all'ideatore della ormai popolare manifestazione.



Foresti, su Bugatti, sfiora il recinto del pubblico nell'affrontare una curva. Foresti fu uno dei pochi piloti che in quell'anno portarono a termine la gara. Infatti, si ritirarono Ernesto Maserati, Fagioli, Biondetti, Varzi, Conelli, Borzacchini, Wagner.

possibile enumerare tutti gli insegnamenti che se ne possono tirare.

« Posso in ogni modo assicurarle che spero di potervi partecipare ogni volta che lei la organizzerà e le dirò, anzi, che se essa venisse soppressa io mi adopererei per venire in Sicilia, una volta all'anno, per provare i miei nuovi modelli, allo scopo di confrontare le loro performance con quelle degli anni precedenti. La Targa Florio merita molto più che una banale pubblicità; essa merita l'ammirazione e la riconoscenza di tutti coloro che si interessano alla costruzione automobilistica ».

Fu in questo periodo che, visitando Ettore Bugatti a Molsheim, ebbi la sorpresa di trovare ospite allegro e inaspettato, in casa Bugatti, un asinello siciliano. Era un regalo di Florio per i figli, anzi per il figlio minore, suo amico. Il piccolo Roland gli era tanto affezionato, che lo aveva voluto in casa, e l'asinello venne ammesso negli appartamenti a piano terreno della bella villa di Molsheim. Senonché la povera bestiola, su quei pavimenti tirati a lucido, faceva più ruzzoloni che passi. Bugatti non s'era perduto d'animo e aveva disposto che lungo i corridoi venissero stese passatoie per il suo ospite siciliano, che sembrava preferire



Divo, al volante della Bugatti, inquadrato nell'eccezionale paesaggio delle Madonie. Trionfatore della XX Targa, Divo manterrà una buona andatura su un percorso reso ancora più difficile dal caldo eccessivo.



i comodi e riscaldati saloni, agli spaziosi prati della villa del suo piccolo amico.

Il 1927 non era stata un'annata felice per lo sport italiano. La Fiat aveva sospeso la sua attività sportiva. Dopo il GP d'Europa di Lione, duramente colpita per la morte di Antonio Ascari, dopo avere primeggiato nella formula dei due litri, e dopo avere vinto il primo campionato del mondo per marche, l'Alfa Romeo aveva rinunciato a partecipare alle competizioni della nuova formula del litro e mezzo. C'era solamente la OM sulla breccia, che aveva vinto, tra le altre gare, la 24 Ore di Le Mans nel 1926, e che aveva trionfato alla prima Mille Miglia. La scena sportiva era dominata dalla Delage — vincitrice con Benoist, nel GP dell'AC di Francia, nel GP d'Italia, nel GP di Spagna — e dal suo diretto rivale Bugatti, vincitore con Emilio Materassi alla Targa Florio e a Tripoli.

Il prestigio dell'Alfa Romeo, che dopo il trionfale biennio 1924-25 aveva assunto il ruolo di rappresentante dello sport e della tecnica automobilistica italiana, certamente ne soffriva. E ne soffrivano gli sportivi italiani, sebbene potessero consolarsi, ricordando che, dopotutto, Bugatti era un italiano, anzi un milanese, per il quale correavano Materassi, Nuvolari, Varzi, Bona, Maggi, Conelli, Minoia, e il cui direttore tecnico e sportivo era Meo Costantini.

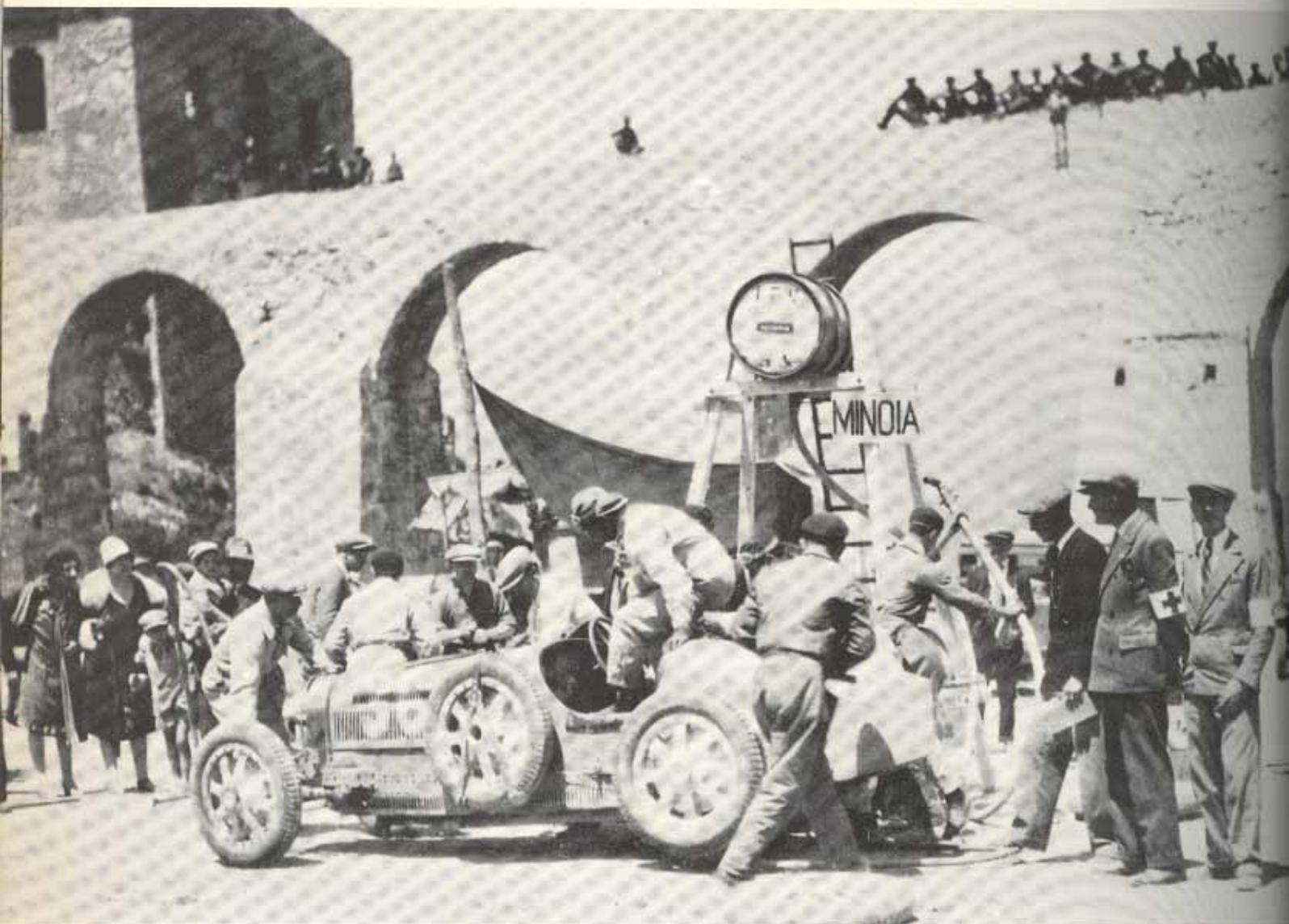
La Mille Miglia aveva riscosso un buon successo e aveva risvegliato l'ambiente industriale anche perché gli sportivi italiani erano insoddisfatti. Ed era stata, in buona parte, la Mille Miglia a risolvere le sorti dell'automobilismo sportivo italiano in tale periodo e ad affrettare il ritorno dell'Alfa Romeo alle corse. Sulla base della prima esperienza in codesta gara, l'Alfa aveva apprestato in pochi mesi quella 1500 con compressore, che s'era agevolmente imposta nella seconda edizione della manifestazione bresciana, svoltasi tra il 31 marzo ed il primo di aprile del 1928. Un mese dopo, la casa milanese si presentava alla XIX Targa Florio con la stessa vettura vittoriosa, affidata a Campari, che avrebbe mancato la vittoria per soli 97 secondi, preceduto dalla Bugatti 2300 di Divo.

Quell'anno, la Targa era stata preceduta da un'altra singolare manifestazione, ideata e organizzata sotto l'influsso di quello che potremmo chiamare lo spirito della Mille Miglia. La Milano-Stolp, di velocità, attraverso l'Italia settentrionale e la Germania, per recare ai componenti l'equipaggio del dirigibile « Italia » il saluto degli italiani, alla vigilia di quella spedizione polare che doveva pochi giorni dopo concludersi tanto dolorosamente dopo avere sorvolato il Polo Nord.

In poco tempo, Arturo Mercanti aveva organizzato la carovana e raccolto 44 iscritti, trenta dei quali avevano raggiunto Stolp. Vincitore del raid, era stato lo stesso Mercanti su OM due litri, seguito dalle Lancia Lambda di Radice e Strazza, alla media di km/h 64,938. Una media che entusiasmò gli sportivi tedeschi, ma che indusse le autorità a vietare per l'avvenire ogni manifestazione di velocità sulle strade di Germania.

La Targa del 1928, che si disputava sempre su cinque giri del circuito delle Madonie, valeva anche per la Coppa Florio (annuale) che s'era convenuto di disputare un anno in Francia e un anno in Sicilia.

Erano stati ben 36 i partenti, divisi nelle sette classi pre-



viste dal regolamento: vetture fino a  $\text{cm}^3$  1.100, 1.500, 2.000, 3.000, 5.000, 8.000, oltre  $\text{cm}^3$  8.000. Questo frazionamento in classi era stato previsto per indurre l'industria americana a partecipare alla corsa siciliana e si parlava infatti di una possibile partecipazione della Auburn, ma in definitiva non si videro americani.

Alle ore 8 del 6 maggio, agli ordini del cronometrista Tasca, avevano preso la partenza, con due minuti di distacco:

nella classe 1.500, Inglese (Bugatti), Nenzione (Bugatti), Verso (Bugatti), Fagioli (Maserati), Dreyfus (Bugatti), Villarosa (Bugatti), Campari (Alfa Romeo), Marano (Maserati), contessa Einsiedel (Bugatti), Conelli (Bugatti), Scianna (Bugatti), Marinoni (Alfa Romeo), Minoia (Bugatti). Nella classe 2.000, Borzacchini (Maserati), Materassi (Bugatti), Ernesto Maserati (Maserati), Chiron (Bugatti), Foresti (Bugatti), Nuvolari (Bugatti), De Sterlich (Maserati), Brilli Peri (Bugatti). Nella classe 3.000, Lepori (Bugatti), Heusser (Bugatti), Divo (Bugatti), Elisabetta Juneck (Bugatti). Nella classe 5.000, Candrilli (Steyr), Sillitti (Alfa Romeo). Nella classe 1.100, Zanelli (Fiat), Vigo (Fiat), Sirignano (Camen), Riccioli (Fiat), Esposito (Camen), Casano (Salmson), Biondetti (Salmson), Rallo (Fiat), Ciolino (Sangiorgio).

Il giornalista francese Charles Faroux, allora inviato dell'« Auto ». Insieme con Desgranges, direttore del giornale, Faroux aveva attivamente appoggiato Florio, quando questi aveva voluto istituire la Targa.

Minoia balza dalla Bugatti per il rifornimento di Polizzi. A quarantacinque anni suonati, Minoia combatté un'accanita battaglia sul filo dei secondi con il francese Divo. Per la rottura dello sterzo, sarà costretto a perdere preziosi minuti.



Le Bugatti, le Alfa Romeo e le Maserati montavano tutte motori con compressore, ad eccezione di quelle di Inglese, Scianca e Verso. Le Bugatti 1.500 erano tutte a quattro cilindri.

Alla vigilia della corsa, la serata dell'asta al Gran Hôtel di Termini Imerese, era stata più del solito movimentata, allegra, polemica. Era bastata la presenza dei due toscani amiconi, ma rivali accanitissimi, Brillì Peri e Materassi, a renderla divertente. Divo era stato ceduto all'asta a 800 lire, Minoia a 600, Conelli a 650, Campari a 700. Quando venne bandito il nome di Brillì Peri, le offerte piovvero da tutte le parti. Tutti conoscevano quanto Brillì Peri — da buon toscano — fosse, oltre che avaro, superstizioso. Il povero Brillì scongiurava che lo lasciassero in pace, attaccato a un mazzo di chiavi, ma Materassi e compagni insistevano, finché si arrivò a mille lire, una bella cifra. Per lui non c'era ormai che una speranza: che Materassi lo superasse nella licitazione. E così fu. Il mugellano, vincitore della Targa del 1927, batté ogni primato toccando la cifra di tremila lire, e toccò a lui invocare gli scongiuri.

La signora Juneck, invece, mostrava a tutti un'immagine sacra che aveva ricevuto in dono da un gruppo di ragazzi di Polizzi, durante gli allenamenti. Era da un mese a Termini Imerese

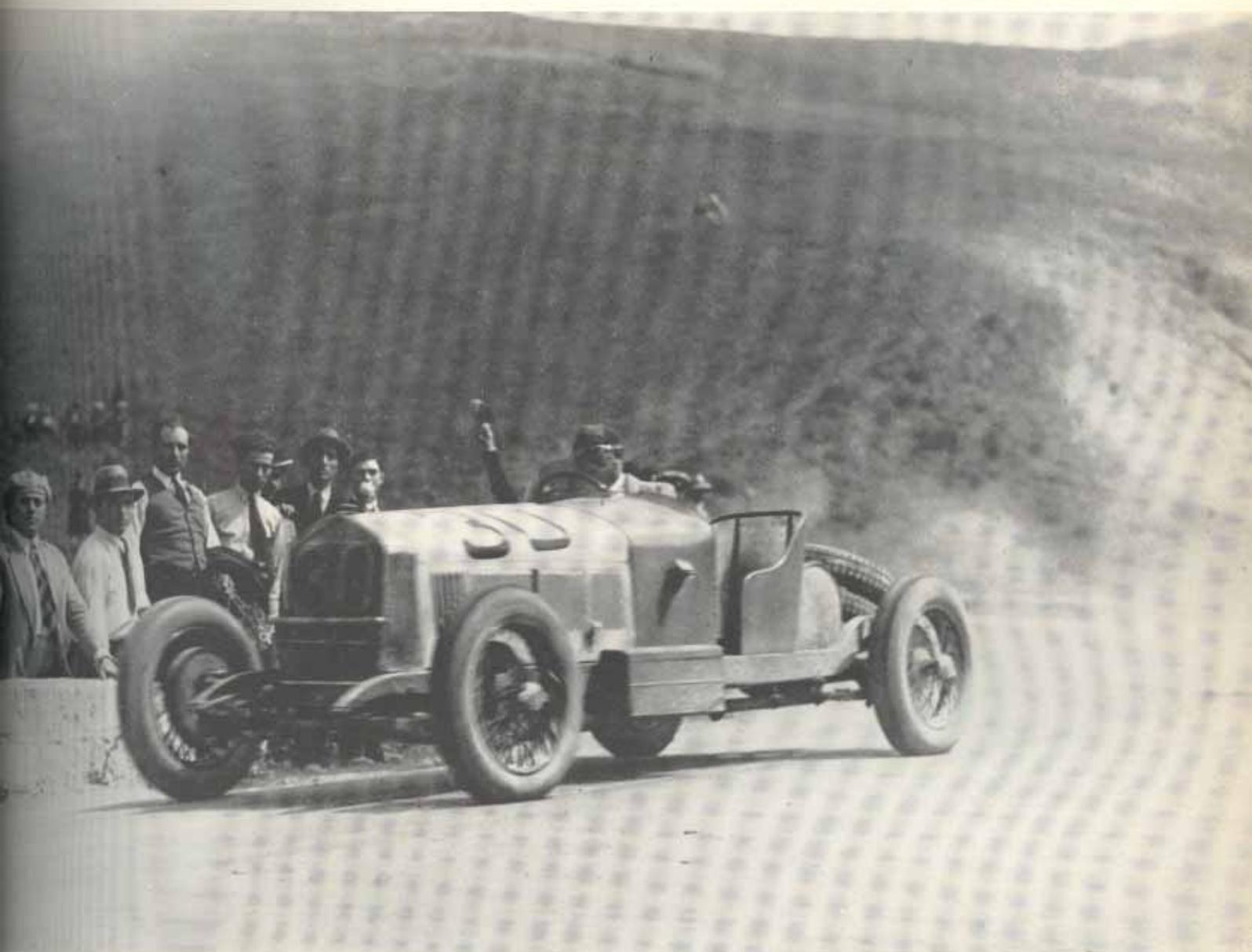
e negli ultimi tempi si faceva tranquillamente i suoi cinque giri del percorso, per studiarlo bene. Era arrivata a farselo anche a piedi nei primi giorni — tratto tratto —, per dipingere sui paracarri o sugli alberi strani geroglifici dei quali lei sola conosceva l'interpretazione.

Questa Targa Florio, disputata poco dopo la seconda Mille Miglia in un'atmosfera di euforia per l'inattesa ripresa dello sport automobilistico italiano, era giustamente attesa con enorme interesse.

Almeno sulla carta, c'era l'avvisaglia di un duello Campari-Divo, che si riallacciava, sia pure in altri termini, al duello finale del Gran Premio di Lione del 1924; e c'era il tentativo della Bugatti di annullare il clamoroso successo dell'Alfa Romeo alla Mille Miglia. Non per nulla Meo Costantini, che dirigeva come abbiamo detto il reparto tecnico sportivo della casa di Molsheim, aveva destinato alla guida delle 4 cilindri 1500 della sua casa tre piloti di indiscutibile valore, e per di più (fatta eccezione per Dreyfus) anziani del percorso delle Madonie: Nando Minoia, Caberto Conelli e René Dreyfus. Sulla carta e per regolamento tutte le vetture della Targa venivano considerate di serie o, comunque, messe sul mercato; in realtà, le Bugatti dovevano considerarsi derivate da vetture sportive, mentre le Alfa erano chiaramente derivate dalla normale 1500 di serie.

Brilli Peri al volante di un'Alfa Romeo sulla quale si classificherà terzo. Il pilota perse la pazienza durante un cambio di gomme, quando gli montarono una ruota inadatta costringendolo a far ripetere l'operazione con un altro notevole ritardo.





Un velocissimo passaggio di Varzi sulle Madonie. Nonostante tutta la perizia Varzi dovette ritirarsi al terzo giro, pagando così la sua inesperienza del circuito.

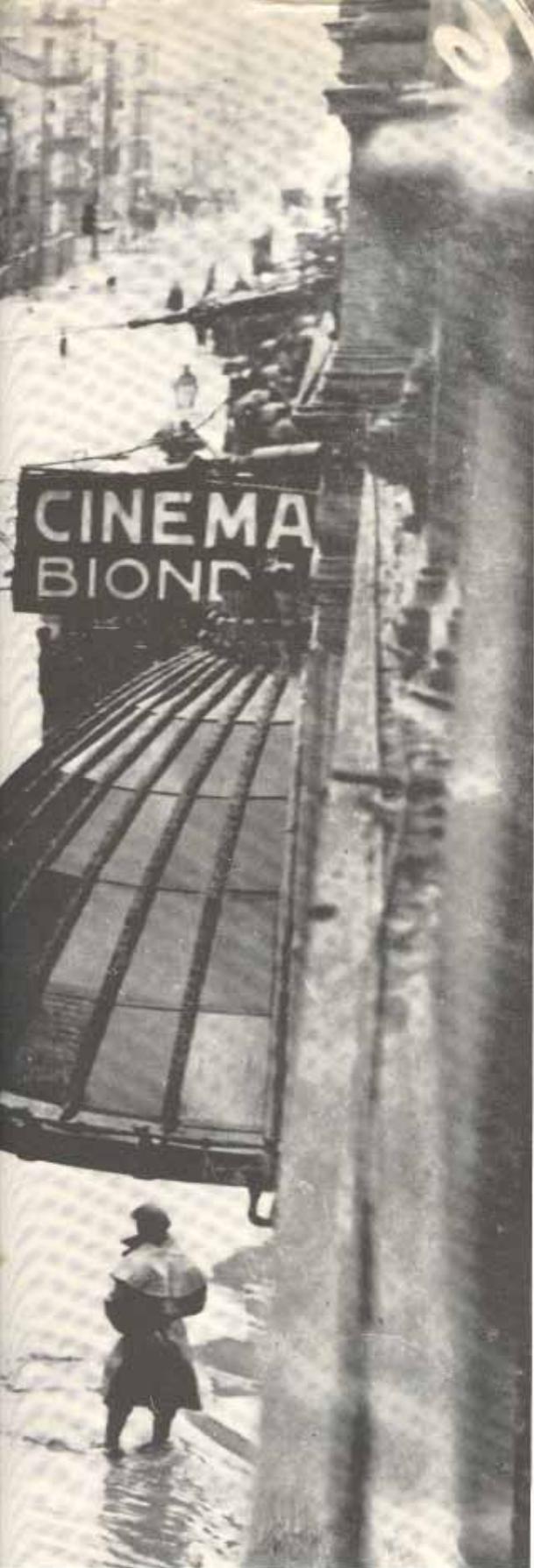
Il primo giro dimostrò subito che le piccole Alfa Romeo, anche se piuttosto lunghe di passo (metri 2,92), potevano senz'altro aspirare alla vittoria sul percorso delle Madonie.

### Il coraggio di Elisabetta Junek

I tempi al passaggio del primo giro (km 108), erano i seguenti: Chiron (Bugatti) in 1.26'29", Campari (Alfa Romeo 1500 con compressore) in 1.26'40"2/5, Divo (Bugatti 2300 con compressore) in 1.26'45"2/5, Junek (Bugatti 2300) in 1.27'32"1/5, Conelli (Bugatti 1500 con compressore) in 1.27'48"4/5, Materassi (Bugatti 2000 con compressore) in 1.28'23"3/5, Borzacchini (Maserati 2000 con compressore) in 1.28'51"2/5, Minioia (Bugatti 1500 con compressore) in 1.30'30", Fagioli (Maserati 1500 con compressore) in 1.31'39"1/5, Maserati (Maserati 2000 con compressore) in 1.31'39"1/5, Margot Einsiedel (Bugatti 1500 con compressore) in 1.32'40", Dreyfus (Bugatti 1500 con compressore) in 1.32'43"2/5, Heusser (Bugatti 2300 con compressore) in 1.33'20"4/5, Marinoni (Alfa Romeo 1500



All'inizio della primavera del 1930 un violento nubifragio colpì il palermitano. Interi palazzi divennero inabitabili e la città rimase paralizzata per più giorni. Florio temeva per la Targa, poiché tutte le strade avevano risentito del maltempo.



con compressore) in 1.33'39", Lepori (Bugatti 2300 con compressore) in 1.35'05", Foresti (Bugatti 2000 con compressore) in 1.35'27"1/5, Villarosa (Bugatti 1500 con compressore) in 1.40'11"3/5, Riccioli (Fiat 1100) in 1.40'31", Biondetti (Salmson 1100) in 1.41'08"2/5, Scianna (Bugatti 1500 con compressore) in 1.41'17"2/5, Marano (Maserati 1500 con compressore) in 1.42'28"1/5, Nenzioni (Bugatti 1500 con compressore) in 1.44'19"1/5, Candrilli (Steyr (5000) in 1.47'41", De Sterlich (Maserati 2000 con compressore) in 1.49'38", Sirignano (Camen 1500) in 1.50'45", Verso (Bugatti 1500) in 1.51'53", Inglese (Bugatti 1500) in 1.51'12"4/5, Sillitti (Alfa Romeo 5000) in 1.54'37", Rallo (Fiat 1100) in 1.57'41"4/5, Brilli Peri (Bugatti 2000 con compressore) in 2.02'40", Ciolino (Sangiorgio 1100) in 2.03'50".

In poco più di un minuto, erano passati i primi cinque alla fine di questo primo giro, dopo 108 chilometri!

Nenzioni si ritirava, Marinoni aveva dovuto cambiare una gomma, Brilli Peri, primo fino a Polizzi, aveva poi avuto un incidente di strada, ingannato dagli strati di pietrisco che coprivano alcune curve. Lo stesso incidente attardava successivamente Minoia e Chiron.

Al secondo giro Elisabetta Juneck, che precedendo Nuvoletti era passata quarta al primo giro, transitava al primo posto con venti secondi di vantaggio su Campari, che a sua volta precedeva di soli 19 secondi Divo, suo diretto rivale; quarto era Conelli, con la compatta Bugatti 1500, a 38 secondi da Divo; quinto Materassi, staccato di 1'33". Seguivano: Chiron, Fagioli, Borzacchini, Minoia, attardato come dicemmo da una uscita di strada, Ernesto Maserati, Dreyfus, Marinoni, in ripresa, e gli altri, ormai lontani dai primi.

Al terzo giro, nuovo colpo di scena: transitava al primo posto l'irruente e poderoso Campari, al volante della sua svelta 1500 Alfa Romeo, malgrado un suo rapido arresto ai box. Era seguito dalla signora Juneck a 2'15". Il combattivo *negher* aveva compiuto il giro alla media di km/h 73,500 circa, e nel tempo di 1.28'27", compresa la fermata ai box.

Seguivano: Conelli a 2'58", poi Divo a 3'21" e, via via, più lontani, Chiron, Materassi, Minoia, Fagioli, Heusser. La selezione s'era fatta sensibile, e la corsa era diventata una furiosa rincorsa della schiera delle Bugatti all'unica Alfa Romeo, quella di Campari, superbamente in corsa. Il pubblico attendeva il quarto passaggio: ce l'avrebbe fatta ancora Campari? Ma Campari arrivava con una gomma a terra, e aveva dovuto percorrere i dieci chilometri per arrivare al box, in quelle condizioni, perdendo preziosi minuti; aveva infatti compiuto il quarto giro in 1.29'46", perdendo circa un minuto e mezzo sul suo tempo medio. Tutto ormai era legato a un filo, a una gomma. Le due vetture di cinque litri, inadatte al percorso, erano fuori combattimento. Campari, in 58 secondi, cambiava rapidamente le 4 gomme, e si lanciava alla difesa della sua posizione. Divo aveva girato in 1.27'34" e la Juneck in 1.30'30", decisamente affaticata, anche per un indurimento dello sterzo della sua Bugatti.

Al quarto giro, Campari era sempre al primo posto in 5.53'03"2/5, seguito dalla Juneck in 5.54'03", da Divo in netta ripresa con 5.54'14", da Conelli in 5.55'31", da Chiron in 5.59'25", da Minoia in 6.06'15" e da Fagioli in 6.09'20".

L'attacco delle Bugatti a Campari era decisivo. Evidentemente Costantini, l'espertissimo della Targa, aveva il suo piano e scatenava proprio sul finale, e di proposito, il suo uomo di punta, Divo. A Polizzi, infatti, Campari transitava al secondo posto dietro Divo. Si ritiravano nel frattempo Heusser e Borzacchini.

La solita attesa alle tribune per il colpo di mortaio che avrebbe annunciato l'arrivo del vincitore; tutti con gli occhi sui cronometri, e infine ecco apparire l'azzurra Bugatti di Divo, che vinceva per 97 secondi su Campari, seguito a soli 17 secondi da quel superbo stilista che è stato Caberto Conelli.

Il primo posto assoluto era perduto dall'Alfa Romeo, ma la vittoria di classe della vincitrice della Mille Miglia, ne confermava le doti, assieme alla grande classe del suo guidatore.

Caberto Conelli, appena giunto al traguardo, conosciuti i tempi, era stato il primo a congratularsi con il suo diretto avversario Campari, con queste parole: « La sua macchina sarà di serie, ma lei è certamente un guidatore fuori serie ».

Louis Chiron, invece, al quinto traguardo non si arrestava, malgrado le segnalazioni di fine, e continuava per il sesto giro. Quando giunse, dopo avere compiuto un giro di più, Florio lo accoglieva sorridendo: « Le faccio i miei complimenti, lei è il primo che non ne ha avuto abbastanza di cinque giri delle Madonie ».

Ecco la classifica assoluta della XIX Targa Florio (1928):  
 1. Albert Divo (Bugatti) km 540 in ore 7.20'56"3/5 media 73,478, 2. Giuseppe Campari (Alfa Romeo) in 7.22'33"3/5, 3. Caberto Conelli (Bugatti) in 7.22'50", 4. Louis Chiron (Bugatti) in 7.27'22"2/5, 5. Elisabetta Juneck (Bugatti) in 7.29'40"1/5, 6. Ferdinando Minoia (Bugatti) in 7.53'53"3/5, 7. Mario Lepori (Bugatti) in 7.54'05", 8. Giulio Foresti (Bugatti) in 8.09'39", 9. Ernesto Maserati (Maserati) in 8.21'12"2/5, 10. Margot Einsiedel (Bugatti) in 8.21.25". Giro più veloce, il primo di Chiron (Bugatti) in ore 1.26'29" media 74,927.

C'erano poi classifiche per classi. Classe fino a 1.100: 1. Eugenio Riccioli (Fiat) km 324 in 5.15'23" media 61,639, 2. Ezio Rallo (Fiat) in 5.58'35"4/5. Classe sino a 3.000: 1. Albert Divo (Bugatti) km 540 in 7.20'56"3/5 media 73,478, 2. Elisabetta Juneck (Bugatti) in 7.29'40"1/5, 3. Mario Lepori (Bugatti) in 7.54'05". Classe fino a 2.000: 1. Louis Chiron (Bugatti) in 7.27'22"2/5 media 72,420, 2. Giulio Foresti (Bugatti) in 8.09'39", 3. Ernesto Maserati (Maserati) in 8.21'12"2/5. Classe fino a 1.500: 1. Giuseppe Campari (Alfa Romeo) km 540 in 7.22'33"3/5 media 73,167, 2. Caberto Conelli (Bugatti) in 7.22'50", 3. Ferdinando Minoia (Bugatti) in 7.40'21"3/5, 4. Luigi Fagioli (Maserati) in 7.43'25", 5. René Dreyfus (Bugatti) in 7.53'53"3/5, 6. Margot Einsiedel (Bugatti) in 8.21'25". Classe fino a 5000: Nessun arrivato.

La Targa del 1928 ebbe un'appendice particolarmente importante e significativa, perché, per la prima volta, veniva consacrato il nuovo regolamento per vetture di serie da turismo, riconosciute o, come oggi si direbbe, omologate dalla Commissione sportiva italiana. Vincenzo Florio, presidente della Commissione sportiva, aveva voluto collaudare questo nuovo regolamento, organizzando, subito dopo la Targa, un Giro di Sicilia (km 1.038), forse anche sotto la spinta del clamoroso successo della Mille Miglia. Si erano presentati alla partenza 18 concorrenti. Non molti, anche perché una parte delle case costruttrici non avevano



Italo Balbo volle assistere alla Targa del 1930. Alla sinistra si intravede Castagneto, uno dei fondatori della Mille Miglia; alla destra, Gianferrari, dell'Alfa Romeo, Franco Mazzotti e Nino Sofia, direttore dell'«Ora», un giornale edito a Palermo.



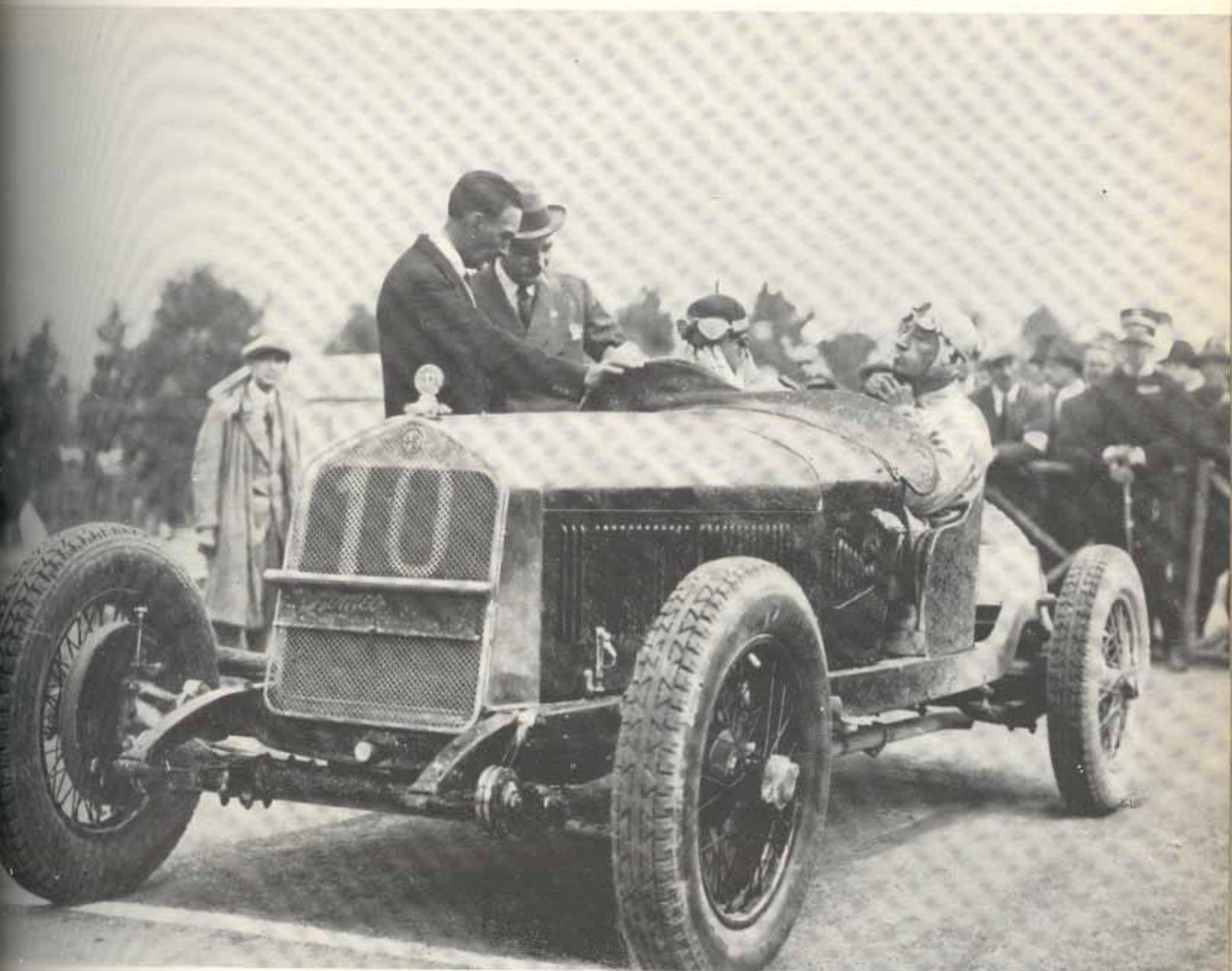


presentato la richiesta di riconoscimento ufficiale delle serie in commercio.

E fu ancora l'Alfa Romeo a trionfare in questa corsa sfiibrante, con Costantino Magistri, al volante di una litro e mezzo a doppio albero a camme in testa senza compressore. La media tenuta dal bravo Magistri, esperto conoscitore delle strade siciliane, fu di km/h 63,271.

Nel 1929 il Giro di Sicilia venne ripetuto, ma precedette la Targa, e cambiò regolamento. Fu disputato il 28-29 aprile, e divenne una gara aperta di velocità per vetture sport, secondo l'Allegato C. Il regolamento precedente aveva rivelato il suo punto debole nell'imporre verifiche tecniche, ardue poiché mancavano esperti commissari tecnici. Fu abolito il giro iniziale sulle Madonie, e il percorso risultò in totale di 975 chilometri, con partenza e arrivo sul campo della Real Favorita a Palermo. Questo Giro di Sicilia fu vinto dall'equipaggio Rosa-Trombetta su una OM due litri, che coprì il percorso in ore 14.23'51"1/5,

L'Alfa 1750 di Tazio Nuvolari. Il campione mantovano condusse una bellissima gara, ma non ebbe molta fortuna. La balestra anteriore si ruppe ed egli dovette impiegare parecchio tempo per farla riparare.



Il conte Ajmo Maggi, su Alfa Romeo, si prepara alla partenza. Con Castagneto, il conte Mazzotti e Canestrini, Maggi fu uno dei fondatori della Mille Miglia. In questa Targa, Maggi si ritirò al primo giro.

alla media di km/h 67,680. Giunse secondo, sempre su una OM, l'equipaggio formato da Morandi e Foresti.

Il 5 maggio era una data importante per Vincenzo Florio e per la sua Targa. Si compivano infatti 25 anni da quando era stata istituita la Coppa Florio e la Targa toccava la sua ventesima edizione. Anche per questo, alle tribune di Cerda, in una giornata splendente e calda, Florio venne festeggiato dal pubblico che vedeva in lui l'animatore dell'automobilismo sportivo e delle attività turistiche e sportive dell'isola.

Il regolamento della XX Targa, che si disputava sempre su 5 giri del Piccolo circuito delle Madonie (km 540), ammetteva solamente le vetture da corsa di oltre  $\text{cm}^3$  1.100, senza distinzione di classe. Per le vetture fino a  $\text{cm}^3$  1.100 era prevista una classifica particolare, alla fine dei primi tre giri del circuito. Ma non ci fu bisogno di questa classifica, perché le quattro 1.100 che avevano preso la partenza con Palmieri (Fiat), Jacono (Fiat), Fagioli (Salmson) e Biondetti (Salmson), restarono tutte per strada, prima di terminare il loro percorso regolamentare. Tra le macchine

da corsa della classe unica, si ritirarono gradualmente undici auto, cosicché solamente quattro riuscirono a classificarsi.

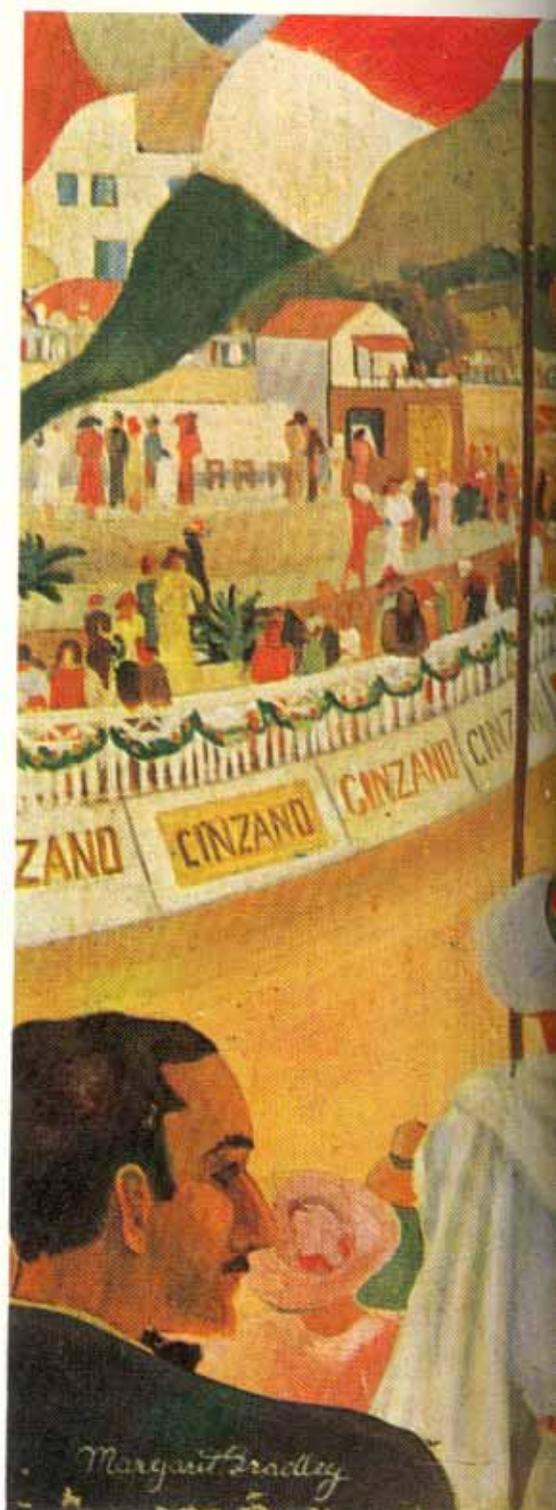
Partendo a 3 minuti l'uno dall'altro, presero il via alle ore 8: Campari (Alfa Romeo 1.750), Foresti (Bugatti), Divo (Bugatti), Borzacchini (Maserati), Ernesto Maserati (Maserati), Brilli Peri (Alfa Romeo), Wagner (Bugatti), Lepori (Bugatti), Tranchina (Alfa Romeo), Achille Varzi (Alfa Romeo), Candrilli (Bugatti); Ruggeri (Maserati), Minoia (Bugatti), Bittmann (Bugatti), Conelli (Bugatti).

In questa ventesima Targa si ripeteva il duello dell'anno prima Alfa Romeo-Bugatti, che poteva, questa volta, allargarsi alla Maserati. Fin dai primi passaggi, s'era però capito che non era quella la giornata dell'Alfa Romeo, anche perché il fortissimo Campari aveva accusato un'indisposizione nella notte della vigilia. Sembrava proprio che quella ventesima Targa fosse la Targa del grande Nando Minoia, il vincitore della Coppa Florio del 1907 e uno dei più anziani del percorso delle Madonie. Minoia, infatti, al passaggio del primo giro, coperto in 1.25'17", precedeva il folgorante Borzacchini di soli 4 secondi, e, nell'ordine: Brilli Peri; Divo, staccato di 58"; Varzi, che era a ridosso di Divo; Campari, in grave ritardo; e poi Lepori, Wagner, Conelli, Foresti.

Girando anche sul secondo giro in 1.25'34", Minoia sembrava consolidare la sua posizione di testa. Divo era infatti a 1'35", tallonato da Borzacchini. Gli altri in ritardo: Brilli Peri per due cambi di gomme, Varzi per un incidente di strada, Campari per cambio di gomme. Al terzo giro ebbe inizio la rimonta di Divo, che infatti passava staccato di soli 44 secondi. La Bugatti di Nando Minoia cominciava ad accusare lo stesso inconveniente che l'anno prima aveva concorso ad attardare Elisabetta Juneck: un indurimento dello sterzo. Una foratura finiva per togliere all'anziano Minoia ogni speranza di vittoria. Borzacchini sembrava avanzare, ma anche lui, dopo il quarto giro, doveva abbandonare la gara per una avaria al telaio. La corsa si concludeva con una nuova vittoria di Albert Divo, davanti a Minoia, Brilli Peri e Campari, i soli giunti alla fine della corsa, nel tempo massimo.

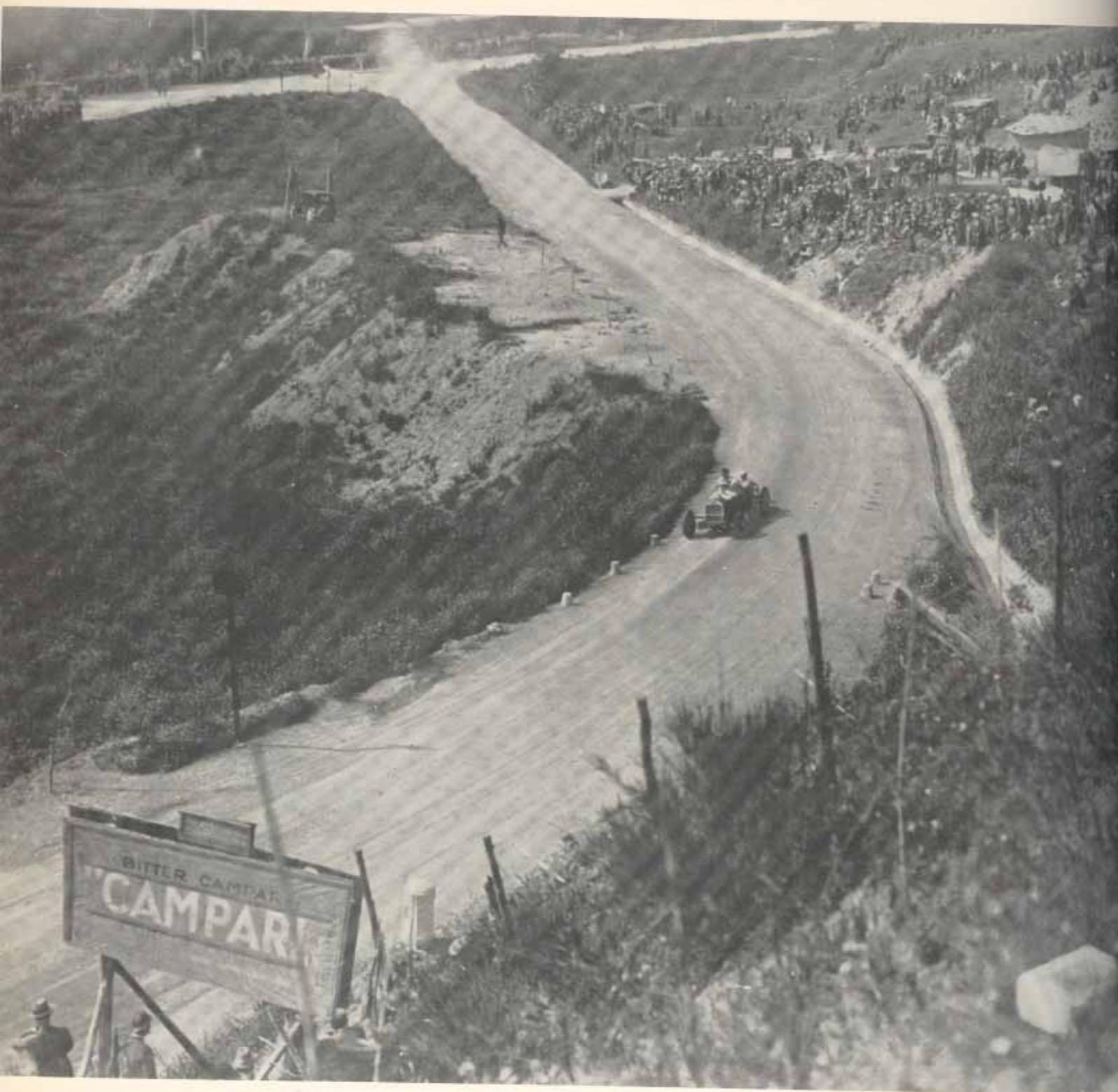
Ecco i tempi della classifica finale: 1. Albert Divo (Bugatti) in 7.15'41", 2. Ferdinando Minoia (Bugatti) in 7.17'43", 3. Gastone Brilli Peri (Alfa Romeo) in 7.23'52", 4. Giuseppe Campari (Alfa Romeo) in 7.34'45". Giro più veloce: il primo di Minoia (Bugatti) in 1.25'17", alla media oraria di 75,992 chilometri (nuovo record). Media totale sui 540 chilometri del percorso, km/h 74,366 (Divo-Bugatti) nuovo record.

Le Bugatti, compresa la vincitrice, erano del tipo due litri Grand Prix; le Alfa Romeo 1750, alimentate a elcosina, avevano ottenuto risultati meno brillanti della 1500. Ma non si poteva non tener conto della cattiva giornata di Campari, che era ben lontano dalla forma e dalle condizioni fisiche dell'anno prima. Alle tribune, quell'anno c'era mezza Italia automobilistica, per rendere omaggio a Vincenzo Florio: dal senatore Crespi, presidente del RACI, a Federici d'Abriola, ad Arturo Mercanti, a Franco Mazzotti a De Miceli, a moltissimi presidenti di Automobile club provinciali. C'era anche Elisabetta Juneck, che dopo la bellissima prova ottenuta alla Targa l'anno prima, aveva deciso di abbandonare l'attività sportiva.





La pittrice Margareth Bradley si interessava particolarmente alla cornice mondana della Targa Florio. La Bradley sottolineava i mutamenti nella moda femminile e nella qualità del pubblico maschile. Qui siamo nel 1930 e non mancano gli spettatori in orbace. Fu sempre molto discusso l'abbigliamento che si dovesse usare per assistere, nella Sicilia di quegli anni, a una manifestazione come la Targa Florio.



Un'altra Alfa Romeo, quella di Campari, che incrocia un tabellone pubblicitario dell'omonimo aperitivo. L'Alfa partecipò in forze alla targa del 1930, puntando alla vittoria. L'ingegner Jano affidò la potente P2 a Varzi, e non rimase deluso.



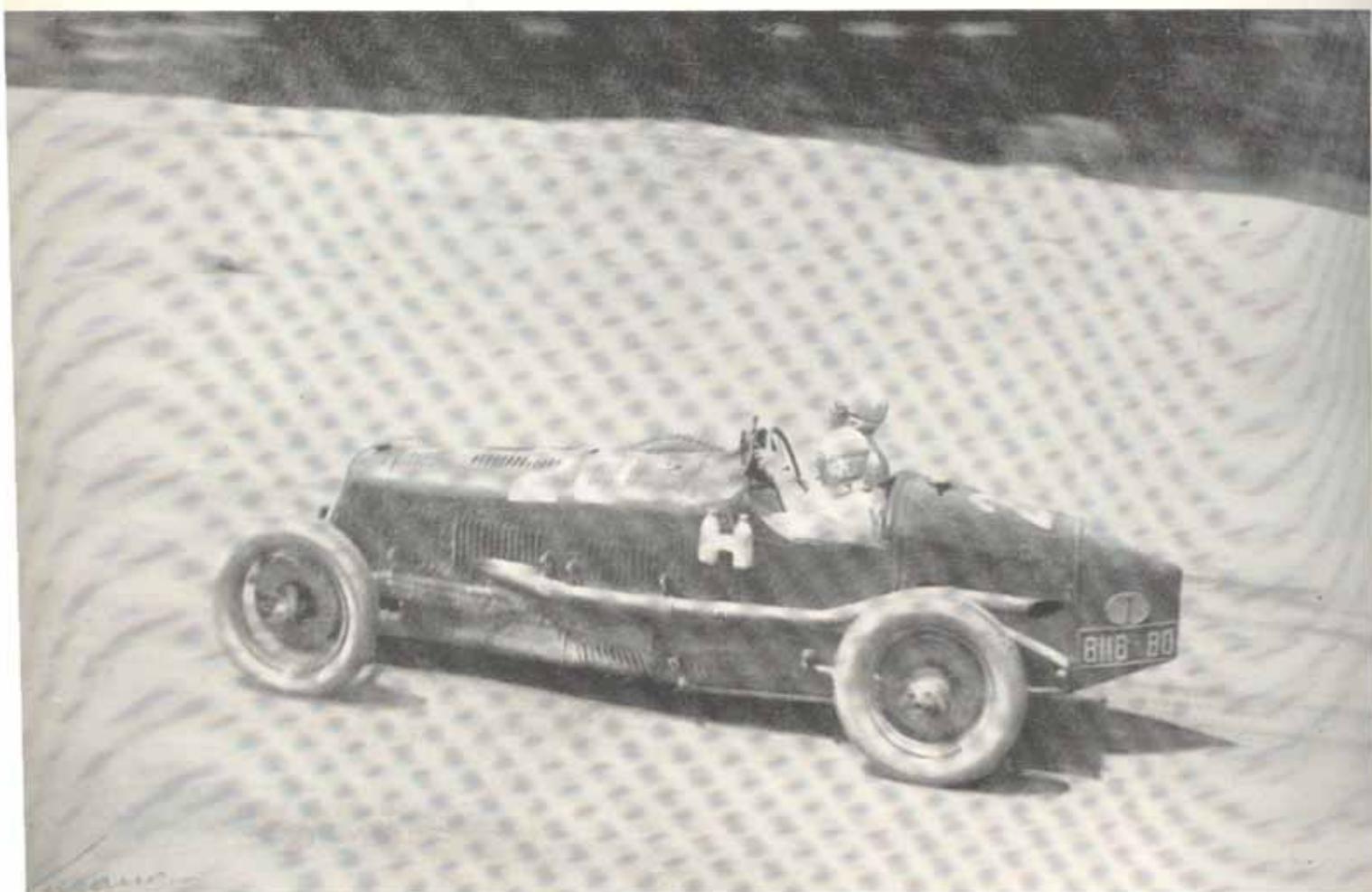
Chiron su Bugatti si appresta a superare Ernesto Maserati, che era partito tre minuti prima di lui. Successivamente il pilota della Bugatti riusciva a mantenere un'andatura così brillante che alla fine del quarto giro era quasi sul punto di raggiungere Varzi.

L'Italia subiva un'offensiva automobilistica americana in grande stile. Sui 30.000 soci del RACI, c'erano circa 6.000 che circolavano con macchine americane. L'Italia importava automobili americane per 78 milioni di lire oltre a parti staccate per 30 milioni.

Fu in questo periodo che il RACI ebbe addirittura l'idea di proporre un'indagine nell'ambito dei soci che comperavano vetture straniere. Ma era un'iniziativa a sfondo puramente demagogico; infatti, gli stessi costruttori italiani respinsero la proposta del Regio automobile club d'Italia.

Più utile per l'espansione della motorizzazione, appariva la legge costitutiva dell'Azienda autonoma statale per le strade che l'ingegnere Calletti venne chiamato a dirigere. Nel 1928 circolavano in Italia 57.600 macchine, 53.900 delle quali autovetture, e la nostra esportazione toccava nello stesso anno 28.280 unità. A Milano c'erano 74 abitanti per autoveicolo, a Roma 81 e a Torino 85. Proprio agli inizi del 1928, era morto a 58 anni l'ingegnere Guido Fornaca, amministratore delegato e direttore generale della Fiat. La 509 Fiat spider costava 14.500 lire. Il 30 settembre del 1929, Baconin Borzacchini batteva a Cremona il record mondiale sui 10 chilometri, raggiungendo la media di km/h 246,069. Sullo stesso nastro stradale, Brilli Peri, su Alfa Romeo P2 maggiorata, batteva il record internazionale della classe 3.000 alla media di km/h 223,325, e Achille Varzi, con Alfa Romeo P2 di cm<sup>3</sup> 2.000, quello internazionale della classe 2.000, alla media di km/h 222,910.

La Maserati di Ernesto Maserati in piena velocità. Fin dall'inizio, la gara assunse un ritmo veloce e presto gran parte del corridori superò i tempi dell'anno precedente. Ma, come al solito, poi, la selezione sul percorso delle Madonie avvenne in base alla regola fondamentale della Targa Florio: la capacità di realizzare e mantenere una buona media attraverso le tipiche difficoltà di quel percorso.





Il centro di rifornimento per le Bugatti, fatto installare a Polizzi. Bugatti, previdentissimo, aveva voluto questo posto di rifornimento per le sue macchine, oltre a quello vicino alle tribune. A vederlo oggi, sembra un centro piuttosto arrangiato; era invece efficientissimo per l'epoca.

Agli inizi degli anni trenta, si faceva un gran parlare e discutere della invasione delle vetture americane in Europa. C'erano state riunioni e convegni, durante il Salone di Parigi del 1929 e il mondo industriale automobilistico era in allarme. Una notizia dell'autorevole *Times* annunciava che le industrie automobilistiche tedesca, francese, cecoslovacca, austriaca, belga e italiana avevano concluso un accordo « per un'azione solidale delle industrie europee contro l'aumento delle importazioni americane ». Il presidente della Federazione tedesca degli industriali, proponeva che ogni nazione stabilisse un limite d'importazione, oltre il quale le tariffe doganali avrebbero dovuto essere considerevolmente aumentate, perché — aggiungeva il presidente tedesco — non era ammissibile che gli Stati Uniti godessero di un'autorizzazione illimitata per introdurre automobili in Germania, senza tenere conto delle condizioni dell'industria nazionale, mentre essi (gli americani) non esitavano, o non avrebbero esitato, a elevare le tariffe doganali, qualora fosse risultato opportuno proteggere l'industria, o una branca di essa, e il commercio. Nacque così il progetto di un cartello europeo, e un disegno di

legge presentato al parlamento francese, tendente a elevare le tariffe doganali, per i pezzi di ricambio. Ai primi di febbraio del 1930, intanto, la Fiat lanciava sul mercato la sua nuova 514, « la vettura plebiscitaria dell'anno VIII dell'era fascista ».

Gli organizzatori della Mille Miglia annunziavano che nel regolamento della loro manifestazione, sarebbero state introdotte due classifiche nuove e speciali: una per i gentlemen, e l'altra per le vetture utilitarie. Era naturale che, presto o tardi, anche la Mille Miglia dovesse tenere conto della situazione del mercato italiano, un mercato povero, che solo molto più tardi avrebbe potuto avviarsi a un più elevato livello tecnico e aspirare alla vettura media.

A Tripoli, durante una riunione di allenamento, decedeva a Suk el Giuma, Gastone Brilli Peri, al volante di una Talbot 1500. Aveva 37 anni, e per le sue due vittorie di Tripoli e di Tunisi del 1929, tutti lo chiamavano « Gastone l'africano ».

Nel 1927 era scaduta la formula di corsa del litro e mezzo. D'altra parte, la crisi rendeva difficile la vendita di macchine sportive e quasi tutte le case italiane s'erano allontanate dalle competizioni internazionali. Solo la Bugatti e, in minor misura, la Maserati, producevano vetture sport, sia pure arrancando tra molte difficoltà finanziarie.

Continuavano, invece, e anzi si espandevano, le manifestazioni sportive nel resto d'Europa. Le corse erano pur sempre considerate un buon veicolo pubblicitario, e anche per questo l'Alfa Romeo, che poteva contare sull'aiuto dello Stato, sia pure ufficiosamente, prendeva parte all'attività sportiva. Erano state rimesse in circolazione le famose otto cilindri due litri P2, che, guidate da Varzi, Campari, Brilli Peri, avevano dominato in alcune gare. Per iniziativa di Emilio Materassi, era stata costituita la scuderia Materassi, che aveva acquistato e riportato alla ribalta la litro e mezzo Talbot. Appunto su una Talbot, a Monza, cadeva Emilio Materassi, durante il GP d'Italia, il 9 settembre del 1928.

La situazione sportiva, almeno nel campo delle vetture da corsa, non era affatto brillante, e cominciava addirittura a profilarsi, almeno per alcune delle più anziane vetture, il problema dei pezzi di ricambio. Per esempio, le due Alfa di Varzi e di Brilli Peri avevano percorso fino all'inizio del 1930, oltre 16.000 chilometri, un bel record per una vettura da corsa! Meno preoccupante, anzi brillante, era la situazione nel campo delle vetture della categoria sport, grazie soprattutto alla Mille Miglia e al Giro di Sicilia.

Per la Targa del 1930, Florio aveva ancora semplificato il suo regolamento, adottando una gran libertà per le caratteristiche tecniche delle vetture e una classe unica. Anche nel 1930, il Giro di Sicilia precedette di una settimana la Targa. Vi parteciparono ventisei vetture di oltre cm<sup>3</sup> 1.100. Vinse di nuovo Archimede Rosa, questa volta in coppia con Giuseppe Morandi, al volante di una OM due litri, alla bella media di km/h 78,311, sui 975 chilometri del percorso. Dietro alla coppia bresciana, giunsero Gasparin ed Arcangeli su Alfa Romeo, Magistri-Guidotti su Alfa Romeo, Strazza-Vigo su Lancia e Balestrero-Gazzabini su OM. Durante questa corsa perdeva la vita il pilota palermitano barone Sillitti.

L'attenzione degli sportivi era puntata sull'annuale edizione della Targa Florio. Da cinque anni, forte della sua esperienza





L'arrivo del vincitore, Varzi. Combattendo sul filo dei secondi con Chiron, per non perdere tempo, Varzi effettuò l'ultimo rifornimento di benzina senza fermare la vettura. Un po' di carburante finì sui tubi di scappamento e le fiamme cominciarono ad avvolgere il retro della macchina. Ma il pilota non si fermò e il meccanico, in piedi sulla vettura a piena velocità, spense quel principio di incendio.



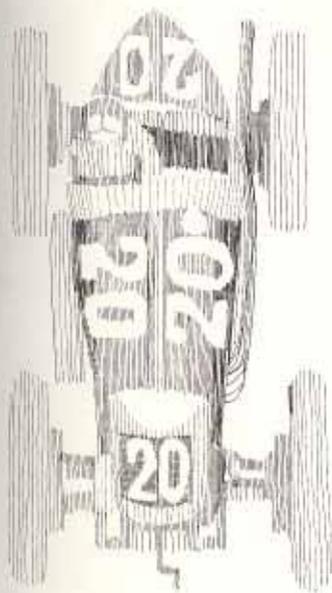
Insieme alla figlia e ad un'amica, la signora Florio (la prima a sinistra) posa davanti alla macchina del vincitore. Achille Varzi vinse 100.000 lire, la medaglia d'oro concessa dal sovrano, una medaglia d'oro offerta da Mussolini, una medaglia d'oro del RACI e anche la Coppa Città di Termini, per il giro più veloce.

e di una vettura che aveva superato tutti i collaudi, Bugatti riusciva a spuntarla sugli avversari, compresa l'Alfa Romeo che, probabilmente, aveva sottovalutato il valore dei mezzi del costruttore di Molsheim. Meo Costantini, in questo duello, costituiva senza dubbio un atout di primissimo piano per le capacità di tecnico e la conoscenza delle corse, in modo particolare della Targa Florio. In questa Targa, al volante delle 2300 sovralimentate, Bugatti schierava tre piloti di grande esperienza: Divo, due volte vincitore della corsa, Caberto Conelli, piazzatosi secondo e terzo nel 1927 e nel 1928, Chiron, recordman del giro, nel 1928. Il solo Williams, vincitore del GP di Montecarlo dell'anno prima, era nuovo alla gara. Questa volta l'Alfa Romeo sembrava essersi impegnata a fondo per riprendere il primato che la Mille Miglia le conferiva. Oltre alle sue 1750 vincitrici delle due ultime Mille Miglia, la casa del Portello aveva inviato a Termini Imerese, due 8 cilindri P2, ampiamente modificate per l'occasione. Le due P2 avrebbero dovuto essere guidate da Varzi e da Campari, ma all'ultimo momento, in seguito ai risultati delle prove sul circuito, si decideva di far partire sulla due litri soltanto Achille Varzi. Rispetto al tipo originale, la P2 Alfa Romeo del 1924 non presentava alcuna modifica al motore — che sviluppava circa 175 cavalli, e cioè 35 cavalli in più del motore del 1924 — a parte il comando del magnete rotante che in passato aveva mostrato qualche difetto. Il telaio presentava invece modifiche o varianti: assale anteriore della 6C, con balestre applicate all'esterno; sterzo e freni della 6C; ponte della Gran Sport 1750, con balestre parallele all'asse del veicolo. Esternamente, la P2 appariva modificata nel radiatore, di tipo piatto, inclinato e coda (che faceva anche da serbatoio dell'olio) con fessura longitudinale, per sistemarvi la ruota di scorta. Oltre a Varzi, l'Alfa schierava, con una 1750 Nuvolari, che aveva partecipato alla Targa del 1928, Campari, un anziano della Targa, Maggi, alla sua seconda gara siciliana, Ghersi, che partecipava per la prima volta al circuito delle Madonie.

Tra Alfa Romeo e Bugatti, si frapponavano, e con non trascurabili probabilità di affermazione, per le prove già fornite, la Maserati di Borzacchini, vecchio conoscitore del percorso e popolare recordman del mondo sui 10 chilometri lanciati, e di Ernesto Maserati e Arcangeli. La OM maggiorata a  $\text{cm}^3$  2.200 aveva una sola possibilità di contrastare gli avversari, con Nando Minoia, alla sua dodicesima Targa, affiancato da Morandi, Ruggeri e Balestrero.

In una giornata favorevolissima e primaverile, a cominciare dalle 8,30, erano partite diciassette vetture, a tre minuti una dall'altra: Borzacchini (Maserati), Morandi (OM), Divo (Bugatti), Maggi (Alfa Romeo), Minoia (OM), Arcangeli (Maserati), d'Ippolito (Alfa Romeo), Ernesto Maserati (Maserati), Chiron (Bugatti), Ruggeri (OM), Balestrero (OM), Varzi (Alfa Corse), Bittmann (Bugatti), Nuvolari (Alfa Romeo), Williams (Bugatti), Campari (Alfa Romeo), Conelli (Bugatti). Tutti i concorrenti erano partiti con meccanico a bordo, eccetto Balestrero.

Lascio la descrizione di questa corsa entusiasmante al caro collega W. F. Bradley di *The Autocar*. Bradley è il giornalista vivente che ha seguito il maggior numero di Targhe Florio. Per lui, per Faroux e per Canestrini, Florio aveva messo a disposizione una vettura numerata « 00 », pilotata dal suo autista personale, Mario, con il permesso di circolare liberamente sul



circuito. Sulla vettura, accoglievano anche il fotografo francese Meurisse, e, dopo la sua morte, la figlia, che era anche una pittrice. L'anno prima, era stato ospitato sulla « 00 » anche il pittore Crosby, l'artista che seppe tanto bene illustrare alcune fasi della Targa, e altre competizioni automobilistiche.

Così Bradley descrisse la Targa del 1930, la XXI:

« E' una azzurra. Nessuna penna potrebbe interpretare il disappunto, la mortificazione, la disillusione espresse in quelle tre parole, così come furono pronunziate dal siciliano abbronzato dal sole, sull'altura al di sopra del caratteristico villaggio di Cerda. Questa ventunesima Targa Florio è stata la battaglia fra gli azzurri e i rossi, gli azzurri essendo rappresentanti delle Bugatti francesi, i rossi delle Alfa Romeo, OM e Maserati italiane. Ci siamo provati a spiegare a quel contadino che, se le Bugatti erano di colore azzurro, il fabbricante delle macchine era nativo di Milano, e che, nonostante da vent'anni abitasse in Alsazia sotto la dominazione tedesca, e da altri dieci sotto il governo francese, Ettore Bugatti e la sua famiglia avevano conservato la loro nazionalità italiana. Ma egli ci ascoltava con impazienza. Era azzurra la macchina, e perciò francese e straniera, e doveva essere vinta da uno di quei bolidi rosso-fuoco, guidati da uno di quei gloriosi, invincibili, semidei italiani.

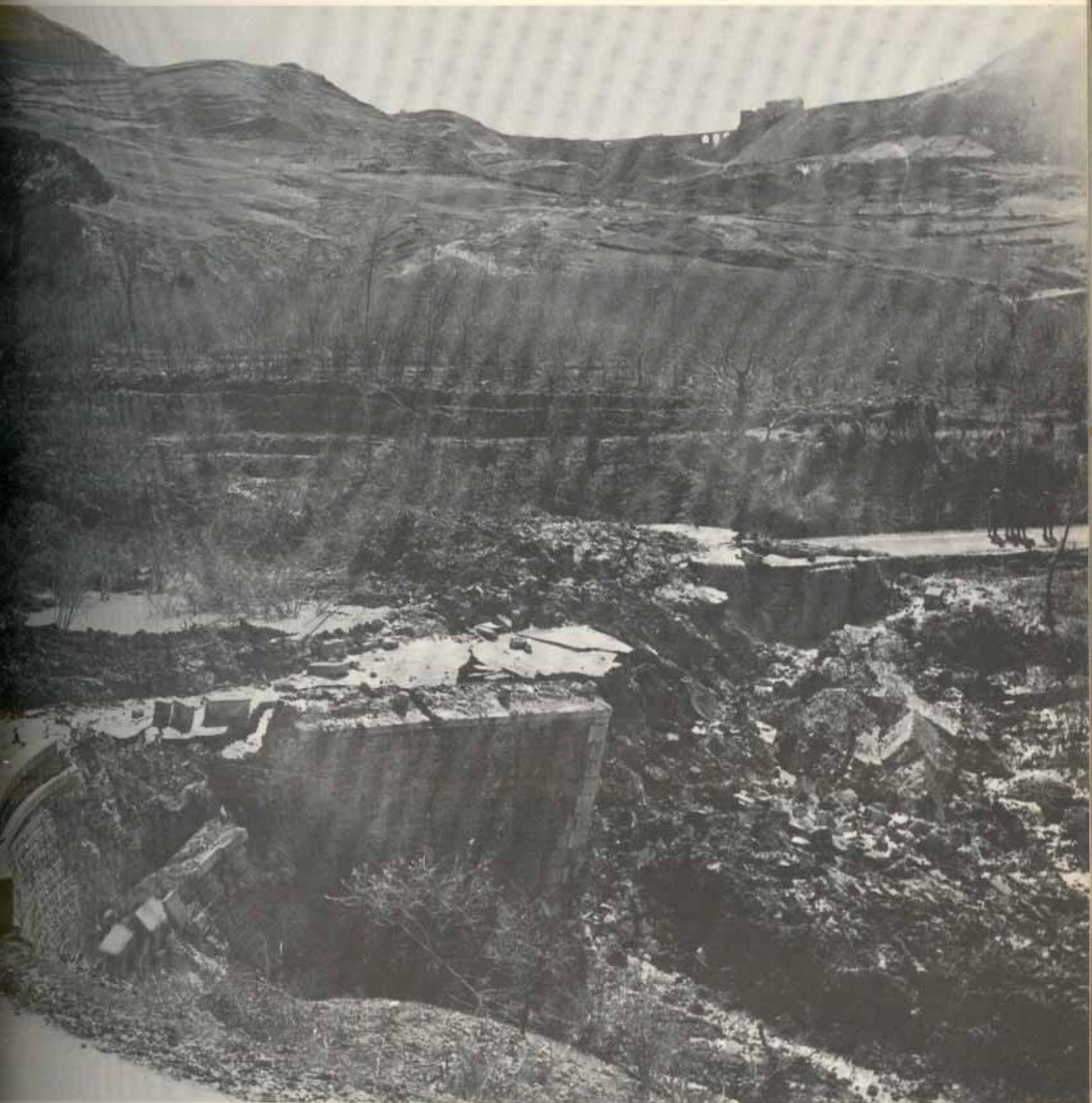
« Pareva che un fervore religioso avesse afferrato l'isola. Per cinque anni di seguito la Targa Florio, indubbiamente la più ardua corsa automobilistica del mondo e che esige la massima perizia, era stata vinta dalla francese Bugatti. L'italiano Costantini aveva strappato due volte la vittoria, poi era divenuto il capo dell'équipe francese; Materassi aveva segnato una brillante vittoria con la macchina alsaziana; poi il parigino Divo aveva vinto ancora due volte di seguito, battendo ogni volta il record. Ora l'Italia doveva vincere, non rimanere in una posizione inferiore, e l'inferiorità è un'attitudine poco popolare in questo momento nella penisola.

« Così quando ci siamo allontanati dalle gaie tribune, abbellite da gerani e ornate di arance e limoni, sapevamo già di andare ad assistere a una gara vivamente contrastata, e forse la più emozionante fra quante se ne sono disputate in Sicilia da molti anni. Non soltanto dovevamo vederla, ma in certo qual modo avevamo il privilegio di prendere parte a questa grande lotta franco-italiana, perché potevamo correre nel circuito mentre la corsa era in pieno svolgimento.

« Viva Mario! Avanti Mario! Forza Mario! Ciao Mario! — gridava la folla entusiasta, ammassata sui margini verdi della strada o accampata sulle alture fra il trifoglio rosseggiante o sull'orlo dei campi di teneri carciofi. Mario accettò le ovazioni con la bonomia e la dignità degne del capo meccanico di Vincenzo Florio, mentre noi dell'*Autocar* ci inebriavamo del suo trionfo.

« Attraverso la lunga e diritta strada di Cerda — con le sue case quadrate, senza camini, con le porte e finestre gremite di popolo, e i cavalli e i muli legati, i maiali sonnolenti, i bambini innumerevoli privati della loro libertà — filammo rapidamente; ci arrampicammo per la collina finché potemmo guardar giù direttamente sul paese e più oltre, donde si vedevano il mare e il cielo unirsi in un unico azzurro, spezzato d'un tratto da una nuvoletta di fumo bianco. Era il razzo che indicava che la prima macchina era sbucata dalla pianura in riva al mare, dopo Campofelice.





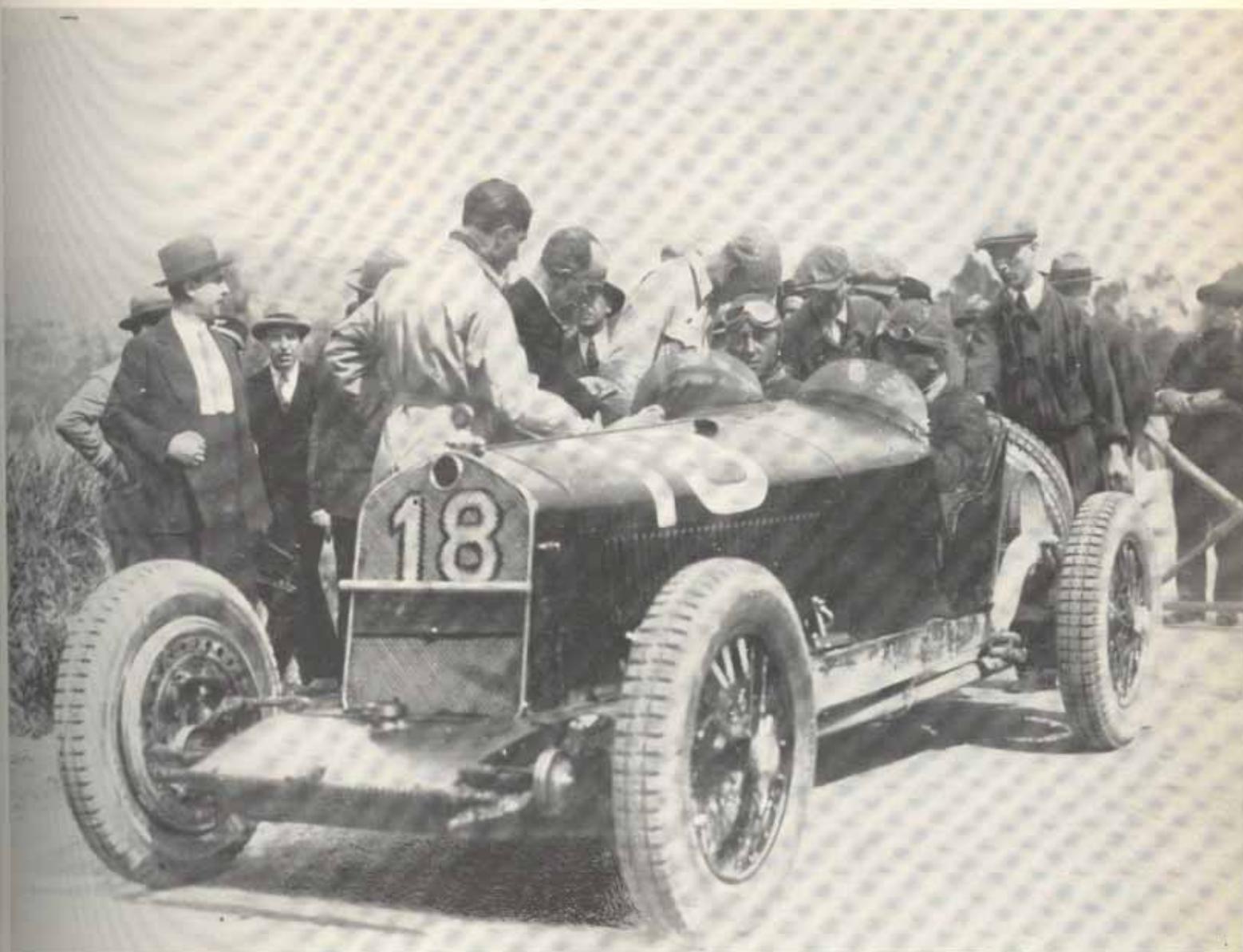
Nell'inverno del 1931 le piogge fecero franare e quasi scomparire lunghi tratti del percorso sul quale si correva ogni anno la Targa. Vista l'impossibilità di riattivare il circuito in tempo per la XXII Targa, Vincenzo Florio decise di ritornare al percorso dove in origine, prima del '14, si erano disputate le edizioni della gara.



« Poi ci apparve un punto rosso, fra il verde di tanti toni diversi, sul fianco della montagna. Era alto sopra di noi a parecchie miglia di distanza, ma sapevamo che il guidatore di quella macchina scendeva precipitosamente per la strada pericolosa, con tutte le fibre del corpo tese in uno sforzo supremo, e che fra poco ci sarebbe stato addosso. Era Borzacchini, il guidatore della Maserati 2500, 9 cilindri in linea, il primo a partire, che ci passava davanti come un lampo. Lo seguiva vicinissimo, guadagnando terreno, Morandi con una OM 2200. Se Morandi era più veloce di Borzacchini, il francese Divo, sulla Bugatti n. 6, stava per raggiungerli entrambi, e senza dubbio li avrebbe sorpassati prima della rocca di Caltavuturo. Fu proprio questa considerazione che strappò quel grido di gioia al contadino, che ci aveva raggiunti all'angolo della strada.

« Giù per il pendio attraverso gli oliveti scuri, oltrepassiamo il ponte sopra un burrone; poi di nuovo su per l'erta, infilando innumerevoli curve segnate dall'indicazione "svolta pericolosa". Il pericolo appariva così evidente che era appena necessario indicarlo. Seguimmo queste tre prime macchine fino a Caltavuturo.

Alle prime targhe Florio la maggior parte dei convenuti di riguardo si recava in carrozza o a cavallo. All'inizio degli anni trenta, invece, si creano intorno alle tribune improvvisati parcheggi per le automobili.



Arcangeli, uno dei piloti ufficiali dell'Alfa Romeo alla Targa Florio del 1931, la XXII. Fu questa l'ultima corsa del pilota, che solo pochi mesi dopo avrebbe trovato una tragica morte all'autodromo di Monza.

« A piè di una rupe a picco, sormontata da un castello in rovina, con i suoi più bassi pendii ricoperti di cactus, ci siamo fermati a guardare quei bolidi: che da prima erano piccole macchine a cinque miglia di distanza, sul fianco della montagna dirimpetto e poi a poco a poco crescevano di dimensioni a mano a mano che si avvicinavano a noi, nella loro corsa irregolare.

« Il più vivo interesse era concentrato sulla due litri Grand Prix Alfa Romeo, che portava il numero 30. Due di queste macchine erano state iscritte per la corsa, ma erano così veloci, erano così difficili a manovrare in un tal circuito, e, scaldandosi, imponevano una tale torrida temperatura al loro equipaggio, che anche l'erculeo gladiatore Campari esitava a partire.

L'ingegnere Jano, decise di non far partire una delle due macchine e di porre Campari alla guida di una 1750, tenendo come guidatore di riserva Gherzi, se Varzi non avesse resistito a guidare per tutti i cinque giri di 70 miglia ciascuno.

« Era straordinario come Varzi manovrasse la grossa Alfa da corsa. Era partito dodici minuti dopo Chiron, ma presto sorpassava i tre concorrenti che li dividevano, e, nelle prime 20 miglia, aveva già guadagnato un minuto sul campione francese.

Finiva così il primo giro in 1.21'21"3/5, battendo di 3'54" il record precedente del circuito, a una media di 49,5 miglia per ora.

« La maniera di guidare di Campari era addirittura spettacolosa. Gigantesco di corporatura, ci dava l'impressione di un forte cavaliere che frustasse un cavallo focoso per farlo balzar via e poi sentire la voluttà di domarlo. Nuvolari, d'altro canto, faceva uno strano contrasto tanto per il suo fisico che per la sua maniera di condurre. Campari ha 39 anni e ha l'aria di averli. Nuvolari ha soltanto qualche mese di meno e ha l'apparenza di un giovanetto di sedici. Varzi, che ha 26 anni, ed è, come Nuvo-



Italo Balbo, diventato un assiduo spettatore della Targa Florio, al bar delle tribune. Quando Balbo sarà governatore della Libia, conferirà grande importanza al Gran Premio di Tripoli, cosicché il circuito della Mellaha farà una spietata concorrenza a quello delle Madonie fino al 1940.

Al volante di una Bugatti, Achille Varzi. Poiché Florio aveva cambiato il percorso, la Bugatti non volle partecipare ufficialmente a quella Targa. Tuttavia, in seguito alle insistenze di Florio, la Bugatti concesse una vettura a Varzi permettendogli così un onorevole piazzamento al terzo posto dietro a Nuvolari e a Borzacchini.

lari, un motociclista, lo scambiereste per un marinaio d'uno yacht a Cowes o Torquay, se avesse addosso un maglione blu. E' certo, poiché riusciva a dominare quest'Alfa da corsa, che filava a 118 miglia all'ora, e che Campari considerava con poca fiducia, che Varzi va giudicato in questo momento come il guidatore più abile e veloce d'Europa.

Sopra Caltavuturo, 2.700 piedi sul livello del mare, il vento soffiava freddo, sebbene splendesse il sole. La cima dell'Etna si mostrò da lontano; e spesso sembrava che la strada si inabissasse nel vuoto, verso il quale i corridori si lanciavano a tutto acceleratore. Poi il colpo di freno veniva al momento giusto, e invece di rotolare giù, la macchina rimaneva sulla strada.

« Appena sbucati da una di queste curve, arrivammo pro-

prio a tempo per vedere quattro o cinque carabinieri che rad-drizzavano la Maserati n. 14 di Arcangeli. Essendosi grippato un freno mentre abbordava una curva, la macchina saltò in un campo, rotolò tre volte con gli uomini ai loro posti, ma all'ulti-mo giro Arcangeli fu lanciato fuori sulla terra soffice.

« Capito Mario! — esclamò Arcangeli quando egli e la sua macchina furono tornati sulla strada. — Capito? Niente! — e rotolava, le mani l'una attorno all'altra, imitando un'automobile che rotolasse su se stessa; poi fregando le palme e allargando-le continuò. — Niente! Come fermare al rifornimento; niente, niente! »



« Bisognava conoscere l'italiano per capire ciò che questo significasse: "Capisci, Mario? Questa piccola capriola è come se non fosse accaduta; noi ci siamo appena fermati a una specie di rifornimento supplementare, tutto è in ordine". Noi riportam-mo il messaggio secondo la richiesta, ma non abbiamo mai promesso di non raccontare più tardi la vera storia. Questo carattere sportivo è tipico della razza.

« A tre miglia di distanza spiccava netto sull'orizzonte l'abi-tato di Polizzi, con le sue case costruite sui risalti scolpiti nella roccia, con le loro finestre posteriori a picco su un salto vertigi-noso di parecchie centinaia di piedi, al cospetto di un panorama del Mediterraneo 3.000 piedi più basso e 25 miglia lontano.

« Bugatti e OM avevano fissato qui il loro posto di riforn-

nimento piuttosto che alle tribune principali. Divo doveva arrivare ora. Noi lo aspettammo. Lo avvistammo a tre miglia di distanza sulla strada, al punto in cui Arcangeli aveva eseguito la sua capriola da circo. Lo vedemmo scivolare sul dorso della montagna, e fermarsi con precisione fra le due tavole collocate a terra per segnare il posto dove doveva fermarsi. Una folla di meccanici lo circondò. In 58 secondi le quattro gomme erano state cambiate, i serbatoi della benzina e dell'olio riempiti, un po' d'acqua era stata versata nel radiatore e la Bugatti n. 6 di Divo si lanciava giù per la strada tagliata nella faccia verticale della montagna, a una velocità da far rizzare i capelli. Fra tutti i tratti di strada emozionanti della Targa Florio, questo lo è certo più di tutti gli altri, ed è quello che il pubblico non può vedere, perché neppure una capra riuscirebbe a trovare un punto dove mettere il piede su questa parete di roccia, e il margine della strada è troppo stretto e troppo tortuoso per permettere a una automobile di fermarsi.

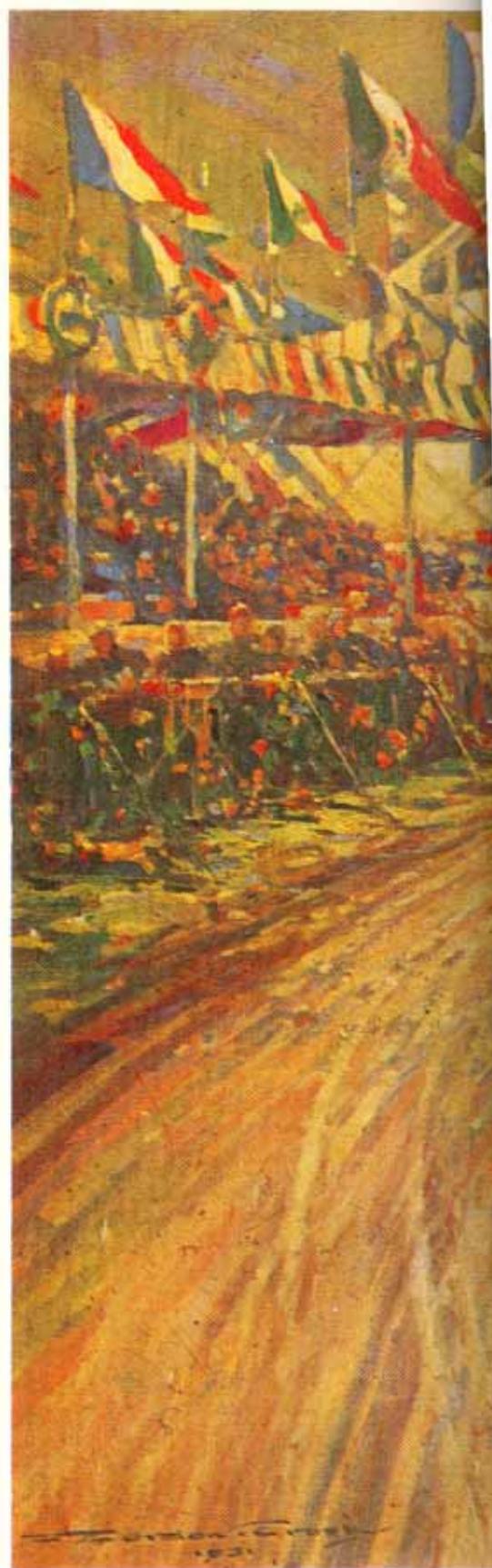
« Mentre il rombo dello scappamento della Bugatti ci empiva ancora le orecchie, la OM di Morandi arrivò con gran furia, slittando in modo tale che poco mancò non portasse via il box della Bugatti e fu accerchiata da un gruppo di entusiasti. Mentre la ruota anteriore era levata, qualcuno lasciò scappare il cricco, facendo cadere l'assale su uno dei tamburi del freno; ciò esasperò talmente uno degli aiutanti, che infuriato assestò un colpo nel petto del colpevole, mandandolo a ruzzolare in una pozzanghera di fango, benzina e olio.

« Se mancava l'ordine, non mancava l'energia, e in un tempo quasi incredibile, la OM era di nuovo in movimento. Presto il rumore dello scappamento veniva coperto dalle voci della folla; voci prima di stupore, poi di giubilo. Immediatamente dietro il box della Bugatti vi era un viadotto, vecchio di cento anni, che probabilmente portava l'acqua, attraverso una piccola gola, alla città, costruita sull'orlo del promontorio roccioso.

« Correndo a grandi passi tra il fango fino agli archi del viadotto, guardammo giù in fondo alla vallata e vedemmo una automobile azzurra contro un muro di granito. Veduta con l'aiuto di un binocolo da campo, pareva che la macchina fosse quasi capovolta, ma un uomo vestito di bianco, probabilmente Divo, le camminava attorno.

« 'Divo ha avuto un incidente, andate ad aiutarlo, portategli delle ruote!' ci gridò il direttore della Bugatti, perché soltanto la nostra macchina poteva circolare sulla strada... ma il nostro equipaggio era sparso qua e là. Gridammo per chiamare Mario e il fotografo, e prendendoli in fretta a bordo, ci buttammo giù per il fianco della montagna, sbandando terribilmente nelle curve, rischiando tutto per raggiungere la macchina resa per il momento inservibile. Ma né Divo, né il suo meccanico erano feriti. Correndo velocemente verso di loro, li vedemmo lavorare freneticamente, e, quando la nostra Fiat arrivò al fianco della Bugatti, a un punto che in un film francese popolare viene chiamato *le virage de la mort*, Divo stava per partire di nuovo, e non ebbe tempo che di spiegare: 'Sono stato uno stupido, ho sbagliato la curva, soltanto una ruota rotta'.

« Dai carabinieri che erano presenti, apprendemmo ciò che era accaduto. Uscendo dal ponte che attraversava il burrone, Divo aveva voltato la testa, evidentemente ingannato dall'eco che





Targa Florio del 1931. Un passaggio davanti alle tribune di Cerda ritratto dal pittore Gordon Crosby, sempre presente tra gli artisti che convenivano in Sicilia.

gli faceva supporre vi fosse una macchina dietro di lui. Questa distrazione di un attimo bastò per fargli perdere il controllo nel momento in cui veniva fuori dal secondo braccio di una stretta S, immediatamente dopo il ponte, e di montare su una scarpata a 45 gradi, che formava una curva sopraelevata, come fosse Brooklands in miniatura, sul lato esterno della strada. Ma, urtando il margine della scarpata a circa sei piedi al di sopra del livello della strada, la sua ruota anteriore destra era andata in pezzi e la macchina, scivolando giù, si fermò nel burrone pietroso. Sfortunatamente, oltre alla ruota, anche il fusello dell'assale si era curvato e, giunto a Cerda, Divo fu costretto ad abbandonare la gara.

« Mai una corsa su strada era stata più vivamente contrastata. S'intuiva fin dal principio che la corsa sarebbe stata velocissima e il record del giro sarebbe stato battuto; infatti, tre uomini dell'équipe Bugatti: Chiron, Divo e Conelli, lo batterono. Ma anche tre uomini dell'Alfa lo batterono, e con più largo margine: Varzi, Nuvolari e Campari; e Varzi era due minuti e sei secondi più avanti della migliore Bugatti, alla fine del primo giro.

« Un altro giro, e Varzi aveva aumentato il distacco dell'Alfa a 3'18"; Divo era fuori gara, e Williams, che mai prima d'ora aveva corso in Sicilia, già dava segni di stanchezza.

« L'Alfa Romeo, d'altra parte, aveva due uomini di riserva per ogni evento. Adesso toccava a Chiron, e il giovane di Montecarlo rispondeva brillantemente, guidando con maggiore temerarietà, ma senza perdere per nulla quel sangue freddo che lo caratterizza. Passava davanti a Nuvolari e a Campari, portandosi dal quarto al secondo posto, e, quasi sfiorando il record del giro di Varzi, si avvicinava a poco a poco alla grossa Alfa Romeo.

« Lasciandoci indietro la scena della *guigne* di Divo, confermammo attraverso i giardini profumati di aranci e di limoni sulla strada dalle mille curve, una strada dal leggero pendio, nella quale il più lungo tratto rettilineo non misura più di cinquanta yard.

« Le piogge abbondanti della primavera avevano portato via quasi completamente la strada in due punti, tra Collesano e Campofelice. La strada era franata scivolando di circa sei piedi e si era spostata di circa quindici a destra. Il danno era stato riparato in fretta, ma la superficie in questi due punti era troppo scoscesa, anche per un'automobile da turismo, e terribile per una da corsa.

« La ruota di scorta della vettura di Varzi schizzò via e cadde sulla strada, dopo aver fatto un piccolo buco nel serbatoio della benzina. La ruota era stata piazzata longitudinalmente nella coda e fissata per mezzo di una cinghia, ma poiché si era rotto l'attacco e non la cinghia, fu necessario fare i due ultimi giri senza una ruota di riserva e Varzi sapeva bene che Chiron si avvicinava a poco a poco, e che una sola bucatura avrebbe distrutto ogni sua *chance*. Intanto, la ruota staccata viaggiava attorno al circuito, fra il cofano e il parafrangente della nostra Fiat.

« A Campofelice, antica città di origine araba, a breve distanza dal mare, e al principio dell'unico tratto diritto del circuito, vedemmo passare Chiron, poi aspettammo Varzi che era partito dodici minuti dopo. La differenza fra i due era di 31''



Borzacchini passa per Collesano. In attesa del passaggio dei corridori, i paesani hanno preso le loro misure di sicurezza: portoni sprangati, strade deserte, animali al chiuso. Ma i caratteristici balconcini sono stati trasformati in gremite tribunette.





a vantaggio dell'Alfa Romeo, ma siccome questa fu obbligata a fermarsi al rifornimento per gomme e per benzina, mentre Chiron se n'era provvisto a mezza via, pareva che vi fosse un piccolo vantaggio a favore della Bugatti.

« Campari era svantaggiato a causa della sua terza che gli scappava dal settore, mentre Nuvolari, che aveva uno stile molto elegante di correre senza che sembrasse forzare, era attardato dalla rottura di un occhio della balestra anteriore. Ciò permise a Conelli di superare prima Campari e più tardi Nuvolari.

« C'è qualche cosa di aristocratico nel modo del conte Conelli di maneggiare una macchina da corsa; e se in un primo tempo rimase indietro, fu perché era convinto che un giro di 1.25' sarebbe bastato per vincere. I più valorosi corridori dell'Alfa, mostrarono che questo tempo poteva essere migliorato di quasi tre minuti.

« Avvertito troppo tardi della minaccia dell'Alfa Romeo, Chiron si trovò in una situazione disperata. Aveva perduto tempo al principio della corsa e ora doveva riguadagnarlo a qualunque costo. Il suo giovane meccanico alsaziano, che correva per

Un passaggio di Dreyfus davanti alla Maserati di Biondetti finita fuori strada. La posizione della vettura farebbe pensare a un pauroso volo per il pilota, ma Biondetti riportò solo leggere ferite.



Nuvolari, dopo il vittorioso arrivo. Il pilota aveva compiuto la corsa guidando sempre da solo e, nonostante il trionfo, malediceva il massacrante e interminabile percorso.

la prima volta, era in condizioni pietose e veniva sballottato sul sedile quasi senza conoscenza, imbarazzando il conduttore. Gli venne in mente di lasciarlo a Polizzi, insieme alle due ruote di riserva, e con l'automobile alleggerita tentare uno slancio disperato rischiando tutto per vincere.

« Ma gli ultimi ordini del capo dell'équipe erano di andare con prudenza, e quindi Chiron tentava di infondere nuova lena al suo meccanico, obbligandolo a stare all'erta per delle macchine immaginarie che avrebbero potuto essere davanti a loro. La prudenza in questo momento fu buttata al vento; dove prima aveva adoperato la terza, ora adoperava la seconda e il contagiri fu tenuto costantemente sui 5.000. La vertiginosa discesa di Polizzi fu abbordata col motore che ululava a 5.000 giri al minuto per avere una più pronta ripresa nelle curve. Vedendo il contagiri così alto, il meccanico pompava olio. *'Nom d'un chien, non pompare nella discesa'*, gridò Chiron e per rendere l'ordine più esplicito, strappò la mano del meccanico dalla pompa e gli assestò un colpo sulle costole.

« A questo punto, veramente il destino colpì Chiron. A



una curva la strada era cosparsa di pietrisco, le gomme avevano perduto completamente il battistrada, e la Bugatti, scivolando su tutte le quattro ruote, urtò contro il muro che proteggeva la curva. La ruota anteriore fu lacerata e la ruota sinistra di riserva fu sbalzata via dal suo posto. Lavorando come dannati, i due uomini cambiarono la ruota anteriore e stavano per ripartire, quando Chiron si accorse che tre razze della ruota posteriore sinistra erano spezzate. Anche questa fu cambiata. Le ruote guaste, il cricco e gli altri attrezzi furono abbandonati sulla strada e, gettandosi a bordo, Chiron corse via a tutta velocità.

«Dietro di lui un'altro dramma si svolgeva. Quando Varzi aveva lasciato il box di rifornimento, dopo aver cambiato le gomme al principio dell'ultimo giro, sapeva di essere mezzo minuto dietro Chiron, e sapeva pure che Chiron faceva ogni sforzo per vincere. Varzi non aveva una ruota di riserva, il serbatoio di benzina gocciolava e poteva esaurirsi prima di finire l'ultimo giro. Scoppiettii nel carburatore indicavano che la ben-

Le tribune riservate alla stampa, ai cronometristi e al telegrafo. Gli impianti intorno al traguardo della Targa si svilupparono e si arricchivano di edifici e servizi.

La pubblicità del famoso marsala segue ogni edizione della Targa. Cambiano i gusti e mutano i richiami propagandistici. Nel disteso clima del 1930 una graziosa ragazza aveva preso il posto del leone che campeggiava nei cartelloni del marsala Florio subito dopo la prima guerra mondiale.

## IL MIGLIOR MARSALA



zina diminuiva. Afferrata una latta di benzina da una delle numerose stazioni di rifornimento stabilite lungo il circuito, il meccanico si sforzò di versarne il contenuto nella tanca mentre la macchina era in corsa. Una gran parte della benzina si sparse sulla parte posteriore della vettura, altra ne gocciolò sul tubo dello scappamento e le fiamme cominciarono a guizzare attorno alla macchina. Si levarono fino al collo di Varzi, ma egli rifiutò di fermarsi. Chinandosi in avanti e spostandosi da una parte, diede tutto lo spazio possibile al suo meccanico perché questi soffocasse le fiamme col cuscino.

### La strepitosa vittoria di Varzi

«L'incendio fu estinto, ma l'incidente era costato la perdita di quasi un minuto. Ora Varzi era al colmo dell'agitazione. Passò con un frastuono d'inferno attraverso Campofelice e si precipitò nel rettilineo che si stende per cinque miglia lungo il