

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.

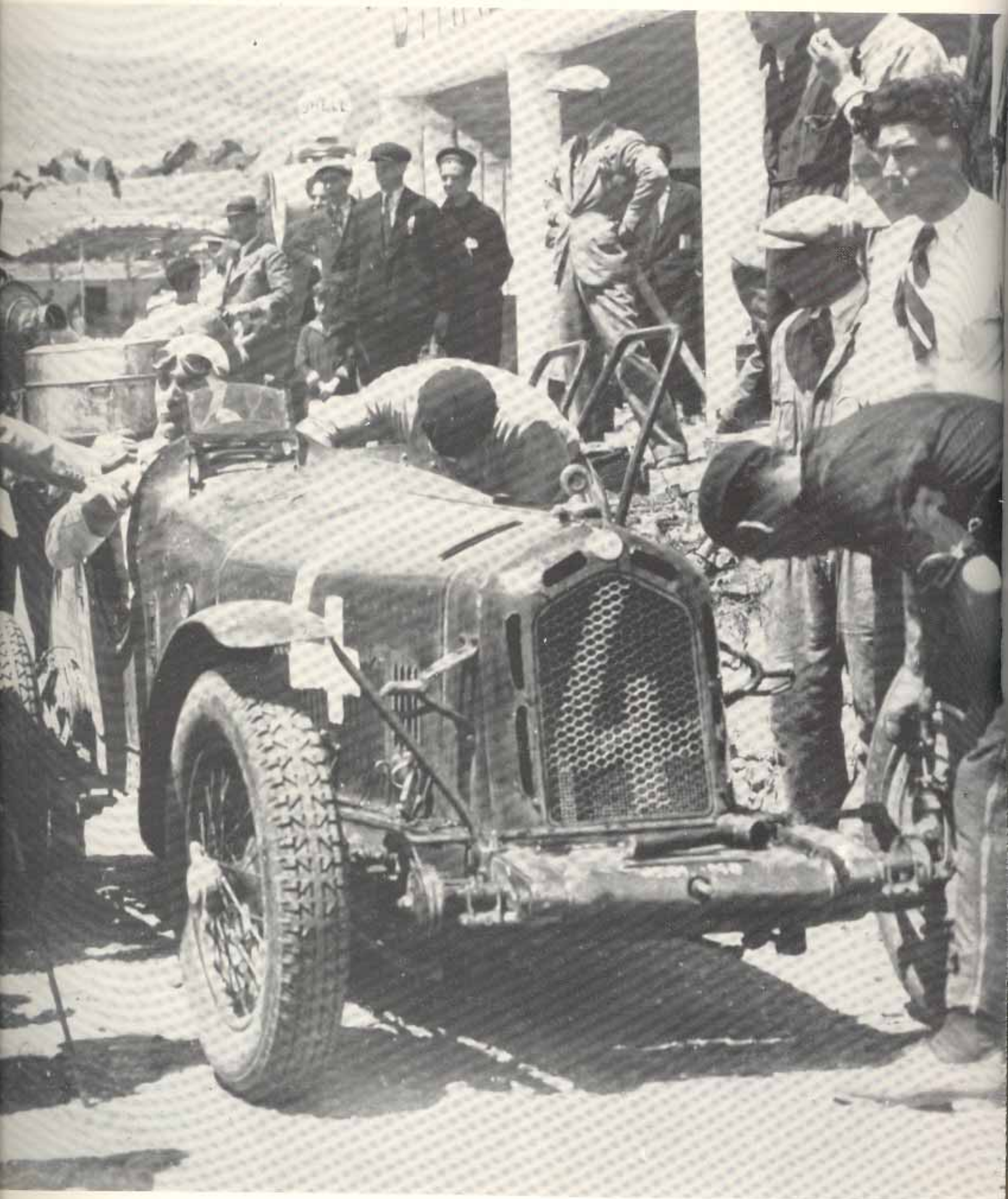
## IL MIGLIOR MARSALA



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



Meccanici e tecnici dell'Alfa Romeo intorno alla vettura di Brivio. Alla Targa del 1932 ci fu aspra lotta tra la squadra dell'Alfa (Brivio, Borzacchini, Nuvolari e Gherzi) e la Bugatti (Chiron e Varzi). Nel duello si inserirono le due Maserati ufficiali, guidate da Fagioli e da Ruggeri.



La signora Elisabetta Junek, questa volta come semplice spettatrice della Targa. Benché il richiamo delle gare cui aveva partecipato in Sicilia fosse fortissimo, ella, colpita dalla recente morte del marito, non volle, nel 1932, schierarsi tra i concorrenti.

mare; l'unico tratto dove poteva filare in presa diretta, e dove il suo Grand Prix gli offrì un vero vantaggio. Il contagiri saliva a poco a poco verso la linea pericolosa dei 6.000, 6.200, 6.300, e finalmente a 6.500 giri. Qualche cosa poteva scappar via; pareva che qualche cosa dovesse per forza rompersi. Ma ora non era il momento di usare prudenza. Slanciandosi sulla curva dove sono costruite le tribune, Achille Varzi si accorgeva, dalle grida frenetiche che si levarono, che era il vincitore della ventunesima Targa Florio. Aveva vinto 1000 sterline, oltre alle coppe e alle medaglie, con uno scarto di tempo di 1'48" e 2/5.

« Campari combattè coraggiosamente per il terzo posto, ma fu battuto per pochi secondi dal conte Conelli. Ostacolato sempre più dalla rottura della balestra anteriore, Nuvolari passava al quinto posto. Con un tipo di macchina della normale costruzione di serie, Morandi portava la sua OM al sesto posto. Williams, non completamente rimesso dalla sua caduta a Roma l'anno scorso, era così esaurito che dovette cedere la sua macchina per l'ultimo giro.



Il ritiro di Varzi. Il pilota tentò inutilmente di contrastare il passo al suo diretto avversario, Nuvolari, e agli altri piloti dell'Alfa Romeo. Ma la Bugatti, quell'anno, non resse alla prova e lo stesso Varzi, forse, non era nella sua migliore forma.

Biondetti arranca sul breve, difficile circuito di Polizzi, tentando di rientrare in gara. Alla Targa del 1932 Biondetti partecipò con una MB special, ma diverse noie meccaniche lo costrinsero a ritirarsi.

« Dodici, dei diciotto partenti finirono la corsa, ciò che costituisce veramente una magnifica prova, tanto per le automobili che per gli uomini, in una competizione così aspra e così piena di difficoltà. Ma, più importante di tutto, le macchine rosse avevano vinto e gli automobilisti italiani erano entusiasti ».

Ed ecco l'ordine di partenza della XXI Targa (1930): 1. Baconin Borzacchini (Maserati), 2. Giuseppe Morandi (OM), 3. Albert Divo (Bugatti), 4. Ajmo Maggi (Alfa Romeo), 5. Ferdinando Minoia (OM), 6. Luigi Arcangeli (Maserati), 7. Guido d'Ippolito (Alfa Romeo), 8. Ernesto Maserati (Maserati), 9. Louis Chiron (Bugatti), 10. Amedeo Ruggeri (OM), 11. Renato Balestrero (OM), 12. Achille Varzi (Alfa Romeo), 13. Otakar Bittmann (Bugatti), 14. Tazio Nuvolari (Alfa Romeo), 15. G. William Williams (Bugatti), 16. Giuseppe Campari (Alfa Romeo), 17. Carlo Alberto Conelli (Bugatti).

Dopo il primo giro, la classifica era la seguente: Varzi in 1.21'21", Nuvolari in 1.22'53", Campari in 1.23'18, Chiron in 1.23'27", Divo in 1.24'01", Conelli in 1.24'43", Morandi in 1.26'10", Maserati in 1.26'27", Borzacchini in 1.26'39", Williams in 1.26'50", d'Ippolito in 1.28'37, Minoia in 1.28'47",



Arcangeli in 1.29'33", Ruggeri in 1.31'58", Bittmann in 1.36'42". Maggi e Balestrero s'erano ritirati.

Al secondo giro, era in testa Varzi in 2.42'48", seguito da Chiron in 2.46'06", Nuvolari in 2.46'30", Campari in 2.47', Divo in 2.47'50", Conelli in 2.49'11", Borzacchini in 2.52'15", Williams in 2.52'30", Morandi in 2.53'46", d'Ippolito in 2.56'46", Minoia in 2.58'55", Maserati in 3.01'40", Ruggeri in 3.04'43", Bittmann in 3.14'20". Arcangeli s'era ritirato.

Dopo il terzo giro, Varzi era ancora in testa in 4.07'52", seguito da Chiron in 4.09'45", Campari in 4.12'18", Nuvolari in 4.12'30", Conelli in 4.15', Williams in 4.19'45, Morandi in 4.23'07", d'Ippolito in 4.28'24", Borzacchini in 4.28'54", Minoia in 4.31'32", Maserati in 4.32'15", Divo in 4.38'51", Bittmann in 4.53'01", Ruggeri in 5.00'25".

Al quarto giro, i cronometri registravano: Varzi in 5.31'13", Chiron in 5.31'36", Nuvolari in 5.38'36, Conelli in 5.39'14", Campari in 5.39'14", Williams in 5.48'19", Morandi in 5.50'37", d'Ippolito in 5.57'50", Maserati in 5.59'47",



Per la seconda volta successiva Nuvolari vince la Targa Florio. Nonostante il percorso complessivo della Targa fosse eguale a quello dell'anno precedente, Nuvolari vi aveva partecipato senza protestare e aveva guidato da solo fino alla fine.

Il marchese Brivio qui ritratto con Vincenzo Florio dopo la vittoria riportata nella Targa del 1933 al volante di un'Alfa Romeo. Quest'edizione della Targa non presentò grande interesse, e da quell'anno, si può dire, cominciò una temporanea decadenza della manifestazione siciliana.

Minoia in 6.00'44", Borzacchini in 6.02'24", Bittmann in 6.32'56". Divo e Ruggeri, ritirati.

Al quinto giro era ancora in testa Varzi in 6.55'16" seguito da Chiron in 6.57'05", Conelli in 7.03'13", Campari in 7.03'54", Nuvolari in 7.13'01", Morandi in 7.18'31", Williams in 7.19'51", Maserati in 7.29'12", d'Ippolito in 7.29'18, Minoia in 7.32'13", Borzacchini in 7.35'21", Bittmann in 8.17'16".





Un inseguimento sulle Madonie ritratto dal pittore Gordon Crosby. Ancora una volta le curve del percorso si prestano egregiamente per vivificare il quadro.





La classifica generale dava: 1. Achille Varzi (Alfa Romeo) che aveva compiuto i km 540 del percorso in 6.55'16", alla media di 78,019, 2. Louis Chiron (Bugatti) in 6.57'05"3/5, 3. Caberto Conelli (Bugatti) in 7.03'13", 4. Giuseppe Campari (Alfa Romeo) in 7.03'54", 5. Tazio Nuvolari (Alfa Romeo) in 7.13'01"4/5, 6. Giuseppe Morandi (OM) in 7.18'21"1/5, 7. William Williams (Bugatti) in 7.19'51"1/5, 8. Ernesto Maserati (Maserati) in 7.29'12"1/5, 9. Guido d'Ippolito (Alfa Romeo) in 7.29'18", 10. Ferdinando Minoia (OM) in 7.32'12", 11. Baconin Borzacchini (Maserati) in 7.35'21". Giro più veloce, il primo di Varzi (km 108) in 1.21'21", alla media di km 79,642 orari.

Era giusto che avesse vinto Achille Varzi. Egli era stato infatti il solo ad avere avuto fiducia nella P2 Alfa Romeo, e ad assumersi il compito di collaudarla su quel percorso che tutti ritenevano inadatto alla macchina vincitrice a Lione del GP dell'AC di Francia. Era di questo parere anche Campari, che l'aveva portata alla vittoria, anche il progettista Vittorio Jano, specialmente dopo le prove della vigilia, che avevano appunto persuaso Campari a optare per la 1750.

A parte le disavventure di cui ha parlato Bradley, Varzi aveva saputo da Jano, dopo il penultimo giro, che si trovava in svantaggio rispetto a Chiron di circa 2 minuti. Non s'era scomposto; aveva semplicemente detto a Jano: « Mi faccia regolare i freni, e vedrà che glieli mangio ». Ma, appena partito, s'era accorto che i meccanici, avevano stretto eccessivamente i freni. Non pensò affatto di fermarsi. Rallentò la marcia e urlò a « Gianella », il suo fedelissimo meccanico, di allentare i galletti dei freni, aggrappandosi alla coda. Gianella, che era un acrobata, riuscì a farcela, e Varzi riprese il suo inseguimento vittorioso.

Questa vittoria alla Targa Florio, una vittoria strepitosa, che aveva visto Varzi migliorare di ben 20 minuti il precedente record di Divo su Bugatti, ripagò il galliatese delle amarezze della Mille Miglia di quell'anno. Una corsa che l'irriducibile Nuvolari gli aveva soffiato proprio nella parte finale della gara. La rivalità fra Nuvolari e Varzi, che avevano cominciato insieme l'attività sportiva, ed erano diventati soci in una « scuderia » che aveva avuto poca fortuna e breve vita, andava intanto assumendo toni sempre più forti, soprattutto per l'intervento dei clan personali. Era chiaro che, presto, i due avrebbero dovuto « divorziare ». In altre parole, correre per marche « diverse ». E fu Varzi, dopo la Targa Florio del 1930, a prendere la decisione di lasciare l'Alfa Romeo per la Maserati. Con questa macchina riportò quell'anno tre vittorie importanti a San Sebastiano, alla Coppa Acerbo (Pescara) e al GP di Monza, dove stabiliva a 200 all'ora, sull'anello di velocità, un record che doveva rimanere imbattuto.

I due rivali erano sportivi esemplari e mantennero i più cordiali rapporti, ma in corsa furono accaniti avversari, anche quando qualche volta aderirono, o finsero di aderire, a occasionali accordi. L'intesa tra Achille Varzi e Nuvolari non ha mai resistito nei finali delle loro corse. Liquidata la sua scuderia, Nuvolari entrò all'Alfa Romeo prima, e poi alla Scuderia Ferrari, formatasi nel 1930. Varzi passò alla Bugatti. Entrambi rimasero in queste case fino al 1934. Dopo un paio di corse con Bugatti e con l'Alfa Romeo, Nuvolari optò per la Ma-

serati, mentre Varzi, dopo una rivincita sul mantovano alla Mille Miglia, pilotando un'Alfa Romeo, compì brillantemente tutta la stagione al volante di macchine della Casa milanese.

Benché lo sport, soprattutto per merito dell'inarrivabile binomio Nuvolari-Varzi, andava a gonfie vele, era indubbio che l'industria automobilistica attraversava una crisi, anche se non era facile avvertirla attraverso la stampa del tempo. Nel 1930, la produzione era calata di circa diecimila unità rispetto al triennio precedente, e di 17.000 unità rispetto al 1926; le immatricolazioni erano scese da 39.136 unità nel 1929, a 31.032 nel 1930 e a 18.371 unità nel 1931, toccando il livello più basso registrato negli anni della crisi. Nello stesso tempo le importazioni di vetture straniere, in buona parte di provenienza americana, dalle 7.407 unità del 1929 diminuirono a 1.450, e nel 1932 a 894.

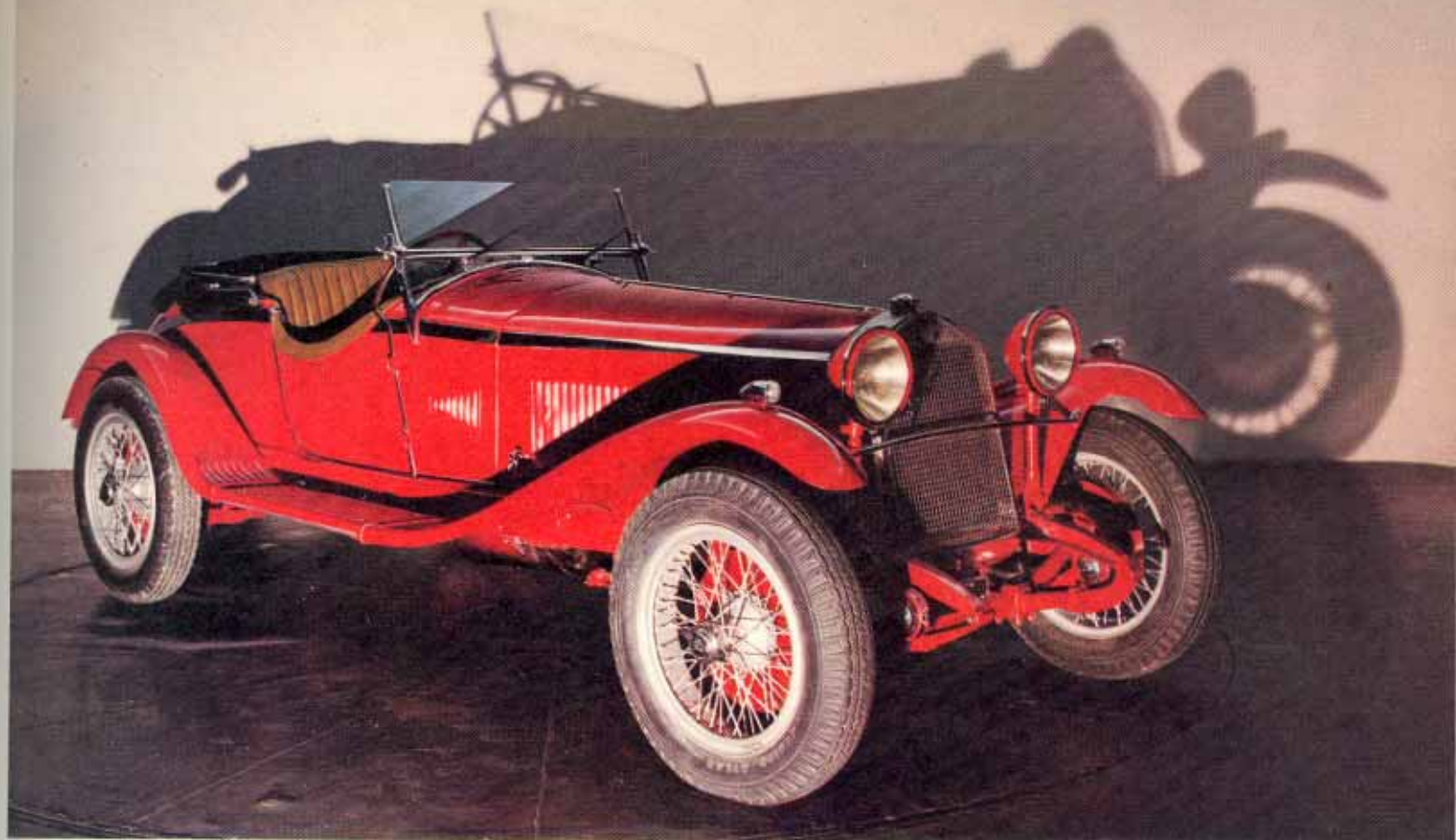
L'industria automobilistica cercava di reagire, ma qualche azienda doveva scomparire; fra queste la Diatto, che veniva messa in liquidazione. La Lancia si trasformava da società in accomandita, in società anonima con il capitale di 50.000.000 di lire. L'intraprendente Alfieri Maserati, sfornava quella sua otto cilindri di tre litri, che nel 1939 doveva trionfare con Wilbur Shaw, alla 500 miglia di Indianapolis. La Società Nicola Romeo, mutava ragione sociale in quella di Società anonima Alfa Romeo, e cominciava a produrre veicoli industriali. In campo tecnico, facevano la loro prima apparizione i vetri di sicurezza laminati e i carburatori invertiti.

Al Salone di Milano, agli inizi del 1931, l'industria italiana aveva riaffermato la sua vitalità. La Fiat aveva cominciato a consegnare la 514 (cm<sup>3</sup> 1.438), la 522 (sei cilindri, cm<sup>3</sup> 2.516), la 524, che aveva lo stesso motore della 522. Lancia produceva l'Artena (cm<sup>3</sup> 1.925) e l'Astura (8 cilindri con cm<sup>3</sup> 2.604 di cilindrata). L'attività sportiva, con i risultati della Mille Miglia di quell'anno, aveva concorso a deprimere l'ambiente sportivo e automobilistico. Per la prima volta, infatti, una macchina di costruzione straniera, e un pilota straniero, avevano vinto la corsa bresciana, tra la sorpresa di tutti. Caracciola-Sebastian, al volante di una Mercedes, avevano sconvolto i pronostici della vigilia e sconfitto l'Alfa Romeo, che aveva fatto esordire, per l'occasione, la sua 8 cilindri di cm<sup>3</sup> 2.336, proprio per controbattere la grossa Mercedes.

Anche nel 1931, il Giro di Sicilia precedette la Targa, e furono ancora Rosa e Morandi, sulla loro OM, a conquistare l'alloro in quella severissima gara, battendo il record alla media di km/h 82,833 e precedendo Gazzabini e Cantono su Alfa Romeo 1750, Magistri-Fieri, pure su Alfa Romeo, e Strazza-Valentino su Lancia Dilambda.

Vincenzo Florio attraversava qualche difficoltà, a causa di certe frane che avevano prodotto interruzioni per diciotto chilometri del circuito delle Madonie e per il persistere del maltempo nel mese di marzo. Tra Polizzi e Collesano non si passava, e non c'era il tempo per correre ai ripari. Neppure con tutta la buona volontà dell'Azienda della strada e dell'Amministrazione provinciale, si sarebbe potuto ovviare ai danni del maltempo per la data della Targa: il 10 maggio. Come sempre, Florio, non si perdettero d'animo e decretò: « Torneremo al vecchio circuito, sul quale nacque la corsa, toccando Petralia, Ganci,





L'aggressiva silhouette dell'Alfa Romeo 1750, carrozzata Zagato, di proprietà di Pininfarina. L'Alfa di questa cilindrata partecipò, fra l'altro, alle Targhe del '34 e '35.

Castelbuono e Isnello». Era il circuito delle Grandi Madonie di 146 chilometri, con le sue duemila curve, e con tratti di strada tormentata e sconnessa, che avrebbero reso molto severa, per uomini e macchine, la corsa. Florio non intendeva perdere una edizione della sua manifestazione; bisognava a tutti i costi organizzarla. Invece di 5 giri, se ne sarebbero fatti 4, per un totale di 484 chilometri, invece dei 540 delle passate competizioni sul Piccolo Circuito delle Madonie. Naturalmente, le modifiche al percorso sconvolsero i piani di parecchi aspiranti alla gara, e fra i primi quelli della Bugatti, che stava apprestandosi alla rivincita. Bugatti, non potendo più contare sulla conoscenza del percorso dei suoi piloti, e sulla preparazione delle sue vetture, rinunciò a partecipare alla corsa. Ma Costantini volle lo stesso giocare la sua carta e affidò una Bugatti ad Achille Varzi. Sapeva che Varzi, da solo, avrebbe potuto rinnovare il successo dell'anno prima.

L'Alfa Romeo sarebbe stata presente con Nuvolari, sulla nuova 8 cilindri  $\text{cm}^3$  2.336 oltre che con le 1750 affidate a Campari e Borzacchini, Maserati con Fagioli, Biondetti, Dreyfus. Nell'ansia della vigilia, era arrivato a Florio un telegramma di Prospero Gianferrari, consigliere delegato dell'Alfa Romeo: « Lieto comunicarti che Alfa Romeo non abbandonerà sportivi siciliani sciaguratamente colpiti nella loro magnifica manifestazione ». Dieci giorni prima della data della XXII Targa, che si disputò il 10 maggio, tutta la squadra della casa milanese, era sul circuito con le macchine e i piloti: Campari, Nuvolari, Borzacchini, Arcangeli e Pietro Ghersi di riserva. Alle sedute di allenamento, Varzi era arrivato per ultimo con la sua Bugatti 2300. Il galliatese non era tipo da perdere molto tempo nelle prove; la sua guida e il suo stile erano il risultato del suo innato istinto, non di una meticolosa preparazione. Teneva invece moltissimo alla preparazione e messa a punto della macchina.

Alla vigilia, alla solita asta dei corridori, al Grand Hôtel di Termini Imerese, il favorito era stato Campari, che aveva toccato le 2.300 lire, offerte dal suo compagno di squadra Nuvolari. Secondo favorito, all'asta, era stato Varzi.

Il giorno della gara, il tempo era burrascoso, ma per le partenze il sole era venuto a illuminare il folto pubblico che si addensava nelle tribune di Floriopoli e lungo le alture di Cerda. Tra le personalità presenti, c'erano: Bellincioni, presidente della Banca italo-tunisina, a capo di un gruppo di italiani provenienti da Tunisi; Pellicciardi, del RACI; Klinger, Jano, Alfieri Maserati, Giovannini, Castagneto. Vincenzo Florio vigilava, aiutato dai suoi collaboratori: Zingales, segretario della Commissione sportiva, e Messina. Per la prima volta, funzionava ai box una stazione radio-telegrafica, su onda di 57 metri.

Le partenze vennero aperte da Varzi (Bugatti), seguito da: Campari, Borzacchini e Arcangeli, tutti su Alfa Romeo; e poi da Fagioli, Biondetti e Dreyfus su Maserati; da Magistri su Alfa Romeo, da d'Ippolito (Alfa Romeo); da Pellegrini (Alfa Romeo RL); da Piccolo (Bugatti) e da Castagna (Salmson).

Tutti i corridori, meno Dreyfus, erano partiti con il meccanico a bordo.

Le prime comunicazioni dai posti di controllo, segnalavano la marcia irruenta di Varzi, Fagioli e Borzacchini vicinissimi, tallonati da Campari e Nuvolari. A Petralia, dopo 61 chilometri di corsa, si ritirava Fagioli, uscito di strada, prima vit-

Barbieri, su Alfa 2500, pochi minuti prima della partenza. La prima parte della gara del 1934 si svolse sotto una fitta pioggia che costrinse il pubblico a fuggire dai recinti scoperti in cerca di rifugi. I più superstiziosi dissero che era « un segno di Dio » perché Florio era stato allontanato dall'Automobile club di Palermo.





Il federale di Palermo, Li Gotti, contornato da gerarchi minori, osserva alcuni impianti. Il regime, desideroso di esser presente anche nel campo automobilistico, organizzerà in seguito una nuova manifestazione molto vistosa ma di scarso interesse tecnico: la Coppa del Littorio.

tima del ritmo iniziale impresso alla gara; Dreyfus seguiva con 10 minuti di ritardo sui primi due. Dopo 100 chilometri di corsa, Varzi prendeva decisamente il comando, con due minuti di vantaggio su Campari, Nuvolari e Borzacchini.

Al primo passaggio alle tribune, era al primo posto Varzi con il tempo di ore 2.03'54", corrispondente alla media di 70,700 chilometri orari, sui 146 chilometri. A 2' 12" da Varzi, passava Borzacchini, che precedeva Nuvolari di 5", e Campari di 29". Al quinto posto tagliava il suo primo traguardo d'Ippolito, brillantissimo. Alla fine di questo giro, Nuvolari si arrestava al box per cambiare i pneumatici posteriori e, nel cambio, perdeva 1'14". E si fermava anche Arcangeli, già staccato, perdendo 1'55", mentre Dreyfus eseguiva il cambio delle candele.

Prima ancora che fossero esauriti i passaggi del primo giro, cominciava a piovere. Dapprima leggermente, poi abbondantemente, mentre una nuvolaglia, cupa e nera, si addensava sulla zona. Sull'altipiano la corsa era diventata un inferno, tra nebbia ed acqua.

Ecco i tempi del primo giro: Varzi in 2.03'53", Borzacchini in 2.06'06", Nuvolari in 2.06.11", Campari in 2.06'35", d'Ippolito in 2.09'31", Biondetti in 2.11'54" Arcangeli in 2.13'22", Dreyfus in 2.22'52", Piccolo in 2.29'59", Pellegrini in 2.50'33". Fagioli, Magistri e Castagna, s'erano ritirati in questo giro.

I tempi parziali, comunicati durante il secondo giro, rivelavano le difficoltà estreme della corsa e la stanchezza dei piloti. Nuvolari aveva già ripreso Borzacchini a Caltavuturo, appaiandosi a Campari. A Castelnuovo, il duello tanto atteso fra Varzi e Nuvolari, era già ingaggiato.

La media intanto era calata a 67 chilometri orari. Al passaggio del secondo giro, durante il quale tutte le Alfa Romeo avevano fatto rifornimento, i tempi registrati erano stati: Varzi in ore 4.18', Nuvolari in 4.20'14", Campari in 4.22'29", Borzacchini in 4.25'13", d'Ippolito in 4.29'47, Arcangeli in 4 ore 34'02", Dreyfus in 5.07'24", Piccolo in 5.08'41". Biondetti s'era dovuto ritirare durante questo giro, per un incidente di strada.

Dopo una breve pausa, la pioggia ricadeva violenta e persistente, mentre alle tribune c'era animazione per l'arrivo di Italo Balbo.

Era evidente che le Alfa Romeo, partite con alette-parafango provvidenziali, si trovavano avvantaggiate, in quell'uragano che avrebbe accompagnato per tutto il circuito i corridori, rispetto alle avversarie, e in particolare verso la Bugatti di Varzi. Malgrado questo handicap, durante il terzo giro Varzi reagiva, tanto da segnare lo stesso tempo di Nuvolari e di Campari, nel tratto tra Cerda e Caltavuturo. Dopo questa località, Varzi si avvantaggiava ancora sui suoi inseguitori e Nuvolari perdeva terreno rispetto a Campari. Alla fine del terzo giro, il galliatese accusava un sensibile ritardo. Il suo motore mancava colpi; una candela da cambiare al box, gli faceva perdere ancora 1'54", agevolando Nuvolari che si faceva sotto. Ormai Varzi e Nuvolari non erano staccati che di 1'20".

Ecco la classifica della XXII Targa (1931): 1. Nuvolari (Alfa Romeo 8 cilindri) che compie il percorso di km 584 in 9.00'27" alla media di km/h 64,834, 2. Baconin Borzacchini (Alfa Romeo 6 cilindri) in 9.02'44", 3. Varzi (Bugatti) in 9.07'53", 4. Campari (Alfa Romeo 6 cilindri) in 9.08'11", 5. D'Ippolito (Alfa Romeo) in 9.29'11", 6. Arcangeli-Zehender (Alfa Romeo) in 9.55'13". Giro più veloce, Varzi, in 2.03'54" e 4/5 alla media di km/h 70,700.

Per Varzi, l'ultimo giro doveva essere una specie di agonia. Interamente coperto di fango, quasi accecato, già a Caltavuturo veniva superato prima da Nuvolari e più tardi da Borzacchini, riuscendo appena a resistere all'attacco di Campari. La corsa era durata oltre nove ore; la media di Nuvolari non toccava neppure i 65 orari. Così terminava una corsa come ce ne sono state poche, per la durezza e le difficoltà meteorologiche.

Esattamente tredici giorni dopo aver partecipato a questa XXII Targa Florio, Luigi Arcangeli cadeva a Monza durante una seduta di allenamento per il GP d'Italia che quell'anno si disputava il 24 maggio, invece che in settembre, a

Il vincitore della XXV Targa, quella del 1934, Achille Varzi. Per la prima volta partecipò alla Targa una scuderia che diventerà famosa, la Ferrari, con quattro piloti: Barbieri, Gherzi, Varzi e Carraroli.

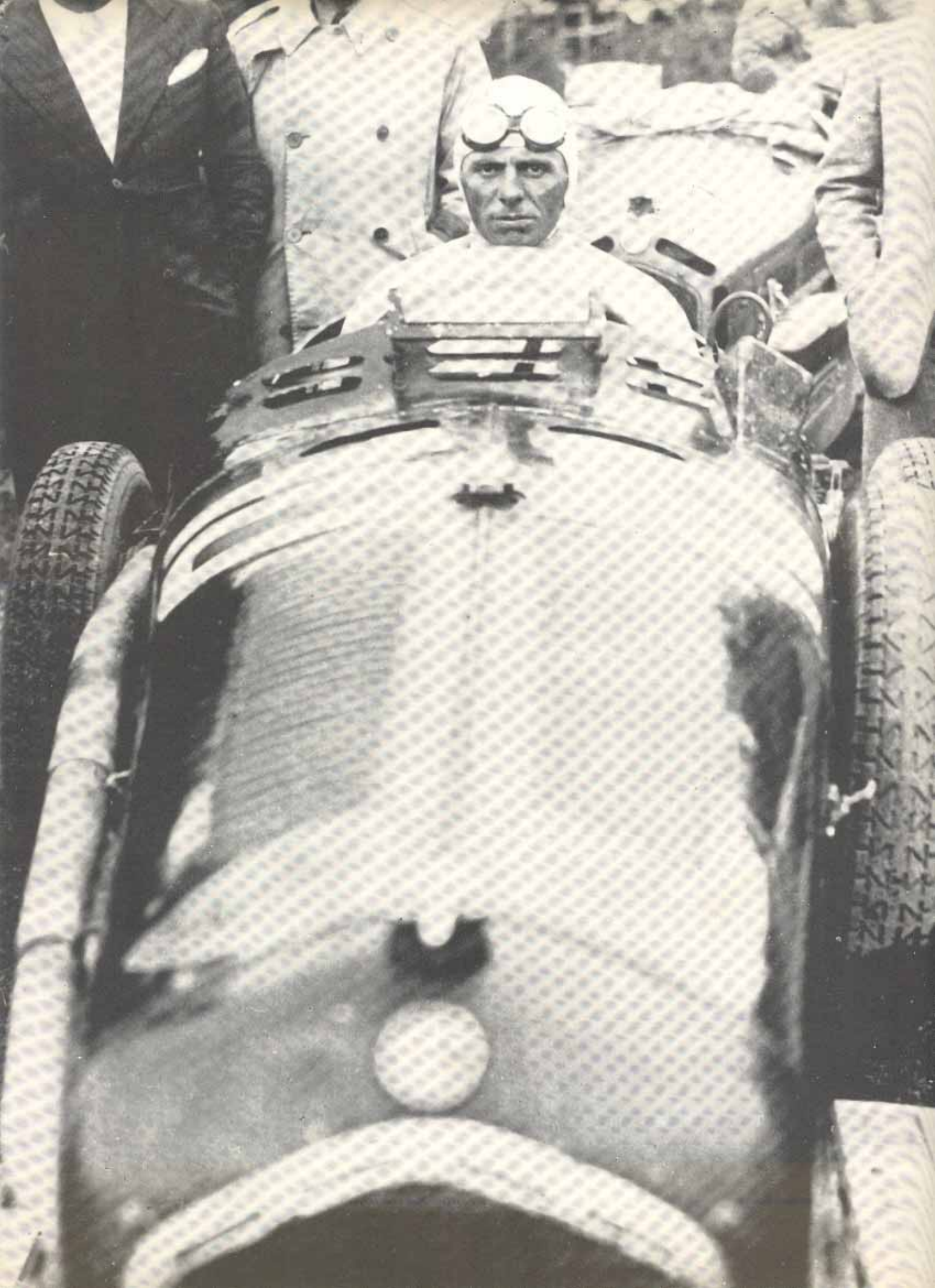


Il federale di Palermo, Li Gotti, contornato da gerarchi minori, osserva alcuni impianti. Il regime, desideroso di esser presente anche nel campo automobilistico, organizzerà in seguito una nuova manifestazione molto vistosa ma di scarso interesse tecnico: la Coppa del Littorio.

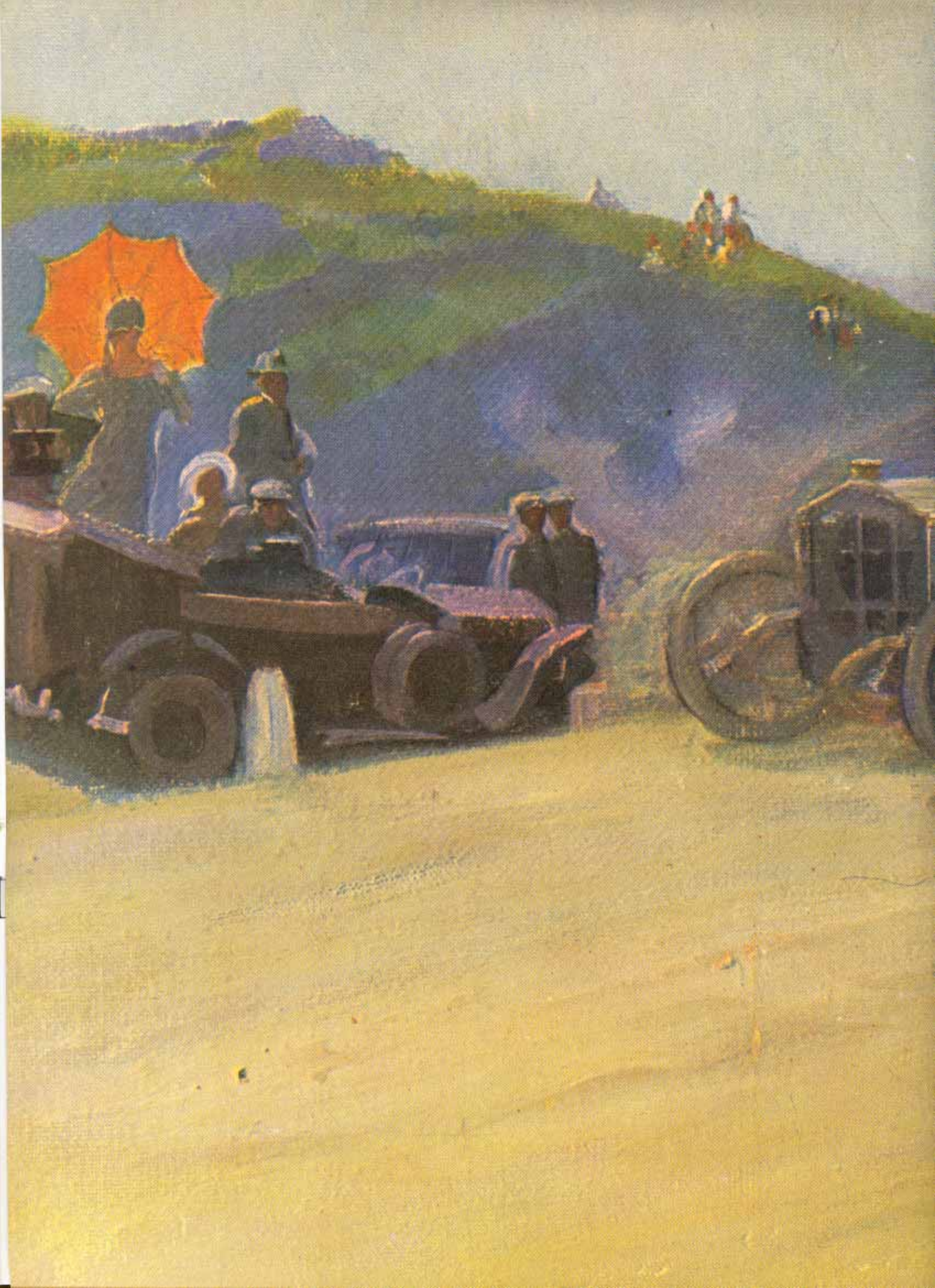
tima del ritmo iniziale impresso alla gara; Dreyfus seguiva con 10 minuti di ritardo sui primi due. Dopo 100 chilometri di corsa, Varzi prendeva decisamente il comando, con due minuti di vantaggio su Campari, Nuvolari e Borzacchini.

Al primo passaggio alle tribune, era al primo posto Varzi con il tempo di ore 2.03'54", corrispondente alla media di 70,700 chilometri orari, sui 146 chilometri. A 2' 12" da Varzi, passava Borzacchini, che precedeva Nuvolari di 5", e Campari di 29". Al quinto posto tagliava il suo primo traguardo d'Ippolito, brillantissimo. Alla fine di questo giro, Nuvolari si arrestava al box per cambiare i pneumatici posteriori e, nel cambio, perdeva 1'14". E si fermava anche Arcangeli, già staccato, perdendo 1'55", mentre Dreyfus eseguiva il cambio delle candele.

Prima ancora che fossero esauriti i passaggi del primo giro, cominciava a piovere. Dapprima leggermente, poi abbondantemente, mentre una nuvolaglia, cupa e nera, si addensava sulla zona. Sull'altipiano la corsa era diventata un inferno, tra nebbia ed acqua.









Un incontro sul percorso, visto dal pittore siciliano Salvatore Gregorietti. L'automobilismo era ormai diffuso anche fuori dell'ambiente sportivo e i ricchi di Palermo possedevano più di una macchina.

chiusura della stagione. Altri tredici giorni dopo la morte di Arcangeli, in condizioni stranamente equivalenti, moriva sulla pista dell'aeroporto di Roma durante una prova della Bugatti di Varzi, da lui sollecitata, Giovanni Tabacchi, suo meccanico.

Quell'anno, con la nuova formula impostata sulla durata di dieci ore, gli organizzatori dei grandi premi d'Italia, di Francia e del Belgio s'erano accordati per istituire una specie di campionato marche, impostato appunto sui tre grandi premi. La gara di Monza si concluse con la vittoria dell'Alfa Romeo, pilotata da Campari e Nuvolari, seguiti da Minoia-Borzacchini, al volante di un'Alfa Romeo.

Il Gran premio di Monza, organizzato per volontà di Vincenzo Florio presidente della Commissione sportiva, alla data di consueto riservata al GP d'Italia, venne invece vinto da Fagioli, al volante della nuova Maserati 2800. Questo spostamento di date, aveva sollevato parecchie critiche, ma Florio aveva voluto aprire la serie dei Grandi premi di formula, precedendo quelli di Francia e del Belgio, e riservando la manifestazione di settembre a una gara, come il GP di Monza di carattere prevalentemente sportivo, imperniata su tre batterie eliminatorie e una finale.



La famiglia reale non aveva mai presenziato alla Targa Florio. Ma nel 1935 la manifestazione cambiò nome in « Targa Florio - Coppa Principe di Piemonte » e, per rispondere all'omaggio che gli era venuto dalle nuove autorità, Umberto di Savoia si recò alla gara. Anzi, si assunse il compito di mossiere onorario, dando il via alla corsa con l'apposita bandiera.

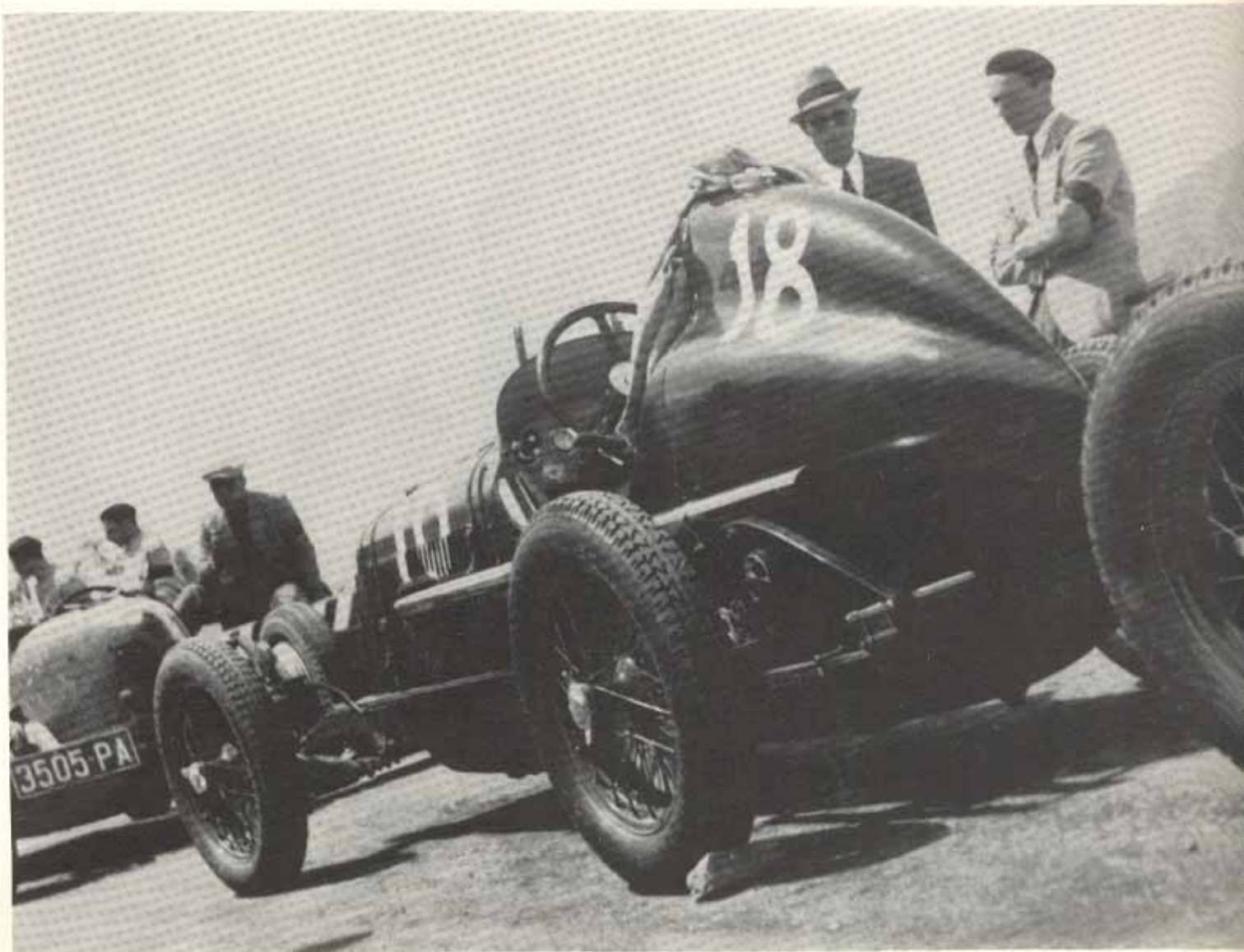
Questa Maserati era pilotata da un concorrente che si celava sotto lo pseudonimo di Zeffiro. La macchina era osservata con grande attenzione dai tecnici e dai giornalisti sportivi, perché si era diffusa la voce che il motore presentava novità eccezionali, tenute segrete dal costruttore.

Gli altri due Grandi premi, retti dalla formula delle dieci ore, erano stati vinti da Varzi e Chiron su Bugatti, quello di Francia; da Williams e Conelli, pure su Bugatti, quello del Belgio.

### Scompare Alfieri Maserati

La stagione, tuttavia, era stata molto favorevole all'Alfa Romeo, o per meglio dire alla Scuderia Ferrari che ne aveva preso il posto, poiché la casa milanese si era ritirata ufficialmente dalle corse. Lord Howe e Birkin avevano infatti conquistato il trofeo della 24 Ore di Le Mans, e Birkin s'era imposto, sempre con l'Alfa Romeo, al GP d'Irlanda.

La formula delle dieci ore, pure avendo suscitato notevole interesse di pubblico, venne giudicata troppo onerosa, anche perché richiedeva un equipaggio di due piloti. I principali organizzatori si accordarono allora per ridurre la durata della gara a un minimo di sei ore e a un massimo di dieci. Vale la pena di ricordare, per gli accostamenti che se ne possono trarre, come nel 1931, verso la fine della stagione, in una riunione di organizzatori italiani tenuta in occasione del GP di Monza



fu affrontata la questione dei contributi devoluti dal RACI, per l'attività sportiva. La questione era d'attualità, perché il RACI aveva preannunciato che avrebbe diminuito il suo concorso finanziario alle manifestazioni italiane, a cominciare dal 1932, eccetto per il GP d'Italia, il Reale premio di Roma, e la Targa Florio. Naturalmente, non tutti approvarono questa discriminazione, ma bisognava anche tenere conto dei fattori politici, oltre che sportivi. Per precisare, il monte totale dei premi delle competizioni italiane aveva toccato nel 1931 la cifra di 1.701.000 lire che era stata suddivisa fra 44 corridori classificati nelle diverse gare. In testa a questa classifica di carattere economico, era Nuvolari con 280.000 lire incassate nel corso dell'anno; seguito da Campari e da Varzi con 222.000 lire, e poi da Minoia con 162.000, da Borzacchini con 160.000, da Biondetti con 65.000.

Minoia aveva anche vinto 150.000 franchi francesi, per aver conquistato il campionato internazionale, e Varzi 86.700 franchi e 2.000 marchi, in gare alle quali aveva partecipato in Francia e in Germania. Il 1931 va anche ricordato, nella storia della motorizzazione italiana, perché furono inaugurati due nuovi tronchi di autostrade: la Bergamo-Brescia e la Torino-Milano. La benzina costava L. 1,72 al litro e la tecnica automobilistica progrediva rapidamente anche sotto la spinta delle corse che il governo del tempo favoriva. In questo anno, al



Ultimi ritocchi alle vetture di Magistri (32) e di Gherzi (50) prima del via. Nel 1935 gli impianti della direzione e delle tribune furono rimodernati ed ampliati.

28 aprile 1935. Carlo Pintacuda qualche attimo prima della partenza. Il pilota, vincitore di due edizioni della Mille Miglia, partecipò alla XXVI Targa Florio su una auto della nuovissima scuderia Ferrari.



RACI era nominato un nuovo presidente, il barone Giuseppe Federici d'Abriola.

La produzione automobilistica toccava il livello più basso dal 1924 con 28.400 unità. La vettura più popolare, specialmente nel mondo sportivo, era l'Alfa Romeo, con i suoi tipi 6 C Gran sport spider con compressore, carrozzate dalla Zagato, vendute a 59.500 lire. L'accademico Massimo Bontempelli, sollecitato dalla Confederazione dei sindacati fascisti, introduceva il nuovo vocabolo « autista » in sostituzione della parola « chauffeur ».

Il 1932, sarebbe stato l'anno della riscossa industriale italiana, dopo la sensibile contrazione delle nostre esportazioni. Al Salone di Milano, che si svolse, come di consueto, dal 12 al 27 aprile, la Fiat presentava la nuova Balilla 508, una quattro cilindri di  $\text{cm}^3$  955, messa in vendita al prezzo di 10.800 lire nella versione berlina. La Lancia produceva il tipo Augusta, con carrozzeria portante. Per appoggiare gli industriali dell'automobile, il governo decretava facilitazioni per le vetture utilitarie e proseguiva la sua politica autostradale, inaugurando il 21 aprile (Natale di Roma), il primo tronco della Firenze-Roma, tra Firenze e Montecatini.



Il 3 marzo s'era spento a Bologna Alfieri Maserati, e la sua opera di costruttore era ereditata dai fratelli, che l'avrebbero continuata fino al 1937, quando cedettero il marchio e la denominazione sociale al gruppo Orsi, di Modena.

Per il 1932 la Commissione sportiva del RACI aveva ammesso nell'elenco degli « esperti », in base al regolamento vigente, alcuni corridori: Borzacchini, Biondetti, Campari, Conelli, Clerici, Fagioli, Ferrari, Gherzi, Gozzabini, Maggi, Marinoni, Mazzotti, Ernesto Maserati, Minoia, Minozzi, Morandi, Nazzaro, Nuvolari, Premoli, Ramponi, Rosa, Ruggeri, Salamano, Strazza, Varzi.

Alla Mille Miglia, aveva trionfato l'Alfa Romeo con Baconin-Borzacchini (media km/h 109,884), seguiti dalla coppia Trossi-Brivio, pure su Alfa Romeo 2.336, e dalla coppia Scarfiotti-d'Ippolito su Alfa Romeo 1750. Esattamente un mese dopo, l'8 maggio, si svolgeva la XXIII Targa Florio.

Quell'anno la Targa Florio capitava a buon punto. A parte l'affermazione di Borzacchini nella Mille Miglia, nelle prime tre corse in circuito della stagione, avevano vinto tre corridori e tre marche diverse: Varzi su Bugatti al GP di Tunisi, Nuvolari su Alfa Romeo 2.336 a Montecarlo, Fagioli su Maserati 16 cilindri sulla pista del Littorio a Roma.

La Targa sarebbe stata disputata su un circuito parzialmente nuovo. Dopo le frane e le interruzioni dell'anno precedente, per l'interessamento insistente di Vincenzo Florio era stata costruita una nuova strada di raccordo di 10.600 metri. Dal percorso delle Piccole Madonie rimaneva escluso il paese di Caltavuturo, variante per Scillato, poiché c'era una variante che a Collesano si congiungeva al vecchio percorso. Il nuovo circuito della Targa era in tal modo ridotto di 36 chilometri, e portato a 72, ma il percorso totale della gara veniva aumentato a 576 chilometri (otto giri), anche per le migliorate condizioni stradali, che avrebbero permesso medie più elevate.

La presenza alla gara siciliana di tutti i protagonisti delle prime corse della stagione avevano, come al solito, richiamato a Cerda una gran folla festante e molte personalità del mondo automobilistico: il nuovo presidente del RACI, Federici d'Abriola e il direttore, Sommi Picenardi, e inoltre il senatore Crespi, Arturo Mercanti, Alfredo Ricordi, Carlo Felice Trossi, Luigi Castelbarco, Arturo Ferrarin, Vittorio Jano, Renzo Castagneto, Bettoja.

In una giornata siciliana splendente e calda, i concorrenti presero il « via » alle 9 precise, distanziati l'uno dall'altro di tre minuti: d'Ippolito (Alfa Romeo 1750), Cazzaniga (Bugatti 1500), Rondina (OM 2000), Brivio (Alfa Romeo 2300), Chiron (Bugatti 2300), Borzacchini (Alfa Romeo 2300), Fagioli (Maserati 2800), Ruggeri (Maserati 2800), Rosa (Bugatti 2300), Nuvolari (Alfa Romeo 2300), Biondetti (MB special 2500), Varzi (Bugatti 2300), Gherzi (Alfa Romeo 2300), Sciamba (Fiat 1100), De Maria (Fiat 1100), Saltarelli (Bugatti 1500). Borzacchini, Rosa, Nuvolari, Biondetti e d'Ippolito erano partiti con il meccanico a bordo.

Nuvolari, secondo il suo stile e per prevenire il suo grande rivale Varzi, aveva subito cominciato energicamente la corsa. Sembrava infatti che Varzi e Chiron della Bugatti non volessero spingere a fondo fin dagli inizi. Si saprà presto che,

Dai primi impianti di rifornimento dell'anteguerra, il metodo per rifornire le auto non ha fatto grandi progressi. Al più, le lattine hanno sostituito barilli e fiaschi.





Nella versione originale di questo disegno, il pittore Gordon Crosby aveva collocato un brigante sul costone della montagna, a destra. Qualcuno poi — per ragioni diciamo diplomatiche — trasformò il brigante in innocuo pastore ma non riuscì a cancellare bene il calcio del fucile.



già durante il primo giro, il galliatense s'era trovato in difficoltà, perchè il cambio funzionava irregolarmente e i tubi del serbatoio laterale dell'olio s'erano rotti. L'atteso duello con Nuvolari, veniva quindi a mancare e Varzi si ritirava dopo il secondo giro, mentre Nuvolari conduceva a grande andatura segnando i primi record del nuovo circuito. Brivio lamentava noie ai freni, d'Ippolito doveva cambiare una gomma lungo il percorso, Ruggeri la cambiava al rifornimento. Poiché un freno s'era rotto, Brivio usciva di strada dopo il primo giro, ma poteva proseguire. Ecco i tempi registrati alla fine del primo giro: Nuvolari in 53'03"2/5 (media 81,432), Borzacchini in 54'46"1/5, Chiron in 54'46"3/5, Varzi in 55'03"2/5, Brivio in 55'17"1/5, Gherzi in 55'30"4/5, d'Ippolito in 56'38", Ruggeri in 57'16" e 1/5, Rosa in 57'49"1/5, Fagioli in 58'22", Gazzaniga in 1.03'50", Rondina in 1.04'34".

Le due Alfa Romeo di Nuvolari e Borzacchini conducevano con sicurezza la gara e Borzacchini riusciva anche a staccare Chiron che aveva toccato il traguardo del primo giro quasi appaiato con lui. Fagioli scompariva. I tempi del secondo giro erano i seguenti: Nuvolari in 1.46'00"2/5, Borzacchini in 1.49'02", Chiron in 1.49'34", Brivio in 1.50'45"4/5, Gherzi in 1.52'33"1/5, Ruggeri in 1.54'10", Rosa in 1.56'29", d'Ippolito in 1.56'35"2/5, Varzi in 2.08'15", Rondina in 2.09'06", Gazzaniga in 2.19'21".

Nuvolari era ormai impendibile. Il solo motivo di interesse, dopo questo giro, era costituito dal duello fra la Bugatti di Chiron e l'Alfa Romeo di Borzacchini, che era infatti il più veloce, mentre Nuvolari attenuava il ritmo di corsa anche per ordine del suo box. Al terzo giro passavano: Nuvolari in 2 ore 39'20" (media 81,338), Borzacchini in 2.43'35", Chiron in 2.45'00"2/5, Brivio in 2.49'44"2/5, Gherzi in 2.50'30", Ruggeri in 2.52'32"2/5, Rosa in 2.53'01"2/5, Rondina in 3.12'58".

I rifornimenti di metà gara ravvivavano l'interesse degli spettatori. Soprattutto Chiron cercava di guadagnare qualche secondo su Borzacchini nelle operazioni di rifornimento. Erano perciò di scena le squadre dei meccanici, anche per conquistare il premio speciale in palio, per il rifornimento più veloce. Chiron cambiava i ceppi dei freni e i pneumatici posteriori, e completava il rifornimento in 1'7"; Borzacchini a sua volta impiegava 1'18" dopo aver fatto regolare i freni e sostituire le gomme posteriori.

Nuvolari ai box non aveva fretta: il suo rifornimento durava infatti 1'58", avendo cambiato tutti e quattro i pneumatici per non avere sorprese nella parte finale della corsa.

Rosa tra il terzo ed il quarto giro aveva dovuto abbandonare per un'uscita di strada; sia lui che il meccanico venivano raccolti feriti abbastanza seriamente alla testa e all'addome, e immediatamente avviati all'ospedale di Termini Imerese. Gherzi, ancora dolorante per le ferite riportate durante la Mille Miglia, dopo il rifornimento si faceva sostituire da Brivio che dopo il terzo giro era stato costretto ad abbandonare la corsa.

Al passaggio del quarto giro si registravano i seguenti tempi: Nuvolari in 3.33'01"2/5 (media 81,120), Borzacchini in 3 ore 38'29"2/5, Chiron in 3.41'05"3/5, Gherzi in 3.48'38", Ruggeri in 3.52'34", Rondina in 4.18'15".

E i tempi al quinto giro: Nuvolari in 4.28'38" (media 80,407), Borzacchini in 4.34'40", Chiron in 4.38'08", Gherzi in 4.46'38", Ruggeri in 4.51'11", Rondina in 5.24'47".

Alla fine di questo quinto giro, Chiron si fermava al box e si faceva sostituire da Varzi, avendo riportato ustioni a un piede. Il galliatese non avrebbe potuto che terminare la corsa, mantenendo il posto di Chiron in graduatoria. Brivio, da parte sua, manteneva la posizione cedutagli da Gherzi. Unica novità, prima della fine della gara, un cambio di gomma che Varzi aveva dovuto compiere durante il sesto giro perdendo 55 secondi.

Ecco i passaggi al sesto giro: Nuvolari in 5.22'43"2/5, seguito da Borzacchini in 5.30'07", Varzi (Chiron) in 5.35'17", Brivio (Alfa Romeo) in 5.43'01"2/5, Ruggeri in 5.50'08", Rondina in 6.29'33".

Al settimo giro, i tempi erano: Nuvolari in 6.18'23"2/5 (media 79,918), seguito da Borzacchini in 6.25'46"2/5, Varzi (Chiron) in 6.37'04"2/5, Brivio (Alfa R.) in 6.41'36", Ruggeri in 6.50'54"4/5, Rondina in 7.34'04".

Ed ecco la classifica generale della XXIII Targa Florio: 1. Tazio Nuvolari (Alfa Romeo 2300), km 576 in 7.15'50" e 3/5, alla media di km/h 79,296, 2. Baconin Borzacchini (Alfa Romeo 2300) in 7.21'29"4/5, 3. Louis Chiron-Achille Varzi (Bugatti) in 7.35'20"3/5, 4. Pietro Gherzi-Antonio Brivio (Alfa Romeo 2300) in 7.38'05", 5. Amedeo Ruggeri (Maserati 2800) in 7.50'16"2/5, 6. Rondina (OM 2000) in 8.39'38". Giro più veloce: il secondo di Nuvolari (Alfa Romeo) in 52'56" e 3/5, alla media di km/h 81,596.

Un mese dopo questa Targa Florio, Tazio Nuvolari portava alla vittoria, nel decimo Gran premio d'Italia, la nuovissima Alfa Romeo monoposto (tipo B), al suo esordio. Era l'inizio, per questa vettura costruita mentre era in vigore la formula libera (il GP d'Italia si disputò a Monza « sulle cinque ore »), di una trionfale carriera, che si sarebbe conclusa con l'avvento della formula del peso massimo nel 1934.

Nello stesso mese di maggio, si verificava un rivolgimento, o meglio « un cambio della guardia », alla presidenza dell'Automobile club. Federici d'Abriola dava le dimissioni per « ragioni di famiglia », e veniva sostituito con il deputato Pietro Parisio, presidente dell'Automobile club di Benevento. Con Federici d'Abriola si dimettevano anche i quattro vicepresidenti: Silvio Crespi, Giorgio Guglielmi, Vincenzo Florio ed Enrico Marchesi.

Si trattava di una vera e propria crisi nel seno del nostro massimo ente automobilistico. Una crisi a sfondo politico.

Il 5 luglio, e cioè a un mese di distanza dalla nomina di Pietro Parisio, l'agenzia Stefani emanava il seguente comunicato: « Con decreto in corso viene provveduto allo scioglimento degli organi direttivi del Reale automobile club d'Italia, ed è nominato commissario per l'amministrazione straordinaria di detto ente l'onorevole marchese Pietro Parisio, ora presidente dell'ente stesso ». Due mesi dopo questo comunicato, presentava le sue dimissioni da direttore del giornale « RACI », organo dell'Automobile club, il direttore generale dell'ente, Paolo Sommi Picenardi.

Era lo sviluppo inevitabile della crisi. Anche Vincenzo Florio, sarebbe stato costretto a lasciare la sua carica di presi-

Un giovane sportivo in camicia nera regge con inutile impegno il microfono al vincitore, Brivio. Il giovane insiste (nella foto di destra) e sorregge il microfono anche al secondo classificato, Chiron.



dente della Commissione sportiva avendo lo stesso commissario del governo riassunto direttamente la direzione delle attività sportive. Egli però manteneva la vice presidenza della Commissione sportiva internazionale e rimaneva membro — ancora per qualche tempo — della delegazione italiana per l'AIACR. Alle riunioni parigine dell'Association internationale des automobile clubs reconnues, lo sport italiano era rappresentato oltre che dal commissario Parisio, da Arturo Mercanti e da Edgardo Lazzaroni.

La crisi dell'Automobile club ebbe uno sfondo politico, ma come di solito accade in questi casi, si risolse in un semplice « cambio della guardia ». Le ripercussioni del movimento dei dirigenti centrali colpirono Vincenzo Florio, la cui famiglia attraversava un periodo di grosse difficoltà finanziarie. Florio rimaneva un grande nome nel mondo automobilistico italiano, ma non aveva più un grande patrimonio. E ne approfittarono elementi locali per dare l'assalto alla « diligenza », e di conseguenza alla grande manifestazione che, in ogni modo, era tutelata da quel nome e da una lunga tradizione.

Il 1932 era stato anche l'anno nel quale si erano cambiate in Italia le targhe per automobili che sono quelle tuttora adottate. La circolazione era di 256.251 unità, nel territorio nazionale, e cominciava una ripresa nella diffusione dell'automobile, che doveva durare fino agli inizi della seconda guerra mondiale.

Al Salone di Milano del 1933, la Fiat aveva presentato il tipo Ardita di cm<sup>3</sup> 1.758. Nello stesso mese, era fondato a Torino il museo dell'automobile, per iniziativa di Carlo Biscaretti di Ruffia. Alla cerimonia della fondazione del nuovo ente, avvenuta nel municipio di Torino, erano presenti Paolo Thaon di Revel, Vittorio Valletta, Cesare Goria Gatti, Enrico Marchesi, Vincenzo Lancia e Giuseppe Miceli.

Carlo Biscaretti era stato nominato ordinatore provvisorio del Museo. Fossero le vicende a sfondo politico dell'ambiente sportivo, fosse il rinvio che aveva dovuto subire la manifestazione per la concomitanza o la vicinanza di altre competizioni, quali i Gran premi di Montecarlo, di Tripoli, dell'Avus, i circuiti di Alessandria e di Piccardia, dell'Eifel, fatto sta che il 28 maggio 1934, alla XXIV Targa, c'era meno pubblico del solito, e sul circuito c'erano anche pochissimi dei grandi nomi. La gara si sarebbe ridotta a un duello in famiglia tra corridori e clienti dell'Alfa Romeo.

Nella sua prima parte, la stagione era stata intensissima. Cominciata a Tunisi, in marzo, era stata caratterizzata dalle tre vittorie di Nuvolari (Alfa Romeo) a Tunisi, alla Mille Miglia, ad Alessandria e dalle tre di Varzi (Bugatti) a Montecarlo, a Tripoli e all'Avus. I due grandi rivali non avevano potuto presentarsi alle Madonie ed era naturale che gli appassionati siciliani ne fossero delusi.

« Quel pubblico a ranghi ridotti — scriveva Vincenzo Gargotta che è stato per tanti anni vicino a Florio — tradiva il suo disappunto, e intuiva l'ondata di tristezza che turbava il cuore di Vincenzo Florio ».

Agli ordini del ministro Maranesi, affiancato da Florio e dai suoi collaboratori, d'Amico, Messina, Zingales, Vannucci, Bastiglia, Valdes, i concorrenti partivano alle 10 di mattina, a





La Targa Florio del 1935 fu disputata mentre nel Paese si cominciava a parlare di una guerra in Africa orientale. Il conflitto italo-etiopeico e le sanzioni economiche contro l'Italia avranno dei riflessi negativi anche in campo automobilistico.



tre minuti di intervallo l'uno dall'altro: Cucinotta (Bugatti 1500), Giardini (Bugatti 1500), Lo Bue (Alfa Romeo 1750), Balestrero (Alfa Romeo 2300), Carraroli (Alfa Romeo 1750), Brivio (Alfa Romeo 2300), D'Alessio (Alfa Romeo 2300), Borzacchini (Alfa Romeo 2600), Napoli (Alfa Romeo 1750), Gazzabini (Alfa Romeo 2300), Gherzi (Alfa Romeo 2300), Toia (Bugatti 2000).

Un tempo primaverile favoriva questa corsa in famiglia, interessante per gli esperti che fin dagli inizi avevano puntato i loro cronometri su Brivio, Borzacchini, Gherzi. Come era stato previsto, i tre movimentarono la prima metà della gara, anche se Borzacchini fin dal primo giro aveva posto le premesse per una sua vittoria.

Al passaggio del primo giro, la graduatoria era infatti la seguente: Borzacchini con il tempo di 54'11" (media 79,719), Brivio in 55'25", Gherzi in 55'42", Magistri in 58'13", Gazzabini in 58'56", Balestrero in 59'03", Carraroli in 59'15", Toia in 1.02'05", Napoli in 1.02'18", Cucinotta in 1.03', Lo Bue in 1.04'13", D'Alessio in 1.04'18", Virgilio in 1.07'33" Giardina in 1.10'48".

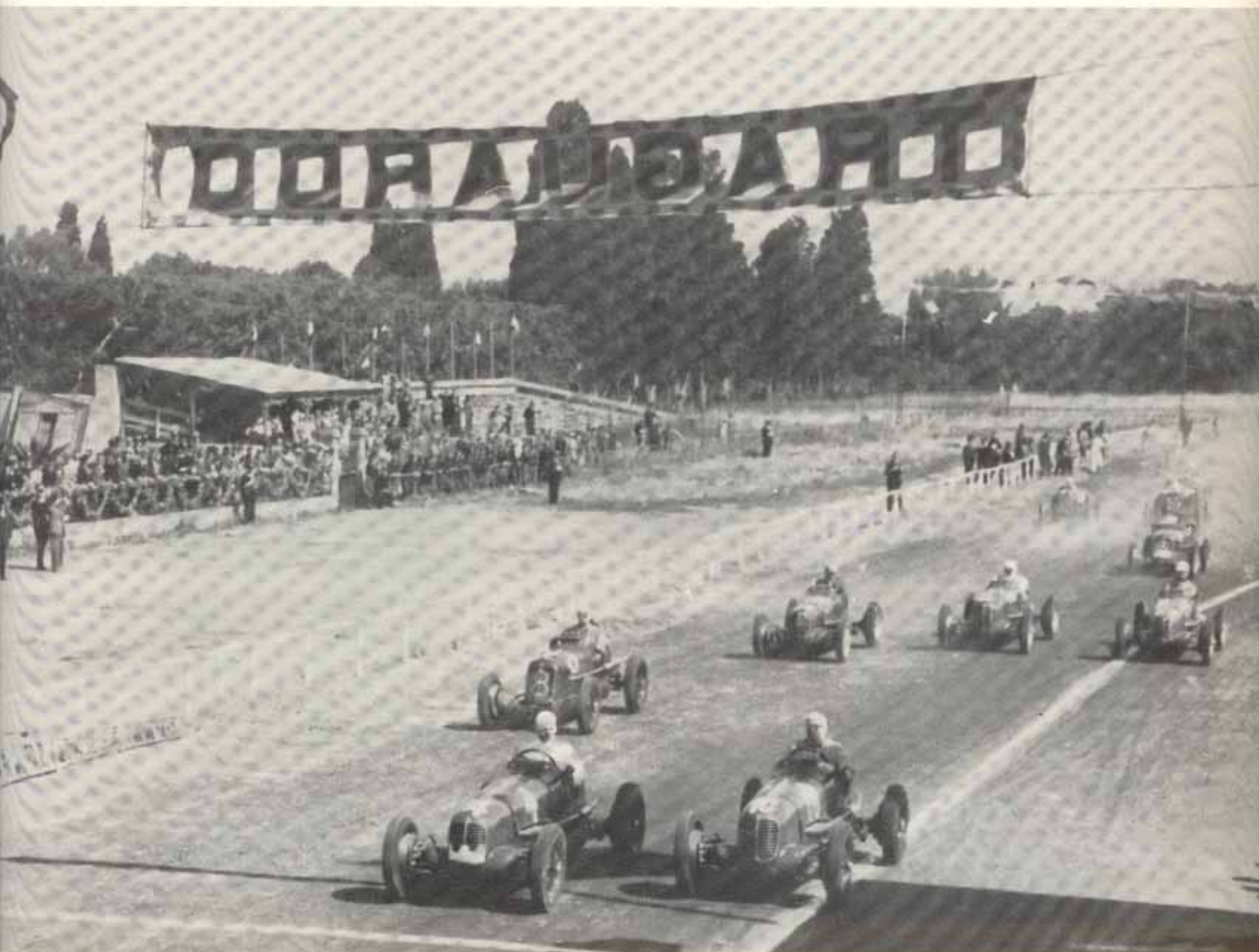
Alla fine del primo giro, Magistri si fermava al box e finiva per ritirarsi, avendo constatato la bruciatura della guar-

Il barone palermitano Mario Cammarata, quarto classificato nella Targa Florio del 1936. A questa edizione della gara parteciparono concorrenti quasi esclusivamente siciliani, con vetture da turismo. Il pubblico disertò la manifestazione, che, per la prima volta, si svolgeva a dicembre.

nizione della testata. Il secondo giro non portava novità e modifiche nella graduatoria. Mantenendo il ritmo iniziale, Borzacchini rinsaldava la sua posizione di uomo di punta. Al terzo passaggio (km 216) i tempi erano i seguenti: Borzacchini in 2.43'03", Brivio in 2.45'55", Gherzi in 2.48'41", Carraroli in 2.57'53", Balestrero in 2.58'48" Gazzabini in 3.02'11", Napoli in 3.08'56".

Seguivano lontani, nell'ordine: D'Alessio, Lo Bue, Virgili e Cucinotta. Toia e Giardina erano scomparsi dalla corsa in questo giro, quando avevano inizio le operazioni di rifornimento. Dopo le fermate di Brivio, Gherzi, Carraroli e Balestrero alla fine del quarto giro, giungeva sensibilmente attardata l'Alfa Romeo di Borzacchini che dichiarava di abbandonare. Poco dopo Collesano, per un'uscita di strada, le speranze del combattivo ternano erano tramontate, essendosi rotta la balestra anteriore sinistra. Rimanevano così in corsa, per la vittoria finale, Antonio Brivio e Pietro Gherzi, distaccati di 2'23". Per Gherzi, c'erano ancora forti possibilità di riguadagnare il terreno perduto, ma nello sforzo imposto al motore della sua

Con lo spostamento del percorso di gara dalle Madonie al parco della Favorita, anche altre caratteristiche della corsa furono cambiate. I concorrenti partivano insieme, invece che distanziati di tre minuti.





Alfa Romeo, il ligure aveva probabilmente ecceduto, e finiva per mettere fuori uso il suo motore. Brivio rimaneva così padrone della situazione con circa cinque minuti di vantaggio su Balestrero, e terminava in bellezza con quel suo stile elegante e fluido che lo ha sempre distinto.

La classifica finale della XXIV Targa Florio risultò pertanto la seguente: 1. Antonio Brivio (Alfa Romeo 2300) in 6.35'03"1/5 (media 76,336), 2. Renato Balestrero (Alfa Romeo 2300) in 6.55'52"3/5, 3. Guglielmo Carraroli (Alfa Romeo 2300) in 7.07'45", 4. Carlo Gazzabini (Alfa Romeo 2300) in 7.21'02"3/5, 5. Remo D'Alessio (Alfa Romeo 2300) in 7.34'11", 6. Letterio Cucinotta (Bugatti 1500) in 7.51'02". Giro più veloce il primo di Borzacchini (Alfa Romeo 2300) in 54'11" alla media di 79,729.

In complesso, dunque, una nuova affermazione dell'Alfa Romeo 2300 anche se non contrastata da avversari, e una malinconica Targa, per l'atmosfera che l'aveva avvolta, e che contrastava con i numerosi successi del nostro automobilismo sportivo.

In quel tempo si cominciava a parlare di carburanti autarchici. Era anzi già cominciata, a ritmo crescente, la campagna per l'impiego del gassogeno sugli autoveicoli industriali e sulle vetture. Si scopriva la... carbonella, e perfino alla Mille Miglia era prevista la creazione di una speciale categoria per le vetture alimentate a gassogeno. Erano le prime avvisaglie — in campo automobilistico — dell'aggravarsi dei rapporti internazionali.

Per disposizione del commissario Parisio, era abolito il Reale premio di Roma. Dopo la morte di Amedeo Ruggeri a Montlhéry, l'anno prima, il 1933 si concludeva con la terribile giornata di Monza, nella quale cadevano Campari, Borzacchini e Czaykoswski. Anche Guido d'Ippolito, uno degli anziani della Targa, era scomparso. Tazio Nuvolari, s'era lasciato persuadere a partecipare sul circuito di Ards (Belfast) al Tourist Trophy, al volante di una MG Magnette, e aveva stupefatto gli sportivi britannici che gli avevano decretato sul campo il titolo di « maestro ».

Dopo l'apertura dell'autostrada Venezia-Padova, il 28 ottobre veniva inaugurata la Lucca-Migliarino, che completava la Firenze-Mare. L'8 dicembre del 1933 era emanato il nuovo testo completo e aggiornato del Codice della strada che sarebbe rimasto in vigore fino al 1959.

Con il 1934, entrava in vigore la nuova formula internazionale per i grandi premi: era la cosiddetta formula del peso massimo, che l'Alfa Romeo non avrebbe affrontato ufficialmente, dichiarando di astenersi dalle corse, ma attraverso la Scuderia Ferrari. Anche Bugatti, il tenace, lo sportivo Bugatti, abbandonava le corse.

La crisi economica europea sembrava superata, ma le nostre esportazioni di autoveicoli stentavano ad aumentare. Sul mercato interno, la Fiat Balilla berlina veniva venduta a 10.800 lire, la Lancia Augusta berlina a 19.500, la Bianchi S5 1500 berlina a 23.500. La benzina costava 2 lire e 5 centesimi al litro.

Anche nelle attività sportive si profilava un'energica e massiccia offensiva tedesca. Entravano infatti in lizza, con la nuova formula, gli squadroni della Mercedes e dell'Auto Union,





Il contrasto fra la Sicilia, ancora ferma a costumi e mezzi di vita antichi, e le macchine in gara, sempre più moderne e potenti, colpì la fantasia di qualche artista, come la pittrice Renée Meurisse.

con macchine avanzatissime, perfettamente aderenti al tema tecnico proposto.

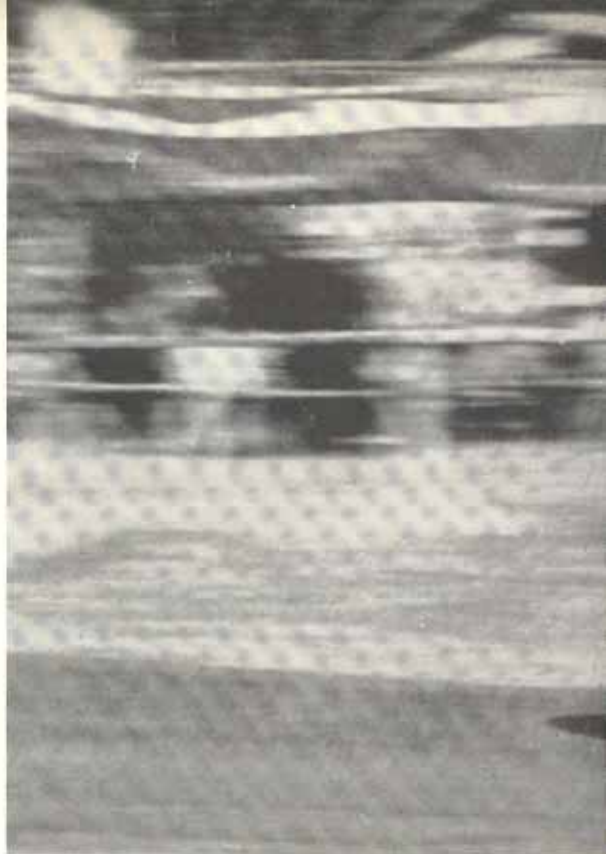
Il 22 maggio 1934, due giorni dopo la XXV Targa Florio, cominciava a Roma il concentramento — come scrissero a grandi titoli i giornali — della Coppa d'oro del Littorio, una manifestazione di nuovo conio voluta da Piero Parisio e organizzata dal RACI con grandi mezzi e con esemplare accuratezza. La manifestazione aveva un significato prevalentemente politico-sportivo e fu denominata, quando venne lanciata e iscritta in calendario, Coppa d'oro del Duce. Ma dopo un po' di tempo, e pare per intervento personale dello stesso Mussolini, venne intitolata Coppa d'oro del Littorio. Essa riprendeva, con altri criteri e con altri concetti, il Giro d'Italia, ma indubbiamente intendeva forse, nel pensiero dei suoi ideatori, sopravanzare, se non addirittura sostituirsi alla Mille Miglia. Il suo percorso, di ben 5.687 chilometri, comprendeva tre tappe: da Roma a Reggio Calabria (compreso il giro di Sicilia) da Reggio Calabria a Milano e da Milano a Roma (passando per Trieste).

Era una gara di velocità colossale, che aveva raccolto ben 226 iscritti, fra i quali le squadre più e meno ufficiali della Fiat, per le vetture della classe fino a  $\text{cm}^3$  1.100; della Lancia, della Bianchi, della Fiat nella classe da  $\text{cm}^3$  1.101 fino a 1.500; dell'Alfa Romeo, nella classe fino a  $\text{cm}^3$  2.000; dell'Alfa Romeo in quella di  $\text{cm}^3$  3.000, e della Ford, Dodge, Chrysler, Lancia, Buick, tra le altre, nella classe oltre  $\text{cm}^3$  3.000. Parecchi tra i piloti più popolari come Rosa, Comotti, Tadini, Aldrighetti, Pintacuda, Marinoni, Farina, Trévoux, Della Chiesa, Stoffel, erano della partita. E la gara finiva, dopo un duello finale entusiasmante, con la vittoria dell'equipaggio composto da Pintacuda-Nardilli a bordo di una Lancia tre litri, secondo arrivato l'equipaggio Rosa-Comotti su Alfa Romeo, terzo Farina-Oneto su Lancia Astura. La media tenuta dall'equipaggio vincitore sull'intero percorso era stata di 86,229 chilometri orari.

La Targa Florio avrebbe risentito della concomitanza con questa imponente manifestazione automobilistica nazionale, svoltasi un paio di giorni prima e con il GP di Casablanca, al quale partecipavano la Scuderia Ferrari, con vetture P3 Alfa Romeo, pilotate da Chiron, Lehoux, Comotti, Biondetti, Etancelin, Sommer, Straight su Maserati, fra gli altri.

Fino alla vigilia, gli organizzatori palermitani avevano ricevuto una decina di iscrizioni di corridori volenterosi e valorosi, ma di poco richiamo; Vincenzo Florio, per di più, non volle nemmeno presenziare a quella che era stata la sua manifestazione. L'Automobile club di Sicilia inoltre, aveva lasciato il vilino di via Catania, per trasferirsi in altri locali. S'era entrati decisamente nel periodo oscuro della bella e gloriosa manifestazione siciliana, che doveva concludersi solamente nel dopoguerra, dopo un lungo e travagliato intervallo, in cui Lo Casto, Castellucci, Perilli, Mistretta furono successivamente commissari. Infatti Vincenzo Florio sarebbe rientrato come commissario nell'Automobile club di Palermo non prima del 1949 e avrebbe avuto come suo vice Giovanni Federico.

A salvare in parte la situazione di questa Targa « delle nozze d'argento », intervenne l'adesione del binomio Achille Varzi e Pietro Ghersi, che richiamarono a Cerda, malgrado il tempo decisamente avverso, piovoso e malinconico, numeroso



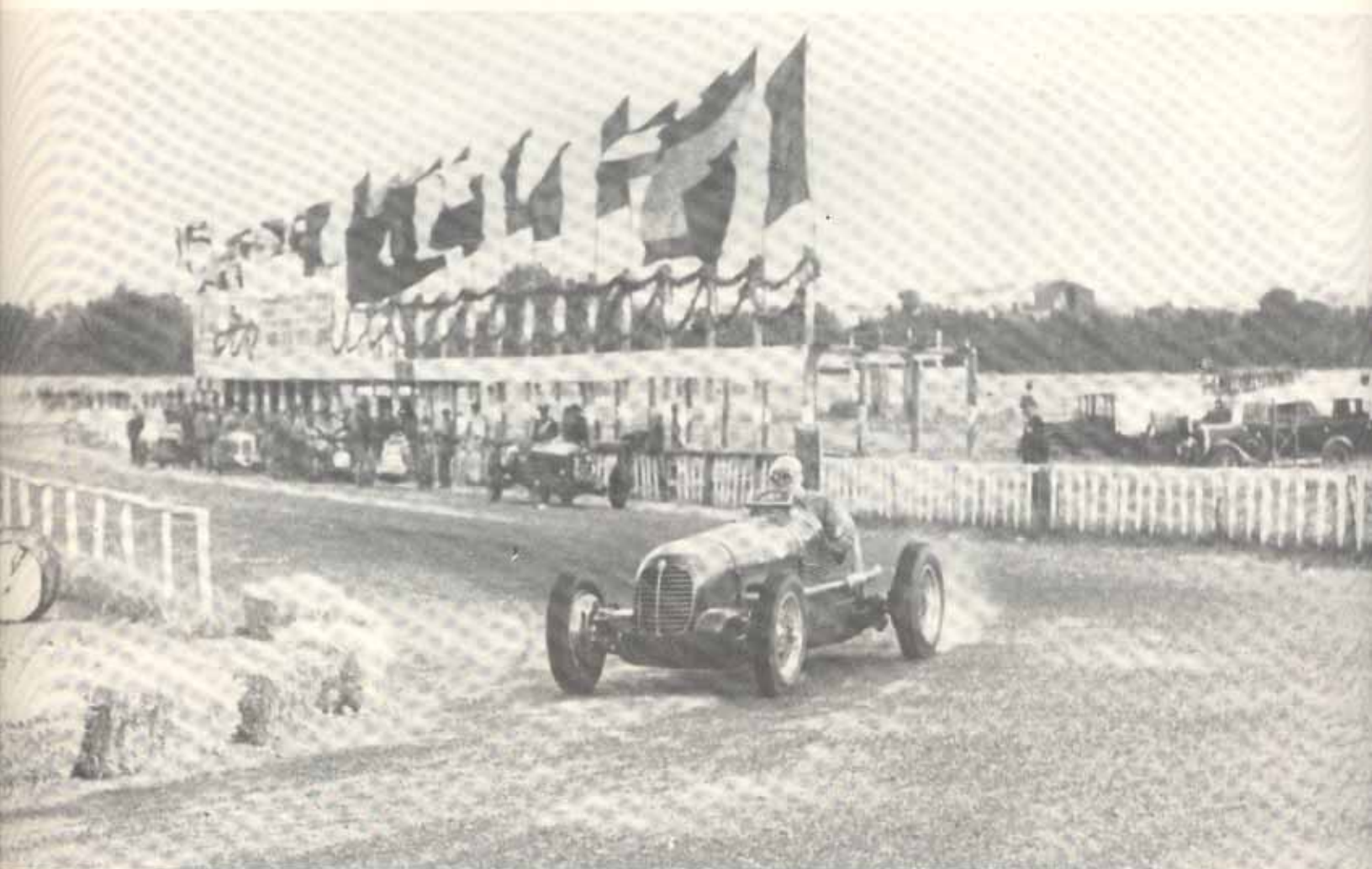
Un passaggio della Maserati 1500 pilotata da Severi, vincitore della Targa Florio 1937. Severi riuscì a segnare una media di oltre 107 chilometri all'ora.





Giovanni Rocco, su Maserati 1500. Rocco compì il giro più veloce alla media di km/h 121,696. Trasferita sul circuito della Favorita, la Targa era solo una gara di velocità.





pubblico. La corsa si svolgeva su sei giri, per un totale di 432 chilometri ed era stata organizzata dal commissario Lo Casto, coadiuvato da Francesco d'Amico e da Ugo Messina. Nelle tribune d'onore era presente il commissario generale del RACI, Piero Parisio.

Avevano preso la partenza: Barbieri su Alfa Romeo 2600, Alloatti su Bugatti 2000, Gherzi su Alfa Romeo 2600, Varzi su Alfa Romeo 2600, D'Agata su Maserati 2500, Magistri su Alfa Romeo 1750, Battilana su Alfa Romeo 2300, Fiorello su Alfa Romeo 1750, Balestrero su Alfa Romeo 2600, Pages su Alfa Romeo 2300, Battaglia su Alfa Romeo 2600, Carraroli su Alfa Romeo 2600.

In condizioni regolari di svolgimento della corsa, non ci sarebbero stati dubbi sul risultato di questa gara. Varzi partiva nettamente favorito. Ma la pioggia, il freddo, lo stato del fondo stradale, avrebbero potuto capovolgere qualsiasi pronostico e arrecare brutti scherzi anche a piloti della classe del galliatese. Varzi aveva pensato a tutto questo. Il solo che potesse dargli da fare, era il suo fraterno amico Gherzi. Varzi adottò, come era nel suo stile, e visto che non era pensabile proporsi di stabilire nuovi primati, la tattica di attesa. Si limitò così a seguire a vista Gherzi, che fino dalla partenza aveva preso il comando della corsa, e a distanziare la schiera degli inseguitori capeggiati dal bravo Alloatti. Gherzi passò così in testa, con

38" di vantaggio su Varzi, e questi con 1'35" di vantaggio su Alloatti.

Alla fine del primo giro (km 72), i tempi erano i seguenti: Gherzi in 58'40" (media km/h 73,636), Varzi in 59'18, Alloatti in 1.00'53", Barbieri in 1.01'38"1/5, Magistri in ore 1.02'32"4/5, Balestrero in 1.03'41"1/5, Fiorello in 1.05'23", Pages in 1.07'06", D'Agata in 1.08'52"1/5, Carraroli in 1.09'20"2/5, Battaglia in 1.10'55"4/5, Battilana in 1.17'14".

Lo spettacolo del primo passaggio di questa sparuta e coraggiosa schiera di corridori, addirittura immersi nel fango, sotto la pioggia battente, faceva ricordare la grande giornata del duello Nuvolari-Varzi del 1931. Balestrero era attardato da irregolarità al motore; Alloatti era stato messo fuori gara per un'uscita di strada, nei pressi del bivio di Caltavuturo. Varzi continuava nella sua accorta e prudente tattica, controllando Gherzi.

Al secondo giro (km 114), la graduatoria era la seguente: Gherzi in 1.59'23" (media km/h 72,576), Varzi in 1.59'57", Barbieri in 2.04'27"2/5, Magistri in 2.05'10", Balestrero in 2.11'47"2/5, Fiorello in 2.12'39"1/5, Pages in 2.14'57, Battaglia in 2.17'57", Carraroli in 2.19'05", D'Agata in 2.19'20", Battilana in 2.24'54".

Tra il secondo e il terzo giro, ai rifornimenti, piccolo colpo di scena: Gherzi si fermava e perdeva 12 minuti per far riparare la barra di accoppiamento. Anche l'interesse costituito dal duello sia pure impari tra Gherzi e Varzi mancava. Con il terzo giro, il galliatese si insediava solidamente al primo posto con circa 7 minuti di vantaggio sul tenace Magistri che era riuscito a sopravanzare Barbieri.

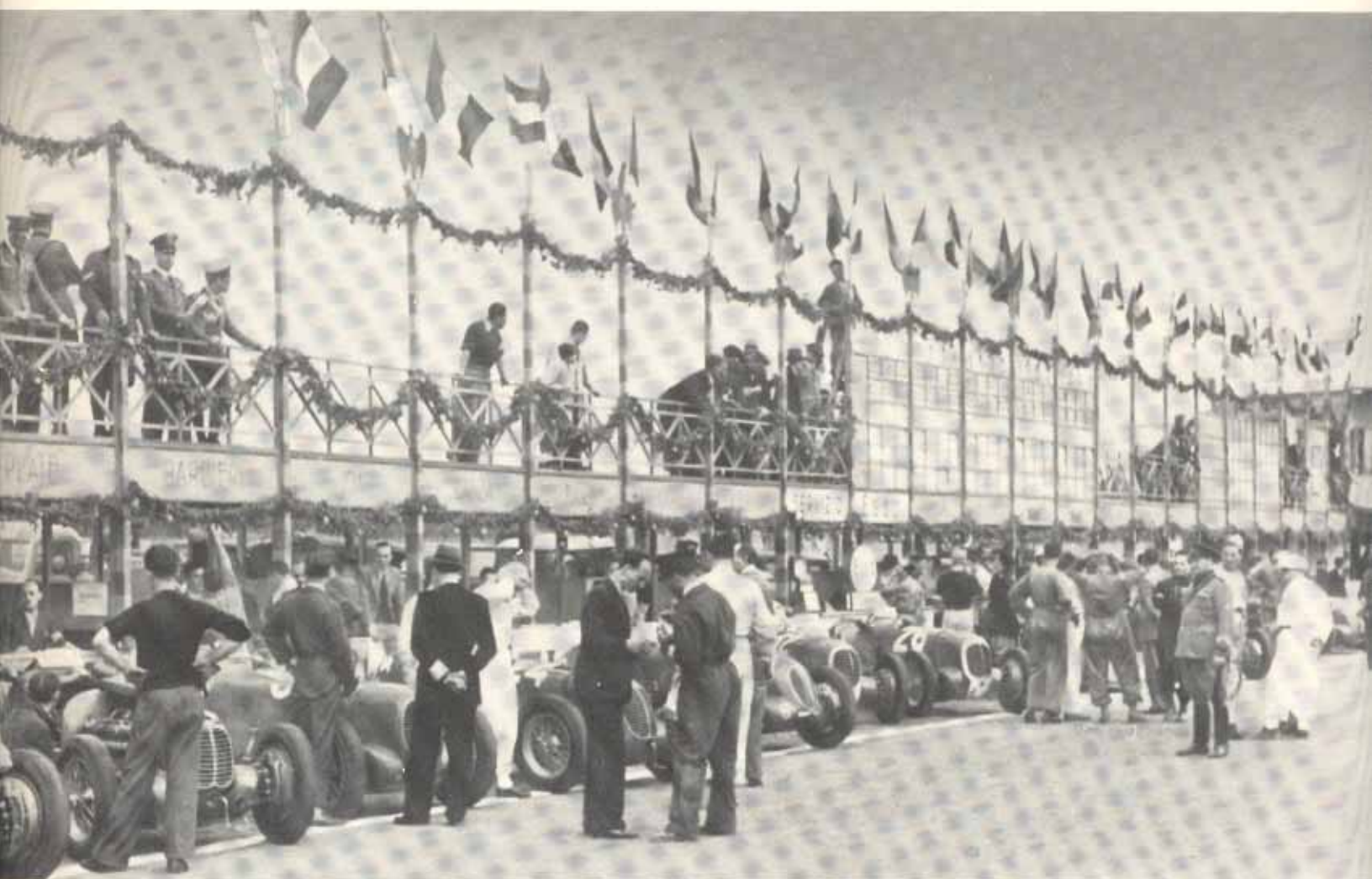
Dopo il terzo giro i tempi erano: Varzi in 3.00'38", Magistri in 3.07'27"3/5, Barbieri in 3.09'08", Balestrero in 3.16'21", Fiorello in 3.19'50", Battaglia in 3.20'52", Pages in 3.21'08", Gherzi in 3.22'05", Carraroli in 3.25'35"3/5, Battilana in 3.30'20".

Era scomparso D'Agata e Carraroli cominciava ad accusare noie al differenziale. Il quarto giro si concludeva con i seguenti tempi dopo 288 chilometri: Varzi in 4.04'35"2/5 (media 70,940), Magistri in 4.11'13", Barbieri in 4.14'13", Balestrero in 4.27'07"3/5, Pages in 4.28'29", Fiorello in 4.30'33"2/5, Battaglia in 4.35', Gherzi in 4.36'46"4/5, Carraroli in 4.37'11"3/5.

Il quinto giro dopo 360 chilometri si chiudeva con i seguenti tempi: Varzi in 5.08'56", Barbieri in 5.21'17"2/5, Magistri in 5.22'55"2/5, Balestrero in 5.35'42"2/5, Pages in 5.39'27"3/5, Fiorello 5.41', Gherzi 5.44'50", Battaglia 5.49'54".

E con il ritiro di Battaglia e un ulteriore rallentamento di Gherzi, senza spostamenti nell'ultimo giro si concludeva la XXV Targa (432 chilometri) con la seguente classifica: 1. Achille Varzi (Alfa Romeo monoposto 3000) in 6.14'26"4/5 alla velocità media oraria di km 69,222, 2. Nando Barbieri (Alfa Romeo 2600) in 6.27'14"1/5, 3. Magistri (Alfa Romeo 1750) in 6.40'02"3/5, 4. Renato Balestrero (Alfa Romeo 2600) in 6.45'43", 5. Pages (Alfa Romeo 2300) in 6.49'28"4/5, 6. Pietro Gherzi (Alfa Romeo 2600) in 6.49'32", 7. Fiorello (Alfa

Severi sul percorso della Favorita. Questa pista era stata sistemata da Florio molto tempo prima per gare ciclistiche e ippiche. Gli organizzatori della Targa del 1937 la fecero unire con un piccolo raccordo a uno dei due vialoni del parco.



Romeo 1750) in 6.54'01"1/5. Giro più veloce: il primo di Pietro Ghersi (Alfa Romeo) km 72 in 58'40" media 73,636.

Entrata fra le manifestazioni sportive del regime, la Targa, non più di Florio, diventava un prodotto burocratico. Né bastava la presenza del principe ereditario Umberto per conferire prestigio tecnico e sportivo alla manifestazione.

Per di più con il 1934 era stata realizzata la Lotteria di Tripoli che era servita per fornire agli organizzatori tripolini tutti i fondi necessari e con quella abbondanza della quale non potevano certo disporre gli organizzatori palermitani. Anche per l'attività sportiva automobilistica si guardava ormai più alla Quarta sponda che alla Primavera siciliana. Lo stesso Florio, disgustato e solitario, s'era trasferito in quel periodo a Tripoli non per occuparsi di manifestazioni automobilistiche, ma per organizzare il Casinò di gioco del capoluogo della nostra colonia. Dal punto di vista automobilistico Tripoli era divenuta d'un colpo uno dei grandi centri dell'attività sportiva mondiale, con il suo magnifico circuito della Mellaha appositamente costruito e attrezzato e con le disponibilità finanziarie che le provenivano dalla concessione della Lotteria internazionale. Pochi giorni dopo la Targa Florio del 1935, le vetture tedesche della nuova formula internazionale del peso massimo avrebbero esordito al GP di Tripoli. La concomitanza o quasi delle due gare non poteva tornare che a discapito di quella siciliana che

Anche la Targa Florio del 1938 fu disputata sul circuito del parco della Favorita. Vi presero parte venti concorrenti tra cui Villoresi, Taruffi, Cortese e Gherzi. Ben diciannove dei concorrenti erano su Maserati 1500 a quattro o a sei cilindri.

Il vincitore della ventinovesima Targa, Luigi Rocco, su Maserati. Rocco era balzato in testa non appena era stato dato il via. Poi era stato superato da Villoresi e da altri e, verso la fine, era riuscito di nuovo a portarsi in prima posizione.



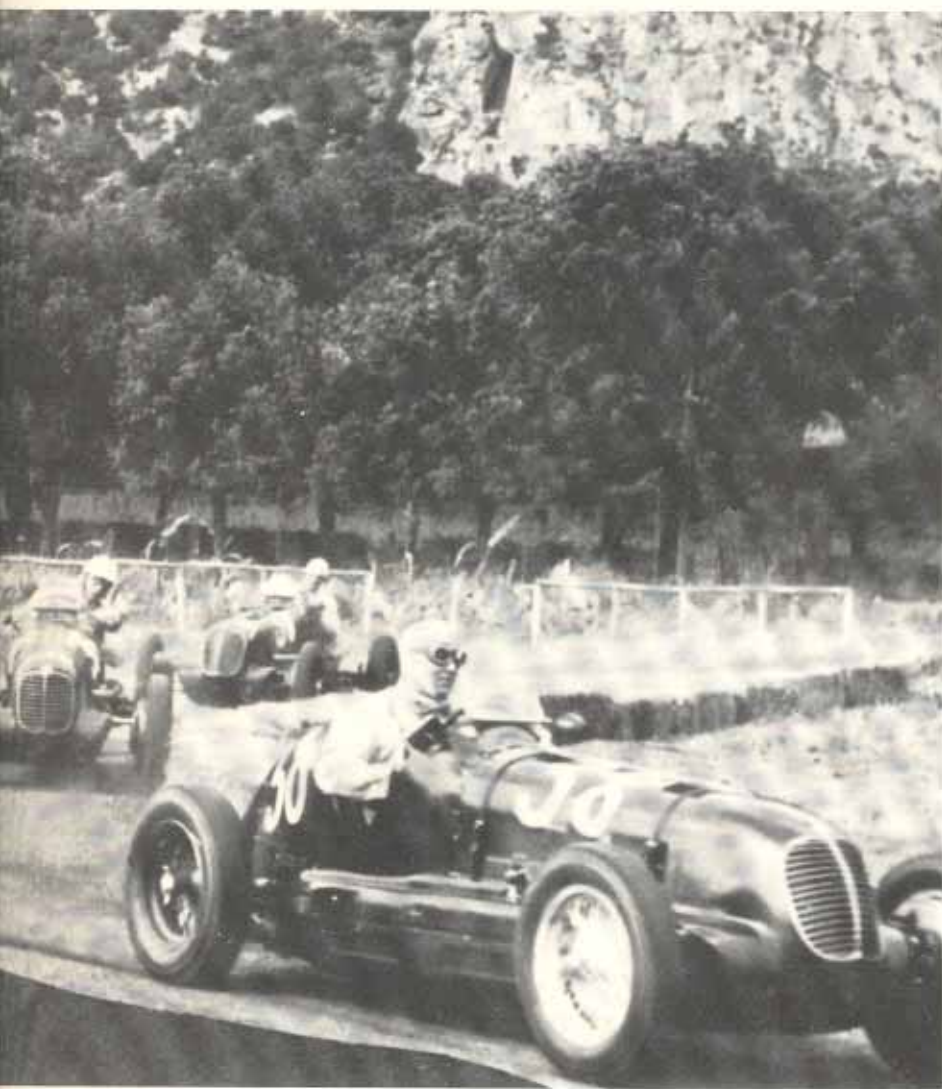
non poteva rivaleggiare con la manifestazione tripolina per la consistenza dei premi e degli ingaggi.

Alla vigilia della manifestazione siciliana, entrato a far parte della squadra dell'Auto Union con Rosemeyer e Stuk, Varzi aveva preferito andare a disputare il GP di Tunisi per « prendere in mano la nuova vettura ». Fagioli era occupato a prepararsi per il cimento di Tripoli con la squadra della Mercedes della quale faceva parte con Caracciola e von Brauchitsch. Nuvolari era impegnato alla messa a punto della nuova Alfa Romeo « bimotore » realizzata dalla scuderia Ferrari per cercare di contrastare la superiorità tedesca in campo sportivo.

Alla XXVI Targa non poterono quindi presentarsi che gli uomini della Scuderia Ferrari guidati da Tonino Brivio, Louis Chiron e Carlo Pintacuda. Il solo motivo tecnico interessante di questa corsa era costituito dalla prova della monoposto tipo B con motore maggiorato a  $\text{cm}^3$  2.905 dell'Alfa Romeo.

Il regolamento prevedeva una classifica per vetture da  $\text{cm}^3$  1.101 a 1.500 che dovevano coprire 288 chilometri, quattro giri del circuito, e una classifica per vetture di oltre 1.500 centimetri cubi che dovevano percorrere sei giri del circuito, 432 chilometri. Alle 11,15 del 28 aprile partivano nel seguente ordine: Di Pietra (Fiat 1100), Casano (Fiat 1100), Toia (Fiat 1100), Baruffi (Maserati 1100), Battilana (Fiat 1100), Pintacuda (Alfa Romeo 2900), Sutera (OM), Barbieri (Maserati 1500),





Bianco, Marazza e Lurani in una fase della gara. Fra le novità accolte con maggior scetticismo dagli sportivi era il divieto di sorpasso su alcuni tratti del percorso.

Un gerarca fascista in divisa dà il via alla trentesima edizione della Targa Florio, quella del 1939. In primo piano, sulla vettura numero 18, Gigi Villorosi, che vinse la gara con due minuti di vantaggio sul secondo classificato, Taruffi. Alla corsa del 1939 presero parte soltanto vetture Maserati, ma non come squadra della Casa.

Brivio (Alfa Romeo 2900), Chiron (Alfa Romeo 3125), Zeffiro (Bugatti 1500), Balestrero (Alfa Romeo 2600), Cortese (Alfa Romeo berlina 1740), Ruesch (Alfa Romeo 2300), Dante Ferrari (Alfa Romeo 2300), Antinori (Alfa Romeo 2300), Belmondo (Alfa Romeo 2300), Pages (Alfa Romeo 2300), Geraco (Alfa Romeo 1500).

Alla vigilia il pronostico era favorevole al campione monegasco Louis Chiron. Infatti, alla fine del primo giro Chiron aveva segnato il miglior tempo staccando Brivio di 9 secondi, ma era evidente che l'elegante pilota di Biella già vincitore della Targa del 1933 controllava il suo compagno di scuderia. Si attendeva con interesse l'esordio di Pintacuda sul severo circuito delle Madonie dove pilotava la stessa vettura che aveva portato alla vittoria nella Mille Miglia. Ma un po' perché meno esperto su quel percorso dei suoi rivali, un po' perché il differenziale non rispondeva perfettamente, Pintacuda perse fin dalle prime battute della corsa ogni possibilità di immergersi tra Chiron e Brivio.

Tutti gli altri non avevano nessuna possibilità, date le differenze dei mezzi meccanici, di fare ombra agli uomini di punta. Già durante il secondo giro Brivio passava in testa con facilità anche per alcune incertezze meccaniche dell'Alfa Romeo di Chiron, e consolidava la sua posizione saldamente e a me-



tà corsa (terzo giro) aveva già sul monegasco 3'50" di vantaggio tenendo una media di poco inferiore agli 80 chilometri orari.

I tempi dei primi sei a metà gara erano infatti: Brivio in 2.43'28", Chiron in 2.47'18", Magistri in 2.48'22, Barbieri in 2.51'36", Pintacuda in 2.57'12", Balestrero in 2.59'37".

Durante il quarto giro Barbieri riusciva a superare Magistri e Danese, primo dei dilettanti, e conquistava una posizione in seguito al ritiro di Pintucuda. Alla fine del quarto giro i tempi dei primi erano i seguenti: Brivio in 3.39'20", Chiron in 3.43'01, Barbieri in 3.49'33", Magistri in 3.51'40", Balestrero in 3.58'22", Danese in 4.33'24".

E le posizioni rimanevano immutate fino alla fine. Antonio Brivio vinceva in tal modo per la seconda volta la Targa aggiungendosi ai grandi nomi di Felice Nazzaro (vittorioso nel 1907 e nel 1913), Ernesto Ceirano (1911 e 1914), Giulio Masetti (1921 e 1922), Meo Costantini (1925 e 1926), Albert Divo (1928 e 1929), Achille Varzi (1930 e 1934), Tazio Nuvolari (1931 e 1932).

Classifica generale della XXVI Targa Florio (1935): 1. Antonio Brivio Sforza (Alfa Romeo 2.960) che copre i 432 chilometri del percorso in ore 5.27'29" alla media oraria di km 79,149, 2. Louis Chiron (Alfa Romeo 3200) in 5.34'21"3/5, 3. Nando Barbieri (Maserati 1500) in 5.45'57"3/5, 4. Costan-

tino Magistri (Alfa Romeo) in 5.51'23", 5. Renato Balestrero (Alfa Romeo) in 5.59'01", 6. Renato Danese (Alfa Romeo) in 6.03'27"2/5, 7. Vittorio Belmondo (Alfa Romeo), in 6.04'12" e 3/5, 8. Hans Ruesch (Alfa Romeo) in 6.08'33"1/5, 9. Giulio Antinori (Alfa Romeo) in 6.09'23"3/5, 10. Toia (Fiat Balilla) in 6.36'39", 11. Albino Ferrara (Fiat Balilla) in 6.41'35"2/5. Giro più veloce il quinto di Brivio in 53'59" alla media oraria di km 80,010.

Nel 1935 si attendeva il lancio della tanto attesa Fiat 500 (battezzata « Topolino »), ma le complicazioni africane ne avevano consigliato la presentazione, assieme a quella della Lancia Aprilia, nel 1936. Le sanzioni avevano dato l'avvio a una stretta politica autarchica. Le prime conseguenze si erano sentite non tanto nella produzione, che riceveva un sensibile impulso nel campo dei veicoli militari, quanto nelle importazioni subito dimezzate tra il 1934 e il 1935, mentre le esportazioni si mantenevano al livello dell'anno prima. Il prezzo della benzina veniva portato a 3,86 lire al litro. Nel 1935 erano stati prodotti 50.493 automezzi fra cui 41.000 vetture e la circolazione era di 326.141 unità. Nello stesso anno erano state vidimate 481.102 patenti.

All'Automobile club si verificava un nuovo « cambio della guardia » il deputato Gaetano Postiglione era nominato presidente. Nello stesso tempo, con un decreto legge, l'ente passava dalla Presidenza del consiglio al Ministero della stampa e propaganda. Per l'ingegner Postiglione la presidenza del RACI costituì una brevissima se pure attiva tappa della sua vita. Nominato in novembre, si spegneva alla fine di dicembre. Il posto lasciato da lui vacante, il posto direttivo del nostro massimo ente automobilistico, veniva occupato il primo gennaio del 1936 da Alberto Bonacossa, che aveva già presieduto la Federazione motociclistica italiana, e che era in quel periodo una delle figure più in vista nello sport italiano. Vice presidente era stato confermato Gian Giacomo Borghese e direttore generale il prefetto Maggioni.

Contemporaneamente, in data 30 dicembre 1935, il CONI comunicava che in seguito alle modifiche apportate allo statuto del RACI la Commissione sportiva dell'ente passava alle dipendenze del CONI e pertanto veniva sciolta. Nel febbraio, Giuseppe Furmanik veniva nominato dal CONI presidente della nuova Commissione sportiva, formata da Pasquale Croce, Gino Galli, Ottolino Giannantoni, Giorgio Eugenio Sillingardi, quale rappresentante delle scuderie, Corrado Filippini, quale rappresentante dei corridori e un rappresentante delle case costruttrici.

In questo periodo, la Targa corse il rischio addirittura di venire cancellata dal calendario delle manifestazioni automobilistiche, o quanto meno di perdere il suo primato di anzianità rispetto alla 500 Miglia di Indianapolis, che peraltro nel 1936 era appena alla sua ventiquattresima edizione, mentre la Targa era alla sua ventisettesima. (Poi, la Targa non si svolse dal 1941 al 1947, mentre la corsa americana continuò nel '40 e nel '41, quando gli Stati Uniti non erano in guerra, e riprese, subito, nel 1946. Così superò, in anzianità, la Targa Florio).

Per il 1936, gli organizzatori del club palermitano, che erano subentrati a Florio, si erano trovati in gravi difficoltà

23 maggio 1940, trentunesima Targa Florio, sesta Coppa Principe di Piemonte. All'allineamento prima della partenza, le vetture di Cortese (24), Platè (20), Alberto Ascari (28) e Romano (14) Per la prima volta Ascari partecipò alla Targa, ma finì contro un albero e fu costretto a ritirarsi.





finanziarie e organizzative; né « Roma » dava segni di voler intervenire. La corsa venne ufficialmente sospesa, almeno per la data consueta, ma il 20 dicembre, per la pressione degli sportivi palermitani e indubbiamente per il lavoro di Vincenzo Florio che non intendeva interrompere la periodicità della sua gara, la sezione provinciale di Palermo del RACI decideva di organizzare una Targa in formato ridotto, limitata alle vetture da turismo di serie normale. Era già qualcosa. Anche Florio nel dopoguerra, come vedremo, dovette ricorrere a qualcosa di simile per conservare la continuità della manifestazione. E in quel 20 dicembre, a Cerda, davanti a un limitato pubblico di infreddoliti appassionati, si ritrovarono gli undici concorrenti che avevano dato la loro adesione a questa inconsueta Targa, disputata su due giri (km 144) del solito Circuito delle Madonie.

Avevano preso la partenza, nell'ordine: Santarelli (Fiat 519), Magistri (Lancia Augusta), « Gladio » (Lancia Augusta), Malaguti (Fiat 1500), Ansaldo (Lancia Augusta), Di Pietro (Lancia Augusta), Matraxia (Bianchi S. 9), Toia (Fiat 1500), Danese (Fiat 1500), Teagno (Fiat 1500), Cammarata (Lancia Augusta).

Alla gara era presente Vincenzo Florio, che ebbe una manifestazione di simpatia dal pubblico, e c'erano il presidente del RACI di Palermo Lo Casto e gli organizzatori Messina, Santoro, D'Arpe.

Costantino Magistri, un anziano della Targa, non ebbe naturalmente difficoltà a far prevalere la sua classe e la sua esperienza sul valoroso gruppo degli avversari e fin dai primi chilometri guidò la corsa. Dopo il primo giro la classifica in base ai tempi era la seguente: 1. Magistri in 1.04'29", 2. Di Pietro in 1.06'44", 3. Malaguti in 1.07'03", 4. « Gladio » in 1.08'50", 5. Danese in 1.09'58", 6. Cammarata in 1.10'05", 7. Ansaldo in 1.10'10", 8. Matraxia in 1.11'53", 9. Santarelli in 1.20'50".

La classifica finale era la seguente: 1. Costantino Magistri (Lancia Augusta) in 2.08'47" alla media di km/h 67,087, 2. Di Pietro (Lancia Augusta) in 2.14'25"4/5, 3. « Gladio » (Lancia Augusta) in 2.17'21", 4. Cammarata (Lancia Augusta) in 2.18'04", 5. Malaguti (Fiat 1500) in 2.18'34"3/5, 6. Danese (Fiat 1500) in 2.20'00"2/5, 7. Ansaldo (Lancia Augusta) in 2.20'31"2/5, 8. Matraxia (Bianchi 1500) in 2.22'42"1/5, 9. Santarelli (Fiat 519) in 2.40'06"1/5. Giro più veloce il primo di Magistri in 1.04'29" alla media di km/h 67,191.

In campo internazionale il 1936 segnò l'inizio dell'attività della Commissione tecnica della Federazione internazionale dell'automobile istituita dal Comité dell'11 maggio 1935 in seguito a un'intesa tra il Bureau permanent international des constructeurs (BPI) e l'AIACR (poi denominata FIA). Erano stati infatti i costruttori a sollecitare la creazione di una Commissione tecnica per facilitare i rapporti tra i due organismi, uno dei quali, il BPI, si interessava dello studio e della scelta delle formule da corsa. Alla Commissione tecnica erano rappresentati Italia, Belgio, Germania, Francia, Stati Uniti, Gran Bretagna e Svizzera. Da tempo si studiava un regolamento internazionale per le vetture di serie da turismo e si pensava

Rifornimento per la vettura di Gigi Villorresi, vincitore della trentunesima Targa Florio. Sul 40 giri del circuito della Favorita, Villorresi raggiunse il record per questo percorso alla media di km/h 142,287.

di introdurre questa categoria nel Codice sportivo internazionale. Le case costruttrici volevano cautelarsi da possibili « dilettantismi » della Commissione sportiva internazionale e cercarono di istituire una Commissione tecnica competente dove i loro rappresentanti avrebbero potuto recare il frutto dell'esperienza e l'opinione delle case costruttrici. La creazione della nuova Commissione aprì una rivalità con la CSI determinando il disinteresse dei costruttori per l'attività sportiva.

Quell'anno lo sport automobilistico italiano si fregiava di uno dei trofei più prestigiosi che si richiamava al periodo pionieristico: la Coppa Vanderbilt, ripresa dopo 21 anni dalla famiglia del grande pioniere americano. Per disputare la Coppa era stato costruito ex novo l'autodromo di Roosevelt Field. Un curioso autodromo, con un tracciato ingegnoso a curve e controcurve che si snodavano entro un perimetro limitato. Era stato Tazio Nuvolari, su Alfa Romeo, a trionfare con facilità e spavalderia sul poderoso schieramento americano. Ma intanto a Tripoli, dopo la vittoria della Mercedes con Caracciola nel 1935, l'industria tedesca tornava alla vittoria con l'Auto Union pilotata da Achille Varzi. Sarebbero passati altri quattro anni, prima che una vettura italiana potesse vincere di nuovo sul circuito della Mellaha. Alla Mille Miglia, che precedeva, come sempre, la Targa Florio, dopo la bella affermazione di Antonio Brivio nel 1936, era tornato alla vittoria Carlo Pintacuda, al volante di una Alfa Romeo 2900 8 cilindri.

Vento favorevole sembrava soffiare anche in campo fiscale. Infatti, il prezzo della benzina era stato ridotto gradualmente da 3,86 lire a 2,23. Era una misura che tendeva a favorire soprattutto il mercato interno. Piuttosto male, invece, andavano le cose per la Targa Florio. Dopo la modesta edizione del 1936, organizzata, come abbiamo visto, proprio allo scadere della stagione, l'Automobile club di Palermo dovette prendere una grave decisione: quella di trasferire la manifestazione ideata e voluta a suo tempo da Vincenzo Florio, su un percorso che non fosse quello classico e insostituibile delle Madonie. Certamente, in questa decisione, prevalsero motivi di carattere finanziario più che organizzativo; ma anche — e questo certamente è meno apprezzabile — motivi a sfondo politico locale. Perché tutti ebbero l'impressione che uno degli scopi era, o sembrava essere, quello di scindere il nome di Florio da quello della Targa. Era invero arduo pensare che codesta nostra manifestazione, la più antica del mondo, potesse venire cancellata dalla storia dell'automobilismo italiano; ma non si hanno che da scorrere i Numeri unici e i programmi della manifestazione, pubblicati dopo il 1936, per avere quest'impressione.

In taluni ambienti, comunque, non si parlava più di Targa Florio, o di Circuito delle Madonie, ma di Circuito di Palermo. Un circuito che, si scrisse, « recava l'impronta geniale e incancellabile del fascismo » e che si affermava costituisse la « sede degna e ormai permanente della Targa ». Non si può proprio dire, a questo proposito, che il fascismo ci faccia bella figura in questo caso; qualsiasi sportivo si guarderebbe bene dall'avvicinare, in un paragone impossibile, il percorso delle Madonie a quello di 5.260 metri del Reale Parco della Favorita. Perché appunto sui viali di questo magnifico Parco, si trasferì



Per la prima volta nella storia della Targa una Ferrari taglia vittoriosamente il traguardo dopo aver percorso km 1.080 alla media di km/h 88,766. Biondetti (a destra) fotografato prima della partenza per la gara che lo vedrà vittorioso, in coppia con Troubetzkoy, contro antagonisti come Maglioli, Ascari, Villoresi, Bracco e Taruffi. Siamo nel mese di aprile del 1948.



la XXVIII edizione della Targa Florio, che venne disputata su 60 giri, per un totale di 315 chilometri e 600 metri.

In complesso, questo improvvisato circuito aveva una pianta rettangolare, i cui lati alberati più lunghi erano costituiti dal Viale Ercole e da Via del Fante. Uno dei lati più corti, avvolgendo il campo RACI, presentava una serie di sei strette curve. Ma l'inconveniente più grave, quando si venne alla corsa, si rivelò la ristrettezza della sede stradale, tanto che si dovette ricorrere al divieto di sorpasso, in corsa, lungo uno dei tratti rettilinei. Cosa inammissibile, in una gara di velocità.

Bene o male, comunque, la Targa Florio continuava a vivere e il merito di averne assicurato la continuità va pure riconosciuto agli organizzatori dell'epoca e ai dirigenti del RACI di Palermo. Tra le personalità che hanno assistito a questa prima edizione « cittadina » della Targa Florio erano Ivo Magnani, direttore generale del RACI, e Giuseppe Furmanik, presidente della CSAI.

La manifestazione era riservata a vetture della categoria corsa di non oltre 1.500 centimetri cubi di cilindrata. Fu disputata il 23 maggio 1937. I partenti, schierati secondo i tempi ottenuti nelle prove, erano: Bianco (Maserati 1500), Rocco (Maserati 1500), Barbieri (Maserati 1500), Severi (Maserati 1500),



Belmondo (Maserati 1500), Siracusa (Alfa Romeo 1500), Ninive (Bugatti 1500), Lurani (Maserati 1500), Tora (Fiat 1100), Bertani (Maserati 1100), Adragna (Fiat 1100) e Sciandra (Fiat 1100). La lotta iniziale si svolse tra Rocco che prendeva il comando della corsa e Bianco e Severi. Leggermente più distaccati, duellavano tra loro Lurani, Barbieri e Belmondo. Si ritiravano presto, per avarie, Adragna e Ninive. Al ventitreesimo giro, Rocco, che aveva fino allora guidato la corsa, doveva cambiare ai box una candela e veniva superato da Severi, seguito da Bianco. Al trentaduesimo giro, toccava a Bianco di fermarsi al box per riparare un manicotto; Rocco finiva per ritirarsi e la gara si concludeva con la classifica che segue: 1. Giulio Severi (Maserati 1500) in 2.55'49" sul percorso di km 315,600 alla media oraria di km 107,704, 2. Giovanni Lurani (Maserati 1500) 58 giri in 2.57'28"3/5, 3. Ettore Bianco (Maserati 1500) 55 giri in 2.58'46", 4. Belmondo (Maserati 1500) 51 giri in 2.57'23", 5. Sciandra (Fiat 1100) 49 giri in 2.58'10". Giro più veloce: il settimo di Rocco, in 2'35"3/5 alla media di km/h 121,698. Aveva diretto la corsa Francesco d'Amico, coadiuvato da Messina, Santoro e dal cronometrista Coglitore.

Questa Targa Florio, riservata a vetture da corsa di meno di un litro e mezzo di cilindrata, rappresentava in certo modo l'orientamento impresso dall'Italia alla sua attività sportiva, per opporsi all'evidente prevalenza dell'industria tedesca, nel campo delle corse, dopo l'avvento della formula del peso massimo.

La formula, voluta a suo tempo in modo particolare dai tedeschi, e indubbiamente basata su concetti tecnici invitanti, che fornirono in seguito risultati interessanti, aveva limitato l'attrazione delle corse principali, per la superiorità delle vetture tedesche. In seno all'AIACR, l'Italia aveva perciò sostenuto l'opportunità di cambiare formula di corsa e, su consiglio dei tecnici dell'Alfa Romeo, aveva suggerito la « formula a vantaggi » che ammetteva vetture senza compressore fino a centimetri cubi 4.500 e vetture con compressore fino a centimetri cubi 3.000. Secondo i criteri dei proponenti, questa formula avrebbe dovuto allargare il campo dei concorrenti. Ma la tecnica dei motori senza compressore, almeno in Europa, era ancora troppo arretrata per competere con i motori sovralimentati, ormai impiegati anche sulle vetture della categoria sport. D'altra parte, non era pensabile che l'industria tedesca, avviata per esigenze militari aeronautiche a perfezionare la sovralimentazione nei motori, mutasse indirizzo. Comunque, alla fine del 1937, la formula « mista » o « a vantaggi » fu varata dall'Association internationale des automobile club reconnus (AIACR).

La copertina di un numero unico sulla XXXIII Targa. Il banditore passa di paese in paese ad avvertire la popolazione: « Domenica ci sarà la corsa delle automobili. Tenete chiusi in casa i cani, i maiali, le galline e i bambini. Chi muore, muore per colpa sua e il sindaco se ne lava le mani ». Tutta la scenetta ha il taglio e la efficacia popolare delle leggende cavalleresche dipinte sui carretti siciliani.

## Una parentesi senza Florio

Anche in vista delle nuove competizioni e del programma sportivo che l'Alfa Romeo si riprometteva, la casa milanese costituiva intanto l'Alfa Corse, assorbendo la Scuderia Ferrari, che iniziava la sua attività sotto la direzione di Enzo Ferrari.

Seguendo l'esempio della Maserati, anche l'Alfa Romeo progettò e costruì una litro e mezzo sovralimentata, l'« Alfetta », che sarebbe divenuta il cavallo di battaglia della casa milanese nel dopoguerra fino al 1951.