



LO SVOLGIMENTO E LA CLASSIFICA
DELLA "TARGA FLORIO,, E DELLA "COPPA FLORIO,,

LA CORSA VISTA ATTRAVERSO LE CIFRE

Alle impressioni e descrizioni facciamo precedere alcuni dati numerici della corsa, interessanti ed eloquenti per segnare le linee fondamentali della corsa stessa.

Anzitutto ecco l'elenco dei 41 concorrenti per la Targa e per la Coppa Florio, con i rispettivi numeri che segnano l'ordine di partenza.

- 1^o. Dubonnet *Hispano-Suiza*
- 2^o. Kaufmann *Steiger*
- 3^o. Rutzler *Steyr*
- 4^o. Foresti *Peugeot*
- 5^o. Gamboni *Amlcar*
- 6^o. Scholl *Aga*
- 7^o. Goux *Ballot*
- 8^o. Bordino *Fiat*
- 9^o. Morfondo *Itala*
- 10^o. Werner *Mercedes*
- 11^o. Masetti *Alfa-Romeo*
- 12^o. Mucera *Ceirano*
- 13^o. Maserati *Diatlo*
- 14^o. Beria d'Argentina *Spa*
- 15^o. Lopez *Nazzaro*
- 16^o. Mayer *Steiger*
- 17^o. Minoia *Steyr*
- 18^o. Dauvergne *Peugeot*
- 19^o. Stahl *Aga*
- 20^o. Hamovici *Ballot*

- 21^o. Salamano *Fiat*
- 22^o. Sandonnino *Itala*
- 23^o. Neubauer *Mercedes*
- 24^o. Ascari *Alfa-Romeo*
- 25^o. Spadoni *Spa*
- 26^o. Kolb *Steiger*
- 27^o. Brilli-Peri *Steyr*
- 28^o. Boillot *Peugeot*
- 29^o. Pagani *Aga*
- 30^o. Pastore *Fiat*
- 31^o. Rebuffo *Itala*
- 32^o. Lautenschlager *Mercedes*
- 33^o. Campari *Alfa-Romeo*
- 34^o. Conelli *Franz Spa*
- 35^o. Wagner *Alfa-Romeo*.

Tutti questi concorrono tanto alla Coppa che alla Targa Florio. Seguono poi questi altri concorrenti alla sola Targa Florio:

- 36^o. Phillips *Aga*
- 37^o. Caruso *Bianchi*
- 38^o. Tarabusi *Fast*
- 39^o. Gastaldetti *Fast*
- 40^o. Tagliavia *Fast*
- 41^o. Antonelli *Mercedes*.

Di questi, la mattina della domenica 27 Aprile si sono presentati 37. Le partenze sono cominciate alle 7 del mattino, proseguendo con l'intervallo di 2 minuti l'una dall'altra, senza distinzione di categoria per la Coppa Florio, per la Targa invece sono distinte 7 ca

tegorie dai *cyclecars* di 750 cm³ alle vetture di oltre 4500 cm³.

I mancanti sono Salamano sulla *Fiat* e Beria d'Argentina, Conelli e Spadoni sulle *Spa*.

La vettura che ha il motore di maggior cilindrata è l'*Hispano-Suiza* di Dubonnet, di 7500 cm³, quella che ha il motore di cilindrata minore è l'*Amilcar* di Gamboni da 1100 cm³.

Dopo il primo giro km. 108 rimangono in gara tutti i 37 partiti e il tempo migliore è fatto da Masetti sull'*Alfa-Romeo* in 1 ora 36' 8" e $\frac{2}{5}$.

Dopo il secondo giro i concorrenti sono ancora 35. È la prima volta che lo scarto è così minimo. Il tempo migliore è fatto da Werner sulla *Mercedes* che in questo giro batte il *record* del giro più veloce in 1 ora 34' 59" e $\frac{1}{5}$, passa in testa con un tempo complessivo per i due giri (km. 216) di 3 ore 11' 47" e $\frac{1}{5}$.

Alla fine del terzo giro rimangono in gara ancora 27 concorrenti e in testa è sempre Werner sulla *Mercedes* in 4 ore 51' 1" e $\frac{4}{5}$.

Alla fine del quarto giro (km. 432), che segna altresì l'arrivo della Targa Florio, i concorrenti sono 21, oltre alla metà dei partiti, il che indica la straordinaria resistenza delle macchine. Il primo è sempre Werner sulla *Mercedes* in 6 ore 32' 37" e $\frac{2}{5}$, battendo di circa 20 minuti il *record* precedente della Targa stabilito pure dal conte Giulio Masetti sulla *Mercedes* nell'anno 1922 in 6.50' e 50".

Il quinto giro porta la fine della corsa (km. 540) e la classifica per la Coppa Florio. E primo è ancora Werner sulla *Mercedes* in 8 ore 17' e 13". Ben 16 concorrenti finiscono il quinto giro.

Ecco ora le classifiche:

TARGA FLORIO (4 giri: km. 432)

- 1° Werner su *Mercedes* (1° assoluto e 1° della categoria 2000 cm.) in ore 6.32'.37". $\frac{2}{5}$.
- 2° Masetti su *Alfa-Romeo* (1° della categ.^a 3000) in ore 6.41'.4". $\frac{1}{4}$
- 3° Bordino su *Fiat* (1° della categoria 1500) in ore 6.46'.34"
- 4° Campari su *Alfa-Romeo* (3000 cmc.) in ore 6.46'.51"
- 5° Boillot su *Peugeot* (3000 cmc.) in ore 6.47'.1"
- 6° Dubonnet su *Hispano-Suiza* (1° della categoria oltre i 4500 cmc.) in ore 6.50'.24". $\frac{2}{5}$
- 7° Rutzler su *Steyr* in ore 6.52'.44". $\frac{1}{5}$
- 8° Foresti su *Peugeot* in ore 6.52'.45"
- 9° Wagner su *Alfa-Romeo* in ore 6.55'.58". $\frac{2}{5}$
- 10° Lautenschlager su *Mercedes* in ore 7.0'.7'.18"

- 11° Brilli-Peri su *Steyr* in ore 7.10'.55"
- 12° Maserati su *Diatto* in ore 7.11'.3". $\frac{4}{5}$
- 13° Dauvergne su *Peugeot* in ore 7.13'.45". $\frac{2}{5}$
- 14° Mayer su *Steiger* in ore 7.26'.56"
- 15° Neubauer su *Mercedes* in ore 7.33'.19". $\frac{4}{5}$
- 16° Scholl su *Aga* in ore 7.40'.48". $\frac{4}{5}$
- 17° Sandonnino su *Itala* in ore 7.44'.30". $\frac{1}{5}$
- 18° Gastaldetti su *Fast* in ore 7.57'.33". $\frac{1}{5}$
- 19° Gamboni su *Amilcar* in ore 7.59'.07"
- 20° Tarabusi su *Fast* in ore 8.1'.16"
- 21° Pagani su *Aga* in ore 9.27'.59". $\frac{2}{5}$

COPPA FLORIO (5 giri: km. 540)

- 1° Werner *Mercedes* in ore 8.17'.13"
- 2° Masetti *Alfa-Romeo* in 8.26'.3". $\frac{2}{5}$
- 3° Campari *Alfa-Romeo* in 8.29'.21"
- 4° Boillot *Peugeot* in 8.30'.11"
- 5° Dubonnet *Hispano-Suiza* in 8.36'.18". $\frac{2}{5}$
- 6° Rutzler *Steyr* in ore 8.36'.23"
- 7° Foresti *Peugeot* in 8.39'.40"
- 8° Wagner *Alfa-Romeo* in 8.49'.44". $\frac{2}{5}$
- 9° Lautenschlager *Mercedes* in 9.0'.16"
- 10° Brilli-Peri *Steyr* in 9.3'.6"
- 11° Maserati *Diatto* in 9.4'.2". $\frac{2}{5}$
- 12° Dauvergne *Peugeot* in 9.7'.55"
- 13° Neubauer *Mercedes* in 9.30'.29". $\frac{2}{5}$
- 14° School *Aga* in 9.36'.22"
- 15° Sandonnino su *Itala* in 9.41'.56"
- 16° Gamboni *Amilcar* in 10.0'.51". $\frac{1}{5}$

Rispetto alla cilindrata i concorrenti erano così divisi:

- 1.ª Categoria fino a 1100 cm³:
Amilcar Camboni.
- 2.ª Categoria fino a 1500 cm³:
Fiat Bordino;
Aga Scholl;
Aga Sihal;
Aga Phillip;
Aga Pagani.

3.^a Categoria fino a 2000 cm³:

Mercedes Werner;
Mercedes Lautenschlager;
Mercedes Neubauer;
Bianchi Caruso;
Ballot Hamovici.

4.^a Categoria fino a 3000 cm³:

Alfa-Romeo Campari;
Alfa-Romeo Wagner;
Itala Moriondo;
Itala Sandomnino;
Itala Rebuffo;
Fast Gastaldetti;
Fast Tarabusi;
Fast Tagliavia;
Ballot Goux;
Steiger Kaufmann;

Steiger Kolb;
Steiger Mayer;
Diatto Maserati;
Ceirano Mucera.

5.^a Categoria fino a 4500 cm³:

Fiat Pastore;
Alfa-Romeo Ascari;
Alfa-Romeo Masetti;
Steyr Rutzler;
Steyr Minoia;
Steyr Brilli-Peri;
Peugeot Boillot;
Peugeot Foresti;
Peugeot Dauvergne;
Nazzaro Lopez.

6.^a Categoria oltre i 4500 cm³:

Hispano-Suiza Dubonnet.

La velocità media del vincitore Werner sulla *Mercedes* è stata di Km. 66.018 per la Targa, di Km. 65.162 per la Coppa Florio. Fermiamoci sui dati della Targa (4 giri Km. 432) che ci permettono il confronto in condizioni di eguaglianza con le corse degli anni precedenti. Nel 1923 il vincitore Sivocci su *Alfa-Romeo* raggiungeva una media di km. 59.040 nel 1922, Masetti su *Mercedes* km. 63.091. Fino dal 1907 Nazzaro sulla *Fiat* era arrivato alla media di chilometri 54,086 all'ora.

In 17 anni il progresso sarebbe stato di 10 km. all'ora. Ma per la Targa una siffatta affermazione riesce errata, sia per la diversità delle macchine, sia perchè il circuito agisce come limite.

Il Circuito delle Madonie non permette una media superiore ai 70 km. all'ora, almeno con i tipi di macchine conosciuti a tutt'oggi.

La prova ormai è fatta. Sulle Madonie sono sfilati tutti i tipi di macchine e di motori successivamente creati dall'industria di ogni paese, macchine da corsa e macchine da turismo, grosse e piccole, leggere e pesanti, velocissime e lente, e la velocità si è sempre ag-

girata fra i 55 e i 65 chilometri all'ora. Il giro più veloce non ha mai superato la media dei 68 km. E queste medie massime sono state raggiunte con macchine dei più diversi tipi ed altrettanto diverse furono le macchine che si alternarono nella vittoria.

Nel 1910 la vittoria fu di una *Peugeot* 3 litri da corsa; nel 1920 di una *Nazzaro* da turismo di 3600 cm³; nel 1921 di una *Fiat* da corsa tipo Grand Prix da 4500 cm³; nel 1922 di una *Mercedes* da corsa tipo Grand Prix 1914 rinnovato; nel 1923 di un' *Alfa-Romeo* del tipo *RL* di serie da 3100 cm³; nel 1924 di una *Mercedes* del tipo da 2 litri con il compressore per l'alimentazione forzata. Ancora più accentuata è la varietà delle vetture che si sono classificate al secondo e al terzo posto.

L'esperienza insegna adunque che il tipo di macchina passa in seconda linea. Si può vincere la Targa con una vettura da corsa o una vettura da turismo, con una vettura piccola o con una vettura grossa, con una vettura vecchia o con una vettura nuovissima, perchè sebbene la Targa sia in teoria una corsa di velocità, in realtà

non lo è affatto, e non è già per la sua velocità massima assoluta che una vettura vince la Targa, come la vincerebbe su una corsa di velocità pura, ma per la sua velocità massima relativa al circuito, e cioè per la sua attitudine a mantenere la media più alta sulle Madonie.

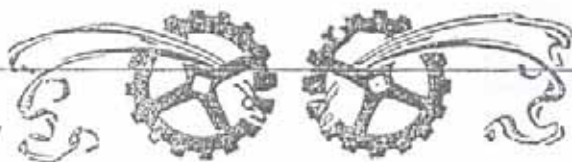
Ora quando si pensi che la velocità limite del Circuito Siciliano è inferiore ai 70 km. all'ora, e che ogni costruttore può presentare oggi vetture anche di serie capaci di sviluppare oltre 120 km. all'ora, si capisce subito, che il fattore velocità pura sulle Madonie non è certo il più importante. Bordino sulla sua *Flat* 1500 cm³ a valvole in testa e col turbo compressore, era certo il concorrente più veloce; anche con rapporti ridotti poteva forse attingere i 160-170 km. all'ora. A che gli è servito, se praticamente su quelle strade egli non poteva valersi di questa sua superiorità?

Per quanto riguarda la macchina ciò che importa sulle Madonie è che essa sia salda, sicura, robusta, stabile sulla strada, non troppo delicata, atta a sostenere una buona media su strade montuose. Non si richiede più di così dalla macchina perchè abbia probabilità di vincere.

Il che significa che quasi tutte le macchine concorrenti, capaci tutte di superare i 100 km. all'ora, erano nelle condizioni di poter vincere, anzi quasi tutte possedevano più del necessario per vincere. Perciò quello che qui acquista una parte essenziale è il fattore uomo.

Infatti se molte, moltissime sono le macchine oggi in grado di vincere la Targa Florio, ben pochi sono i guidatori forniti di tale possibilità, e i così detti « temerari » o « disperati » meno che mai. L'esperienza delle tante Targhe Florio a cui abbiamo assistito, e i documenti fotografici che abbiamo qui sotto gli occhi di questa Targa del 1924 corroborano una siffatta convinzione, che non per insufficienza o colpa delle macchine ma degli uomini sfugga la vittoria della Targa Florio. La così detta « maniera forte » che sempre più prevale tra i guidatori della Targa è forse la maniera più debole per una corsa di tal genere e più adatta per perderla. È agli uomini e non alle macchine che è da imputare la maggior parte degli incidenti che fanno uscire fuori di strada e fuori gara, e la maggior parte dei guasti delle vetture.

(Da "Motori Aero Cicli e Sport", 22-29 Aprile 1924)





15ª "TARGA FLORIO", E "COPPA FLORIO",

REGOLAMENTO

ART. 1. — L'Automobile Club di Sicilia indice ed organizza per il 27 Aprile 1924 le due corse automobilistiche aperte internazionali per la 15ª Targa Florio e per la Coppa Florio.

Le due corse avranno luogo contemporaneamente:

La Targa su 4 giri (Km. 432; Km. 108 per giro) e la Coppa su 5 giri (Km. 540; Km. 108 per giro) del piccolo circuito delle Madonie.

Il Circuito sarà percorso nel senso contrario a quello delle lancette di un orologio: Cerda, Caltavuturo, Polizzi, Collesano, Campofelice.

ART. 2. — Le vetture iscritte alle due categorie 750 e 1.100 cm³ avranno terminato la corsa per i premi di categoria alla fine del terzo giro: dovranno però compiere il 4º ed il 5º giro se intendessero concorrere rispettivamente alla Targa Florio ed alla Coppa Florio.

ART. 3. — Ciascuna corsa darà luogo ad una classifica distinta.

ART. 4. — I concorrenti potranno iscriversi sia alla sola Targa, sia alla sola Coppa, sia pure a tutte e due le corse.

ART. 5. — Le Corse sono organizzate in conformità alle prescrizioni del regolamento delle Manifestazioni Sportive dell'A. C. I. 1º gennaio 1922.

ART. 6. — Sono ammesse le vetture Automobili di classe A. (Art. 32 del R. M. S. A. C. I.).

Ogni vettura dovrà avere due persone sedute a fianco del peso minimo complessivo di Kg. 120.

ART. 7. — La tassa d'iscrizione è di L. 1000 per vettura e per ciascuna corsa; l'iscrizione alle due corse è di L. 1500 per vettura.

Le iscrizioni conformemente alle prescrizioni degli art. 106 e 108 del R. M. S. A. C. I. si ricevono presso la sede dell'A. C. di Sicilia,

via Catania 2 Palermo, ed al giornale « L'Auto » Faubourg Montmartre 10 Paris, dalla pubblicazione del presente regolamento alla mezzanotte del 10 Aprile 1924 per la Coppa, ed alla mezzanotte della penultima domenica di Aprile 1924 per la Targa.

Le iscrizioni che pervenissero dopo tali ore e date non saranno accettate. Non saranno parimenti accettate le iscrizioni non accompagnate dalle rispettive tasse.

ART. 8. — Ogni iscrizione dovrà essere redatta sopra apposito modulo firmato dal titolare dell'iscrizione stessa. In esso dovranno essere indicati: la corsa, l'alesaggio e la cilindrata del motore.

ART. 9. — Il conducente ed il meccanico delle vetture iscritte debbono essere provvisti delle rispettive licenze di corsa 1924 dell'A. C. I.

ART. 10. — È dato facoltà a chi fa un'iscrizione di designare in epoca posteriore il conducente ed il meccanico, ed i rispettivi supplenti (vedi art. seguente) per ciascun veicolo.

Tale designazione, accompagnata dall'indicazione della licenza corsa A. C. I., dovrà però pervenire entro il termine assegnato dall'art. 6 per la chiusura delle iscrizioni.

ART. 11. — Il conducente ed il meccanico delle vetture concorrenti, potranno essere mutati durante la corsa, ma soltanto alla fine di un giro, e rimpiazzati, in presenza di un Commissario, da conduttori e meccanici supplenti preventivamente designati, i quali dovranno essere muniti delle rispettive licenze di corsa.

La licenza di meccanico non conferisce la facoltà di condurre un veicolo in corsa.

ART. 12. — Le vetture potranno rifornirsi liberamente su tutto il circuito, però degli appositi box saranno messi a disposizione dei

concorrenti alle Tribune e dovranno essere prenotati previo versamento di L. 500.

Ogni concorrente avrà diritto a due bracciali che permettono a due meccanici di stare ai rifornimenti.

Art. 13. — L'ordine di partenza sarà regolato come segue:

Partiranno prima le vetture iscritte alla Coppa o a tutte e due le corse, nell'ordine stabilito dal sorteggio. L'estrazione a sorte sarà fatta per marca: il primo nome estratto sarà quello della marca che partirà prima, il secondo quello della marca che partirà seconda, e così di seguito.

Ogni marca indicherà l'ordine di partenza dei propri corridori.

Partiranno in seguito le vetture iscritte alla sola Targa: prima la 1ª categoria, seconda la 2ª categoria, e così di seguito; tra i corridori della stessa categoria l'ordine di partenza, sarà stabilito in seguito a sorteggio.

Art. 14. — L'ora di partenza della prima vettura sarà alle ore 7.

La distanza di partenza tra una vettura e l'altra sarà stabilita secondo il numero dei partenti.

Art. 15. — Ogni reclamo dovrà essere fatto per iscritto e rimesso ai Commissari 24 ore dopo la fine della corsa, accompagnato dalla somma di L. 200 (art. 189 R. M. S. A. C. I.).

Art. 16. — Contro la decisione dei Commissari gli interessati potranno appellarsi alla Commissione Sportiva dello Automobile Club d'Italia.

L'appello dovrà essere inoltrato a mezzo dei Commissari ed accompagnato da un deposito di L. 200 che sarà restituito nel solo caso che il reclamo risultasse fondato.

Art. 17. — Per il fatto stesso della sua iscrizione il concorrente s'impegna a conformarsi al presente Regolamento ed alle decisioni dei Commissari Sportivi.

Egli s'impegna inoltre a riconoscere il Regolamento delle Manifestazioni Sportive dell'Automobil Club d'Italia ed a sollevare l'Automobile Club di Sicilia ed i Commissari Sportivi da ogni responsabilità, a termine del Regolamento Manifestazioni Sportive dell'Automobil Club d'Italia.

Art. 18. — Per il fatto stesso della sua iscrizione ogni concorrente riconosce come sola giurisdizione competente la Commissione Sportiva dell'Automobil Club d'Italia, e si impegna ad accettare le penalità alle quali egli potrebbe esporsi rivolgendosi ad altra giurisdizione.

Art. 19. — Per quanto non contemplato nel presente Regolamento, vige il Regolamento delle Manifestazioni Sportive dell'Automobil Club d'Italia, che i concorrenti dichiarano di conoscere e di accettare.

DISPOSIZIONI ALLA « 15ª TARGA FLORIO »

Art. 20. — Le vetture saranno divise in sette categorie:

1ª Categoria cilind. fino a 750 cm³

2ª » » da 750 cm³ a litro 1,100

3ª » » da 1 litro e 101 a 1 litro e 500

4ª » » da 1 litro e 501 a 2 litri

5ª » » da 2 litri e 001 a 3 litri

6ª » » da 3 litri e 001 a 4 litri e 500

7ª » » da 4 litri e 501 in su.

Art. 21. — Ogni vettura dovrà concorrere nella categoria corrispondente alla propria cilindrata.

Art. 22. — I concorrenti sono obbligati di smontare i cilindri del motore, perchè ne sia controllata la cilindrata prima della corsa.

Le vetture che eventualmente non rispondessero alla cilindrata indicata, passeranno nelle categorie corrispondenti alle relative cilindrature.

Art. 23. — Per ciascuna categoria il tempo massimo entro il quale gli arrivati saranno classificati, è di un'ora in più del tempo impiegato dal primo classificato della rispettiva categoria, ed in ogni caso non più di 9 ore.

Art. 24. — Al vincitore assoluto della corsa, cioè al concorrente che avrà compiuto il percorso nel minor tempo, verrà assegnata la 15ª Targa Florio, una grande medaglia d'oro e lire 50.000.

Questo vincitore assoluto non ha diritto ai premi di categoria.

Art. 25. — Per ciascuna delle sette categorie vi saranno i seguenti premi:

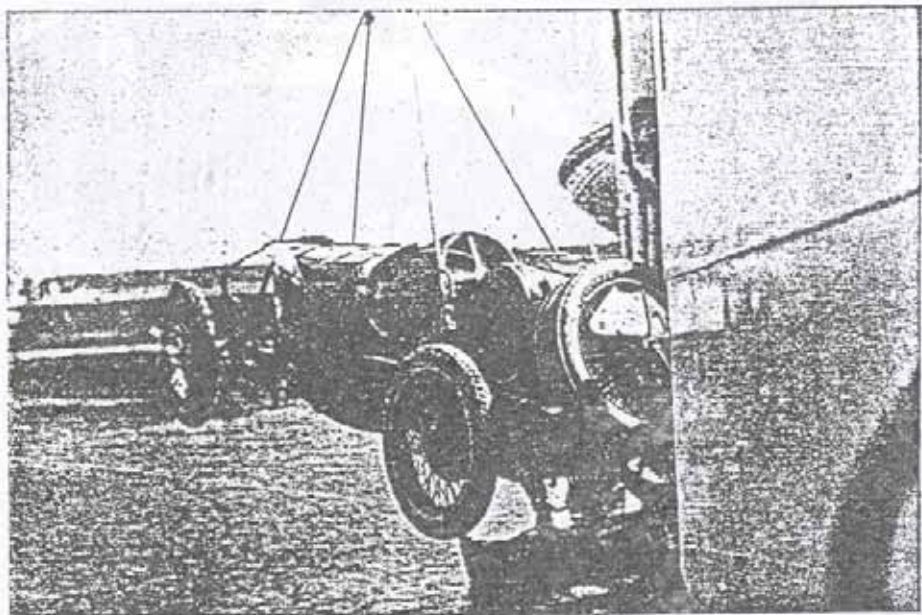
1º Premio: Riproduzione in bronzo della Targa Florio.

2º » Medaglia grande in oro.

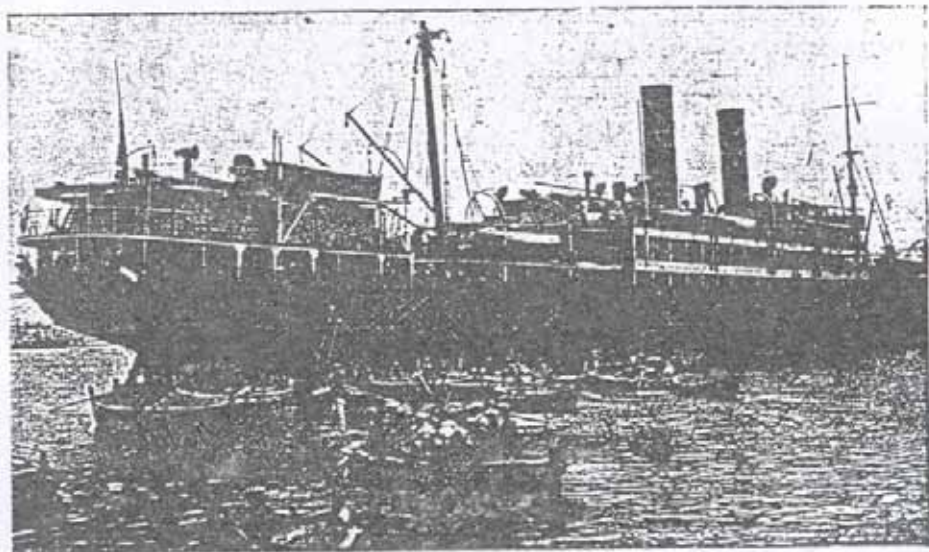
3º » Medaglia piccola in oro.

4º » Medaglia grande in argento.

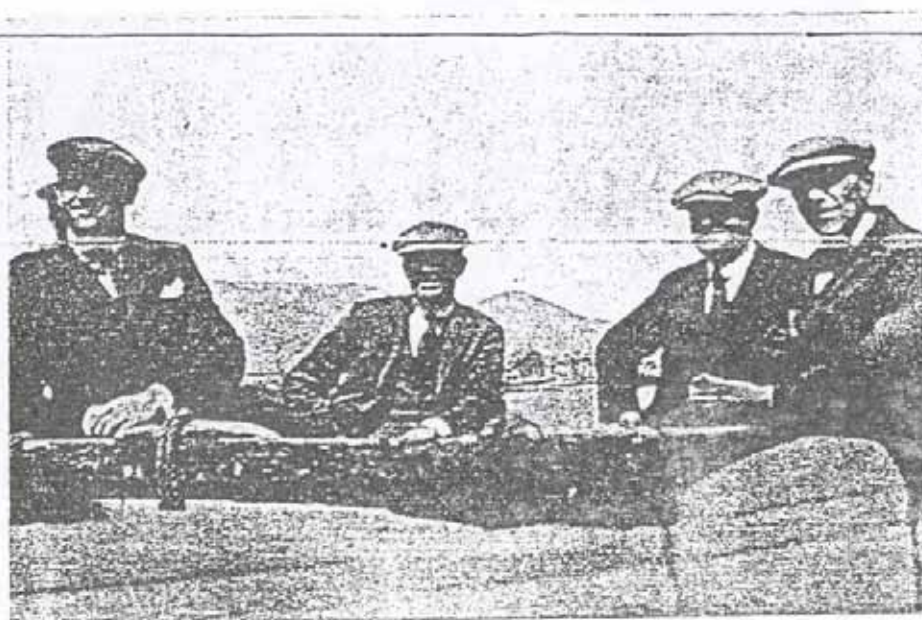
Tutti i meccanici delle vetture premiate avranno diritto ad una medaglia d'argento piccola.



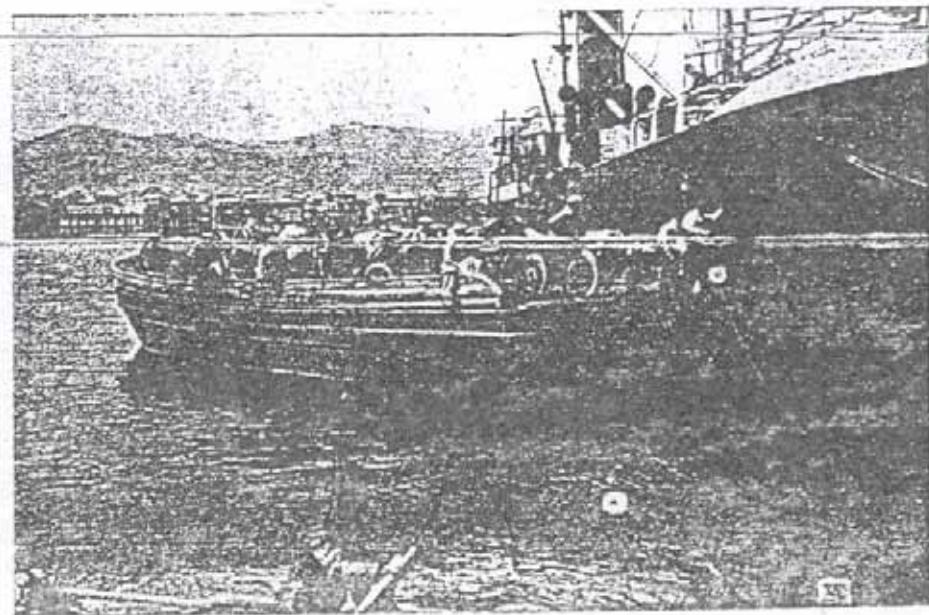
La rossa "Fiat" di Bordino imbracciata da solide funi, viene calata dal ponte del piroscafo che l'ha trasportato fino a Palermo, nella immolezza della "Coppa e Targa Florio."



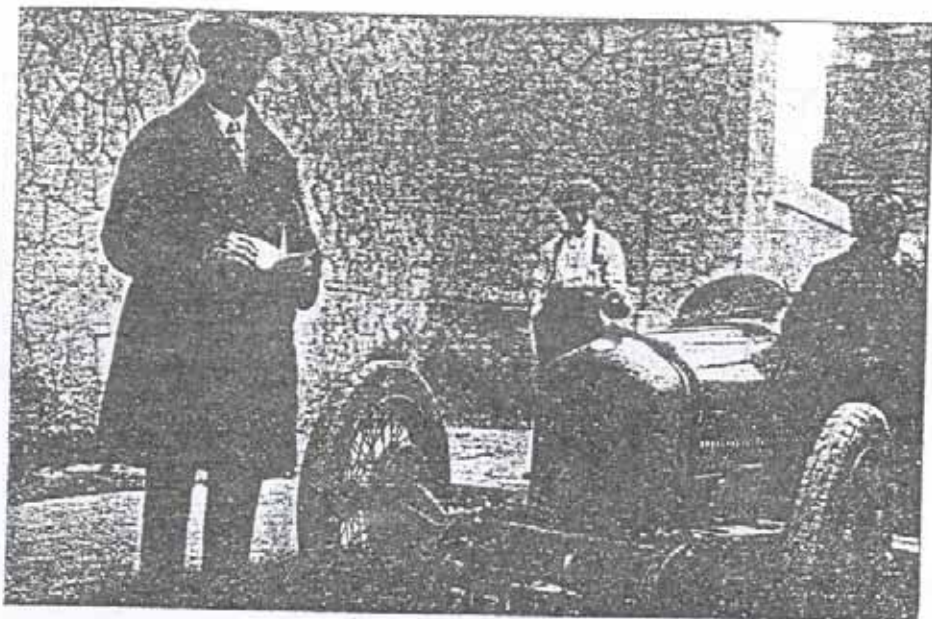
Il vapore "Re d'Italia", che trasporta guidatori, meccanici, vetture da corsa e di scorta, all'arrivo a Palermo.



Salomanno, Bordino e l'ing. Rossi della "Fiat", sulla chiatta che trasporta le vetture allo sbarcadere di Palermo.



Tutta l'equipe "Itala", vetture da corsa e di scorta, guidatori e meccanici, sul puntone all'atto dello sbarco in Sicilia.



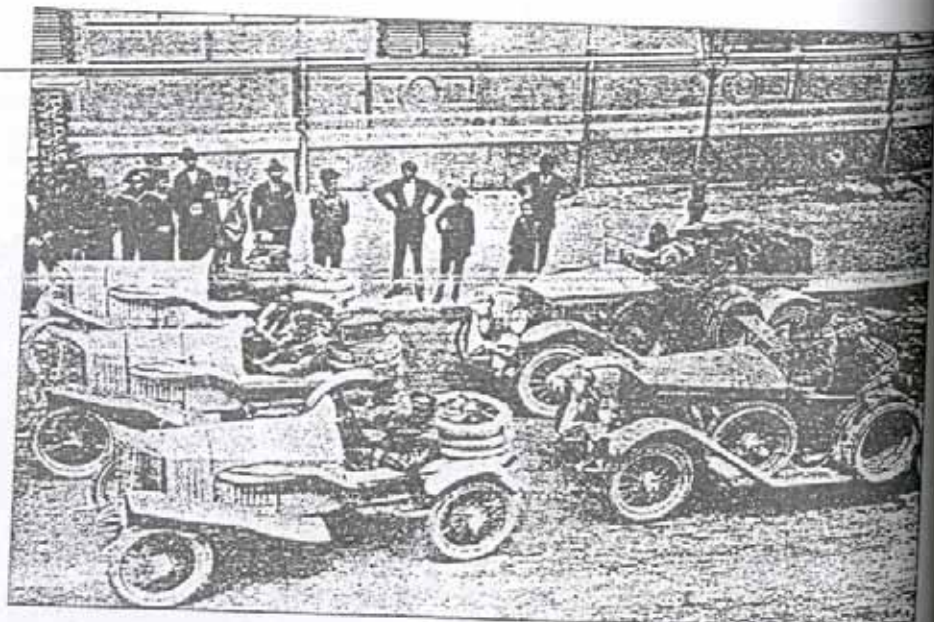
Jules Goux della "Ballon", vincitore della "Coppa Florio", Brescia 1921.



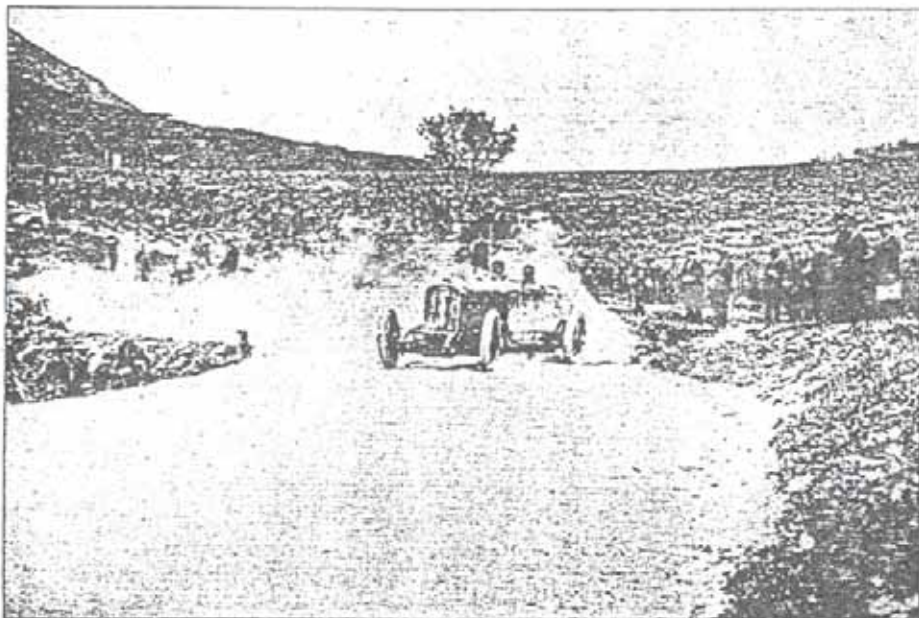
Bordini e Zaccagnino si riposano alla Tribuna di Carda, osservando gli allenamenti dei loro concorrenti.



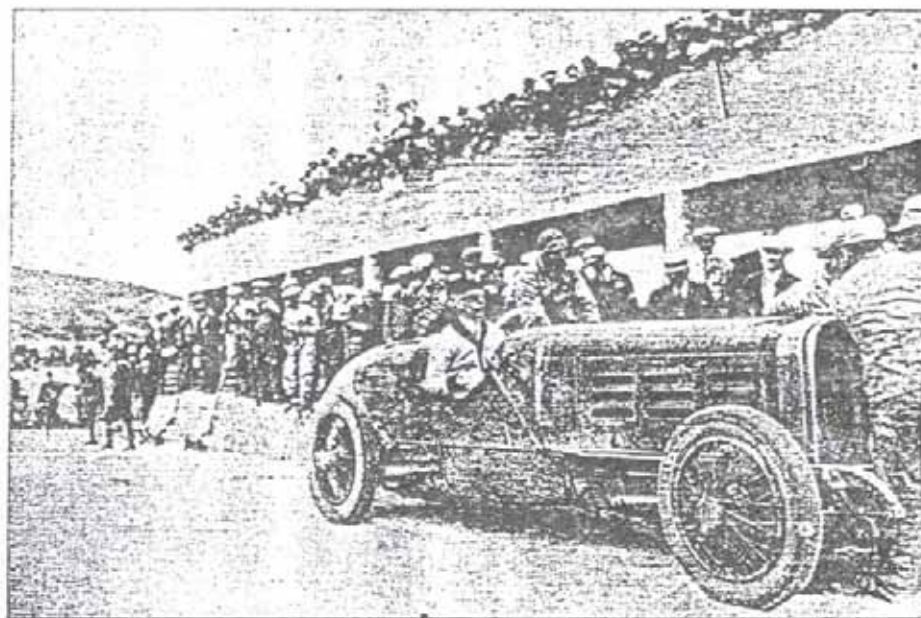
I corridori dell' "Italo", in barca sorvegliano lo sbarco delle loro vetture.



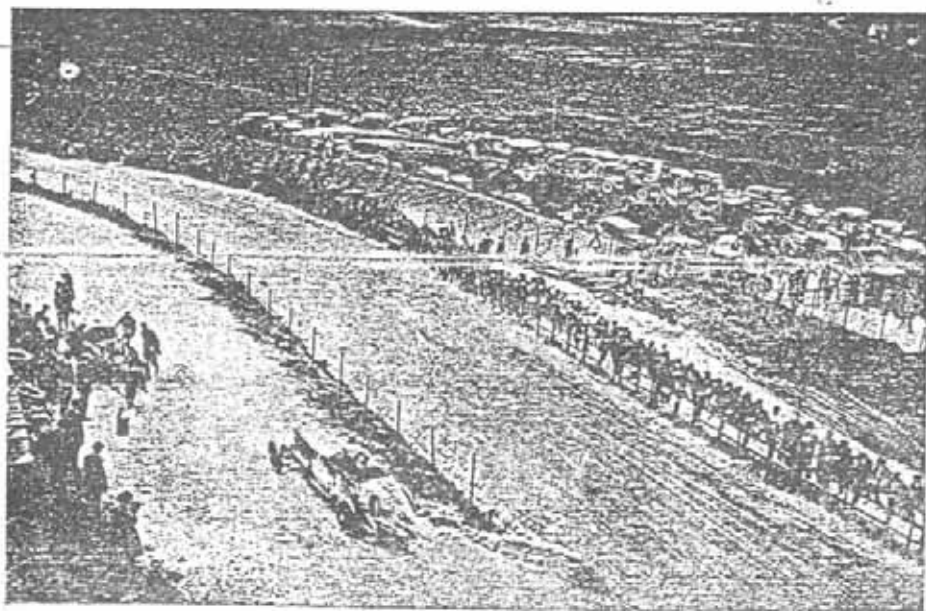
L'arrivo dell'equipe della Casa Tedesca "Steiger", venute da Burgliden a Palermo su strada.



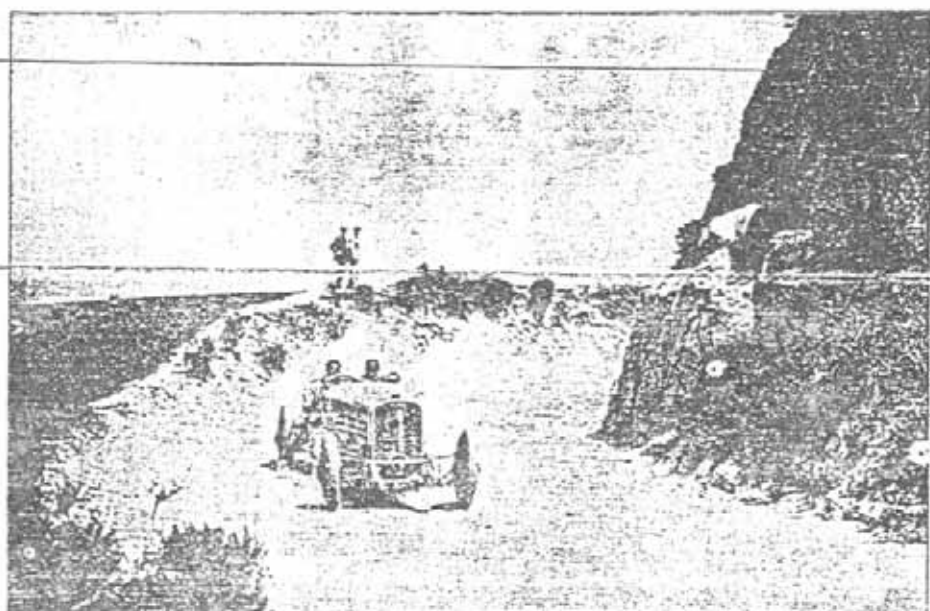
Un "desapagr.", di A. Dubonnet su "Hispano-Suiza..



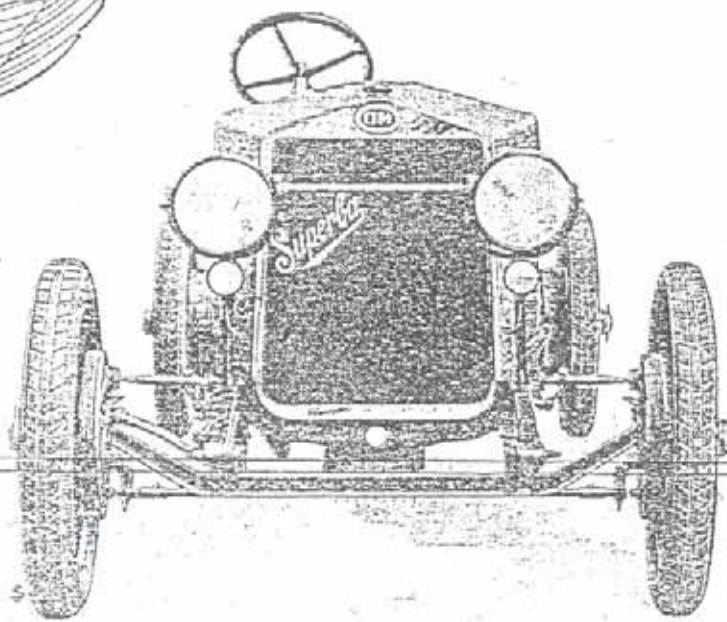
A. Dubonnet su "Hispano-Suiza,, dopo aver terminato il primo giro (Km. 106) della corsa per la "Coppa e Targa Florio,, 1924, batte il record precedente del giro, stabilito dal Conte Giulio Masetti con vettura "Mercedes,, 13° Targa Florio, 2 Aprile 1922, ora 1,37',37" 1/2. Tempo di A. Dubonnet ora 1,16',25" 1/2.



Arrivo di A. Dubonnet ai rifornimenti. Durante la corsa, per il peso eccessivo della vettura fu costretto a cambiare molte volte le gomme.



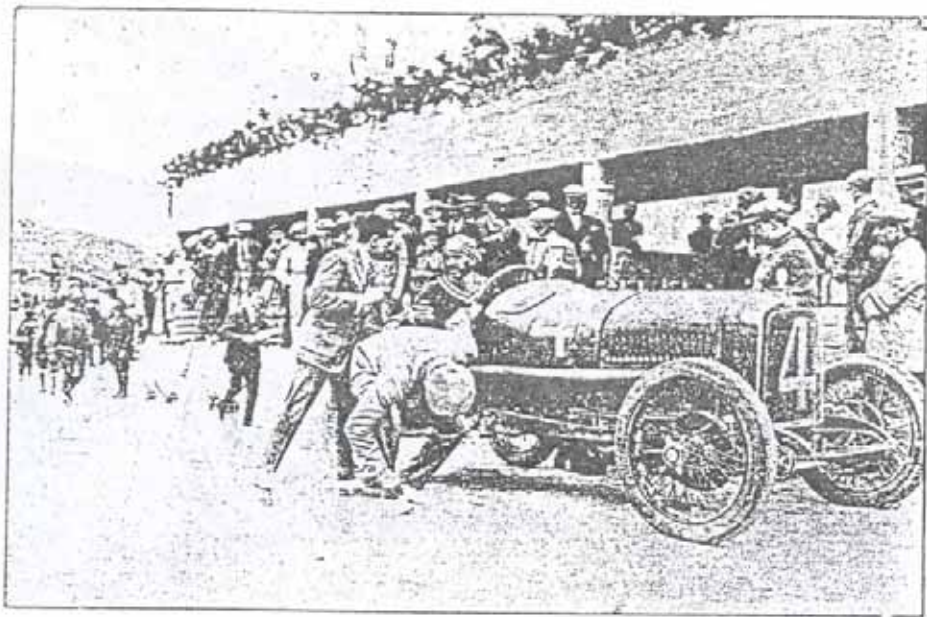
A. Dubonnet su "Hispano-Suiza,, termina la corsa per la "Coppa e Targa Florio,, 1924 classificandosi 1. della 2ª categoria (da cm³ 4501 in su) e 6. nella classifica generale della 15ª Targa Florio (Km. 132) in 6 h. 50',24" 1/2 e 5. nella classifica generale della "Coppa Florio,, (Km. 340) in 8 h. 30',18" 1/2.



LA VINCITRICE DELLA COPPA DELLE ALPI DEL 1924

SOC. AN. OFFICINE MECCANICHE
FABBRICA AUTOMOBILI O.M.
BRESCIA

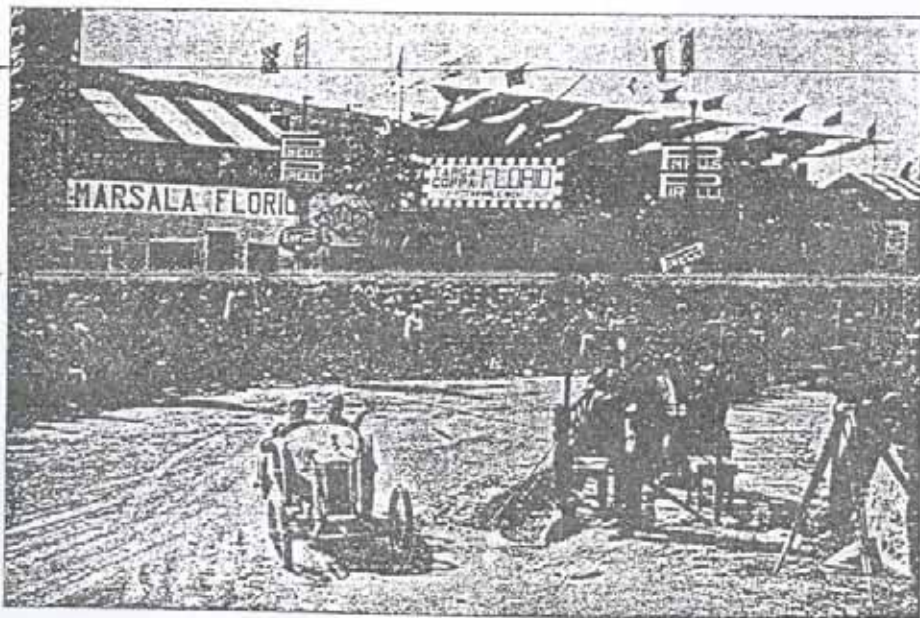




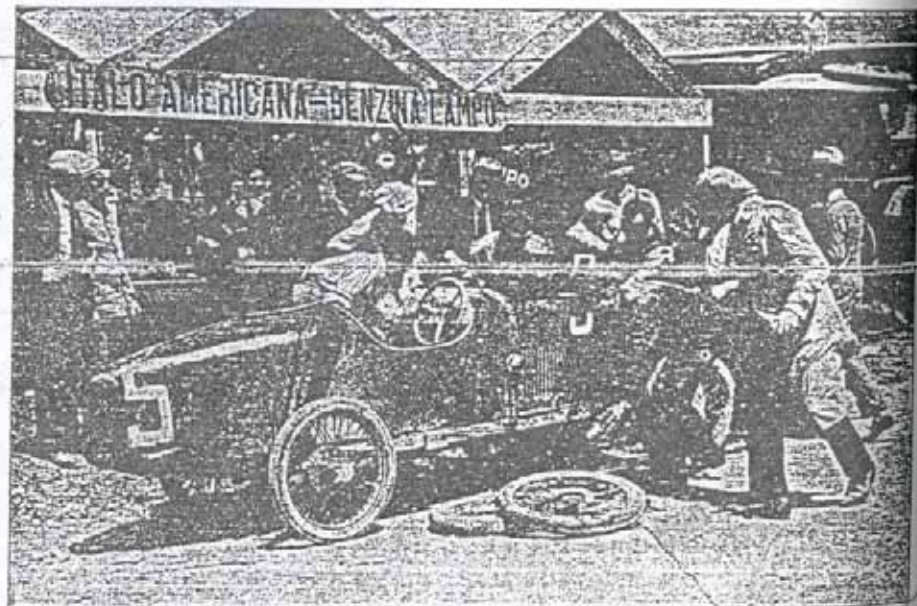
Giulio Foresti su "Peugeot", ad un rifornimento. Si vede ad aiutarlo Mons. Haru Direttore Commerciale della Casa "Peugeot", e Mons. Calmette espressamente venuti per assistere i corridori dell'equipe "Peugeot".



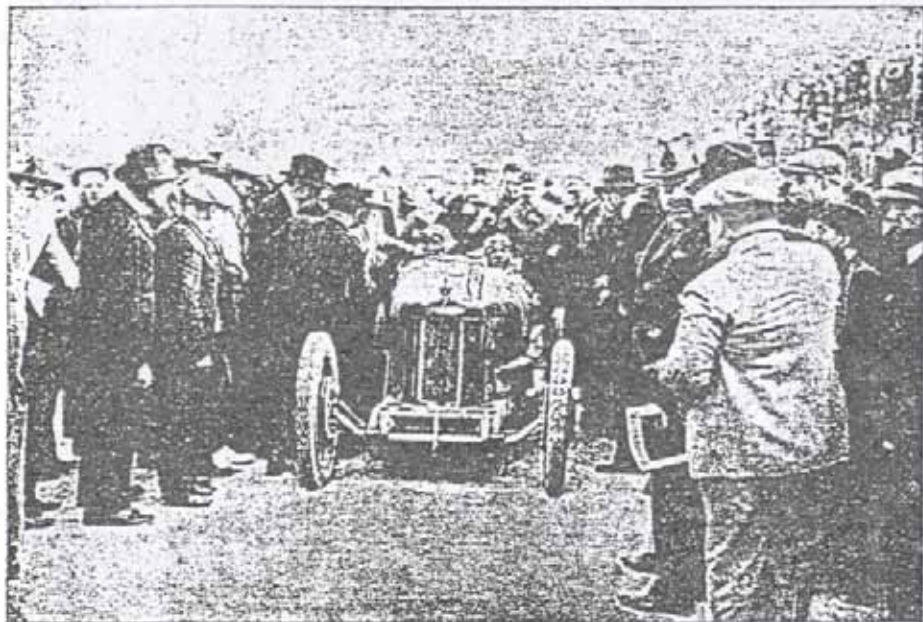
Giulio Foresti su "Peugeot", si classifica 4. nella 6ª categoria (da cm³ 3001 a 4500) ed 8. nella classifica generale della 5ª Targa Florio (4 giri di Km. 432) in ore 6,30',45" e 7. nella "Coppa Florio", (5 giri, Km. 540) in ore 8,30',40".



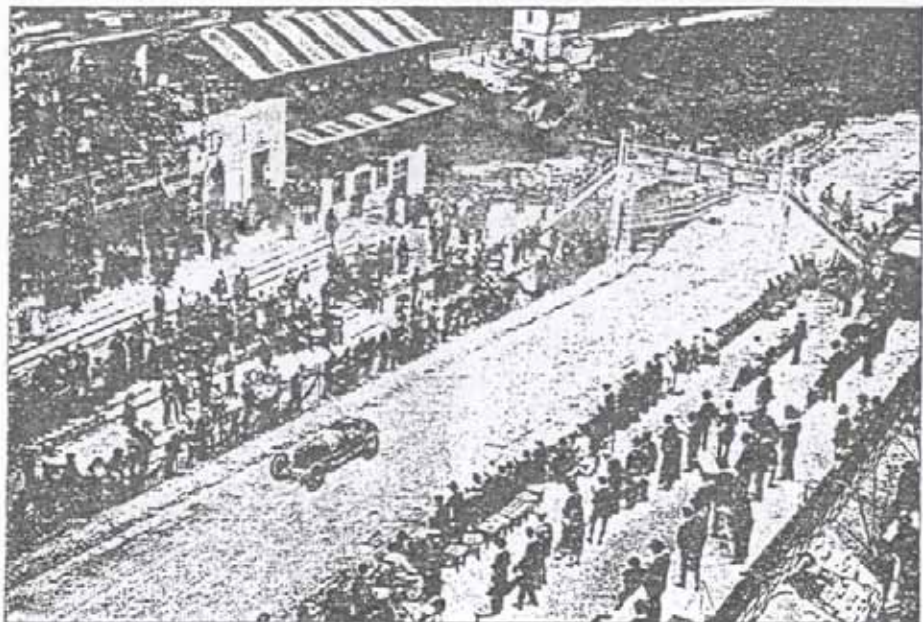
Domenico Gamboni su "Amilcar", della 2ª categoria (da cm³ 750 a cm³ 1100).



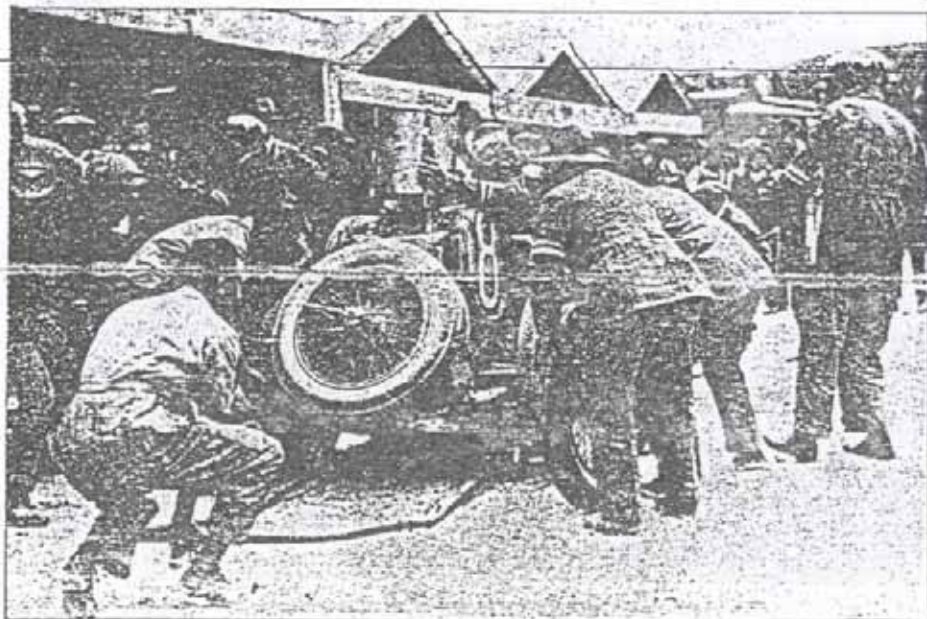
Domenico Gamboni al rifornimento. Termina la corsa classificandosi 1. di categoria e 19. della classifica generale della 15ª Targa Florio (4 giri, Km. 432) in ore 7,59',7" e 16. della Coppa Florio (5 giri, Km. 540) in ore 10,0',51".



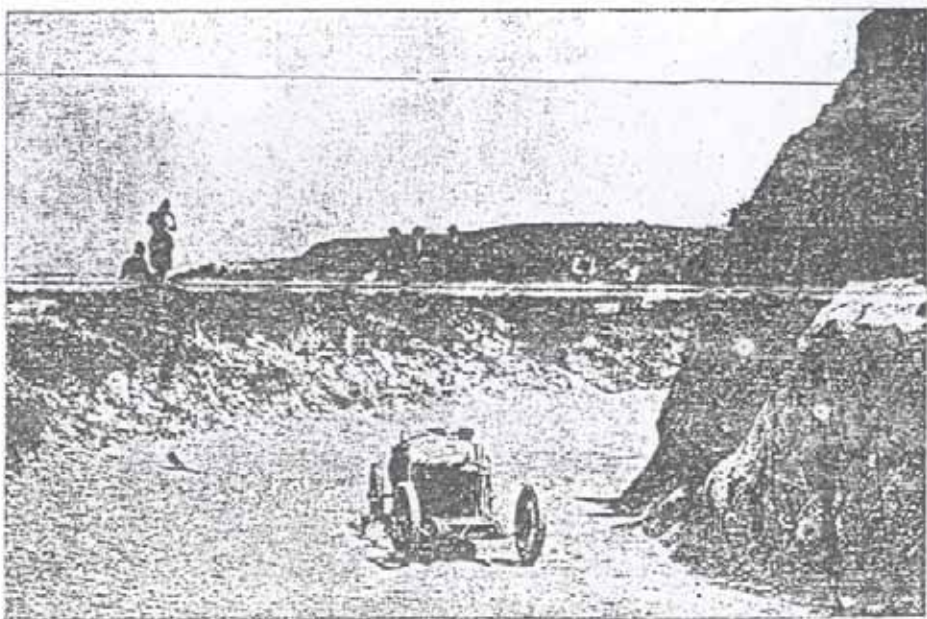
Pietro Bordino su "Fiat" tipo 501 S.S. (3ª categoria da cm³ 1101 a cm³ 1500) alla partenza.



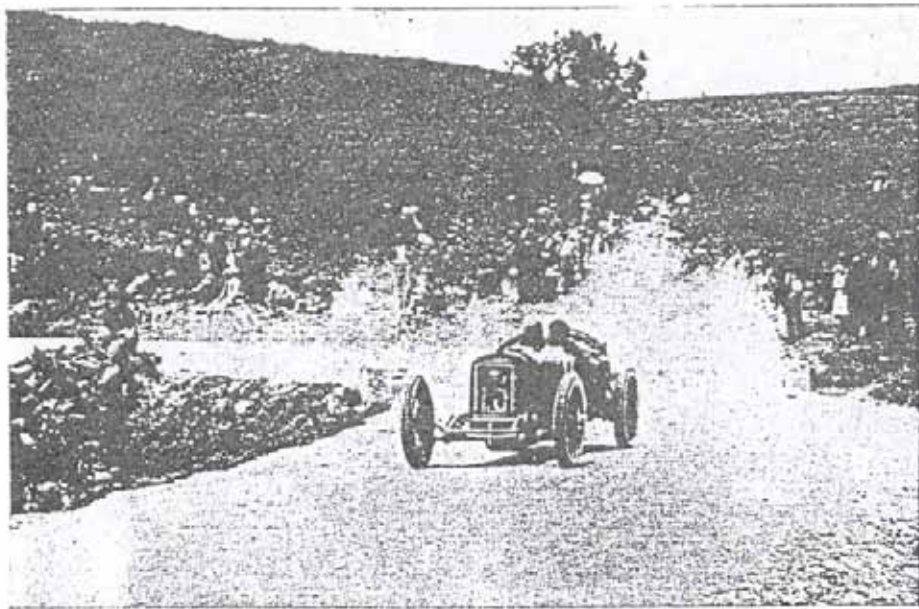
Il velocissimo passaggio di Pietro Bordino, beniamino di tutte le folle, dinanzi alle Tribune.



Felice Nazzaro, aiuta il rifornimento di Bordino.



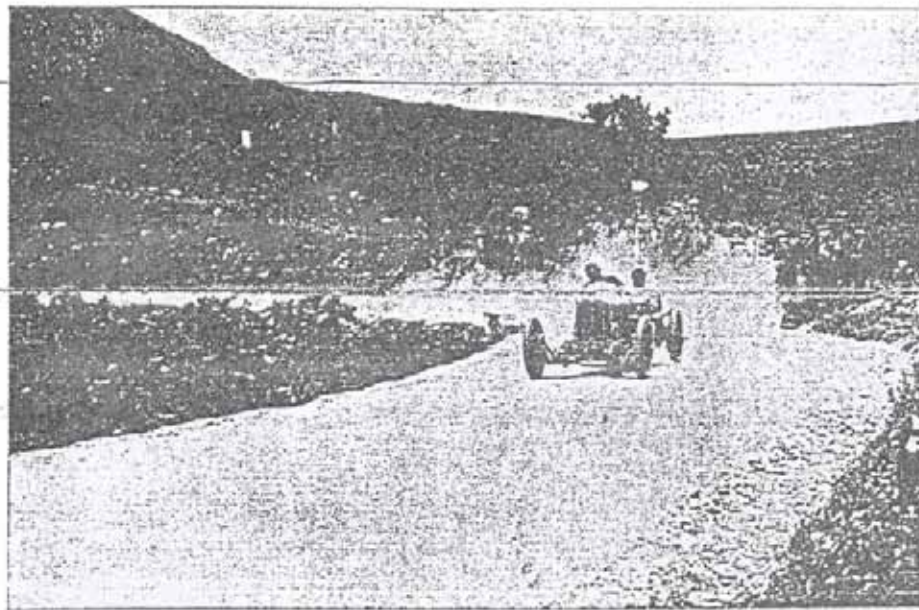
Pietro Bordino su "Fiat" finisce i quattro giri della "Targa Florio", Km 432 classificandosi 1° della 3ª categoria e 2° della classifica generale della "14ª Targa Florio", in ore 6,46'31", (Record precedente del Conte G. Maselli su "Mercedes", nella 3ª Targa Florio 1922 ore 6,50'50" 2/3). Alla fine del 4. giro Bordino è costretto a cedere la guida a Felice Nazzaro, iscritto come corridore di riserva della "Fiat", per cominciare la corsa con la Coppa Florio il 16 del Nov. 1923. Bordino si ritira a causa dell'eccezionale calore



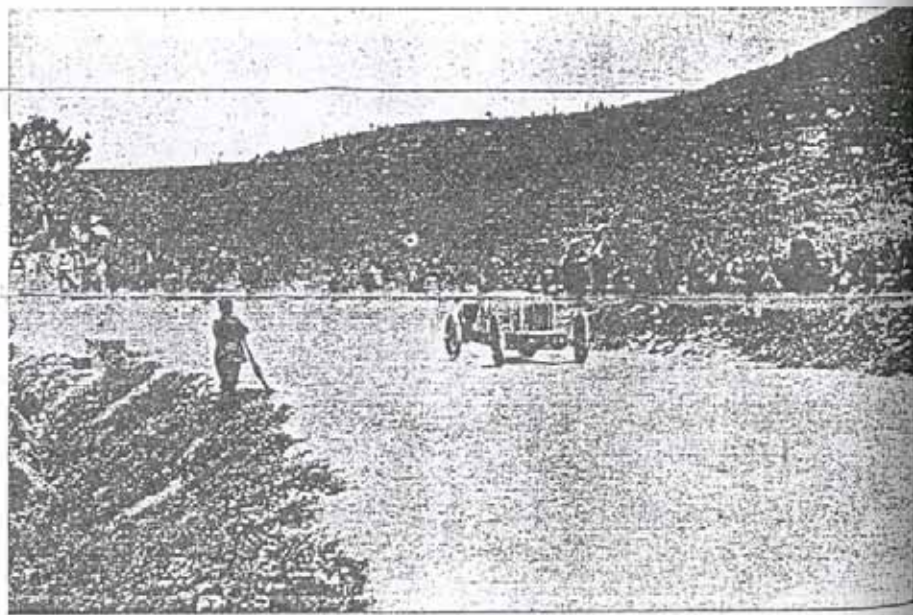
Affieri Maserati su "Datto", (5ª categoria da cm³ 2001 a cm³ 3000) dopo una corsa regolarissima si classifica: 3ª nella categoria e 12ª nella classifica generale della 15ª Targa Florio (4 giri Km. 432) in ore 7,11',3" $\frac{1}{2}$ e 11ª nella Coppa Florio (6 giri Km. 540) in ore 9,4',2" $\frac{1}{2}$.



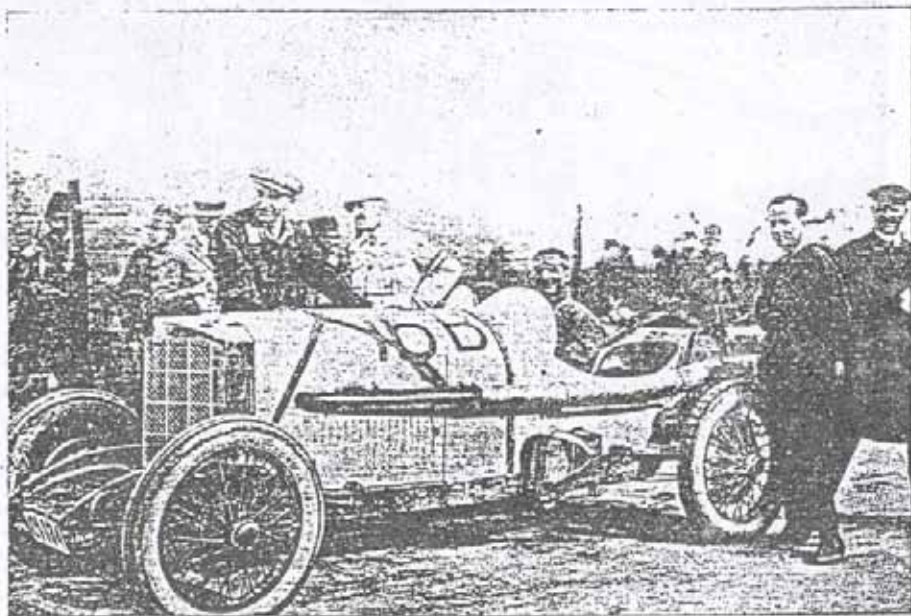
Jules Goux su "Ballot", tipo Gran Prix Les Mans di cm³ 3000 (5ª categoria) dopo aver passato School su "Aga".



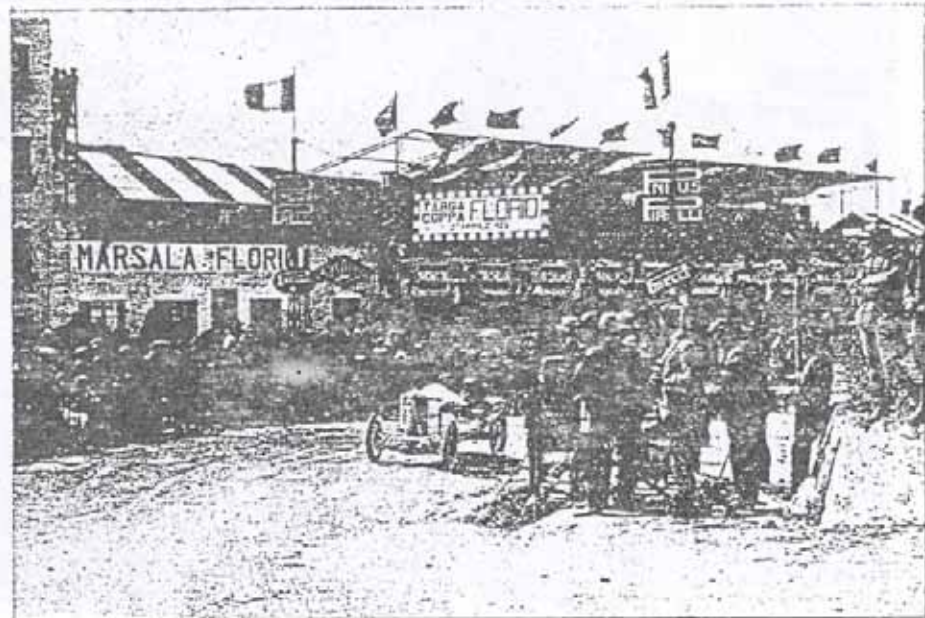
Antonio Moriondo su "Itala", (5ª categoria da cm³ 2001 a cm³ 3000) fermatosi al 2º giro.



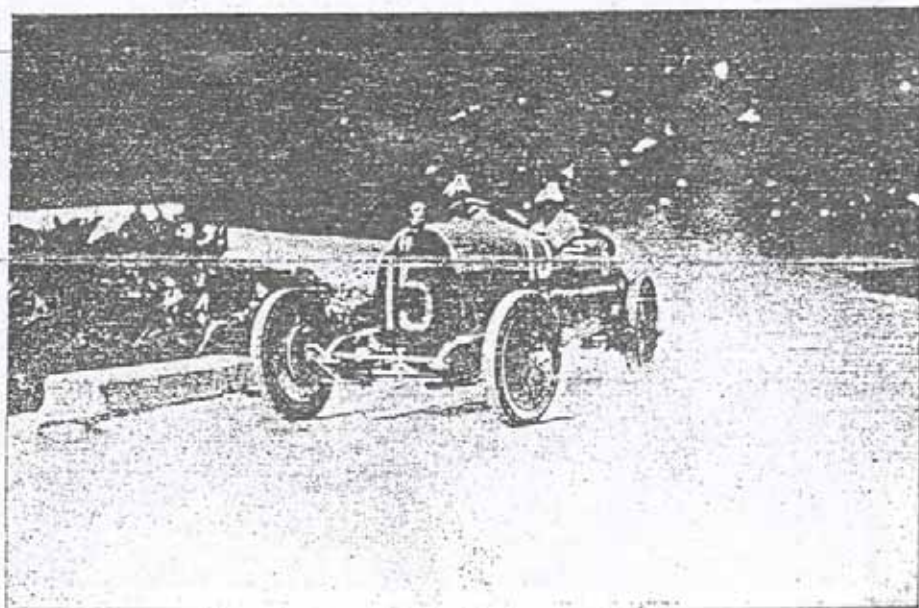
Reinhold Siall su "Aga", di cm³ 1494 (3ª categoria) fermatosi al 3. giro.



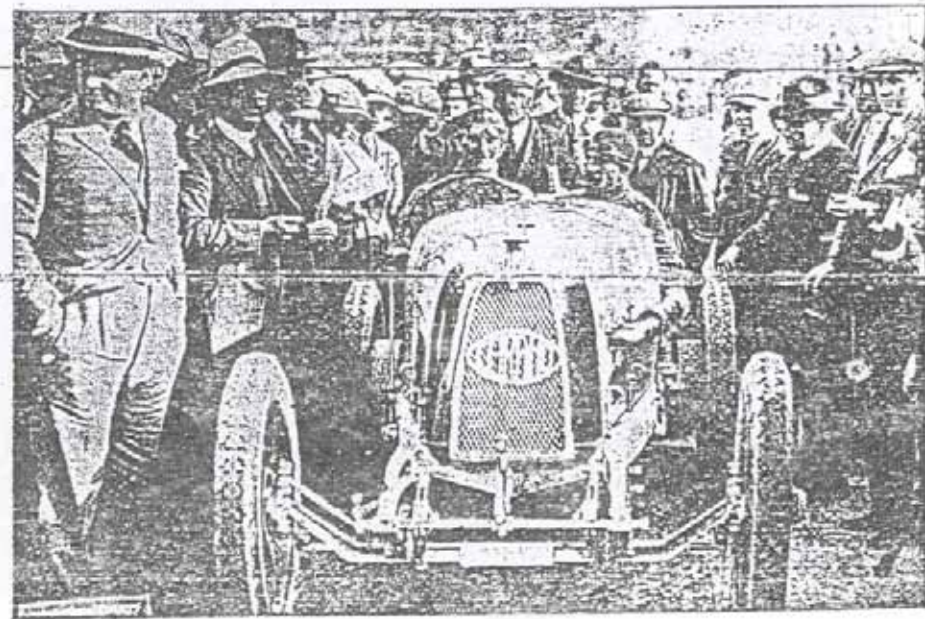
Ferdinando Minoia, già vincitore della "Coppa Florio", nel 1907 su Isotta Fraschini, sul Circuito di Brescia, partecipante alla Coppa Florio (5 giri di Km. 540) 15ª Targa Florio (4 giri) su vettura "Steyr", (5ª categoria da cm³ 3001 a cm³ 4500). Minoia fu costretto a ritirarsi al 9º giro a Caltavuturo.



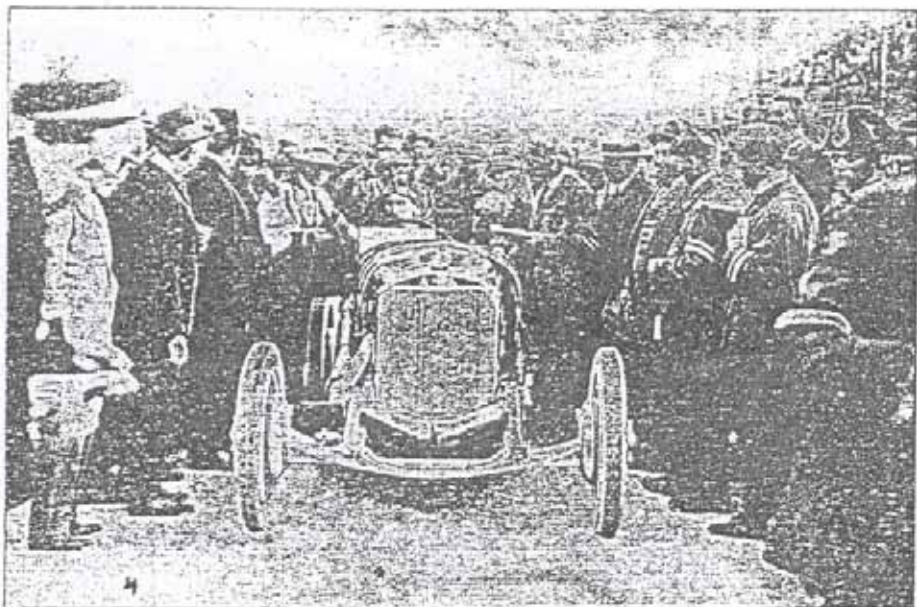
Daniel Majer su "Steiger", (5ª categoria da cm³ 3001 a cm³ 3000) finisce la corsa per la 15ª Targa Florio (4 giri, Km. 432) classificandosi 4. della sua categoria e 14. della classifica generale in ore 7,26',30".



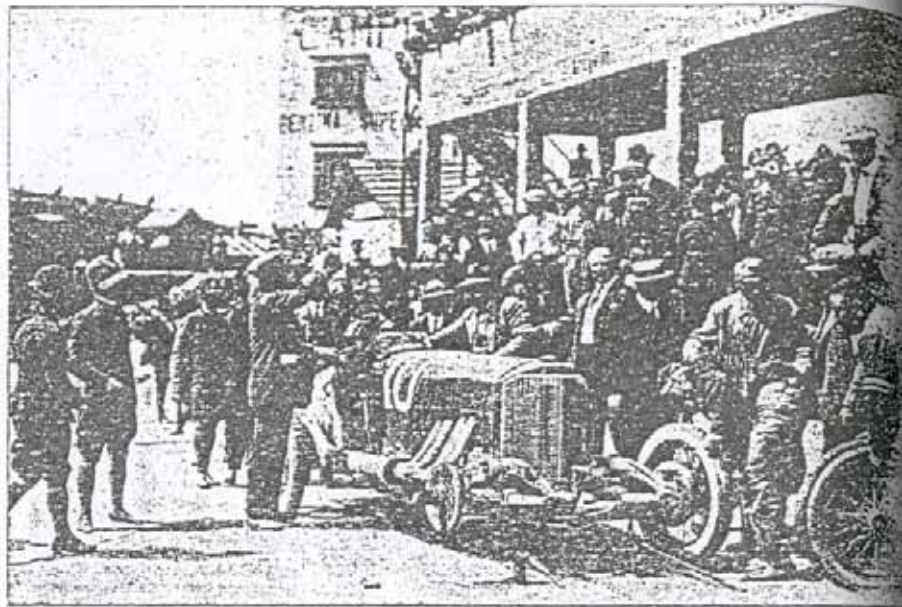
Luigi Lopez su "Nazzaro", (6ª categoria da cm³ 3001 a cm³ 4500) ritiratosi al 2º giro.



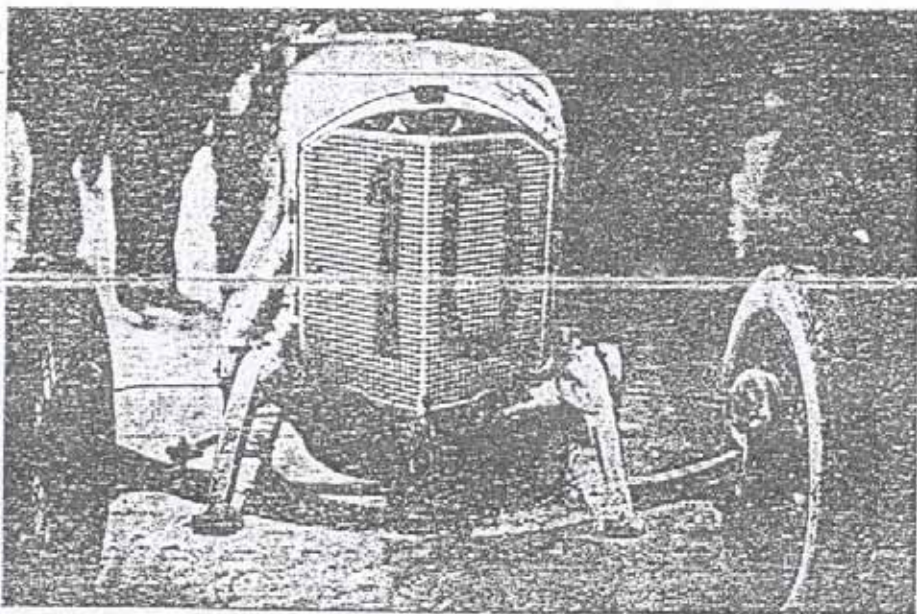
O. Muccia su "Colzano", (5ª categoria da cm³ 2001 a cm³ 3000) ritiratosi al 1º giro.



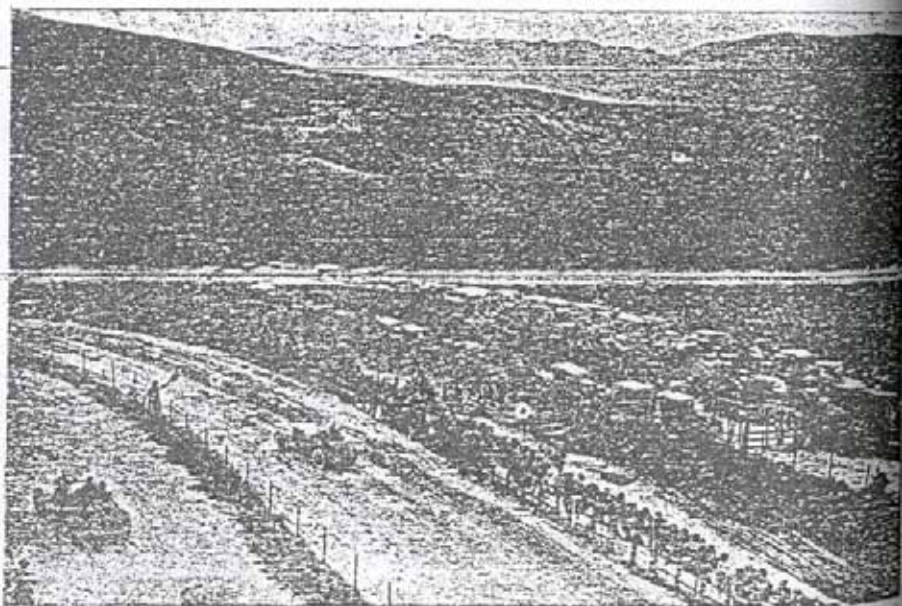
Christian Werner su "Mercedes", 4^a categoria da cmf 1501 a cmf 2000 alla partenza.



Un rifornimento di Werner su Mercedes.



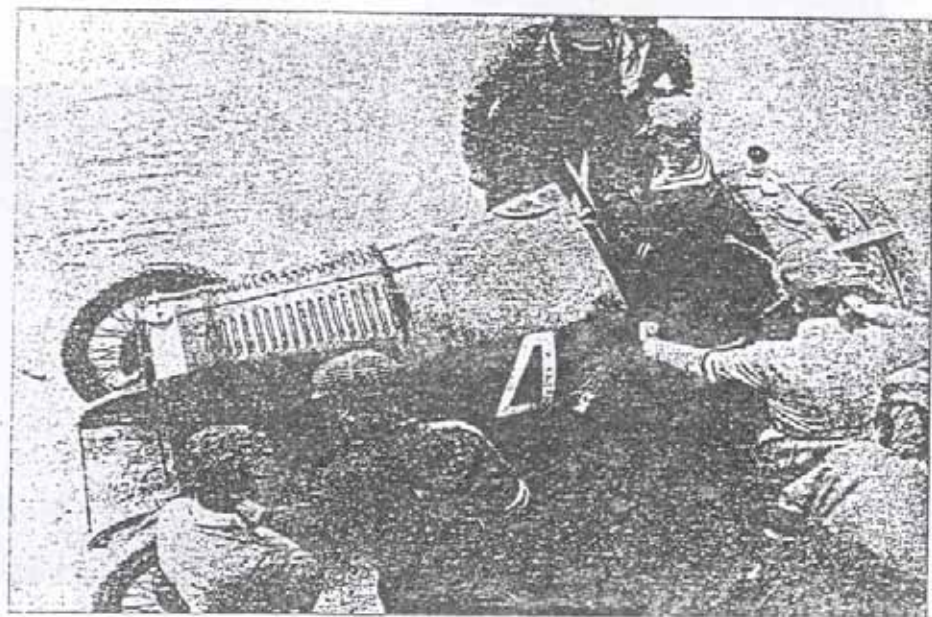
Dettaglio della "Mercedes", di C. Werner.



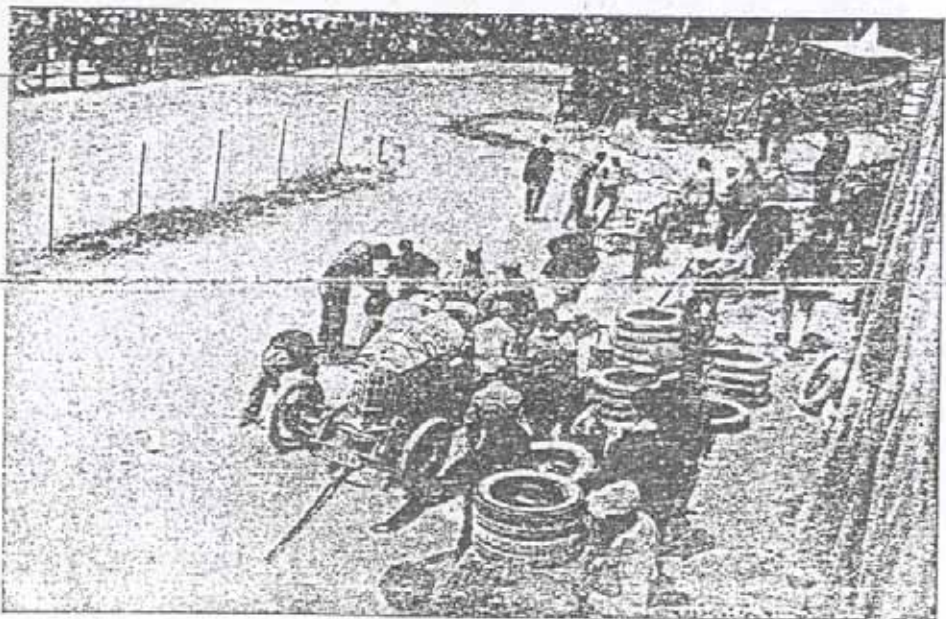
Segnalazione al concorrente C. Werner.



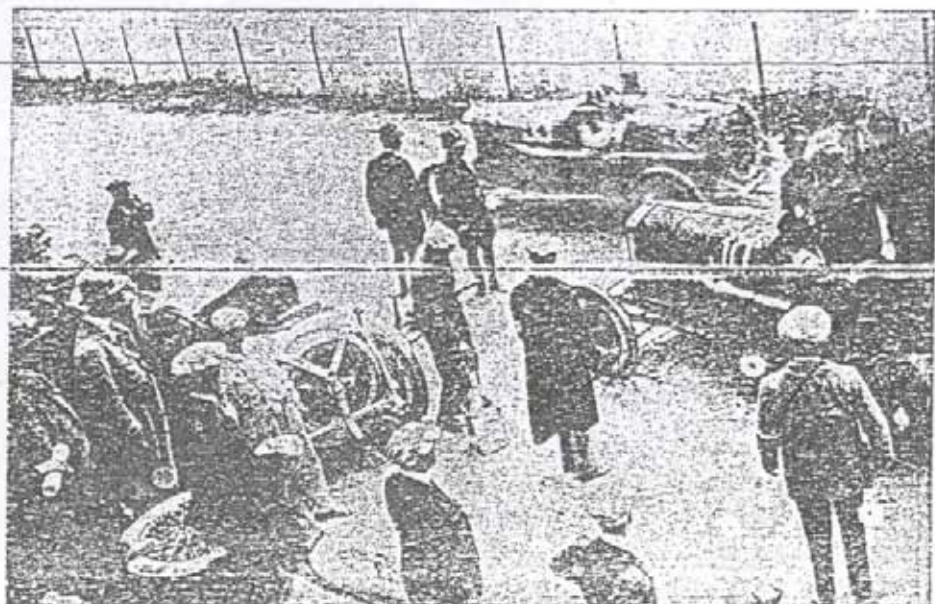
Il rifornimento del Conte Gastone Brilli Peri su "Steyr."



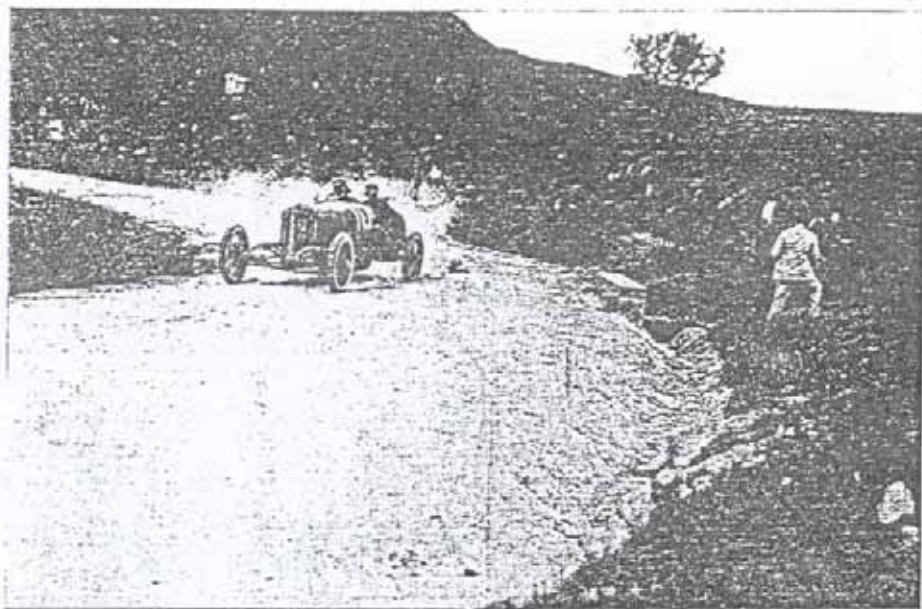
Il rifornimento di Ouallo Foresti su "Peugeot."



Il rifornimento di Ferdinando Minola su "Steyr."



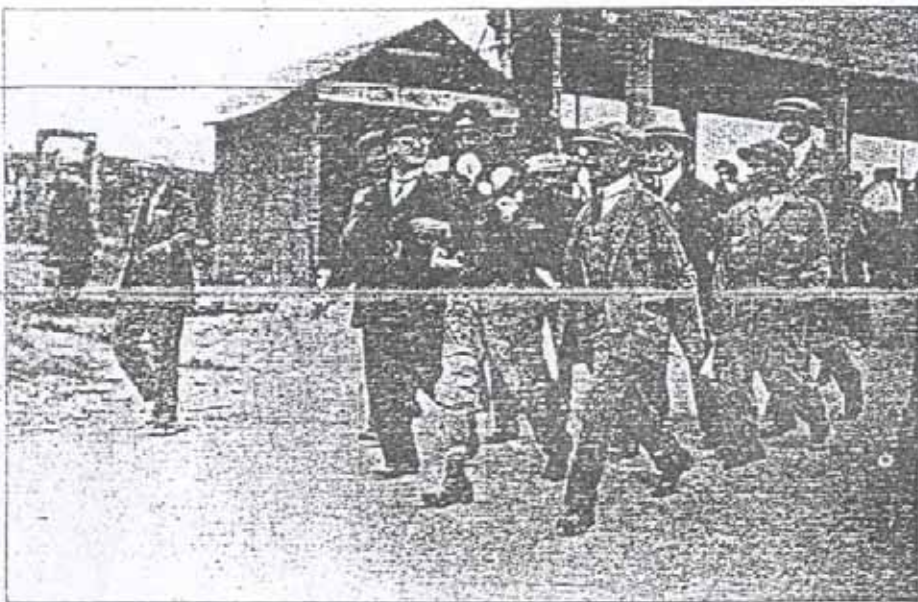
I rifornimenti di Ugo Tarabusi e Gastone Castaldi su "Fiat", e di G. Rebuffo su "Itala."



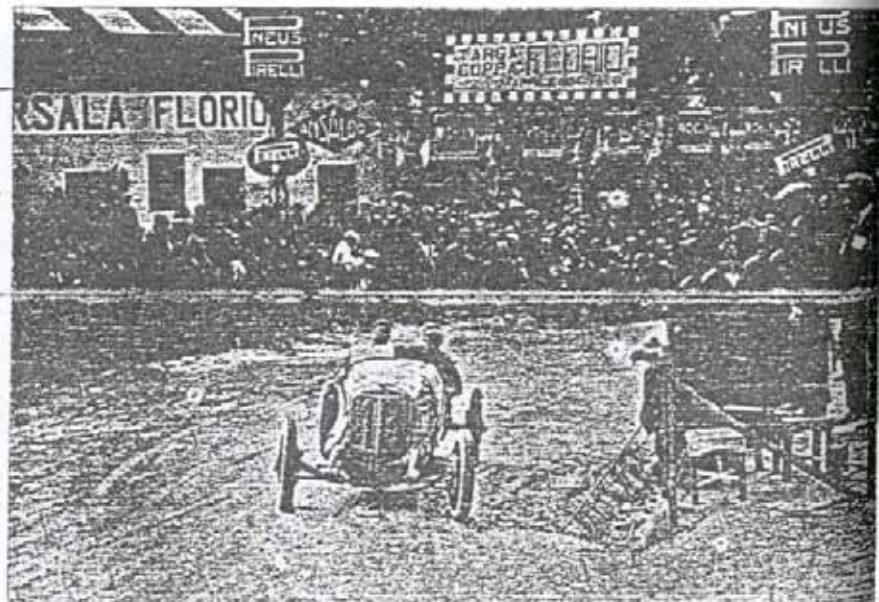
Una bella curva di Werner durante la sua superba corsa.



Dopo la vittoria, Christian Werner, con il Direttore della Casa "Mercedes", Ing. Dott. Porsche ed il Meccanico Karl Salzer.



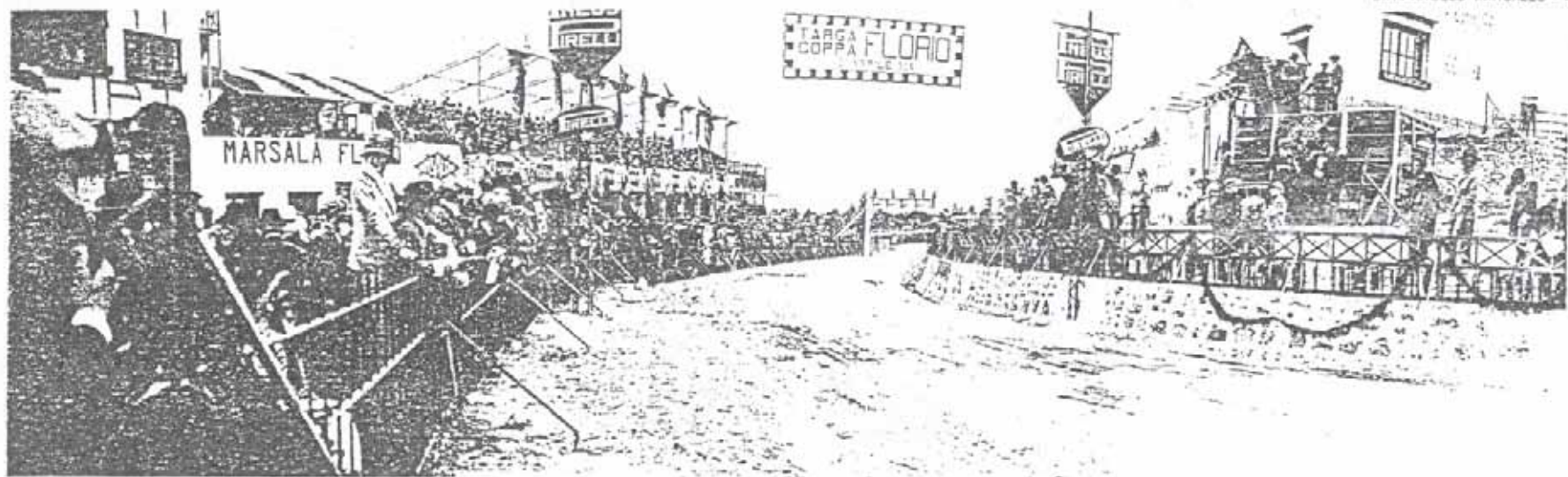
Christian Werner, subito dopo sceso dalla vettura si avvia alle Tribune con l'ing. Porsche ed il Presidente dell'A. D. A. C. Dr. L. Bruchmayer.



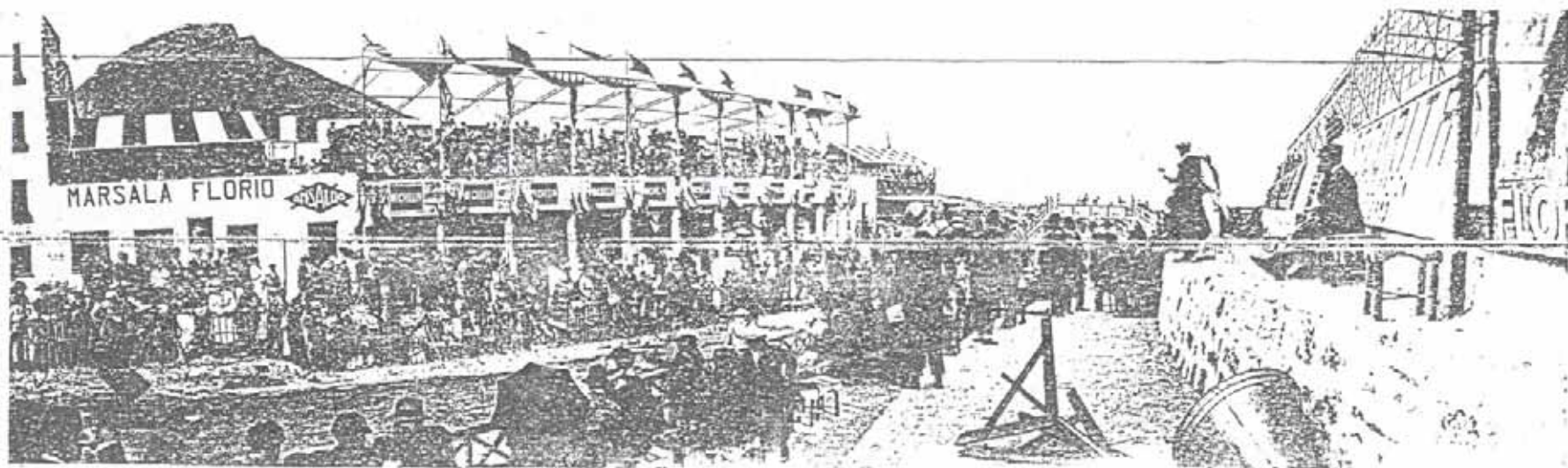
Christian Werner vince la 15ª Targa Florio (4 giri, Km. 432) e la "Coppa Florio" 1924, (5 giri, Km. 540).

Gevaert

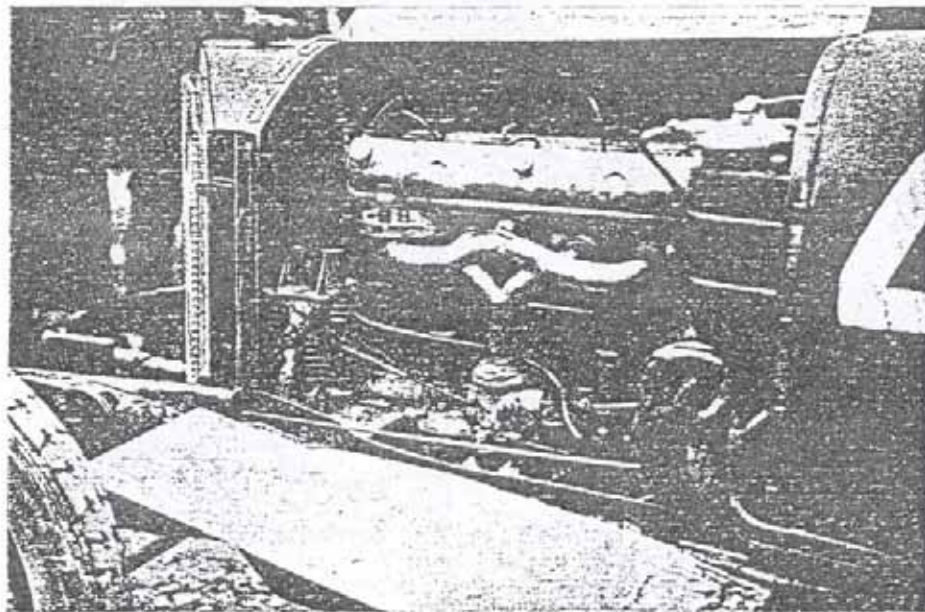
PELLICOLE - LASTRE A CARTA PER FOTOGRAFIE
LE MISURE DEL MONDO
ESCLUSITE PER LA DUELLA E SAGRA
DITTA ANGELO RANDAZZO - DALZENO



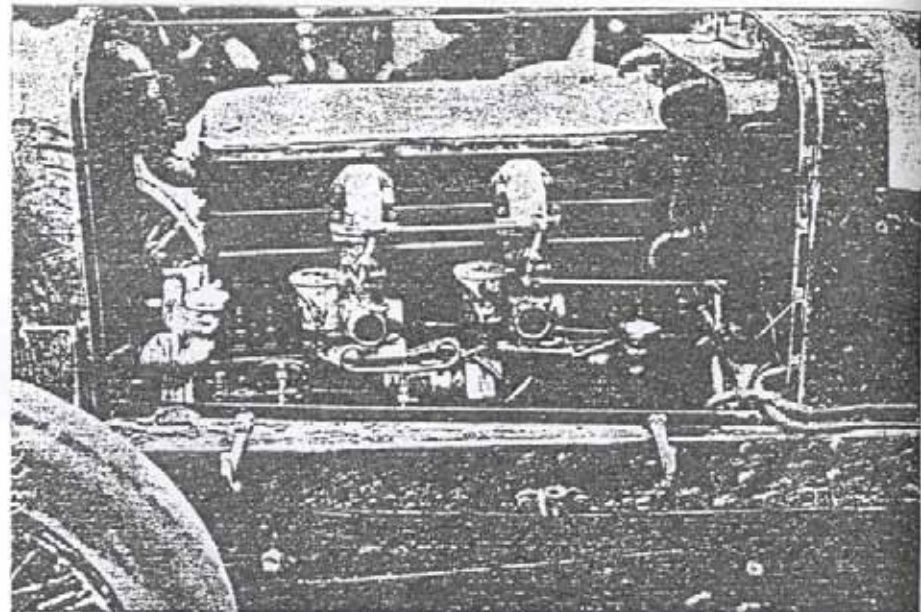
Le Tribune



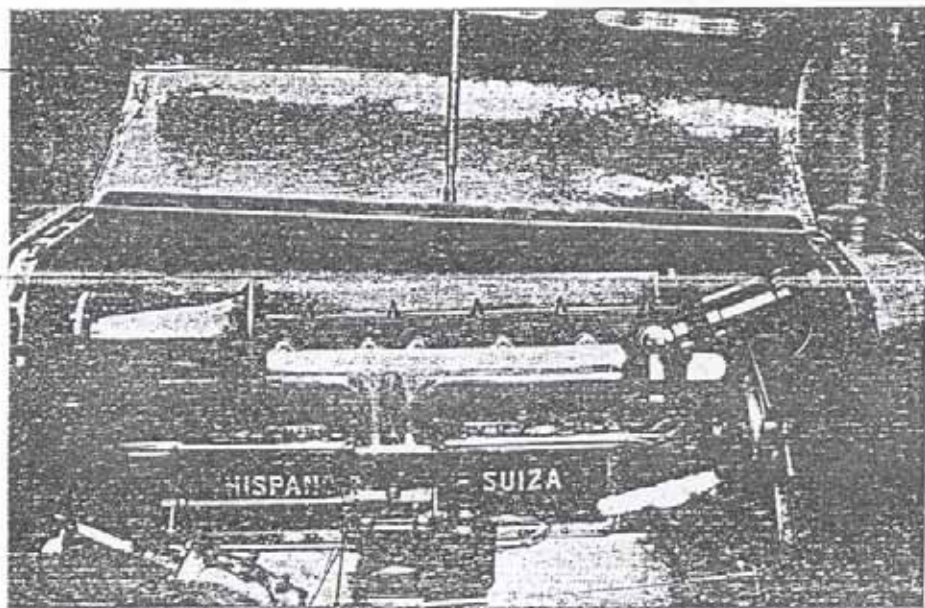
(Foto della tribuna da sala stampa)



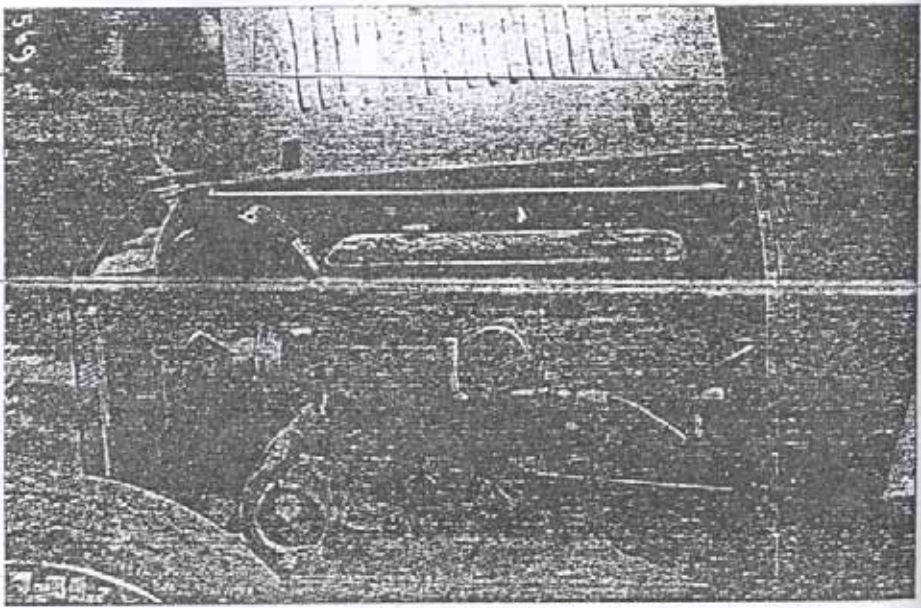
Il motore della "Mercedes".



Il motore dell' "Alfa-Romeo".



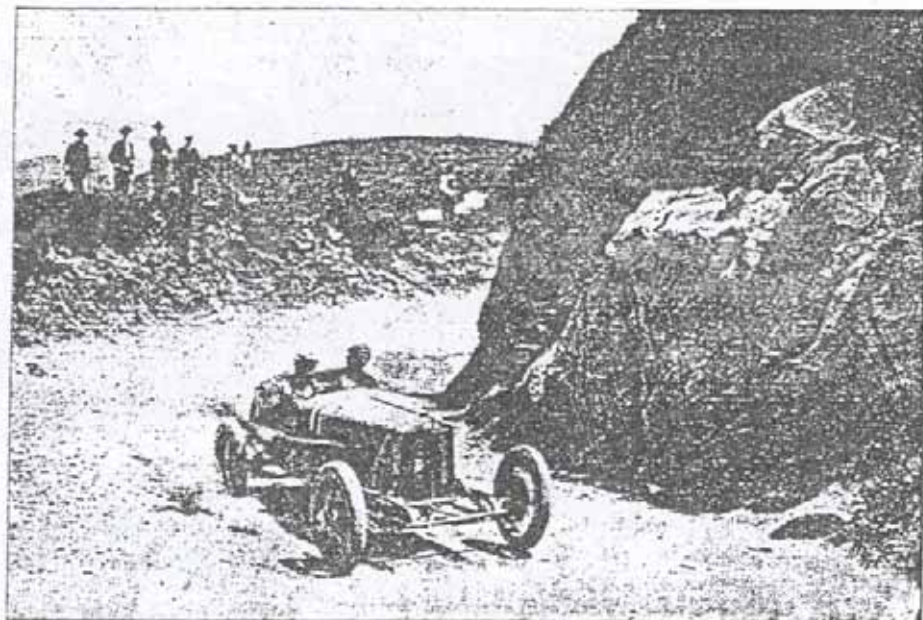
Il motore dell' "Hispano-Suiza".



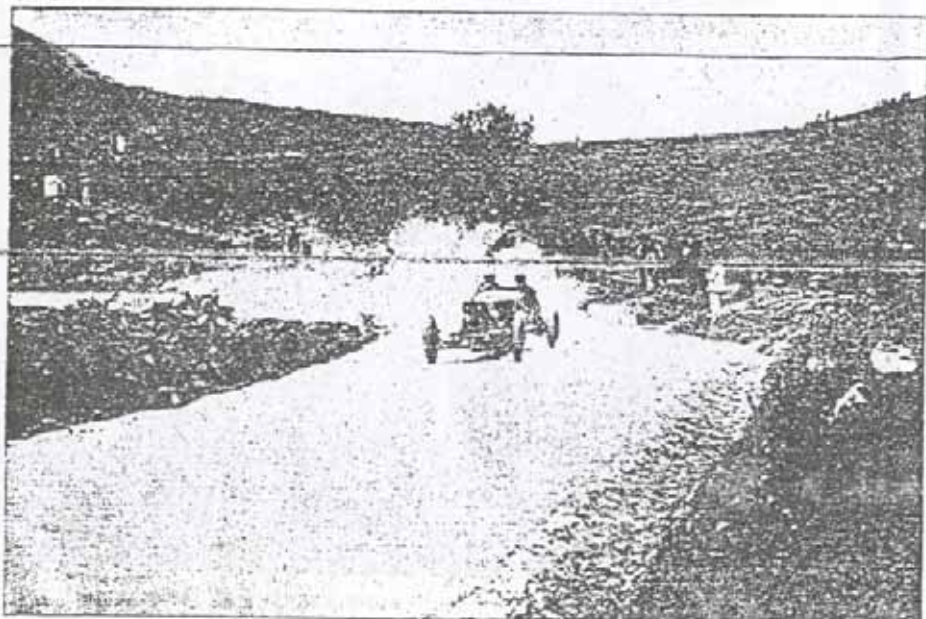
Il motore della "Peugeot".



Il Conte Giulio Masetti dopo la sua brillante corsa viene festeggiato da un gruppo di suoi ammiratori



Il Conte Giulio Masetti, vincitore della Targa Florio 1922 (Piat) e della Targa Florio 1921 (Mercedes) su "Alfa Romeo", (6ª categoria da cm³ 2001 a cm³ 4500) in una delle ultime curve.



Il Conte Giulio Masetti terminato il 1. giro, batte il proprio record del 1922 in ore 1,30', 8" $\frac{1}{2}$. Finisce la corsa classificandosi 1. della 6ª categoria, 2. della classifica generale della 10ª Targa Florio (4 giri, Km. 437) in ore 8,41', 4" $\frac{1}{2}$ (suo record 1922 ore 6,30', 50" $\frac{1}{2}$)



Christian Werner (Mercedes) ed il Conte Giulio Masetti (Alfa Romeo) i trionfatori della gloriosa.