

## 4 maggio 1930 - XXI Targa Florio

— A voler oggi ripensare a tutto ciò che ha lasciato di tracce la Targa, sembra di ripescare nel mare dei nostri sogni le impressioni più durevoli alla nostra memoria. — Un vecchio e caro amico, così mi parlava poco tempo fa mentre eravamo trasportati dall'onda di lontani episodi della corsa. E diceva il vero giacché pare come se si sfogliasse un archivio storico di un tempo lontano, e che invece resta così vicino a noi se per molti è legato ai ricordi più belli della prima giovinezza, o ai ricordi fanciulleschi, quando ancora ragazzini, si correva incuriositi verso le macchine che già allora si chiamavano bolidi.

La Targa del 1930, riporta il pensiero ad una magica e radiosa giornata suscitatrice di ricordi incancellabili.

Il 9 giugno 1924 esordì sul Circuito di Cremona l'Alfa Romeo « P. 2 », pilotata dal grande Antonio Ascari. Questa mirabile creazione di Vittorio Jano, il 2 agosto di quello stesso anno, vinceva a Lione il Gran Premio d'Europa, battendo clamorosamente *Fiat*, *Bugatti*, *Delage*, *Sunbeam*, *Miller* e *Schmid*. A sei anni di distanza dal trionfale esordio, questa vettura concludeva, praticamente, la sua gloriosa carriera con un'altra clamorosa ed inattesa vittoria: quella conseguita il 4 maggio 1930 alla Targa Florio con Achille Varzi. Era stato l'ing. Jano a decidere di portare a Termini Imerese, oltre alle « 1750 cc. », due delle Grands Prix « due litri », dopo averle modificate sovraccaricando il treno posteriore e piazzando una ruota di scorta al posto della eliminata coda.



L'Alfa Romeo di Campari secondo

Con questo preambolo fondamentale si può senz'altro ricavare l'interessante capitolo che riguarda una delle edizioni della serie d'oro della Targa. Quella che determinò, dopo cinque anni, la capitolazione della *Bugatti*.

Poche volte si era verificato a Termini Imerese, nell'affollato ambiente della corsa, un periodo di vigilia così nervoso e così carico di elettricità come quello che distinse i giorni precedenti la ventunesima Targa. Sul circuito, per dieci giorni, l'attività era stata intensa con le macchine, con i piloti e con i meccanici dell'Alfa Romeo e della *Bugatti* impegnati in un lavoro di preparazione quanto mai severo e razionale sotto la guida, rispettivamente di Jano e di Costantini. Nè tanto meno delle due grandi antagoniste furono le squadre della *Maserati* e della *O.M.*, impegnate anche loro in un duro lavoro di preparazione dei piloti e dei mezzi meccanici.

Il sabato — Florio da due giorni si era trasferito a Termini — l'atmosfera si era fatta più arroventata, tanto più che si prevedeva una lotta equilibrata e, quindi, incerta. In realtà,

però, nessuno aveva certo la sensazione che la Targa Florio avrebbe segnato, quell'anno, la sconfitta della *Bugatti*, ma c'era in tutti un solo desiderio; poter salutare, finalmente, dopo tanti anni di attesa, un trionfale successo dell'*Alfa Romeo* che, proprio da anni, questo successo della Targa aveva inseguito invano.

Quella ventunesima Targa è stata quindi la battaglia fra gli azzurri e i rossi; gli azzurri erano rappresentati dalle francesi *Bugatti* con Divo, Chiron, Conelli e Williams; i rossi dalle *Alfa Romeo* con Campari, Varzi, Nuvolari, Aymo Maggi e Pietro Ghersi; dalle *Maserati* con Borzacchini, Arcangeli e Ernesto Maserati e, infine, dalle *OM* con Minoia, Morandi, Balestrero e A. Ruggeri.

Pareva che un fervore religioso avesse afferrato l'Isola: per cinque anni consecutivi la Targa era stata vinta dalla francese *Bugatti* e qui, in Sicilia, non si stava troppo a sottilizzare se il costruttore era di Milano e che, nonostante la sua residenza di vent'anni in Alsazia, Ettore Bugatti e la sua famiglia avevano conservato la loro nazionalità italiana. « *Le macchine erano azzurre e perciò francesi e straniere* », dicevano i siciliani.

Tutto l'interesse e l'attenzione dei 50.000 spettatori sparsi sui 108 chilometri del circuito si erano concentrate, con fervore, direi, parossistico, sulla macchina « numero 30 »: la « P. 2 » di Achille Varzi. Per la corsa erano state iscritte due di queste vetture Gran Premio, ma erano così veloci, così difficili da manovrare sul circuito delle Madonie e, scaldandosi, imponevano una tale torrida temperatura al loro equipaggio che, anche l'erculeo e gladiatore Campari esitava a pilotarne una. Fu, comunque l'ing. Jano che il sabato decise di non far partire una delle « P. 2 » e di porre il « Negher » alla guida di una « 1750 cc. » tenendo come riserva Ghersi se, come si supponeva, Varzi non avesse resistito a farcela per tutti i cinque giri della corsa.

La gara ebbe subito un inizio fulmineo, impetuoso, con tutti gli uomini disposti all'attacco. Varzi era addirittura spettacoloso nel condurre la velocissima due litri che terminava il primo giro in 1.21'21" equivalente alla media record di tutte le Targhe: km/h 79,665. Anche Campari, che appariva quel giorno in gran forma, dava l'impressione di un forte cavaliere che frustasse un cavallo focoso per farlo balzar via

Il pubblico ben profetto  
assiste all'arrivo di Chi-  
ron (Bugatti) secondo  
classificato nel 1930.



## NUVOLARI E VARZI CONTRASTANO IL PASSO ALLA BUGATTI

e poi sentire la voluttà di domarlo. Nuvolari reagiva da par suo, con temeraria audacia e, al primo giro, inseriva la sua « 1750 sei cilindri compressore » al secondo posto, precedendo di 25" l'altra « 1750 » di Campari che precedeva di 10" la Bugatti di Chiron. Divo, con 1.24'1" e Conelli, con 1.24'43" completavano la rosa dei protagonisti di quella arroventata battaglia che, sin dall'inizio, eccitava gli spettatori.

Tra le... vittime di quell'infernale primo giro, Maggi e Balestrero. Al secondo giro l'azione di attacco di quei cinque piloti che inseguono Varzi, si fa più minacciosa, tanto che i loro tempi parziali migliorano nei confronti del primo giro. Il galliatese è invece regolarissimo ed eguaglia il suo precedente tempo. La sua azione era così grande e stilisticamente perfetta, da farlo apparire come un dominatore dell'infernale, celebre circuito. I « tornanti » di Caltavuturo e le paurose « scale » della discesa sotto Polizzi li affrontava e li superava alla perfezione. Vecchi spettatori di quelle contrade, che hanno visto i guidatori più famosi di tre generazioni, hanno ancora vivo il ricordo del grande Varzi, inimitabile dominatore di quella Targa.

La prova di Varzi è stata tanto eccezionale da mettere quasi in ombra la performances di Chiron che superò il secondo giro in 1.23'39", ciò che gli consentì di guadagnare due posizioni, incastrandosi al secondo posto, dietro Varzi e davanti a Nuvolari e Campari, i quali, a loro

volta, erano seguiti da Divo, Conelli, Borzacchini, Williams, Morandi.

Nessuna variazione si verificò durante il terzo giro nel quale vennero effettuati i previsti rifornimenti stabiliti a Polizzi quelli della Bugatti, della Maserati e della OM; al traguardo quelli dell'Alfa Romeo. Durante il quarto giro, Divo, uscendo dal ponte sotto Polizzi, nel momento in cui veniva fuori dal secondo braccio di una stretta « S », va fuori strada scivolando giù per la breve scarpata. La Bugatti, oltre la ruota anteriore andata a pezzi, ha anche il fusello dell'assale abbastanza danneggiato. Il vincitore di due Targhe raggiungerà lentamente il traguardo dove abbandona la corsa. Frattanto Williams, che mai prima d'allora aveva corso in Sicilia, già dava segni di stanchezza e Conelli appariva in ritardo. Toccava a Chiron il compito di difendere i colori della Bugatti le cui possibilità già apparivano quasi compromesse. E Chiron, infatti, rispose brillantemente, guidando con maggiore temerarietà, ma senza perdere quel sangue freddo che era una delle sue migliori doti. Passava innanzi a Nuvolari, ed anche a Campari, portandosi dal quarto al secondo posto, e, quasi sfiorando il record del giro di Varzi, si avvicinava a poco a poco alla « P. 2 ».

Dopo il passaggio del giovane pilota di Monte Carlo al quarto giro, la lotta per la vittoria tra lui e Varzi è entrata nella sua fase più drammatica, culminante e decisiva. Quel finale merita

di essere rievocato con tutti i particolari conosciuti e sconosciuti.

Chiron si era messo a inseguire alla disperata: aveva perduto del tempo al principio della corsa, ed ora doveva riguadagnarlo a qualunque costo. Il suo giovane meccanico alsaziano, che correva per la prima volta, era in condizioni pietose e veniva sballottato sull'abitacolo della *Bugatti* quasi senza conoscenza, imbarazzando il pilota. Gli venne in mente di lasciarlo al posto di rifornimento di Polizzi assieme alle due ruote di riserva e, con la macchina alleggerita, tentare uno slancio disperato, rischiando tutto per vincere. Gli ultimi ordini di Meo Costantini erano di andare con prudenza, ma questa in quel momento non era tenuta in considerazione da Chiron il quale, dove prima adoperava la terza, ora adoperava la seconda con il contagiri tenuto costantemente sui 5000. La vertiginosa discesa di Polizzi venne abbordata col motore che ululava a 5000 giri al minuto per avere una più pronta ripresa nelle curve.

A questo punto veramente il destino colpì Chiron: ad una curva, dove la strada era coperta di brecciolina, le gomme avevano perduto completamente il battistrada, e la *Bugatti* scivolando su tutte e quattro le ruote, urtò contro il muro che proteggeva la curva. La ruota anteriore fu lacerata e la ruota di riserva sinistra fu sbalzata via dal suo posto. Lavorando come dannati, Chiron e il meccanico cambiarono la ruota e, a lavoro ultimato, si buttarono a bordo correndo via alla disperata.

Dietro Chiron si svolgeva un altro dramma. Verso la fine del quarto giro, fra Collesano e Campofelice, per effetto di un leggero avvallamento sulla superficie della strada, la ruota di scorta della vettura di Varzi saltò via, cadendo sulla strada dopo aver fatto un piccolo buco nel serbatoio della benzina. Poiché si era spezzato l'attacco e non la cinghia, Varzi fu costretto condurre l'ultimo giro senza ruota di scorta ma, tuttavia, con le quattro gomme cambiate al rifornimento del quarto giro. Per effetto di quel piccolo buco, intanto, il serbatoio di benzina della « P. 2 » gocciolava, e poteva verificarsi il caso di esaurirsi prima di finire l'ultimo giro. Difatti degli scoppietti nel carburatore indicavano che la benzina diminuiva. Afferrata una latta di carburante da una delle numerose stazioni di rifornimento stabilite lungo il circuito, il meccanico si sforzò di versarne il contenuto nel serbatoio mentre la macchina era in corsa. Una gran parte della benzina si sparse nella parte posteriore della vettura, ed altra ne gocciolò nel tubo di scappamento cosicché, ad un dato momento, 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.

L'incendio fu estinto, ma l'incidente era costato la perdita di quasi un minuto. Varzi al colmo dell'agitazione passò con un frastuono d'inferno attraverso Campofelice e si precipitò sul rettilineo di Bonfornello. Su quei sette chilometri la « P. 2 » filò in presa diretta. Il contagiri saliva a poco a poco verso la linea pericolosa dei 6000, 6200, 6300, e finalmente 6500 giri. Qualche cosa poteva scappar via; qualche cosa poteva per forza rompersi. Ma non era il momento di usare prudenza. Slanciandosi sulla curva presso la quale sono le Tribune di Cerda, Achille Varzi si accorgeva, dalle grida frenetiche che si levarono, che egli aveva vinto la ventesima Targa Florio.

Dodici dei diciotto partenti finirono la corsa, ciò che costituì veramente una magnifica prova per i piloti e per le macchine.

1° Varzi (*Alfa Romeo*) in 6.55'16" alla media oraria di km. 78,097 (nuovo record); 2° Chiron (*Bugatti*) in 6.57'05"; 3° Conelli (*Bugatti*) in 7.3'13"; 4° Campari (*Alfa R.*) in 7.3'54"; 5° Nuvoletti (*Alfa R.*) in 7.13'01"; Morandi, Williams, E. Maserati, D'Ippolito, Minoia, Borzacchini, Bitmann.

VINCENZO GARGOTTA