



R·A·C·I

SETTIMANALE DELL'AUTOMOBILESMO ITALIANO



1931

LA PIÙ CLASSICA GARA AUTOMOBILISTICA D'EUROPA

Si prepara un'accanita battaglia sull'aspro grande circuito delle Madonie

XXII Targa Florio - Km. 584 - 10 Maggio

La XXII Targa « Florio » è entrata nella settimana conclusiva ; la settimana della chiusura delle iscrizioni, la settimana della preparazione.

Gli organizzatori dell'*Automobile Club di Sicilia*, usciti con tutti gli onori dalle fatiche del « Giro », rivolgono ora tutte le loro cure alla classica « Targa ». Vincenzo Florio è a capo delle... operazioni: il successo organizzativo e sportivo della grande manifestazione è fuori discussione. Rimane da considerare il lato tecnico della gara, cosa evidentemente estranea alle responsabilità del *Club* palermitano. www.clubdetargaflorio.com

seria e soprattutto molto pericolosa. Achille Varzi, infatti, è tale campione da poter, addirittura, contare su un nuovo grande successo e la sua macchina, non bisogna dimenticarlo, sarà dello stesso tipo che ha vinto a Tunisi, Montecarlo ed Alessandria.

La Targa « Florio » 1931 dal lato tecnico appare, quindi, interessantissima egualmente e si può senz'altro contare su una gara di notevolissimo valore, su una gara cioè che potrà riassumere, nel suo esito e nelle sue fasi, le tre manifestazioni internazionali che l'hanno preceduta.

Quali saranno infatti i quadri della XXII « Targa »? A stare alle informazioni che ci sono venute dai corridori e dalle stesse Case, la partecipazione più brillante pare assicurata. Non tanto per il numero (che è cosa secondaria in una gara della portata e della severità di una Targa « Florio », di per sé stessa chiusa a molti corridori e a molte vetture non specialmente adatte e non specialmente preparate) quanto per la qualità. Infatti, come è noto, alla Targa « Florio » parteciperanno in forma ufficiale *Maserati* e *Alfa-Romeo*; il primo con tre vetture del tipo 2500 cmc., la seconda con quattro vetture di cui due del nuovo tipo « otto cilindri 2300 » e due del tipo « sei cilindri 1750 ».

In campo italiano, perciò, la Targa « Florio » 1931 ha raccolto quanto di meglio esiste attualmente in circolazione. In campo straniero è un'altra cosa. Vincenzo Florio avrebbe tenuto alla presenza di *Bugatti* e di *Mercedes*, le due marche che hanno vinto le maggiori gare di questa stagione. Dicono *Bugatti*, naturalmente, si intendeva una squadra ufficiale del costruttore di Molsheim e dicendo *Mercedes* si alludeva non al solo Caracciola, l'uomo che ha tuttavia saputo da solo arrivare primo nella Coppa delle « Mille Miglia », ma una squadra di almeno due vetture. Presenti *Bugatti*, *Mercedes*, *Maserati* ed *Alfa-Ro-*

Naturalmente, oltre la macchine citate, alla partenza della ventiduesima Targa « Florio » troveremo numerose altre vetture. Qualche altra *Maserati* guidata da corridori non facenti parte della squadra ufficiale; qualche altra *Alfa-Romeo* tipo « sei cilindri », qualche O. M., certamente più d'una *Bugatti* del tipo normale a un solo albero di distribuzione. Insomma, un bel gruppo di corridori e di macchine.

Il valore e l'importanza della grande corsa sono comunque essenzialmente da ricercarsi nella partecipazione delle macchine e dei corridori ufficiali di *Maserati* e di *Alfa-Romeo* e in quella di Achille Varzi con la *Bugatti*, pilota e macchina in grado, addirittura, di metter tutti d'accordo.

La preparazione degli uomini più in vista lascia intendere con quanto interesse le Case italiane affrontino il nuovo confronto con la *Bugatti*. Gli uomini dell'*Alfa-Romeo* sono sul posto da qualche giorno con le vetture di prova; gli uomini di *Maserati*, a quest'ora, debbono essere già arrivati a Termini Imerese con la macchina d'allenamento. Le vetture da corsa sono in viaggio e arriveranno oggi o domani. Su Varzi non si sa molto di positivo. La macchina dovrebbe essere stata spedita per mare da Genova a Palermo e il campione italiano dovrebbe essere per via,

meo, la Targa « Florio » 1931 sarebbe assurda ad importanza davvero eccezionale. Purtroppo *Bugatti* e *Mercedes* non hanno potuto o non hanno voluto accettare l'invito: *Bugatti* un poco perchè in arretrato nella preparazione delle molte vetture necessarie per corsa e allenamento e molto, crediamo, per il cambiamento del percorso, che impone un lunghissimo periodo di preparazione per i guidatori; *Mercedes*, presso a poco, per identiche ragioni.

La Targa « Florio » 1931 dovrà allora considerarsi ristretta al solo campo italiano? Fortunatamente non sarà così. Infatti sembra sicura la partecipazione di Achille Varzi con una « *Bugatti 2300* » del nuovo tipo due alberi della distribuzione in testa. Non sarà la partecipazione ufficiale della Casa, ma sempre, una partecipazione molto

se non, addirittura, sul posto. Nei giorni che verranno, gli allenamenti verranno condotti con grande attenzione. V'è tutta una parte del circuito da conoscere di sana pianta; v'è una preparazione specifica delle vetture da portare a compimento.

I tempi che si potranno avere dai corridori serviranno a chiarire un poco la situazione e a dare anche una idea delle singole possibilità delle macchine e dei piloti su questo grande circuito delle Madonie. Sul quale potrebbe definitivamente chiudersi il confronto *Bugatti - Alfa-Romeo - Maserati* sui circuiti di tipo misto o riaprirsi più interessante che mai una ancor dibattuta questione di superiorità assoluta e relativa fra i tre tipi di macchine in gara. La Targa « Florio » 1931 ha, infatti, anche questa funzione.



Figure ed aspetti del recente «Giro Automobilistico della Sicilia» -- In alto, a sinistra: I romani Gazzabini e Cantoni, secondi classificati -- A destra: Il palermitano Barresi, uno «sportman» ventenne alla sua prima gara, classificato quinto -- In basso, a sinistra: Magistri-Fieri, terzi classificati -- A destra: Vincenzo Florio si congratula con Rosa e Morandi, vincitori del «Giro»

IN ATTESA DELLA XXII TARGA FLORIO

Le tre vittorie precedenti danno a Varzi il ruolo di favorito nella XXII Targa Florio ma il Circuito delle Madonie permette ogni previsione



Ecco i protagonisti della «Targa Florio». «Ci severo cipiglio di Varzi, in alto, fa contrasto la simpatia sorridente di Berzochini e Nuvolari, mentre, le autoritarie sembianze di Arcangeli stanno, in basso, fra le placide espressioni di Droytus e Campari

Siamo al dunque. Le note precedenti, sulla portata e sul significato di questa ventiduesima Targa Florio, che vede il ritorno forzato alle strade del grande circuito delle Madonie, debbono aver data una idea sufficientemente chiara delle condizioni in cui si svolgerà domenica la bella e importante manifestazione dell'Automobile Club della Sicilia.

I quadri della gara sono quelli che sono; e anche le particolarissime caratteristiche del circuito sono note. Si tratta del circuito stradale misto più duro e più severo che si conosca in Europa; si tratta di una corsa di velocità che avrà per protagonisti i migliori guidatori italiani in rappresentanza di fortissime marche nostre. Un corridore italiano, anzi, il campione italiano e forse il migliore guidatore attuale (sono le vittorie che contano) correrà su una vettura non nostra. E' Achille Varzi, il corridore; ed è la nuova Bugatti tipo 2300 centimetri cubi otto cilindri a compressore con doppio albero delle camme in testa, la vettura. E' un accoppiamento formidabile senza dubbio. Per le doti altissime del campione, che ha al suo attivo mirabili imprese e per le qualità meccaniche della macchina, che ha vinto tutte e tre le prime corse della stagione 1931 contro le vetture che difenderanno i colori italiani in questa ventiduesima Targa Florio.

Il tipo del circuito, si è detto molte volte, è del più severi. Comprende tutte le difficoltà stradali possibili e immaginabili. La salita e la discesa, curve di tutti i raggi, a

campioni; è difficile che un mediocre, senza il manifestarsi di incidenti, possa sperare di vincere. E' già un titolo di merito il riuscire a classificarsi.

Ed eccoci al punto critico di queste note: le previsioni.

La XXII Targa Florio propone un confronto positivo fra Bugatti, Alfa Romeo e Maserati; la XXII Targa Florio dovrebbe poter risolvere una questione di superiorità assoluta e relativa fra i tre tipi predominanti di vetture da corsa e anche fra i corridori italiani tutti presenti; la XXII Targa si presenta, quindi, come gara di eccezionale importanza.

Quali potranno essere gli sviluppi della lotta e quale l'esito finale?

Senza andar troppo per le lunghe, come abbiamo del resto lasciato intendere nelle note precedenti, una macchina dovrebbe trovarsi singolarmente a posto sulle strade della Targa 1931. Questa macchina è la Bugatti 2300 di Varzi che sullo stesso chassis collaudato da cinque vittorie consecutive dal 1925 al 1929 ha oggi un motore più potente e più sicuro. Se l'esperienza vale qualche cosa, affermare che la Bugatti alla Targa Florio deve considerarsi favorita dal campo di gara equivale a valersi dell'esperienza. In più v'è il fatto positivo della perfetta efficienza di questa macchina che ha vinto le tre corse cui si è presentata. La minaccia di Varzi e della Bugatti è molto forte credete; forse più di quanto non si possa pensare dando valore al fatto che Varzi sarà solo contro i quattro o cinque piloti su Alfa Romeo e i tre su Maserati.

rienza degli anni scorsi ha dimostrato, invece, che le 1750 possono senz'altro contare di arrivare nelle posizioni d'onore. Il tipo 2300 ottocilindri al contrario deve essere la vettura in grado di imporsi regolarmente. Ad Alessandria questa macchina ha lasciato ottima impressione; è forse meno veloce della Bugatti e della Maserati 2500, ma possiede una accelerazione brillantissima, è frenata magnificamente, possiede una ottima tenuta di strada. Il motore da circa 150 cavalli in circuiti misti deve poter trovarsi bene.

La Maserati disporrà di tre macchine del tipo 2500 ottocilindri; sono macchine molto veloci, sono macchine molto potenti (almeno 175 cavalli) sono anche frenate molto bene. Fra Bugatti e Alfa Romeo, in Maserati sta, forse, come la macchina più veloce in senso assoluto, la più adatta alle gare di pura velocità su circuiti svolgentisi in prevalenza su rettilinei.

Le caratteristiche della nuova Bugatti doppio albero sono note: sullo stesso vecchio chassis, Bugatti ha montato il nuovo motore con la distribuzione di nuovo tipo. E' aumentata la potenza, è aumentata la velocità e, sembra, anche la resistenza. Le possibilità di impiego della macchina sono rimaste quelle che erano, cioè insuperabili come docilità di guida, stabilità, frenata e in modo speciale sui percorsi misti con molte curve. Come concezione e come costruzione la Bugatti dal punto di vista meccanico e costruttivo deve considerarsi come una realizzazione completa.

Si può concludere. Il pronostico è molto incerto se pure una lievissima linea di preferenza debba ac-

tutte le pendenze, un dislivello da pochi metri sul mare a una quota di oltre 1100 metri. Nessun circuito può pretendere di collaudare una macchina più di questo che sottopone a durissimo sforzo ogni organo; dal motore ai freni, dalle trasmissioni allo *chassis*. Nessun circuito, inoltre, può impegnare un guidatore più di questo che alla distanza accoppia le più disparate difficoltà; che vuole classe e coraggio, allenamento e resistenza fisica e morale.

Del resto la Targa Florio è sempre stata gara riservata ai grandi

E allora? E allora è sempre bene guardare in faccia al pericolo. Sarà per noi una partita difficile, ecco tutto. Ma come non sappiamo e non vogliamo nascondere la portata e la serietà della partecipazione di Varzi così non diciamo neppure che la nostra rappresentanza non possa aspirare con valide ragioni a vincere la corsa. L'*Alfa Romeo* pone in campo due egregi tipi di vettura: il tipo sei cilindri 1750 e il tipo 2300 otto cilindri.

Senza l'intervento di incidenti alle vetture più potenti le 1750 non dovrebbero poter vincere; l'espe-

rima linea di preferenza debba accordarsi alla *Bugatti* che ha dimostrato di essere in perfetta efficienza nelle prime tre corse di questa stagione e anche perchè il tipo del circuito la favorisce singolarmente. Varzi come pilota vale certamente i migliori avversari se non li supera. Con presso a poco identiche possibilità partono tuttavia anche Nuvolari e Arcangeli con le 2300 *Alfa Romeo* le quali saranno chiamate peraltro a dare la dimostrazione definitiva delle loro qualità; come con ottime possibilità partono le *Maserati* 2500 le quali pur essendo manifestamente vetture più adatte ai circuiti veloci in virtù della potenza del motore e delle sue doti di ripresa e di accelerazione possono fare prove bellissime. Ecco, perciò, tutta una rosa di fortissimi avversari per Varzi; cioè Arcangeli e Nuvolari, Fagioli e Dreyfus e Biondetti; e con essi Campari e Borzacchini con le 1750 *Alfa Romeo* che ritroveremo certo al traguardo e nei primi posti. Sarà molto interessante seguire la corsa del nizzardo Dreyfus, che ci sembra un ottimo campione e che alla *Targa* viene a dare la prova delle sue qualità, e anche quella di Biondetti, per la prima volta messo in condizione di lottare ad armi pari. Gli altri partecipanti non hanno molte possibilità contro i campioni: la *Targa* non si presta alle sorprese.

Non vi sono records da migliorare giacchè i tempi del 1911 furono segnati su tre giri soltanto e troppa diversità v'è fra le macchine di allora e quelle d'oggi. La media che sul piccolo giro era salita a qualcosa come 80 chilometri molto probabilmente risulterà inferiore per le maggiori difficoltà del percorso.

I piloti e le macchine

PILOTI	MACCHINA	CILINDRATA	NUMERO CILINDRI
Campari	Alfa-Romeo	1750	sei
Borzacchini	Alfa-Romeo	1750	sei
Gheri	Alfa-Romeo	1750	sei
Nuvolari	Alfa-Romeo	2300	otto
Arcangeli	Alfa-Romeo	2300	otto
Fagioli	Maserati	2500	otto
Dreyfus	Maserati	2500	otto
Biondetti	Maserati	2500	otto
Varzi	Bugatti	2300	otto
Giustf	Bugatti	1500	quattro
Pellegrini	Alfa-Romeo	1750	sei
Landolina	Maserati	1500	otto
Piccolo	Bugatti	2000	otto
Gasparini	Alfa-Romeo	1750	sei
« Papillon »	Maserati	1500	otto
Castagna	Salmeon	1100	quattro
Pastore	Maserati	2500	otto
Romano	Alfa-Romeo	1750	sei

Percorso: grande Circuito delle Madonie Km. 146 da ripetersi quattro volte per un totale complessivo di km. 584. Partenza ore 8 dal traguardo delle Tribune del « Villaggio di Cerda ». Organizzazione Automobile Club della Sicilia.