



R·A·C·I

SETTIMANALE DELL'AUTOMOBILESMO ITALIANO



1931

Sulle difficili strade dell'altipiano delle Madonie Maserati ed Alfa Romeo si misurano con Bugatti che ha vinto nettamente le prime tre corse dell'anno

Nessun dubbio: l'industria italiana, diremo meglio: l'industria italiana della vettura da corsa è impegnata in una difficilissima battaglia nella XXII Targa Florio. La gara siciliana ha sempre interessato moltissimo i costruttori dell'estero. Dal 1919 in poi, la partecipazione straniera è sempre stata molto seria, quando, addirittura, non è stata soverchiante come negli anni dal 1925 al 1929. Il libro d'oro di questa che si può considerare la più classica e la più importante corsa europea, è molto istruttivo al proposito: su dodici corse svoltesi sul piccolo Circuito delle Madonie otto sono state vinte da macchine straniere. Nel 1919 vinse Boillot sulla « Peugeot », nel 1922 il povero Giulio Masetti su « Mercedes », nel 1924 Werner su « Mercedes », dal 1925 al 1929 sempre la « Bugatti »: due volte consecutive con Costantini e Divo, una volta col povero Materassi. L'industria italiana vinse nel 1920 con Meregalli su « Nazzaro », nel 1921 con

Un conoscitore superficiale potrebbe a questo punto anche concludere che il compito della rappresentanza italiana alla XXII Targa Florio non deve essere dei più difficili (diamine: dopo tutto, a contendere il successo un sol uomo e una sola vettura; Achille Varzi e la « Bugatti 2300 » con doppio albero delle camme in testa!). Sarebbe una conclusione, per lo meno, affrettata.

In effetti la presenza di Varzi con la nuova « Bugatti » costituisce un pericolo tutt'altro che lieve; e vale anche a dare alla corsa una incertezza grandissima e un valore tecnico veramente molto alto.

Ecco quì. Se v'è chi arrischia alla XXII Targa Florio questi non è Achille Varzi non è nemmeno « Bugatti ». « Bugatti » che ha vinto le prime tre grandi corse della stagione col suo nuovo tipo « 2300 » doppio albero delle camme non corre in forma ufficiale. Corre Varzi per conto suo, se pure con una mac-

nizio della stagione è stato del tutto a favore della nuova « Bugatti » che a vinto tre volte; la nuova « Bugatti » ha dimostrato cosa vale a Tunisi, Montecarlo ed Alessandria.

Maserati ed « Alfa Romeo » tentano la rivincita. Maserati che ha avuto contro la sfortuna a Tunisi e a Montecarlo, dove ha perduto per piccole noie estranee alle qualità meccaniche della macchina; « Alfa Romeo », che ha perduto malamente ad Alessandria e che per la prima volta forse avrebbe potuto curare una preparazione accurata.

Il tipo del circuito sembra esser favorevole alla « Bugatti », macchina che forse consente l'impiego migliore sulle strade tipo Madonie; ma Maserati a Montecarlo ha dimostrato di poter competere ad armi quasi pari anche sui circuiti misti ed « Alfa Romeo », nella nostra impressione, proprio in queste condizioni deve trovarsi meglio; la « 2300 » più potente non meno della « 1750 », che ha già fatto le sue prove. V'è inoltre

Masetti su « Fiat », nel 1923 col povero Sivocci su « Alfa Romeo »; infine nel 1930 con Achille Varzi su « Alfa Romeo ». Varzi e « Alfa Romeo » delengono anche i *records* sul giro e sulla distanza totale.

Quest'anno si rinnova il confronto. Sono in lizza « Alfa Romeo » e « Bugatti », due marche che hanno conosciuto il successo alla Targa Florio e Maserati, il costruttore coraggiosissimo e tenace che cerca ancora la vittoria in questa durissima corsa che egli considera la più alta meta da raggiungere. Pare, inoltre, probabile anche la partecipazione della « O. M. » che ha avuto con Rosa e Morandi per la terza volta il Giro di Sicilia.

Un rapido esame dei quadri della gara porta a una constatazione molto facile e molto chiara; le probabilità del successo sono circoscritte alle macchine ed ai piloti che rappresentano le Case. Non è mai successo che un isolato vinca alla Targa Florio e la cosa non dovrebbe accadere quest'anno che vede, appunto, queste macchine e questi piloti in condizione di evidente superiorità.

Numericamente la rappresentanza italiana prevale. « Alfa Romeo » correrà ufficialmente con cinque vetture essendovi appuunto anche Gherzi e Maserati con tre. La « Bugatti » potrà contare sul solo Varzi, giacchè agli altri corridori su « Bugatti » non si possono assegnare grandi possibilità. Come non grandi possibilità si possono assegnare agli altri piloti su vetture italiane, chiusi dai colleghi delle squadre ufficiali.

china che viene direttamente dalle Officine di Molsheim. Varzi sarà solo contro i guidatori delle due Case italiane che partecipano, invece, ufficialmente. Una sconfitta poco toglierebbe al corridore e poco alla marca; una vittoria di Varzi, per condizioni in cui verrebbe riportata avrebbe consistenza e sapore di un vero trionfo. Una sola macchina in gara, un solo guidatore, la vittoria, se ne convenga, sarebbe forte.

Il maggior rischio lo corre, perciò, l'industria italiana e non si può non considerare come molto accorata la... rinuncia di « Bugatti » a correre in modo ufficiale alla XXII Targa Florio.

E' inutile anche nascondere le condizioni nelle quali si troveranno i corridori su macchine italiane. **Avranno a che fare con un abilissimo pilota nel pieno di una forma splendente, un pilota che ha già vinto una Targa Florio in condizioni presso a poco uguali, (cioè solo con un tipo di macchina: la P. 2. « Alfa Romeo » un pilota convinto all'estremo di se e con una vettura che dà grande fiducia non fosse altro per le vittorie consecutive riportate sulla « Maserati » a Tunisi e Montecarlo e sull'« Alfa Romeo » ad Alessandria. Per vincere Varzi non dovrebbe aver bisogno di sperare in un miracolo.**

Potrebbe esser sufficiente il non aver incidenti in corsa, ecco tutto.

Vi par trascurabile, allora, la minaccia di Varzi e della « Bugatti ».

La XXII Targa Florio giunge a buon punto e perciò il confronto che propone è interessantissimo. L'i-

il numero a nostro favore. E', perciò, una battaglia molto difficile per tutti e molto aperta nella quale, peraltro, siamo noi a giocare la posta più alta.