

RAPIDITAS



RIVISTA ILLUSTRATA DELLE RIUNIONI SPORTIVE
INDETE DALL' AUTOMOBILE CLUB DI SICILIA

XIX TARGA FLORIO E COPPA FLORIO

(6 MAGGIO 1928 - VI)

DOPO UNA LOTTA SERRATA ED APPASSIONATA CON CAMPARI, DIVO VINCE LA XIX TARGA FLORIO

Ogni anno si corre la Targa Florio ed ogni anno si rinnova un miracolo di tenacia, di volontà, di perfezione.

Là dove la montagna pianta le sue radici, avanti all'infinita distesa azzurra del mare, tra le rocce dure e gli arancetti opimi e profumati sorge il villaggio della Targa Florio: Cerda.

Le grandi tribune in cemento armato rigurgitano di folto, e così anche i vasti parterres con le gradinate e le cancellate di protezione. La torretta s'aderge alta a dominare la strada, alta quanto le bandiere che sventolano con festa gioiosa di colori. Sembra non di essere sul percorso di una severa corsa montana, ma sulla pista di un perfetto ed elegante autodromo.

La strada è priva di polvere. Gli altoparlanti potenti, i quadri dei tempi immensi informano non soltanto dei tempi di tutti i concorrenti al traguardo, ma anche delle loro posizioni a Pelizzi ed a Caltavuturo. Condutture d'acqua, linee telefoniche e telegrafiche, caffè, restaurants, tavoli sormontati da ombrelloni policromi che gareggiano con le bandiere e i fiori, box in muratura, solidi ed ampi, fuori del percorso ordinario; tribune persino con palchi riservati, il treno che raggiunge le tribune, le segnalazioni rapide immediate, l'arrivo di ogni concorrente segnalato da colpi di cannone, reticolati robusti per dividere il pubblico e tenerlo lontano dalla strada, la agile passerella di ferro che scavalca il percorso avanti alle tribune, la striscione di traguardo sostenuto da snelli pali metallici a traliccio, ordine, disciplina, sacrificio, passione, ecco Cerda il giorno della corsa, ecco la Targa Florio!

Quale è la corsa stradale che può vantare una organizzazione simile nel mondo? Che abbia un così perfetto complesso di opere stabili?

Quale è l'autodromo che sicuramente eguagli una perfezione ed una regolarità di servizi come il duro percorso montano della Targa Florio?

Quale città grande sa dare una organizzazione sportiva automobilistica pari a quella che danno i monti or selvaggi ed or fioriti delle Madonie?

E nell'eterna primavera siciliana, tra l'ospitalità generosa della gente di quella terra profumata, il miracolo di tenacia, di volontà, di sacrificio, di passione nell'organizzare la Targa Florio si rinnova ogni anno, instancabilmente, fervidamente, e questo miracolo ha un nome: Vincenzo Florio!

540 KM. DI PERCORSO: 97 SECONDI DI DISTACCO!

Poche manifestazioni hanno avuto uno svolgimento simile a quello della XIX Targa Florio; abbiamo detto poche, ma sarebbe forse più esatto dire nessuna, poichè mai abbiamo avuto occasione di assistere ad una corsa che ha lasciato protesi fino all'ultimo gli spettatori in un'ansia che era spasimo, che era tormento, in un'ansia che faceva nervosamente tenere alla mano i cronometri, scandire secondo e secondo per vedere a chi dovesse arrendersi il sorriso luminoso della vittoria.

Vincenzo Florio, anima e vita di questa grande competizione internazionale, il cui nome è indissolubilmente legato alla storia e al progresso dell'automobilismo internazionale, affermava che non è affatto vero che per destare l'interesse nella folla, per appassionare il pubblico, sia necessario disporre di un circuito breve che trasformi la corsa in un rapido carousel di macchine susseguentisi e inseguentisi vicine; Egli sosteneva che le corse di velocità su circuiti brevi non fanno che ingenerare nel pubblico una confusione, perchè, nel susseguirsi rapidissimo, è difficile farsi una idea esatta delle posizioni dei corridori. Per contro i circuiti piuttosto lunghi danno continuamente e regolarmente la percezione esatta delle posizioni dei concorrenti. Si può in questo caso temere una certa monotonia per la corsa ed è allora necessario un numero di concorrenti onde l'ultimo parta quando il primo sta per arrivare. La possibilità di una corsa monotona viene così eliminata perchè l'intervallo di partenza fa sì che i concorrenti passino l'uno dopo l'altro distanziati di pochi minuti e così il pubblico ha sempre modo di ammirare e interessarsi ai passaggi velocissimi, senza annoiarsi nell'attesa, potendo comodamente seguire e comprendere le varie fasi della corsa.

Il pensiero di Vincenzo Florio ha trovato nella Targa Florio la conferma più evidente. Infatti ben 36 concorrenti si sono presentati allo start e poco dopo che l'ultimo della classe 1100 aveva preso il via, Chiron irrompeva già sul traguardo avendo compiuto il primo giro.

Su 36 concorrenti partiti soltanto 14 si sono classificati; una media di circa il 40 per cento.

La selezione che raggiunge quindi il 60 per cento circa, è abbastanza elevata; ma non lo sembrerà più qualora si consideri la severità della prova, che non soltanto ha una lunghezza di ben 540 chilometri, ma si svolge anche su di un tracciato quanto mai difficile

e pericoloso perchè è un susseguirsi continuo di curve montane che portano da un'altimetria di circa 10 metri sul livello del mare poco dopo Campofelice a 900 metri circa a Polizzi.

Su questo circuito difficile e terribilmente selezionatore i concorrenti si sono lacerati con tutto l'ardore verso un primato quanto mai ambito, nella speranza di battere i records precedenti che però hanno bravamente resistito ad ogni assalto. Il tempo ottenuto dal vincitore Divo, sulla Bugatti 2300 cmc. con compressore, macchina specialissimamente studiata e preparata per questa corsa, è ancora inferiore al tempo ottenuto nel 1926 da Costantini, il quale è tutt'ora recordman del percorso in ore 7,20'45"; Divo però ha sfiorato molto da vicino il record in quanto soltanto 11" 35 lo separano da Costantini. Anche sul giro il record è rimasto imbattuto; infatti il miglior giro della giornata è stato il primo compiuto da Chiron in 1,26'29" contro 1,25'48" 4/5 che ottenne l'anno scorso Materassi.

Se i tempi sono rimasti dunque imbattuti essi sono stati di molto avvicinati non da uno ma da molti concorrenti. È questa la dimostrazione più evidente della grande importanza internazionale che si attribuisce alla Targa Florio; poichè la constatazione dei tempi serve a dimostrare nel modo più chiaro ed evidente come piloti e macchine fossero preparati nel modo più scrupoloso e perfetto così da poter dare tutto quello che poteva essere dato. Si ha ragione di poter affermare che nella XIX Targa Florio i partecipanti hanno raggiunto il limite della possibilità. Non era possibile fare di più e tutti hanno dato quanto potevano dare. Gli scarti dei tempi sono infatti minimi; ed è per questo che abbiamo detto che nessuna gara ha mai appassionato quanto questa edizione della Targa Florio, che ha lasciato sino all'ultimo gli spettatori in attesa che la fredda lancetta del cronometro dicesse per quanti secondi, per quali attimi, la vittoria arridesse all'uno anzichè all'altro concorrente.

La lotta è stata aspra, serrata, formidabile. Ritirati per incidenti di macchina o di strada Materassi e Nuvolari, la prova non ha perduto affatto di interesse, poichè tutti gli uomini si sono impegnati a fondo.

Divo, il vincitore, ha fatto una corsa da grande e consumato campione internazionale qual egli è. Ha fatto una gara un po' di attesa, calmissimo, senza lasciarsi trascinare dall'entusiasmo o dalla emulazione; ha iniziato il primo giro ad andatura regolare forzando soltanto all'ultimo quando era necessario; la macchina ha assecondato in modo perfetto la saggia condotta di gara del vincitore.

Secondo assoluto e primo della 1500 cmc. si è classificato Giuseppe Campari che sulla Alfa 1500 ha fornito una corsa veramente magnifica.

La piccola Alfa, che già lo scorso anno si era affermata come macchina di altissima classe, che quest'anno ad Alessandria e nelle Mille Miglia ha confermato di essere un complesso meccanico assolutamente perfetto, ha compiuto miracoli sul difficile percorso delle Madonie. Per quanto al motore sia stato adattato il compressore, questa 1500, permane in tutto il resto una macchina da turismo in quanto munita delle solite ruote, del solito chassis e munita perfino dell'impianto elettrico completo, eccezione fatta dei fari, che naturalmente erano stati tolti. Con questa piccola sei cilindri, incompletamente adatta ad una corsa severa e difficile come la Targa Florio, Giuseppe Campari si è comportato da fuori classe, meravigliando, sbalordendo il pubblico che è rimasto veramente avvinto ed ammirato.

La fortuna non è stata però favorevole al grande campione, che ha corso con perfetto stile, nè alla macchina che ha inesauribilmente e generosamente coadiuvato con perfetta e velocissima regolarità Campari; i pneumatici hanno tradito il magnifico binomio che scorreva velocissimo verso la vittoria e numerose pannes di gomme hanno fatto perdere per pochi secondi questo primato che si sarebbe tramutato in un trionfo.

Campari ha dovuto infatti compiere parecchi cambi di pneumatici e per quanto questi siano stati fatti in tempi incredibili, pure sono stati sufficienti a fargli perdere il primo posto

dopo il 4° giro. Si aggiunga inoltre che El Nagher ha dovuto anche compiere parecchi chilometri con la ruota a terra poichè essendo solo a bordo non gli conveniva di eseguire il cambio sulla strada. In uno dei rifornimenti col cambio completo delle gomme ed il pieno di benzina, Campari ha impiegato 54" complessivamente.

È doveroso aggiungere che a dirigere i rifornimenti era Vittorio Jano, che ha dimostrato ancora una volta di non essere soltanto il tecnico e geniale creatore di perfettissime macchine come la P. 2 e l'odierna 1500, ma di essere anche calmo, perfetto organizzatore dell'importante e difficile lavoro dei rifornimenti. Queste due grandi qualità che hanno reso celebre in Italia e all'estero il nome di Vittorio Jano, sono superate soltanto da una virtù dell'illustre tecnico: la modestia.

Mentre pochi secondi separano Divo da Campari, ancora meno separano Campari da Conelli, che si è classificato 3° assoluto a soli 17" dal secondo.

In uno spazio di attimi, dopo 540 km. di difficilissimo percorso, sono quindi classificati i primi tre assoluti.

Dalla aridità di queste constatazioni numeriche balza evidente tutta l'importanza della XIX Targa Florio che resta e resterà sempre, nella storia dell'automobilismo internazionale, come una manifestazione tenacemente combattuta, come una manifestazione che ha afferrato nel significato più completo della parola il pubblico, facendogli soffrire una attesa fatta di speranze che volevano tramutarsi in una acclamazione di trionfo.

Dopo Conelli, si è classificato Chiron su Bugatti che ha compiuto anche lui una corsa magnifica di regolarità e di stile, aggiudicandosi anche il miglior giro della giornata. Quinta si è classificata la signora Junek che ha superato ogni migliore aspettativa. Questa audace boema, che già l'anno scorso si era cimentata nella Targa Florio, è venuta quest'anno molto prima e ha cominciato subito un severo e coscienzioso allenamento. Il giorno della corsa l'abilissima guidatrice con stile perfetto e con irruenza impressionante ha superato di forza tutti gli altri concorrenti, prendendo decisamente la testa avanti ai più celebrati nomi dell'automobilismo internazionale. Verso la fine della corsa, la durezza del percorso ha un po' influito sulle forze fisiche della signora Junek che ha dovuto rallentare la sua marcia velocissima, ma la sua corsa resta sempre una prova magnifica d'ardimento ed ella può menare il vanto di avere veramente saputo strappare un applauso di ammirazione e di entusiasmo alla folla che gremiva le tribune di Cerda e che era disseminata lungo tutto il percorso.

Nella categoria 1100 Riccioli su Fiat 509 ha riportato la vittoria con una corsa regolare e giudiziosa aggiudicandosi un ben meritato primato.

Se anche quindi la XIX Targa Florio non ha visto il crollo dei records, essa passa alla storia come una giornata di magnifica e generosa lotta sportiva, di audacia e di passione.

CLASSIFICA GENERALE

1. Divo su Bugatti in 7,20'56" ²/₅, alla media di km. 73,493 - 2. Campari su Alfa Romeo in 7,22'33" ¹/₅ - 3. Conelli su Bugatti in 7,22'50" - 4. Chiron su Bugatti in 7,27'22" ¹/₅ - 5. Signora Junek su Bugatti in 7,29'40" e ¹/₅ - 6. Minoia su Bugatti in 7,40'21" ²/₅ - 7. Fagioli su Maserati in 7,43'25" - 8. Dreyfus su Bugatti in 7,53'53" ²/₅ - 9. Lepori su Bugatti in 7,54'5" - 10. Foresti su Bugatti in 8,9'39" - 11. Maserati su Maserati in 8,21'12" e ²/₅ - 12. Contessa Einsiedel su Bugatti in 8,21'25" e ²/₅.

CLASSIFICA PER CLASSI

Classe fino a 1100 cmc.:

1. Riccioli su Fiat 509 in 5.15'23" $\frac{1}{8}$.
2. Rallo su Fiat 509 in 5.58'35" $\frac{1}{8}$.

Classe fino a 1500 cmc.:

1. Campari su Alfa Romeo in 7.22'33" $\frac{3}{8}$.
2. Conelli su Bugatti in 7.22'50" - 3. Minoia su Bugatti in 7.40'21" $\frac{1}{8}$.
4. Fagioli su Maserati in 7.43'25" - 5. Dreyfus su Bugatti in 7.53'53" $\frac{2}{8}$.
6. Einsiedel su Bugatti in 8.21'25" $\frac{1}{8}$.

Classe fino a 2000 cmc.:

1. Chiron su Bugatti in 7.27'22" $\frac{1}{8}$.
2. Foresti su Bugatti in 8.9'39" - 3. Maserati su Maserati in 8.21'12" e $\frac{2}{8}$.

Classe fino a 3000 cmc.:

1. Divo su Bugatti in 7.20'56" $\frac{3}{8}$.
2. Signora Juneck su Bugatti in 7.29'40" $\frac{1}{8}$.
3. Lepori su Bugatti in 7.54'5".

Giro più veloce: Chiron su Bugatti; il 1° in 1.26'29", alla media oraria di km. 74.927.

(Dal N. 20 del Giornale Ufficiale "R.A.C.I.", del 13 maggio 1928)

IL REGOLAMENTO

La XIX Targa Florio Automobilistica, unitamente alla Coppa Florio, era indetta per il giorno 6 maggio 1928, su cinque giri del Piccolo Circuito delle Madonie (Km. 540) per vetture anche ad un sol posto, divise in sette classi, rispettivamente fino a 1100, 1500, 2000, 3000, 5000, 8000, oltre 8000 cmc. Per le macchine della prima classe il percorso era ridotto a tre giri (Km. 324), con facoltà ai concorrenti di compiere cinque giri, per concorrere ai premi di classifica generale e di corridori isolati, facendone preventiva dichiarazione.

Iscrizioni fino alla mezzanotte del 28 Aprile, accompagnate dalla tassa di L. 750 per la prima classe e di 1000 per le altre. La tassa doveva essere però di L. 1000 per le vetture della prima classe che intendessero concorrere ai premi di classifica generale. Ammesso il conduttore supplente.

Ordine di partenza: seconda, terza, quarta, quinta, sesta, settima, e in ultimo prima classe. Sorteggio il 2 Maggio. Verifiche il 4 Maggio. Partenze da fermo con motore avviato. Rifornimenti liberi su tutto il Circuito: box presso le Tribune a pagamento. Cambio di conduttori alla fine di ciascun giro e alla presenza di un Commissario. Tempo massimo: ore 6,30 per la classe prima, e 8,30 per le altre. Reclami: entro 24 ore prima dell'inizio delle partenze, per la qualificazione e classificazione: entro 24 ore dalla fine, per lo svolgimento.

Premi: L. 100.000, Targa Florio 1928, e medaglia d'oro di S. M. il Re e dell'A. C. di Sicilia al primo assoluto; L. 20.000 e medaglia d'oro piccola al secondo; L. 10.000 e medaglia d'argento al terzo. Per corridori isolati: L. 20.000 e medaglia d'oro al primo; L. 10.000 e medaglia d'oro piccola al secondo. Per ciascuna classe: L. 15.000 e riproduzione in bronzo della Targa al primo, L. 10.000 e medaglia d'oro al secondo, L. 5.000 e medaglia d'argento al terzo. Premi (cumulabili) per concorrenti su macchine fino a 1000 cmc.: L. 15.000 al primo, 10.000 al secondo, 5.000 al terzo. Per le Signore conduttrici: L. 15.000 e riproduzione in bronzo della Targa alla prima, L. 10.000 e medaglia d'oro alla seconda, L. 5.000 e medaglia d'argento alla terza. Totale dei premi in denaro: L. 430.000. Nel premio del primo assoluto, compreso, il premio di Classe. Compreso anche il 1° premio degli isolati se il primo assoluto fosse un isolato. Medaglia d'argento ai meccanici delle vetture premiate: medaglia d'oro a quello della vettura meglio classificata.

Coppe: Villa Igica, A. C. di Sicilia, Commercio, Città di Termini, D'Amico, Ferrario, James Tagliavia, Biglia, Coppa dei Paesi Latini, con le stesse modalità annunziate per la XVIII Targa.

Coppa Florio, Challenge ripresa in palio dalla Casa Peugeot, da attribuirsi definitivamente alla Casa costruttrice che l'avrà vinta in tre dispute anche non consecutive. (Vittorie precedenti: Casa Bugatti nel 1926 sul Circuito delle Madonie, e Casa Ariès sul Circuito di Saint Briegec). Da disputarsi fra Costruttori debitamente iscritti alla XIX Targa, con numero illimitato di vetture.

COPPA DEL "JOURNAL"

Alla dotazione sempre così cospicua della manifestazione, si è aggiunta in occasione della diciannovesima disputa la ricca artistica Coppa offerta da Le "Journal" di Parigi:

premio di altissima significazione morale e sportiva, anche per la solennità della cerimonia cui diede luogo la consegna della Coppa.

Di questa cerimonia ci siamo già occupati nel Numero Unico pubblicato il giorno della gara; ma amiamo qui ripetere alcune delle espressioni più salienti che vennero pronunziate da illustri personalità nella importante riunione, tenutasi negli uffici redazionali del Giornale donatore.

Mr. De Marsillac, redattore capo del "Journal" notava che il Giornale, offrendo questa Coppa-Challenge, intendeva riconoscere, non soltanto gli sforzi del Signor Florio, non soltanto la bellezza della Targa che costituisce la più dura e più significativa delle prove automobilistiche, ma anche una manifestazione dell'amicizia franco-italiana.

Mr. Tardieu, Ministro dei LL. PP. di Francia: « La Targa Florio occupa nella storia delle prove automobilistiche un posto di priorità, un posto di onore. Ed è stata fra molte altre una eccellente idea questa avuta dal "Journal", di volerla dotare della Coppa che abbiamo ammirato. — Rivolgendosi al Conte Manzoni, Ambasciatore d'Italia: — « Mi sia consentito di ricordarvi che io sono un membro del Governo, e di dirvi anche sotto questo titolo tutto il mio piacere di avere per la prima volta l'occasione di incontrarmi con voi in questa circostanza che è il modello stesso delle circostanze che noi auspichiamo. »

Conte Manzoni, Ambasciatore d'Italia: « Io credo che il Signor Florio, quando decise di organizzare in Sicilia la sua grande corsa, pensava che essa avrebbe giovato, non solamente allo Sport Automobilistico, ma anche al legame tra due grandi Paesi, il suo e la Francia che egli ha sempre amato. La manifestazione odierna è una nuova prova che il Signor Florio ha veduto giusto. »

..... Io sono assai felice di potere assistere alla cerimonia che contribuisce all'intesa e alla buona cordialità fra il mio Paese e la Francia che io ho sempre amato. Lo Sport è uno dei mezzi più idonei per affermare i legami fra due Nazioni..... Io ringrazio il "Journal" della manifestazione odierna, e voi, Signor Ministro e Signori, del vostro intervento, esprimendo l'augurio che il nuovo premio della Targa Florio, che apporta una seconda giovinezza a questa Corsa famosa, possa contribuire a rafforzare i legami fra i nostri due Paesi. »

La Coppa, modellata dallo scultore Guiraud-Rivière, del valore di 60.000 franchi, sarà attribuita ogni volta, per la durata di un anno, alla Marca della vettura che avrà vinto la Targa Florio. Per esserne definitivamente proprietaria, una Marca dovrà averla vinta cinque volte anche non consecutive. I detentori potranno a loro scelta lasciarne la custodia all'A. C. di Sicilia, oppure prenderne possesso, rispondendo della sua conservazione e provvedendo alle spese di trasporto.

L'ATTRIBUZIONE DELLE COPPE

Coppa Villa Igica a Chiron. - Coppa A. C. di Sicilia alla Signora Juneck. - Coppa del Commercio a Campari. - Coppa Città di Termini a Chiron. - Coppa D'Amico a Campari. - Coppa Ferrario a Chiron. - Coppa James Tagliavia a Riccioli. - Coppa dei Paesi Latini a Conelli. - Coppa Biglia, Coppa Florio e Coppa del "Journal" alla Casa Bugatti. Inoltre: Orologio offerto dalla Casa Vulcani, a Campari. - Coppa Principessa di Furnari alla signora Juneck. - Coppa Giovanna Albanese Trigona alla signora Juneck.

CLASSIFICA DEI CORRIDORI SU 5 GIRI "PICCOLO CIRCUITO DELLE MADONIE,, - Km. 540

1924 - 1925 - 1926 - 1927 - 1928

N.º	GUIDATORE	VETTURA	COMPETIZIONI	TEMPO IMPIEGATO			
				O	M	S	U
1	Costantini Meo	Bugatti	Targa e Coppa Florio 1926	7	20	45	
2	Divo Albert	Bugatti	Targa e Coppa Florio 1928	7	20	56	2/5
3	Campari Giuseppe	Alfa Romeo	Targa e Coppa Florio 1928	7	22	33	2/5
4	Conelli Caberto	Bugatti	Targa e Coppa Florio 1928	7	22	50	
5	Chiron Louis	Bugatti	Targa e Coppa Florio 1928	7	27	22	4/5
6	Junek Mme Elisabeth	Bugatti	Targa e Coppa Florio 1928	7	29	40	1/5
7	Minoia Ferdinando	Bugatti	Targa e Coppa Florio 1926	7	30	49	
8	Materassi Emilio	Bugatti	Targa Florio 1927	7	35	55	2/5
9	Goux Jules	Bugatti	Targa e Coppa Florio 1926	7	35	56	
10	Wagner Louis	Peugeot	Targa Florio 1925	7	37	20	
11	Boillot André	Peugeot	Targa Florio 1925	7	40	33	
12	Fagioli Luigi	Maserati	Targa e Coppa Florio 1928	7	43	25	
13	Dubonnet André	Bugatti	Targa e Coppa Florio 1926	7	45	0	3/5
14	De Vizeaya Pierre	Bugatti	Targa Florio 1925	7	53	12	2/5
15	Dreyfus Louis	Bugatti	Targa e Coppa Florio 1928	7	53	53	2/5
16	Maserati Alfieri	Maserati	Targa Florio 1927	8	1	36	
17	Foresti Giulio	Bugatti	Targa e Coppa Florio 1928	8	9	39	
18	Werner Christian	Mercedes	Coppa Florio 1924	8	17	13	
19	Balestrero Renato	O. M.	Targa e Coppa Florio 1926	8	20	35	
20	Maserati Ernesto	Maserati	Targa e Coppa Florio 1928	8	21	12	2/5
21	Einsiedel C.ssa Margot	Bugatti	Targa e Coppa Florio 1928	8	21	25	2/5
22	Masetti Conte Giulio	Alfa Romeo	Coppa Florio 1924	8	26	3	3/5
23	Palacio Joaquin	Bugatti	Targa Florio 1927	8	33	52	1/5
24	Candrilli Saverio	Steyr	Targa e Coppa Florio 1926	8	33	55	2/5
25	De Sterlich M.se Diego	Maserati	Targa e Coppa Florio 1928	8	35	27	
26	Rutzler Hermann	Steyr	Coppa Florio 1924	8	36	23	4/5
27	Croce Pasquale	Bugatti	Targa e Coppa Florio 1926	8	45	21	4/5
28	Caliri Antonio	Bugatti	Targa e Coppa Florio 1926	8	50	46	2/5
29	Ginaldi Guido	Alfa Romeo	Targa Florio 1925	8	52	41	
30	Montanari	Bugatti	Targa e Coppa Florio 1926	8	59	21	1/5
31	Lautenschlager C.	Mercedes	Coppa Florio 1924	9	0	16	
32	Brilli Peri Gastone	Steyr	Coppa Florio 1924	9	3	6	2/5
33	Dauvergne	Peugeot	Coppa Florio 1924	9	7	55	
34	Neubauer	Mercedes	Coppa Florio 1924	9	30	29	2/5
35	School	Aga	Coppa Florio 1924	9	36	22	
36	Sandonnino Claudio	Itala	Coppa Florio 1924	9	41	56	
37	Gamboni Domenico	Amilcar	Coppa Florio 1924	10	0	51	1/5

Tempo impiegato dai vincitori delle 19 corse automobilistiche per la "TARGA FLORIO,,

(1906, 1907, 1908, 1909, 1910, 1911, 1912, 1913, 1914, 1919, 1920, 1921, 1922, 1923, 1924, 1925, 1926, 1927, 1928)

ANNO	PERCORSO	CLASSIFICA	GUIDATORE	VETTURA	TEMPO IMPIEGATO	MEDIA ORARIA
1906 6 Maggio	Circuito delle Madonie Km. 446,469 - 3 Giri	1	<i>Alessandro Cagno</i>	Itala	9. 32' 22"	46,800
		2	<i>Ettore Graziani</i>	Itala	10. 5' 32" ^{1/2}	44,274
		3	<i>L. Babirot</i>	Berliet	10. 20' 3" ^{1/2}	43,206
1907 21 Aprile	Circuito delle Madonie Km. 446,469 - 3 Giri	1	<i>Felice Nazzaro</i>	Fiat	8. 17' 35" ^{1/2}	54,086
		2	<i>Vincenzo Lancia</i>	Fiat	8. 29' 29" ^{2/3}	52,620
		3	<i>Fabry</i>	Itala	8. 32' 47" ^{1/2}	49,320
1908 1 Maggio	Circuito delle Madonie Km. 446,469 - 3 Giri	1	<i>Trucco</i>	Isetta Fraschini	7. 49' 26" ^{1/2}	59,940
		2	<i>Vincenzo Lancia</i>	Fiat	8. 9' 41" ^{1/2}	55,560
		3	<i>Matteo Ceirano</i>	Spa	8. 9' 13" ^{1/2}	54,780
1909 2 Maggio	Circuito delle Madonie Km. 148,823 - 1 Giro	1	<i>B. Francesco Ciuppa</i>	Spa	9. 45' 19" ^{1/2}	54,780
		2	<i>Cav. Vincenzo Florio</i>	Fiat	9. 44' 19" ^{1/2}	54,420
		3	<i>Cav. Guido Aitoldi</i>	Lancia	9. 55' 25"	51,024
1910 16 Maggio	Circuito delle Madonie Km. 297,646 - 2 Giri	1	<i>Cariolato</i>	Franco	6. 20' 47" ^{1/2}	46,980
		2	<i>De Prosperis</i>	Sigma	8. 2' 39" ^{1/2}	40,030
1911 14 Maggio	Circuito delle Madonie Km. 446,469 - 3 Giri	1	<i>Ernesto Ceirano</i>	Scat	9. 32' 23" ^{2/3}	46,830
		2	<i>Mario Cortese</i>	Lancia	9. 58' 20" ^{2/3}	44,760
		3	<i>Soldatenkoff</i>	Mercedes	10. 23' 23" ^{2/3}	42,996
1912 25-26 Maggio	Giro di Sicilia - Km. 1050	1	<i>Snipe</i>	Scat	24. 37' 19" ^{1/2}	42,618
		2	<i>Guretto</i>	Lancia	25. 7' 38" ^{1/2}	41,760
		3	<i>Giuseppe Giordano</i>	Fiat	25. 41' 4" ^{2/3}	40,856
1913 11-12 Maggio	Giro di Sicilia - Km. 1050	1	<i>Felice Nazzaro</i>	Nazzaro	19. 18' 10" ^{2/3}	54,360
		2	<i>Giovanni Marsaglia</i>	Aquila Italiana	20. 43' 49" ^{1/2}	50,700
		3	<i>Gloria</i>	De Vecchi	21. 44' 3" ^{1/2}	48,300
1914 24-25 Maggio	Giro di Sicilia - Km. 1050	1	<i>Ernesto Ceirano</i>	Scat	16. 51' 31" ^{2/3}	62,280
		2	<i>Gloria</i>	De Vecchi	18. 41' 53" ^{1/2}	56,160
		3	<i>Luigi Lopez</i>	Fiat	19. 45' 26" ^{1/2}	53,160
1919 23 Novembre	Piccolo Circuito delle Madonie Km. 432 - 4 Giri	1	<i>André Boillot</i>	Peugeot	7. 51' 1"	55,090
		2	<i>Moriondo</i>	Itala	8. 21' 46"	51,736
		3	<i>Gamboni</i>	Diatto	8. 33' 28"	50,526
1920 24 Ottobre	Piccolo Circuito delle Madonie Km. 432 - 4 Giri	1	<i>Guido Meregalli</i>	Nazzaro	8. 27' 23"	57,924
		2	<i>Enzo Ferrari</i>	Alfa Romeo	8. 35' 27"	50,220
		3	<i>Luigi Lopez</i>	Darracq	9. 19' 25"	46,322
1921 29 Maggio	Piccolo Circuito delle Madonie Km. 432 - 4 Giri	1	<i>Conte G. Masetti</i>	Fiat	7. 25' 5" ^{1/2}	58,236
		2	<i>Sailer</i>	Mercedes	7. 27' 16" ^{1/2}	57,952
		3	<i>Campari</i>	Alfa Romeo	7. 30' 4" ^{2/3}	57,591
1922 2 Aprile	Piccolo Circuito delle Madonie Km. 432 - 4 Giri	1	<i>Conte G. Masetti</i>	Mercedes	6. 50' 50" ^{1/2}	63,091
		2	<i>Goux</i>	Ballot	6. 52' 37" ^{1/2}	62,821
		3	<i>Foretti</i>	Ballot	7. 4' 58" ^{1/2}	60,993
1923 13 Aprile	Piccolo Circuito delle Madonie Km. 432 - 4 Giri	1	<i>Ugo Sirocci</i>	Alfa Romeo	7. 18' 0" ^{1/2}	59,010
		2	<i>Antonio Ascari</i>	Alfa Romeo	7. 20' 52" ^{1/2}	58,680
		3	<i>Ferdinando Minoia</i>	Steyr	7. 32' 40" ^{1/2}	57,240
1924 27 Aprile	Piccolo Circuito delle Madonie Km. 432 - 4 Giri	1	<i>Christian Werner</i>	Mercedes	6. 32' 37" ^{2/3}	66,018
		2	<i>Conte Giulio Masetti</i>	Alfa Romeo	6. 41' 4" ^{1/2}	64,627
		3	<i>Pietro Bordino</i>	Fiat	6. 45' 34"	63,753
1925 3 Maggio	Piccolo Circuito delle Madonie Km. 540 - 5 Giri	1	<i>Meo Costantini</i>	Bugatti	7. 52' 27" ^{1/2}	71,609
		2	<i>Louis Wooner</i>	Peugeot	7. 37' 20"	70,845
		3	<i>André Boillot</i>	Peugeot	7. 40' 33"	70,350
1926 25 Aprile	Piccolo Circuito delle Madonie Km. 540 - 5 Giri	1	<i>Meo Costantini</i>	Bugatti	7. 20' 45"	73,511
		2	<i>Ferdinando Minoia</i>	Bugatti	7. 30' 49"	71,869
		3	<i>Jules Goux</i>	Bugatti	7. 35' 56" ^{2/3}	71,063
1927 24 Aprile	Piccolo Circuito delle Madonie Km. 540 - 5 Giri	1	<i>Materassi Emilio</i>	Bugatti	7. 35' 55"	71,790
		2	<i>Conelli Caberto</i>	Bugatti	7. 39' 6"	70,490
		3	<i>Maserati Alfieri</i>	Maserati	8. 1' 36"	67,273
1928 6 Maggio	Piccolo Circuito delle Madonie Km. 540 - 5 Giri	1	<i>Divo</i>	Bugatti	7. 20' 56" ^{2/3}	73,476
		2	<i>Campari Giuseppe</i>	Alfa Romeo	7. 22' 33" ^{1/2}	73,206
		3	<i>Conelli Caberto</i>	Bugatti	7. 22' 50"	73,152

Tempo impiegato dai vincitori nelle undici prove per la

"COPPA FLORIO,,

(1905 - 1907 - 1908 - 1914 - 1921 - 1922 - 1924 - 1925 - 1926 - 1927 - 1928)

ANNO	PERCORSO	Classifica	GUIDATORI	VEETURE	TEMPO IMPIEGATO	MEDIA ORARIA
1905	Circuito di Brescia Km. 504	1	<i>Raggio</i>	Itala	4. 46' 47"	106,000
		2	<i>Duray</i>	De Dietrich		
		3	<i>Lancia</i>	Fiat		
1907	Circuito di Brescia Km. 487	1	<i>Minoia</i>	Isotta Fraschini	4. 39' 53"	104,507
		2	<i>Hemery</i>	Benz		
		3	<i>Henriot</i>	Benz		
1908	Circuito di Bologna Km. 528	1	<i>Nazzaro Felice</i>	Fiat	4. 25' 21"	119,439
		2	<i>Trucco</i>	De Dietrich		
		3	<i>Cagno</i>	Itala		
1914 31 Maggio	Circuito delle Madonie Km. 446,469 - 3 Giri	1	<i>Nazzaro Felice</i>	Nazzaro	8. 11' 22" ² / ₅	54,517
		2	<i>Ceirano Ernesto</i>	Scat	8. 15' 57" ¹ / ₅	54,013
		3	<i>Franchini</i>	Alfa	8. 25' 19" ⁴ / ₅	53,012
1921 4 Settembre	Circuito di Brescia Km. 519	1	<i>Goux</i>	Ballot	3. 35' 9"	144,737
		2	<i>Chassagne</i>	Ballot	3. 40' 52"	140,914
		3	<i>Wagner</i>	Fiat	3. 45' 33"	138,060
1922 19 Novembre	Piccolo Circuito delle Madonie Km. 432 - 4 Giri	1	<i>Boillot André</i>	Peugeot	7. 9' 7" ² / ₅	60,419
		2	<i>Seegrave H. O. D.</i>	Sunbeam	8. 15' 7"	52,351
		3	<i>Becquet</i>	Peugeot	8. 17' 2"	52,149
1924 27 Aprile	Piccolo Circuito delle Madonie Km. 540 - 5 Giri	1	<i>Werner Christian</i>	Mercedes	8. 17' 13"	65,162
		2	<i>Masetti Conte Giulio</i>	Alfa Romeo	8. 26' 3" ² / ₅	64,025
		3	<i>Campari Giuseppe</i>	Alfa Romeo	8. 29' 21"	63,610
1925 3 Maggio	Piccolo Circuito delle Madonie Km. 432 - 4 Giri	1	<i>Boillot André</i>	Peugeot	6. 4' 25" ¹ / ₅	71,126
		2	<i>Wagner Louis</i>	Peugeot	6. 6' 51"	70,655
1926 25 Aprile	Piccolo Circuito delle Madonie Km. 540 - 5 Giri	1	<i>Costantini Meo</i>	Bugatti	7. 20' 45"	73,511
		2	<i>Minoia Ferdinando</i>	Bugatti	7. 30' 49"	71,655
		3	<i>Goux</i>	Bugatti	7. 35' 56" ² / ₅	71,046
1927 17 Luglio	Circuit de Saint-Brieuc (France) Km. 402,204 - 30 Giri	1	<i>Laly</i>	Aries	4. 16' 20" ² / ₅	94,144
1928 6 Maggio	Piccolo Circuito delle Madonie Km. 540 - 5 Giri	1	<i>Divo Albert</i>	Bugatti	7. 20' 56" ² / ₅	73,476
		2	<i>Campari Giuseppe</i>	Alfa Romeo	7. 22' 33" ² / ₅	73,206
		3	<i>Conelli Caberto</i>	Bugatti	7. 22' 50"	73,152

La "Coppa Florio,, venne istituita come Challenge da disputarsi in sette prove, ed eventualmente anche in una ottava da svolgersi tra le Case che nelle precedenti avessero riportato un egual numero di vittorie.

Rimessa in competizione con alto senso sportivo dalla Casa Peugeot, che l'aveva vinta definitivamente nel 1925, essa ha incominciato dopo di allora ad essere disputata un anno in Italia e un anno in Francia.



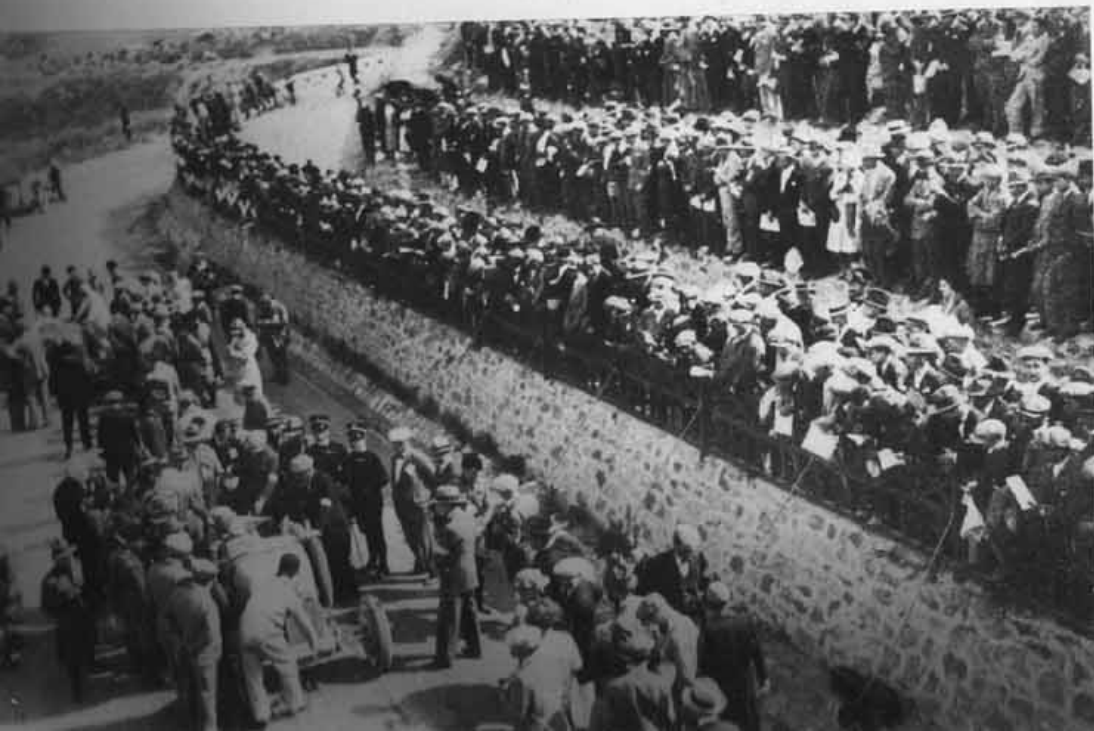
SHELL

BENZINA & MOTOR OILS

SOCIETÀ "NAFTA," GENOVA

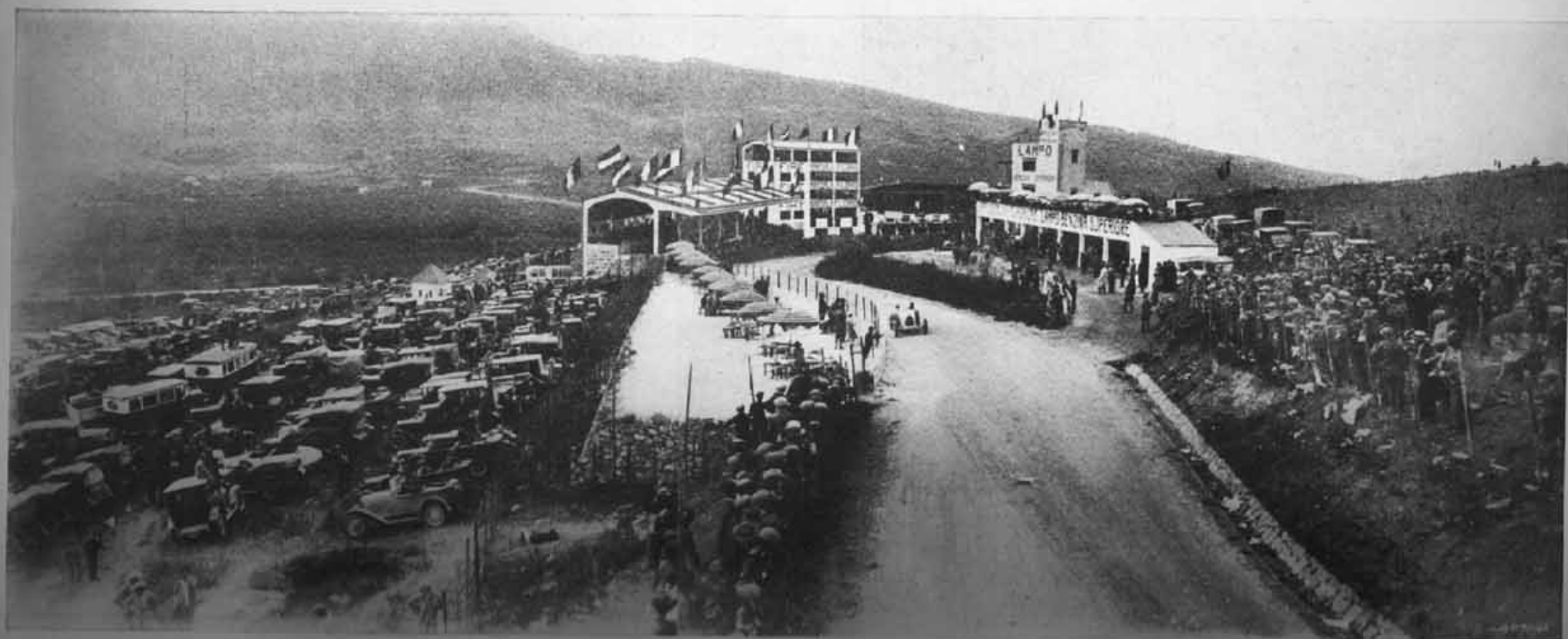


Una visione di corsa all'ingresso di Polizzi





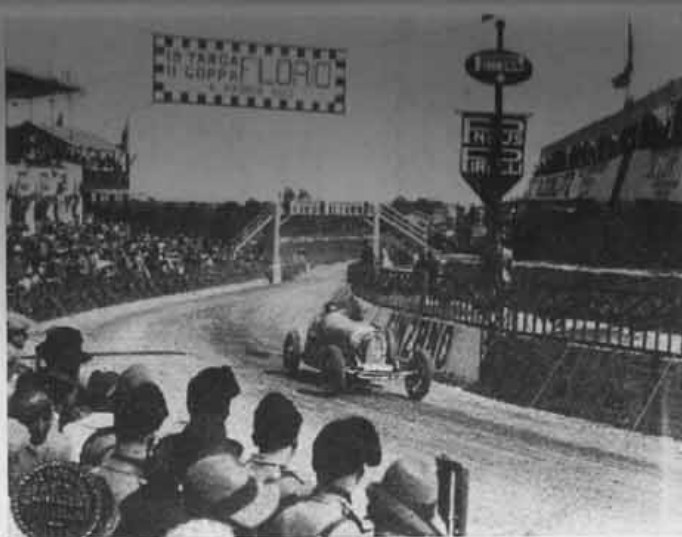
Preparativi e operazioni di partenza.



Si iniziano le partenze.



Inglese su *Bugatti*, ritiratosi al secondo giro.



Nenzioni su *Bugatti*, ritiratosi dopo il primo giro.



Verso su *Bugatti*, ritiratosi al secondo giro.



Fagioli Luigi su *Maserati* (nella salita oltre Cerda e all'uscita da Campofelice): 2° della classifica generale, 4° della classe 1500, 2° fra i concorrenti isolati, in 7h. 43' 35".



Dreyfus su Bugatti, 8° della classifica generale, 5° della classe 1500, in 7 h. 53' 53" 1/4



Il Duca di Villarosa su Bugatti, ritiratosi al termine del secondo giro. (In piedi, Campari)





Campari su *Alfa Romeo*, 2° della classifica generale, 1° della classe 1500, in 7 h. 22' 33" 3/5.

In alto a sinistra: in corsa poco oltre le Tribune.

In alto a destra: nella curva presso la stazione di Cerda.

In basso a sinistra: fra Cerda e Caltavuturo.

In basso a destra: Il valoroso Campione festeggiato dopo la magnifica corsa.





Masera, ritiratosi al secondo giro. (In corsa all'uscita dall'abitato di Cerda).



Marano in corsa a circa un chilometro dalle Tribune.

In basso:

La contessa Margot Emsiedel su Bugatti, 12^a in classifica generale, 6^a della classe 1500, 2^a fra le guidatrici (in S. h. 21' 25" 8/75).

A sinistra:

Preparativi per la partenza.

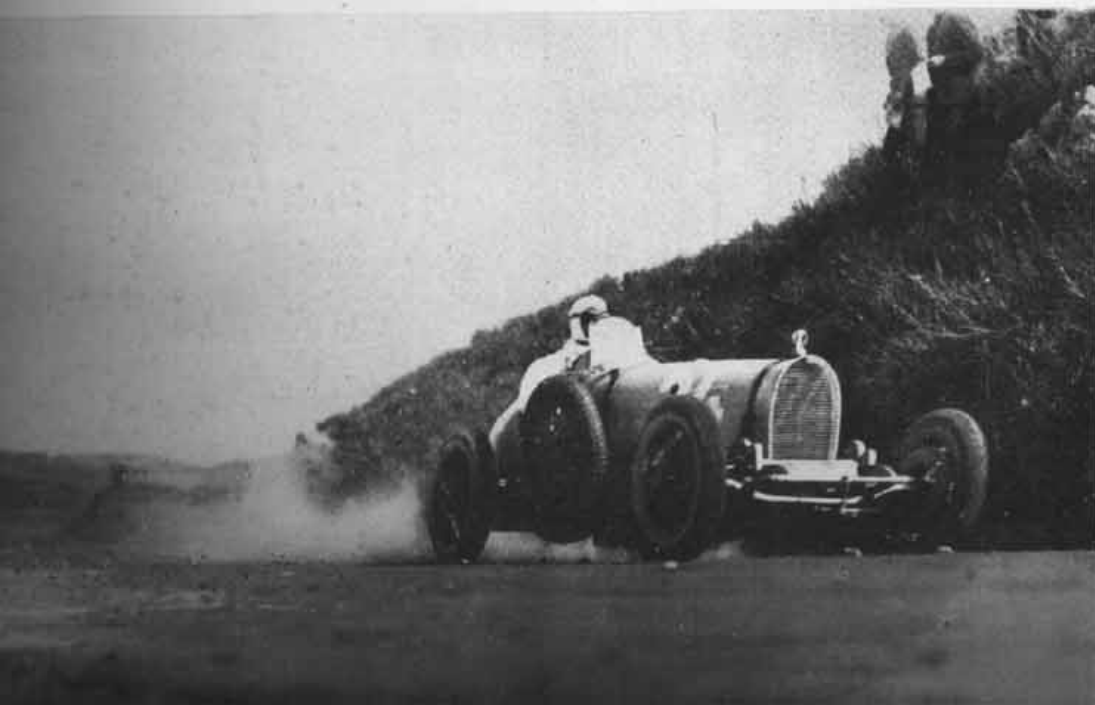
A destra:

In corsa verso Polizzi.





Il Conte C. Alberto Conelli su *Bugatti*, 3° della classifica generale, 2° della classe 1500, in 7h. 22' 50"





Scianna su *Bugatti*, costretto a ritirarsi alla fine del quarto giro.



Marionni su *Alfa Romeo*, ritiratosi alla fine del quarto giro.

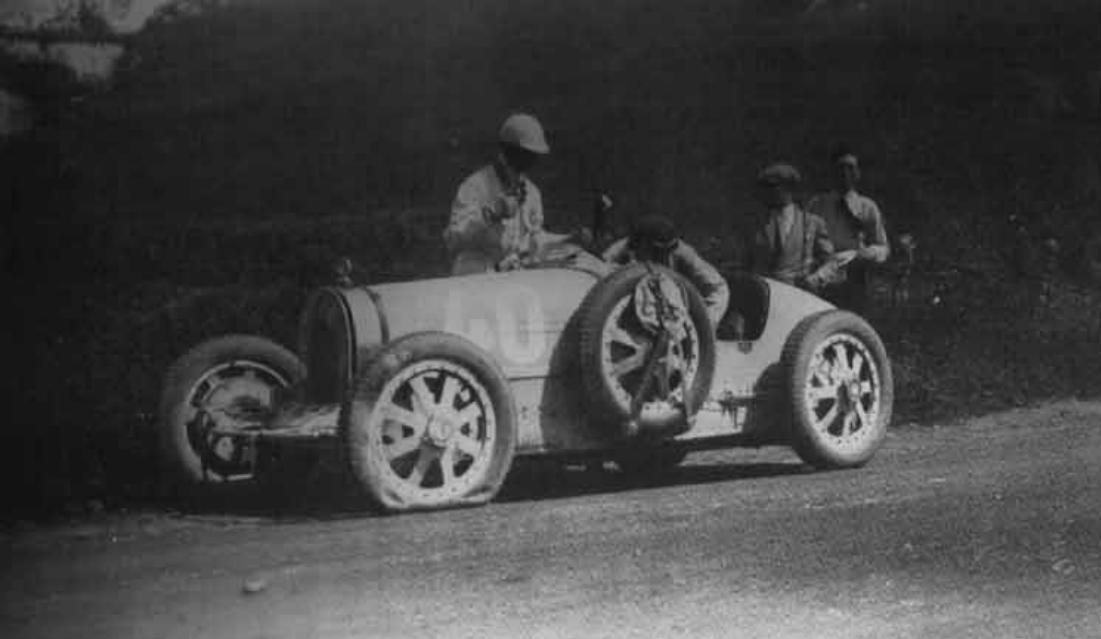




Il compianto Campione Emilio Materassi, su *Bagatti*, costretto a ritirarsi al principio del quarto giro, all'uscita da Polizzi e nella discesa verso Caltavuturo.



Ernesto Maserati su *Maserati*, 110 nella classifica generale, 3° della classe 2000, in 8 h. 21'52" 2/5 (all'uscita dalle Tribune e sopra l'abitato di Cerda.)

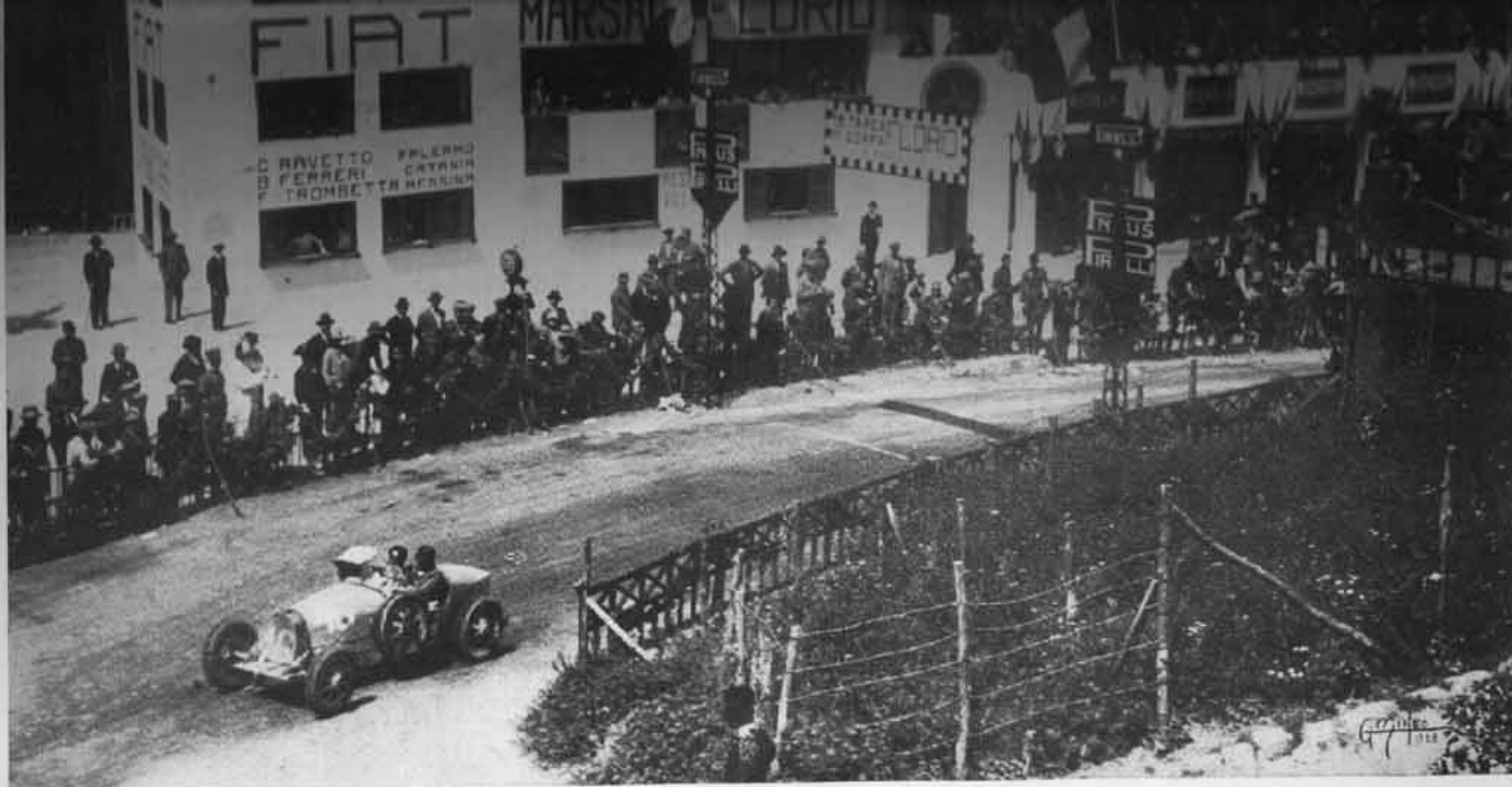


Chiron su *Bugatti*, 4. della classifica generale, e 1. della classe 2000, in 7h. 27'22"4/5, e che ha compiuto il giro più veloce in 1h. 26'29".

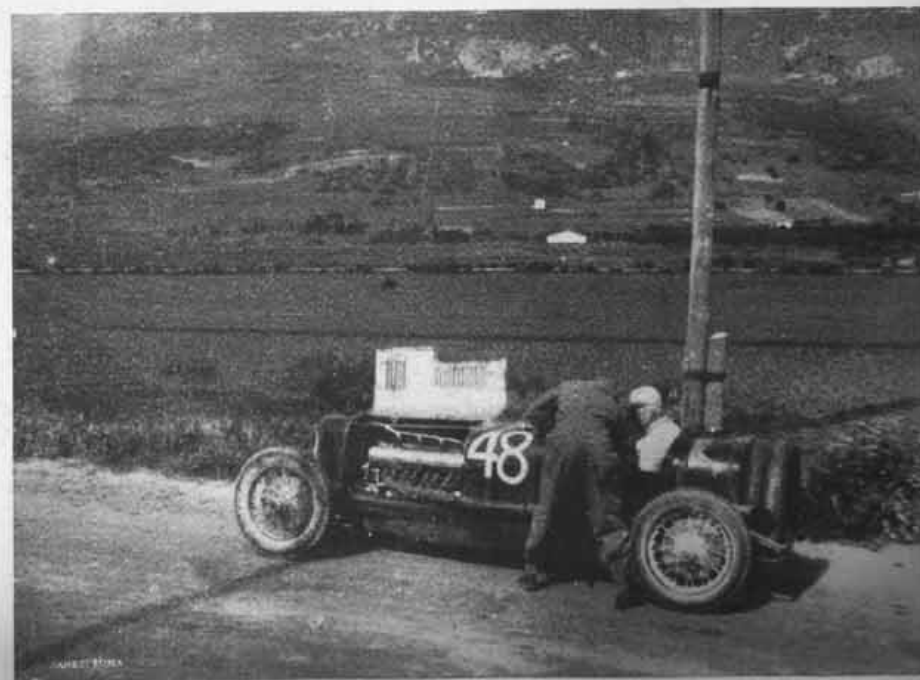


Foresti su *Bugatti*, 10. della classifica generale e 2. della classe 2000 in 8h. 9'29".





Nuvclari su *Bugatti*, costretto a ritirarsi durante il secondo giro.



De Sterlich su *Maserati*, che, perseguitato dalla sfortuna, ha compiuto il percorso in 8h.35'27", fuori tempo massimo.



Brilli Peri su Bugatti, ritiratosi alla fine del primo giro.



Lepori su Bugatti, 9. di classifica generale, 3. della classe 3000, in 7h.54'57".



Lepori in corsa a breve distanza dalle Tribune.



Heusser su Bugatti, ritiratosi al quarto giro.
(Al valoroso Campione, morto in un incidente di corsa in Gerania, l'A. C. di Sicilia manda un reverente saluto).

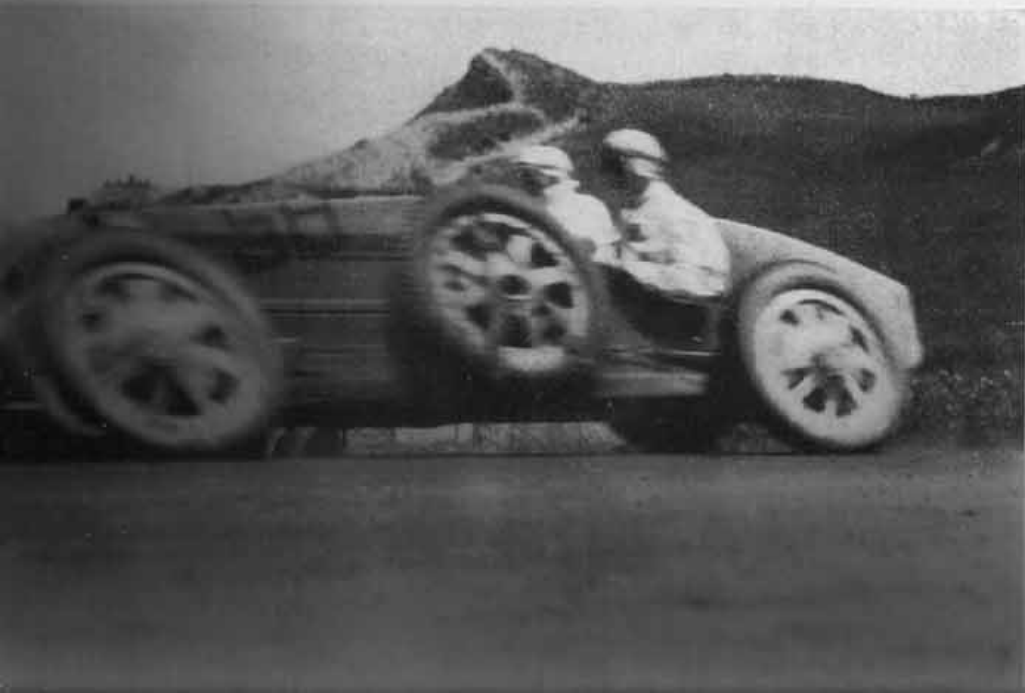


Divo Albert su *Bugatti*, vincitore assoluto e 1. della classe 3000 in 7h. 0'56"3,5.





La valentissima guidatrice cecoslovacca S'guora Elisabeth Junek, su *Bugatti*, che con una corsa meravigliosa, dopo aver compiuto nel minor tempo i primi due giri, conquistava il quinto posto nella classifica generale e il 2. nella classe 3000, e si piazzava 1. fra i concorrenti isolati e 1. fra le guidatrici, compiendo il percorso in 7h.29'40"1/5.





*In alto: a sinistra, Candrilli su Steyr, ritirati al principio del 3. giro;
a destra, Sillitti su Alfa Romeo, ritirati alla fine del 2. giro;*





Il Principe di Sirignano su *Camel*, ritiratosi al principio del terzo giro.



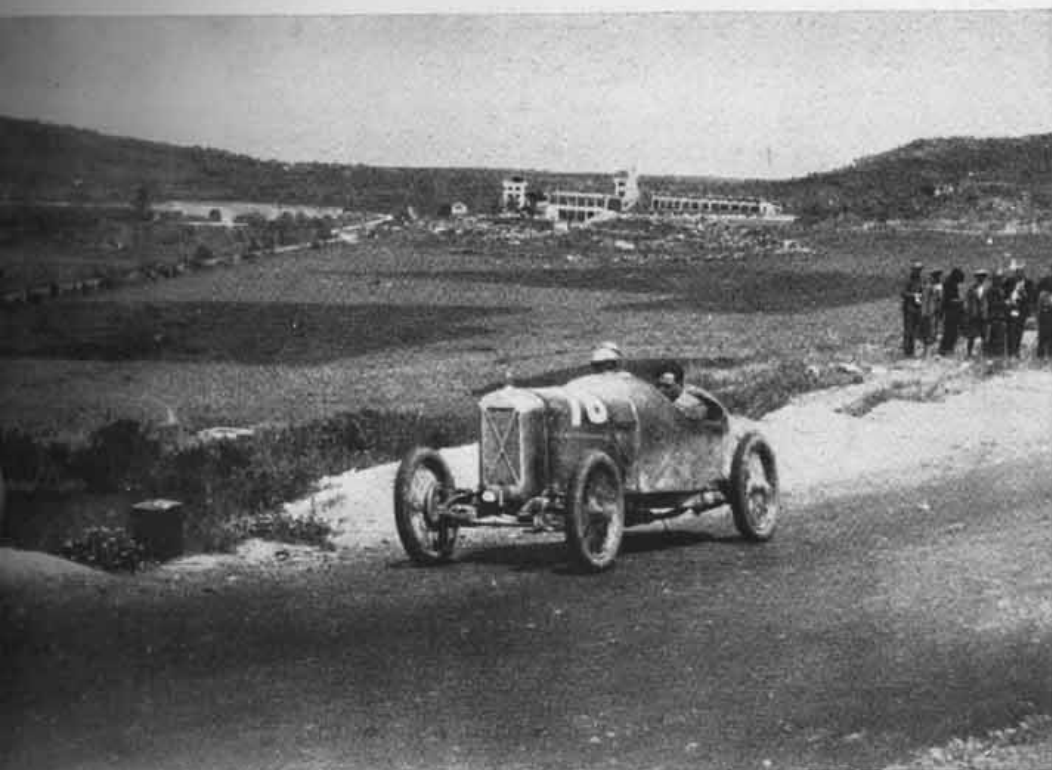
Riccioli su *Fiat*, vincitore della classe 1100, in 5h.15'23"7/5



Esposito su *Camen*, ritiratosi al primo giro.



Casano su *Salmson*, ritirato alla fine del primo giro.



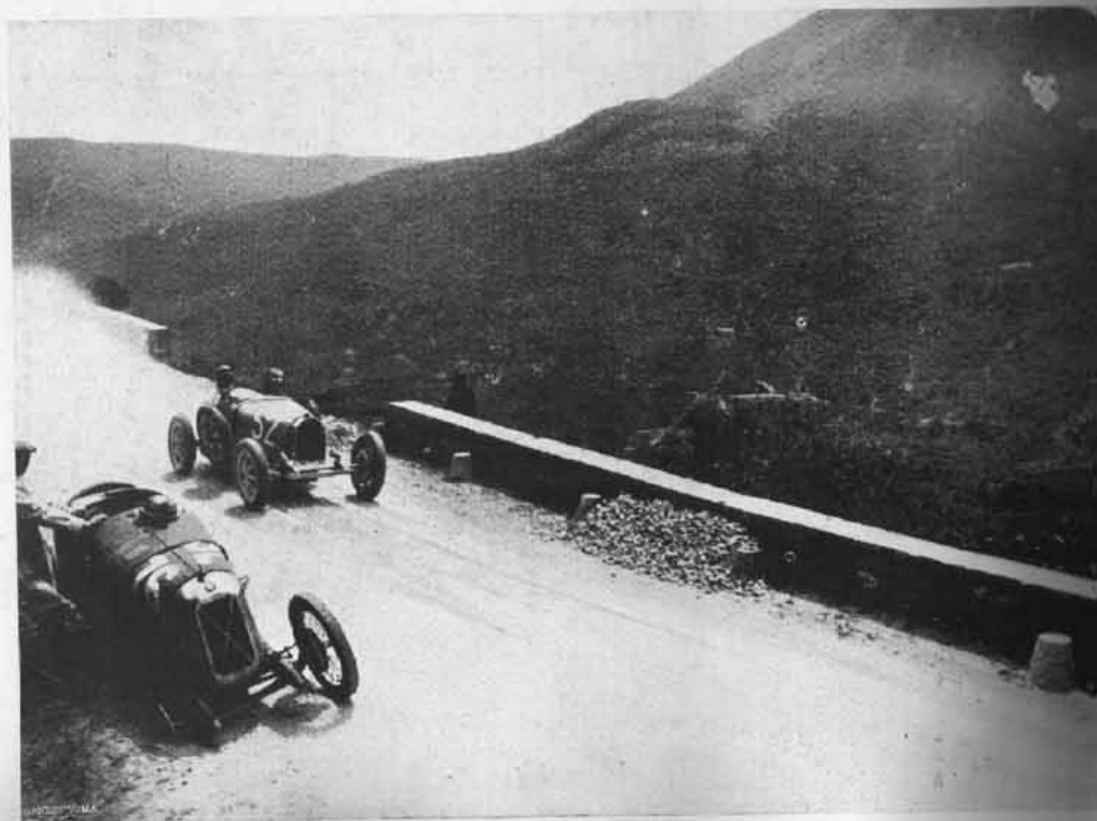
Biondetti su *Salmson*, ritirato durante il secondo giro.



Rallo su *Fiat*, 2, nella classe 1100, in 5h.58'35"4/5.



Soste e volate nella grande gara. Un rifornimento dell'Alfa di Marinoni.



Minoia passa accanto alla macchina in panne della Contessa Einsiedel e a quella di Biondetti.



Un... completo rifornimento di Campari.



La partenza di Nuvolari.



La Signora Junek in corsa.





EMPLESSI DELLA TARGA: La Signora Junek, dalla partenza per la corsa vittoriosa alle feste tributatele all'arrivo a Praga.



Nella fotografia in basso a sinistra, si vede accanto alla festeggiata il marito Signor Vincenzo Junek anch'egli valentissimo pilota, morto in un tragico incidente durante una corsa in Germania. Alla eletta Signora, che ha l'onore di annoverare fra i suoi Soci, l'A. C. di Sicilia rinnova l'espressione delle più vive condoglianze.

