



BUREAUX ET USINES: MOLSHEIM (FRANCE)

BENZINA

**SHELL**

LUBRIFICANTI

SOCIETÀ **“NAFTA”**, GENOVA



## TARGA FLORIO AUTOMOBILISTICA 1926 E COPPA FLORIO

### LO SVOLGIMENTO DELLA NUOVA SUPERBA MANIFESTAZIONE E IL VALORE TECNICO DELLA BATTAGLIA

Una splendida giornata, una folla enorme, una corsa magnifica, una organizzazione perfetta, come ne ha la prerogativa il Cav. Vincenzo Florio, una visione incantevole, un'esemplare dimostrazione tecnica, una vittoria cristallina per la *Bugatti*: ecco in breve sintesi quello che è stata la grande gara siciliana di domenica 25 aprile per la conquista della Targa e della Coppa Florio.

Sola ombra nel quadro luminoso e festoso la mortale sciagura che ci ha privato di uno dei nostri corridori gentlemen più famosi e animosi, il Conte Giulio Masetti. L'atroce destino ha voluto la sua vittima, e la ha prescelta tra la più fiorente giovinezza. Lo ha abbattuto con un colpo fulmineo all'inizio del suo slancio, gli ha decretato la sorte di un eroe omerico. Come un eroe puro sia egli ricordato e compianto.

Non mai come questa volta la magica primavera siciliana aveva profuso tutte le sue malie sul paesaggio, sulla giornata, sulla imminente festa della velocità. Non mai come questa volta la corsa si presentava sotto più belli e interessanti auspici per l'importanza, il valore, il numero dei concorrenti — uomini e macchine — per la diligente preparazione compiuta dall'*Automobile Club di Sicilia*, per l'ottima condizione del circuito, per il tempo propizio. E non mai come questa volta il pubblico vi era accorso più affollato e compiaciuto.

Nè la corsa ha certo deluso le aspettative e gli spettatori. La XVII Targa Florio è stata la più bella delle Targhe e certamente una delle più ricche di contenuto e di significati sia sportivi sia tecnici, così da meritare legittimamente il titolo di Gran Premio della strada e così da riuscire in realtà la prova più dimostrativa tra quante se ne corrono in Europa.

I corridori sono trentasei e fra essi figurano cinque vincitori di passate edizioni della Targa e della Coppa: Boillot, Giulio Masetti, Costantini, Goux e Minoia. I concorrenti sono divisi in quattro categorie a seconda della cilindrata. Le macchine delle categorie 1500, 2000, oltre 2000 cm<sup>3</sup> partono a tre minuti di distanza l'una dall'altra, mentre le vetture della categoria 1100, che per regolamento partono per ultime, prenderanno il via successivamente con un minuto d'intervallo.

Alle ore 7 si iniziano le partenze e proseguono nel seguente ordine: Cat. 1500: Morawitz, *Bugatti*, ore 7; Mucera, *Ceirano*, 7,6; De Vitis, *Bugatti*, 7,9; Maserati, *Maserati*, 7,12; Caliri, *Bugatti*, 7,15; Maraini, *Bugatti*, 7,18; Croce, *Bugatti*, 7,21. — Cat. 2000: Montanari, *Bugatti*, 7,24; Lepori, *Bugatti*, 7,27; Messeri, *Bugatti*, 7,30; Divo, *Delage*, 7,33; Giulio Masetti, *Delage*, 7,36; Thomas, *Delage*, 7,39; Dubonnet, *Bugatti*, 7,42; Benoist, *Delage*, 7,48. — Cat. oltre 2000: Goux, *Bugatti*, 7,51; Materassi, *Itala*, 7,54; De Sterlich, *Diatto*, 7,57; Minoia, *Bugatti*, 8; Wagner, *Peugeot*, 8,3; Candrilli, *Steyr*, 8,6; Boillot, *Peugeot*, 8,9; Balestrero, *O. M.*, 8,12; Vittoria, *Diatto*, 8,15; Costantini, *Bugatti*, 8,18; Sillitti, *Alfa Romeo*, 8,21. — 1100: Geri, *Salmson*, 8,22; Zubiaga, *Austin*, 8,23; Casano, *Amilcar*, 8,24; Rallo, *Salmson*, 8,25; Borzacchini, *Salmson*, 8,26; Sandonnino, *Citroën*, 8,27; Starrabba, *Amilcar*, 8,28; Comella, *Salmson*, 8,29.

Non si sono presentati Coccia e Antonelli. Le partenze si svolgono regolarmente tra gli applausi e i commenti della folla e del gruppo di autorità, commissari, cronometristi e giornalisti che circondano i partenti. Vengono notate le particolarità di ciascuna macchina e lo stile di partenza di ogni corridore.

L'equipe Bugatti, l'equipe ufficiale della Casa, formata da Costantini, Minoia e Goux, si distingue per la sua impeccabile tenuta per quanto riguarda le vetture e i corridori. Le Bugatti sono del solito tipo Grand Prix con ruote Bugatti d'alluminio e pneumatici Michelin, ma corrono nella categoria oltre i 2000 cm<sup>3</sup> perchè la cilindrata dei motori ne è stata portata con un lieve aumento dell'alesaggio e della corsa a 2000 cm<sup>3</sup>.

È da sottolineare questa modifica, non tanto per il fatto in sé dell'accresciuta cilindrata, quanto perchè essa dimostra un'altra delle preziose facoltà della semplice e geniale costruzione Bugatti, la quale permette, mantenendo intatto il tipo del classico motore Bugatti a 8 cilindri Grand Prix, di variarne con la massima prontezza e facilità le dimensioni. Si può così ottenere immediatamente e praticamente un motore a 8 cilindri da corsa provatissimo, come se fosse in produzione corrente di qualsiasi cilindrata. L'anno scorso si sono visti a Monza gli 8 cilindri da 1500 cm<sup>3</sup>, oggi si vedono a Palermo gli 8 cilindri da 2300 cm<sup>3</sup>, e già sono pronti i nuovi 8 cilindri da 1100 cm<sup>3</sup>.

La struttura e l'aspetto esterno di questi motori sono identici al tipo fondamentale da 2 litri.

A fianco della équipe ufficiale si allinea la folta schiera dei « Bugattisti » individuali, dallo svizzero Lepori e dal francese Dubonnet, dall'italiano Montanari con la Grand Prix 2 litri, al marchese Croce con la nuova 4 cilindri da 1500 cm<sup>3</sup>, al sig. Morawitz con la 4 cilindri tipo Brescia del 1921.

Tutti i modelli Bugatti sono così presenti.

Bene ed elegantemente preparata appare altresì l'equipe Delage con il conte Giulio Masetti, Thomas, Benoist e Divo. Le Delage sono quelle del Grand Prix 1925 con motore a 12 cilindri, 2 litri, alimentazione forzata, e carrozzeria monoposto. I guidatori sono quindi soli a bordo.

Salutato da complimenti ed auguri parte il marchese De Sterlich sulla sua Diatto. Ed acclamati si dileguano i campioni della Peugeot, il vincitore della Coppa nel 1925, Boillot, e il valoroso Wagner. Le Peugeot veloci e robuste hanno motore senza valvole.

Ammirata come la novità del Circuito e per la sua eccellente costruzione la nuova vettura Maserati con motore a 8 cilindri da 1500 cm<sup>3</sup> ad alimentazione forzata, guidata dallo stesso Maserati.

Partito l'ultimo concorrente, con negli occhi la visione delle belle partenze di Costantini, di Minoia, di Wagner, di Materassi sulla sua Itala, di Borzacchini e di Geri sulle piccole Salmson da 1110 cm<sup>3</sup>, si incrociano le previsioni e si acquiscono le aspettative per i primi passaggi.

Non passano dieci minuti che è già in vista il primo concorrente che ha compiuto il primo giro: è Morawitz sulla Bugatti da 1500 cm<sup>3</sup>.

Giungono le notizie dei primi passaggi a Caltavuturo e a Polizzi e dei

primi incidenti. La macchina di Maraini nei pressi di Caltavuturo si è capovolta ed il pilota ha riportato la frattura dell'omero destro e viene ricoverato al posto di soccorso di Caltavuturo stessa. Il meccanico rimane incolume. Ma un'altra grave notizia viene a portare emozione tra la folla. Si mormora dapprima che il conte Masetti si è rovesciato al 27° chilometro; si riesce a sapere fra la generale commozione e con profondo dolore che il gentiluomo fiorentino ha trovato la morte nel tragico incidente.

La sciagura è avvenuta nel tratto tra il 26° e il 27° chilometro, là ove il circuito forma due curve consecutive, e precisamente al 27° chilometro, nella seconda curva presso il ponte di Scalfani, che non è certo delle più difficili, specialmente per un guidatore della perizia e della forza del conte Masetti, vincitore di due Targhe Florio.

Frattanto avvengono altri passaggi, e dai tempi subito comunicati ed esposti da quell'incomparabile cronometrista che è Paolo Tasca si rileva la velocissima marcia delle Bugatti che fino dal primo giro battono (Costantini e Minoia) il record del giro più veloce dell'anno precedente segnato dallo stesso Costantini. Costantini e Minoia sono al comando seguiti da Materassi sull'Itala e da Wagner sulla Peugeot. Ancora Dubonnet sulla Bugatti, e poi la prima Delage di Divo. Nella categoria 1100 è in testa Borzacchini sulla Salmson.

La superiorità della Bugatti sulle Delage è già evidentissima.

Il secondo giro non arreca notevoli variazioni: Costantini, Minoia e Dubonnet sono sempre in testa, indietreggiano le Peugeot e le Delage.

Al terzo giro finiscono la corsa le vetturette da 1100 cm<sup>3</sup>, con la vittoria di Borzacchini sulla Salmson che ha compiuto una prova eccellente.

Pure dopo compiuto il terzo giro si ritirano, in segno di lutto per la morte di Masetti, le due Delage di Divo e di Benoist. È da ricordare che il ritiro delle Delage è avvenuto dopo il terzo giro, non già dopo il primo come inesattamente fu detto da altri. E se l'abbandono è più che giustificato, esso però non diminuisce per nulla la vittoria delle Bugatti poichè le Delage nè al primo giro nè in quelli successivi minacciarono mai le Bugatti di testa.

Dopo il primo giro Divo è staccato da Costantini di 3 minuti e 17"; dopo il secondo giro il distacco sale a oltre 7 minuti, e al terzo giro è di ben 16 minuti.

Nel terzo giro Morawitz, sulla Bugatti tipo Brescia 1921, prende il comando della categoria 1500 davanti a Croce e a Maserati.

Durante il quarto giro si ritirano De Sterlich, Morawitz e Sillitti, mentre Costantini e Minoia continuano nella loro regolare marcia.

Al quinto giro termina la gara anche per le categorie superiori. Costantini prosegue la sua sicura corsa verso la vittoria e stabilisce proprio in

quest'ultimo giro il tempo migliore della giornata, dando una bellissima dimostrazione della freschezza del pilota e della macchina. Costantini ha migliorato sull'intero percorso il *record* già da lui stabilito l'anno scorso.

Lo seguono in classifica Minoia, il francese Goux su *Bugatti* e Matarassi che ha compiuto sulla sua *Itala* una bella e regolare prova. Degna di nota la corsa di Maserati, che nella categoria 1500 ha portato alla vittoria i colori nazionali. Costantini è anche il primo assoluto e vince la Targa e la Coppa Florio.

## LA VITTORIA DELLA BUGATTI

La vittoria di Costantini e della *Bugatti* è un duplice capolavoro, capolavoro di guida per l'uomo, capolavoro di eccellenza di regolarità per le macchine. Poichè non è già una sola *Bugatti* che vince la Targa e la Coppa Florio in quel modo meraviglioso con cui la ha portata alla vittoria Costantini, ma sono tre le *Bugatti* che vincono; sono tutte e tre le *Bugatti* vittoriose assolute ai primi tre posti della classifica e la terza quella di Goux è ancora prima con un anticipo di oltre 9 minuti sull'avversario più vicino.

È la dimostrazione di una superiorità inaudita. Le tre perfette vetture hanno compiuto l'intera corsa senza un incidente, senza una contrarietà, con una regolarità meravigliosa. La costruzione e la messa al punto delle officine di Molsheim sono apparse assolutamente irreprensibili.

Le tre vetture e i tre guidatori, dopo una corsa di 7 ore su quell'arduo circuito che in passato esauriva macchine e uomini, sono arrivate — battuti tutti i *records* precedenti — in una condizione di sorprendente freschezza, immuni da ogni stanchezza, intatti come al principio.

Si è detto altre volte e a proposito di altre vittorie che oggi le vetture che vincono sono quelle che non si fermano mai per nessun motivo, all'infuori che per gli arresti prestabiliti per i rifornimenti necessari. È una condizione rigorosa quasi eccezionale a cui ben poche macchine sono in grado di sottostare. Le tre *Bugatti* la hanno adempiuta perfettamente ed eccole tutte e tre vincitrici assolute. È un tale esempio di regolarità collettiva e infallibile da attribuire alla costruzione *Bugatti* una vera supremazia di precisione e di eccellenza.

Ma la più alta meraviglia e nello stesso tempo l'avvenimento singolare e sbalorditivo della corsa si è l'identica progressione della velocità con cui l'incomparabile Costantini ha riportato la sua superba vittoria nel 1925 e nel 1926.

Già nel 1925 lo stile del pilota e il generoso slancio della vettura che man mano erano venuti accelerando, fino a stabilire, nell'ultimo giro, il *record*

del giro più veloce in 1 ora 28' e 27" alla media di Km. 73.123, avevano suscitato la più schietta ammirazione degli intenditori, come dinanzi a un miracolo, non mai verificatosi sulle Madonie.

Ebbene, in quest'anno, il miracolo si è ripetuto altrettanto magnifico.

Costantini, lo squisito e infaticabile guidatore, ha compiuto il primo giro in 1 ora 27' e 1", il secondo in 1 ora 28' e 20", il terzo in 1 ora 27' e 18". Passato il traguardo del terzo giro effettua il rifornimento prestabilito, e la breve fermata grava naturalmente sul tempo del quarto giro che figura di 1 ora 32' e 06", ma che in realtà si aggira tra 1 ora e 27' e 1 ora e 28". Nel quinto ed ultimo giro avviene la stupenda volata; quasi trasportati in un fantastico rapimento uomo e macchina formanti una perfetta ed agile unità filano alla meta finale in 1 ora e 26", alla media di Km. 75.348, la più alta che mai sia stata raggiunta sulle aspre pendici delle Madonie.

È per tanto la seconda volta che nella corsa siciliana si assiste a questo fenomeno eccezionale che per virtù di Costantini e della *Bugatti* sta diventando la regola. La Targa Florio era ritenuta, per il suo circuito, così terribilmente accidentato, una delle corse più estenuanti per gli uomini e per le macchine, talchè per la stanchezza degli uni e delle altre le medie di giro in giro andavano normalmente decrescendo.

La *Bugatti* con Costantini inaugurò l'anno scorso un nuovo e diverso andamento ripetuto precisamente in questo anno. La sua velocità, lungi dal diminuire, ha proprio raggiunto il suo massimo dopo una corsa regolarissima e lineare sull'ultimo giro. Nei primi 4 giri di 108 Km. ognuno il divario non fu mai superiore ad un minuto, se si fa astrazione, come è logico, del tempo impiegato nel rifornimento, e, al quinto giro, sebbene nessun temibile concorrente incalzi, l'acceleramento diventa irresistibile, la media sale da 73 a 76 Km. all'ora e il tempo diminuisce di circa un minuto e mezzo.

Con questa seconda riconferma l'eccezione diventa, ripetiamo, la regola, la nuova regola della corsa e della vittoria, attestando incontestabilmente che precisamente dall'anno scorso con questa macchina, con la *Bugatti*, qualche cosa di veramente nuovo e diverso dal passato e superiore al passato è comparso sul circuito delle Madonie.

L'anno scorso Costantini sulla *Bugatti*, quarto dopo il primo giro, passò terzo dopo il secondo, e primo dopo il terzo, e da quel momento non fu più raggiunto. Quest'anno balzò al comando fino dall'inizio, tale rimase fino in ultimo, e per poter superare qualcuno dovette superare se stesso e battere tutti i propri *records*.

Ed anche questo è un fatto quasi nuovo nella corsa siciliana, poichè di solito il *leader* iniziale non era mai il vincitore finale; adesso la consuetudine si infrange. Un'era nuova è cominciata.

## I COLLABORATORI DELLA VITTORIA MICHELIN E BOSCH.

La marcia regolare della *Bugatti* sfata una leggenda o rettifica una inesattezza relativa al circuito e alle gomme. Si scrisse che le strade del circuito erano peggiorate dallo scorso anno e che le gomme non erano certo migliorate. Tanto che tutti i concorrenti indistintamente ebbero a risentirsene! «Fu una vera ecatombe». E si aggiunse che quasi tutti i concorrenti cambiarono almeno due pneumatici per giro e qualcuno anche di più.

Ma i due apprezzamenti non reggono. Le strade del circuito non solo non erano peggiorate, ma erano anzi in condizioni migliori degli anni precedenti. E i tempi e le medie, non del solo vincitore, ma di tutti i concorrenti ne sono la prova. In quanto alle gomme, è un po' un'abitudine residua dal passato, quella di gravarle di colpe inesistenti. Perciò l'attuale accusa non ci stupisce. Ma ciò non toglie che nella forma generica in cui è espressa sia insussistente.

L'ecatombe non si è verificata affatto per tutti indistintamente i concorrenti. Certo è che qualcuno ne è andato esente. Costantini ad esempio. I suoi *Michelin*, come del resto quelli dei suoi compagni, hanno tenuto egregiamente.

Costantini, come lo dimostrano in modo perentorio i suoi tempi uniformi

giro per giro, non si è fermato al rifornimento che una sola volta dopo il terzo giro, cambiando solo, come era naturale in tale occasione, le sue gomme, non per necessità ma per ovvia misura precauzionale.

E dai suoi pneumatici *Michelin*, come da tutta la sua vettura, egli non ebbe a subire noia alcuna.

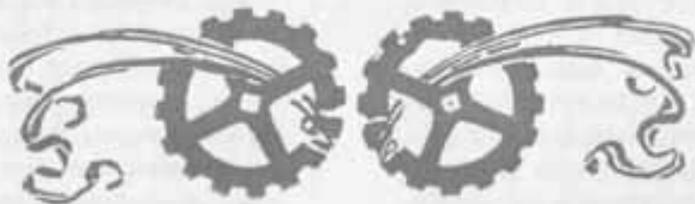
Al pieno e fulgido onore del grande trionfo della *Bugatti* debbono quindi partecipare legittimamente e i pneumatici *Michelin*, montati sulle vetture, e il magnete e le candele *Bosch* che hanno assicurato l'infallibile accensione delle cronometriche vetture senza mai bisogno di chiedere ricambio alcuno, durante tutta la corsa frastagliata da innumerevoli salite e discese.

Un altro vincitore si è coperto di gloria sul circuito delle Madonie: *Salmson*. La vetturessa, che nella sua categoria da 1100 cm<sup>3</sup>, ha vinto tutte le gare in Italia e può considerarsi senza rivali, ha voluto aggiungere alla sua collana la gemma insigne della vittoria siciliana. E vi è splendidamente riuscita. Le tre *Salmson* di Borzacchini, Rallo e Geri si classificano prima, seconda e quarta, con tre marcie bellissime, a una media di circa 62 Km. all'ora, fornendo la più persuasiva prova della loro velocità e resistenza.

Con le tre *Salmson* condividono la vittoria i pneumatici *Pirelli*, confutando così l'accusa rivolta alle gomme e offrendo la più netta dimostrazione della loro valentia.

MARIO MORASSO

(da *Motori Aero Cieli e Sporti*)



# TARGA E COPPA FLORIO 1926

## LE POSIZIONI DEI CONCORRENTI AD OGNI GIRO

| 1. GIRO - Km. 108<br>Vel. media Km. 74.468 |          | 2. GIRO - Km. 216<br>Vel. media Km. 73.009 |          | 3. GIRO - Km. 324<br>Vel. media Km. 74.140 |          | 4. GIRO - Km. 432<br>Vel. media Km. 73.068 |          | 5. GIRO - Km. 540<br>CLASSIFICA GENERALE |          |            |
|--|----------|--|----------|--|----------|--|----------|--|----------|------------|
|  |          |  |          |  |          |  |          | Conducente                               | Tempo    | Vel. media |
| Costantini                                 | 1.27'01" | Costantini                                 | 2.55'21" | Costantini                                 | 4.22'39" | Costantini                                 | 5.54'45" | Costantini                               | 7.20'45" | 73.511     |
| Minoia                                     | 1.27'43" | Minoia                                     | 2.56'24" | Minoia                                     | 4.29'48" | Minoia                                     | 5.58'57" | Minoia                                   | 7.30'49" | 71.869     |
| Materassi                                  | 1.29'33" | Dubonnet                                   | 2.58'21" | Materassi                                  | 4.34'11" | Goux                                       | 6.05'21" | Goux                                     | 7.35'56" | 71.063     |
| Wagner                                     | 1.29'33" | Goux                                       | 3.01'20" | Goux                                       | 4.35'01" | Materassi                                  | 6.08'01" | Materassi                                | 7.44'26" | 69.762     |
| Dubonnet                                   | 1.29'44" | Divo                                       | 3.02'49" | Wagner                                     | 4.36'24" | Dubonnet                                   | 6.13'02" | Dubonnet                                 | 7.45'00" | 69.682     |
| Divo                                       | 1.30'18" | Materassi                                  | 3.03'13" | Divo                                       | 4.38'18" | Wagner                                     | 6.17'43" | Wagner                                   | 7.52'25" | 68.583     |
| Goux                                       | 1.30'37" | Wagner                                     | 3.03'56" | Dubonnet                                   | 4.38'37" | Lepori                                     | 6.34'21" | Balestrero                               | 8.20'35" | 64.724     |
| Maserati                                   | 1.30'59" | Maserati                                   | 3.04'42" | De Sterlich                                | 4.52'30" | Balestrero                                 | 6.38'28" | Candrilli                                | 8.33'55" | 63.045     |
| Lepori                                     | 1.32'15" | Lepori                                     | 3.12'15" | Lepori                                     | 4.54'19" | Maserati                                   | 6.43'14" | Maserati                                 | 8.37'11" | 62.647     |
| De Sterlich                                | 1.33'00" | De Sterlich                                | 3.12'52" | Morawitz                                   | 4.55'57" | De Sterlich                                | 6.47'54" | Croce                                    | 8.45'21" | 61.673     |
| Balestrero                                 | 1.36'19" | Benoist                                    | 3.13'50" | Benoist                                    | 4.57'23" | Candrilli                                  | 6.52'43" | Caliri                                   | 8.50'46" | 61.043     |
| Benoist                                    | 1.38'13" | Morawitz                                   | 3.14'55" | Balestrero                                 | 4.58'41" | Montanari                                  | 6.58'14" | Montanari                                | 8.59'21" | 60.072     |
| Morawitz                                   | 1.38'15" | Balestrero                                 | 3.16'11" | Maserati                                   | 4.59'20" | Croce                                      | 7.01'52" |  |          |            |
| Vittoria                                   | 1.38'20" | Candrilli                                  | 3.18'40" | Candrilli                                  | 5.02'04" | Caliri                                     | 7.05'21" |  |          |            |
| Candrilli                                  | 1.38'39" | Caliri                                     | 3.24'21" | Croce                                      | 5.11'23" | Mucera                                     | 7.47'00" |  |          |            |
| Croce                                      | 1.39'52" | Croce                                      | 3.25'08" | Caliri                                     | 5.12'03" |  |          |  |          |            |
| Montanari                                  | 1.41'04" | Montanari                                  | 3.25'31" | Borzacchini                                | 5.14'40" |  |          |  |          |            |
| Caliri                                     | 1.41'56" | De Vitis                                   | 3.26'32" | Montanari                                  | 5.16'34" |  |          |  |          |            |
| Borzacchini                                | 1.42'36" | Borzacchini                                | 3.29'33" | Rallo                                      | 5.33'56" |  |          |  |          |            |
| De Vitis                                   | 1.43'38" | Rallo                                      | 3.42'29" | De Vitis                                   | 5.35'54" |  |          |  |          |            |
| Mucera                                     | 1.44'56" | Mucera                                     | 3.42'49" | Zubiaga                                    | 5.37'20" |  |          |  |          |            |
| Zubiaga                                    | 1.46'34" | Zubiaga                                    | 3.42'52" | Sillitti                                   | 5.41'00" |  |          |  |          |            |
| Geri                                       | 1.50'26" | Sillitti                                   | 3.44'17" | Mucera                                     | 5.44'30" |  |          |  |          |            |
| Rallo                                      | 1.51'12" | Geri                                       | 3.45'19" | Geri                                       | 5.47'42" |  |          |  |          |            |
| Starrabba                                  | 1.53'02" | Sandonnino                                 | 4.01'48" | Starrabba                                  | 6.04'29" |  |          |  |          |            |
| Sillitti                                   | 1.54'38" | Starrabba                                  | 4.03'35" | Sandonnino                                 | 6.30'25" |  |          |  |          |            |
| Thomas                                     | 1.57'11" | Thomas                                     | 6.14'35" |  |          |  |          |  |          |            |
| Sandonnino                                 | 1.58'15" |  |          |  |          |  |          |  |          |            |
| Cazano                                     | 2.35'21" |  |          |  |          |  |          |  |          |            |
|  |          |  |          |  |          |  |          | <b>PRIMA CATEGORIA</b>                   |          |            |
|  |          |  |          |  |          |  |          | 3 giri - Km. 324                         |          |            |
|  |          |  |          |  |          |  |          | Borzacchini                              | 5.14'40" | 61.779     |
|  |          |  |          |  |          |  |          | Rallo                                    | 5.33'56" | 58.381     |
|  |          |  |          |  |          |  |          | Zubiaga                                  | 5.37'20" | 57.628     |
|  |          |  |          |  |          |  |          | Geri                                     | 5.47'42" | 55.910     |
|  |          |  |          |  |          |  |          | Starrabba                                | 6.04'29" | 53.335     |
|  |          |  |          |  |          |  |          | Sandonnino                               | 6.30'25" | 49.793     |

Molheim & Gignus  
Caro Vincenzo,  
se tanto ho  
tardato a scriverti, non  
devi incolpare la mia  
pigrizia, ma - piuttosto  
l'interessato lavoro che qui  
ho trovato al mio ritorno,  
e che ha paralizzato ogni  
mia altra attività ed  
ogni buona intenzione!

Ma non per questo  
ho dimenticato un istante  
le infinite e squisite  
cortesie da tutti prodi-  
gatiemi in Sicilia ed<sup>2</sup>  
in modo particolarissimo  
da te, in cui veramente  
vedo personificato lo  
spirito equitativo e generoso  
della razza Siciliana.  
Barra maturarsi al  
sole sotto un cielo splen-

ido e che riceve vita  
virtù da tre profonde  
radici: Greca, Laraina.

Tommaso - Bellera,  
Intelligenza. Cavalleria -

Ma, ahimè, alla:  
tua bella corsa non  
posso quest'anno pensare  
che la fatale  
macchina numero 13

si presenti rovesciata  
sul lato della strada:

ancor più tragica nella  
dolera infinita della  
natura! Ci ricordava  
essa, ad ogni giro,  
tragicamente immobile,  
che un amico, che  
uno dei più puri e  
più grandi della nostra  
famiglia era partito  
per sempre!

Abbiti, caro Vincenzo,  
tanti affettuosi saluti  
tuo Costantino

# CANDELA "BOSCH,,

LA VINCITRICE

DELLA TARGA E COPPA FLORIO 1926



CANDELA TIPO "MD,,

S. A. PER IL COMMERCIO  
DEI MATERIALI ROBERTO BOSCH

SEDE IN MILANO (26) VIA LONDONDIO, 2

FILIALI: ROMA (34) CORSO D'ITALIA, 85-86  
TORINO (10) VIA S. VERGIUCI, 35-36

.....ed lo incido  
continuamente.....



## IL REGOLAMENTO DELLA PROVA

Art. 1. - L'Automobile Club di Sicilia indice ed organizza per il 25 aprile 1926 la corsa automobilistica aperta internazionale per la TARGA FLORIO, 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: Cerdà-Caltavuturo-Polizzi-Collesano-Campofelice.

Art. 2. - La corsa è organizzata in conformità alle prescrizioni del R. M. S. A. C. I. maggio 1924.

Art. 3. - Sono ammesse le vetture automobili della 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.

Il conduttore potrà anche essere solo a bordo, ma la carrozzeria dovrà sempre comportare due posti uno accanto all'altro; in tal caso al posto del meccanico dovrà piazzarsi un peso di Kg. 70, che sarà verificato subito dopo la corsa.

Art. 4. - La tassa d'iscrizione è di L. 1000 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 N. 2, Palermo, ed al giornale L'Auto, Faubourg Montmartre, 10, Paris, dalla pubblicazione del presente Regolamento alla mezzanotte del 31 marzo 1926.

Saranno accettate iscrizioni a tassa doppia fino alla mezzanotte della penultima domenica di aprile 1926.

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

Art. 5. - 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. 6. - Il conducente ed il meccanico delle vetture iscritte debbono essere provvisti delle rispettive licenze di corsa 1926 dell'A. C. I.

Art. 7. - È data 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. 1926, dovrà però pervenire entro il termine assegnato dall'art. 4 per la chiusura delle iscrizioni a tassa doppia.

Art. 8. - Il conducente ed il meccanico delle vetture concorrenti potranno alternarsi ed anche 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 licenze di corsa.

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

Art. 9. - Le vetture potranno rifornirsi liberamente su tutto il Circuito, però degli appositi boxes saranno messi a disposizione dei concorrenti alle Tribune e dovranno essere prenotati previo versamento di L. 500.

Art. 10. - L'ordine di partenza sarà regolato come segue: partirà prima la 2ª categoria, poi la 3ª categoria, la 4ª ed ultima la 1ª categoria.

Tra i corridori della stessa categoria l'ordine di partenza sarà stabilito in seguito a sorteggio.

Art. 11. - 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. 12. - Ogni reclamo dovrà essere fatto per iscritto e rimesso ai Commissari entro 24 ore dalla fine della corsa accompagnato dalla somma di L. 200 (Art. 181 R. M. S. A. C. I.).

Art. 13. - Contro la decisione dei Commissari, gli interessati potranno appellarsi alla Commissione Sportiva dell'A. C. I.

Art. 14. - 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 R. M. S. A. C. I. ed a sollevare l'A. C. di Sicilia ed i Commissari Sportivi da ogni responsabilità, a termine del R. M. S. A. C. I.

Art. 15. - Per il fatto stesso della sua iscrizione, ogni concorrente riconosce come sola giurisdizione competente la Commissione Sportiva dell'A. C. d'Italia e s'impegna d'accettare le penalità alle quali egli potrebbe esporsi rivolgendosi ad altra giurisdizione.

Art. 16. - Per quanto non contemplato nel presente Regolamento, vige il R. M. S. A. C. I. che i concorrenti dichiarano di conoscere e di accettare.

Art. 17. - Le vetture saranno divise in quattro categorie:

- 1ª categoria fino a cm.<sup>3</sup> 1100.
- 2ª " da cm.<sup>3</sup> 1101 a cm.<sup>3</sup> 1500.
- 3ª " " " 1501 a " 2000.
- 4ª " " " 2001 in su.

Art. 18. - Le vetture iscritte alla Categoria 1100 cm.<sup>3</sup> avranno terminato la corsa per i premi di categoria alla fine del terzo giro; dovranno però compiere il 5º giro se intendessero concorrere alla TARGA FLORIO.

Art. 19. - Ogni vettura dovrà concorrere nella categoria corrispondente alla propria cilindrata.

Art. 20. - I concorrenti sono obbligati di smontare i cilindri del motore, perchè ne sia controllata la cilindrata prima o dopo della corsa.

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

Art. 21. - Il tempo massimo entro il quale gli arrivati saranno classificati è di 10 ore per la 2ª, 3ª e 4ª categoria e di 8 ore per la 1ª categoria.

Art. 22. - PREMI:

- |             |  |
|-------------|--|
| 1° assoluto | L. 150.000 - Targa Florio 1926, Med. d'oro di S. M. il Re, Med. d'oro dell'A.C.S.; |
| 2° assoluto | - 50.000 - Medaglia d'oro piccola;   |
| 3° assoluto | - 20.000 - Medaglia d'argento.   |
- Premi per corridori isolati:
- |    |                                    |
|----|------------------------------------|
| 1° | - 30.000 - Medaglia d'oro;         |
| 2° | - 20.000 - Medaglia d'oro piccola; |
| 3° | - 10.000 - Medaglia d'argento.     |

Premi di categoria:

- 1° cat. cilindrata fino a cm.<sup>3</sup> 1100: 1° L. 20.000 - Riproduzione in bronzo della Targa Florio 1926;  
2° - 10.000 - Medaglia d'oro.
- 2° " " " a " 1500: 1° - 20.000 - Riproduzione in bronzo della Targa Florio 1926;  
2° - 10.000 - Medaglia d'oro.
- 3° " " " a " 2000: 1° - 20.000 - Riproduzione in bronzo della Targa Florio 1926;  
2° - 10.000 - Medaglia d'oro.
- 4° " " " da cm.<sup>3</sup> 200 in su: 1° - 20.000 - Riproduzione in bronzo della Targa Florio 1926;  
2° - 10.000 - Medaglia d'oro.

Il vincitore assoluto concorre pure ai premi di categoria. Il concorrente isolato concorre al proprio premio, al premio di categoria ed ai premi assoluti. Di modo che il corridore isolato che arrivasse primo guadagnerebbe:

L. 150.000 primo assoluto; L. 20.000 primo categ.; L. 30.000 primo isolati — L. 200.000.

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

Per concorrente isolato s'intende il conducente non iscritto ufficialmente da una fabbrica di automobili.

Art. 23. - Le vetture concorrenti dovranno essere dipinte in colori diversi secondo la nazionalità e cioè:

|               | Corra  | Caratteria | Numeri  |
|---------------|--------|------------|---------|
| America       | bleu   | bianca     | bleu    |
| Austria       | nero   | bianca     | bleu    |
| Belgio        | giallo | gialla     | neri    |
| Gran Bretagna | verde  | verde      | bianchi |
| Italia        | rosso  | rossa      | bianchi |
| Francia       | bleu   | bleu       | bianchi |
| Germania      | bianco | bianca     | neri    |
| Svizzera      | bianco | rossa      | bianchi |

COPPE:

- Coppa *Villa Igica* - Al concorrente che avrà impiegato il minor tempo nel 1° giro.  
Coppa *A. C. di Sicilia* - Al concorrente che avrà impiegato il minor tempo a compiere i primi due giri.  
Coppa del *Commercio* - Al concorrente che avrà impiegato il minor tempo a compiere i primi tre giri.  
Coppa dei *Negozianti* - Al concorrente che avrà impiegato il minor tempo a compiere i primi 4 giri.  
Coppa *Città di Termini* - Al concorrente che avrà compiuto il giro più veloce.  
Coppa dell'Ente Nazionale Industrie Turistiche *Enit* - Alla Casa costruttrice della vettura vincitrice della Targa Florio 1926.

COPPA FLORIO.

La Coppa *Florio*, rimessa in palio dalla Casa *Peugeot*, verrà assegnata quest'anno al concorrente che avrà impiegato il minor tempo a compiere i cinque giri del Circuito delle Madonie (Km. 540).

Potranno concorrere solamente i concorrenti iscritti dalla Casa.

La tassa d'iscrizione per la *Coppa Florio* è di L. 1000 per vettura.

Una Casa non potrà iscrivere più di cinque vetture.

La *Coppa Florio* resterà in custodia per un anno alla Casa vincitrice dietro cauzione di L. 30.000.

Coppa *Ferrario* - Sarà disputata ogni anno sul Circuito delle Madonie, e resterà di definitiva proprietà al concorrente che per tre anni consecutivi avrà compiuto il giro più veloce.

La *Coppa Ferrario* resterà sempre nei locali dell'*Automobile Club di Sicilia* ed ogni anno il nome del guidatore, che avrà compiuto il giro più veloce, sarà inciso sulla Coppa.

Coppa *D'Amico* - Al concorrente che avrà compiuto i cinque giri del Circuito delle Madonie (Km. 540) con il minore scarto di tempo, tra giro e giro.

Coppa della *Basilese* - Al concorrente italiano che su macchina italiana avrà compiuto il giro più veloce.

Coppa challenge *James Tagliavia* - È istituita la Coppa challenge James Tagliavia, da essere disputata fra i partecipanti alla Targa Florio Automobilistica, su macchina non superiore ai 1100 cm<sup>3</sup>.

La Coppa sarà vinta definitivamente dal guidatore che per tre anni anche non consecutivi abbia fatto il miglior tempo, pure se con macchine di marca diversa, purchè di cilindrata non superiore a quella indicata.

Il guidatore che risulti primo in ciascuna disputa della Targa riceverà dal donatore una riproduzione della Coppa, e il suo nome sarà impresso sulla Coppa stessa, la quale rimarrà affidata all'*Automobile Club di Sicilia* fino alla sua definitiva assegnazione.

REGOLAMENTO PER LA "COPPA BIGLIA..."

È istituita la Coppa challenge *Riccardo Biglia*.

La Coppa *Biglia* è assegnata alla Casa avente una équipe di tre vetture meglio classificate nella Targa Florio. La Casa vincitrice della Coppa *Biglia* ne sarà la detentricessa fino alla prossima Targa contro cauzione di L. 3000 e dovrà riconsegnarla a Palermo alla prossima Targa per essere posta nuovamente in palio. La Coppa verrà aggiudicata definitivamente alla Casa che l'avrà vinta per due anni consecutivi.

Per concorrere alla Coppa *Biglia* le Case dovranno partecipare alla corsa con almeno tre vetture. Nel caso che partecipassero alla corsa con più di tre vetture dovranno preventivamente dichiarare quali sono le tre vetture che formano l'équipe concorrente alla detta Coppa. Le iscrizioni alla Coppa *Biglia* si chiudono 48 ore prima dell'inizio della corsa. La tassa d'iscrizione dell'équipe è di L. 200.

Ai fini dell'assegnazione della Coppa *Biglia* le équipes concorrenti saranno classificate nel modo seguente:

Sarà fatta una classifica a parte di tutte le vetture formanti le équipes, attribuendo alla prima vettura così classificata un punto; alla seconda vettura due punti; alla terza tre punti; e così di seguito. Alle vetture formanti dette équipes, che eventualmente non finissero il percorso, o che non arrivassero in tempo massimo, saranno attribuiti tanti punti quante sono le vetture concorrenti alla Coppa *Biglia*. Ad ogni équipe verrà poi attribuita

la somma dei punti riportata dalle rispettive tre vetture; l'equipe la cui somma di punti sarà minore vincerà la Coppa Biglia.

Nel 1925 la Coppa Biglia è stata aggiudicata per parità di punti alle Case Bugatti e Peugeot.

Verrà definitivamente assegnata alla Casa Bugatti o Peugeot se, nel 1926, una delle due ne sarà vincitrice.

#### REGOLAMENTO "2ª COPPA DEI PAESI LATINI"

L'Automobile Club di Sicilia istituisce la 2ª Coppa dei Paesi Latini da disputarsi su 4 prove:

Il Gran Premio dell'Automobile Club de France; il Gran Premio di San Sebastiano; il Gran Premio d'Italia; e la Targa Florio.

## CONCORSO D'ELEGANZA E CONCORSO FOTOGRAFICO

La gara simpaticamente indetta dalla Federazione Fascista del Commercio, Sezione Abbigliamenti, è stata disputata nelle Tribune di Cerda fra viva animazione, a cui dava uno speciale e giocondissimo risalto l'improvvisata e volontaria schiera di galoppini dei due sessi, in attivo lavoro di propaganda per il candidato favorito o per la candidata ritenuta più elegante; ed in quest'atmosfera la designazione dei favoriti del sesso maschile ha anche assunto un andamento improntato a garbati e amichevoli scherzi.

Ecco, ad ogni modo, il risultato della gentile e leggiadra battaglia:

*Concorso Femminile* (votanti 427).

1° Premio: signorina Pina Mangano. — 2° Premio: signorina Giuseppina Barbaro. — 3° Premio: signora Rosetta Laudicina.

*Concorso Maschile* (votanti 164).

1° Premio: Sig. Raffaele Guzman. — 2° Premio: Comm. Luigi Dagnino. — 3° Premio: Signor Nicolò Valdes.

La Commissione incaricata dello spoglio della votazione era composta dei signori: Comm. Spataro, Presidente; Cav. D'Amico, Sigg. Di Fresco, De Manuele, Calia e B. ne Beritelli.

La consegna dei premi ebbe luogo al Politeama Garibaldi, in occasione dell'inaugurazione del Salon Automobilistico, in presenza di numerosa ed elegante folla.

La signora Laudicina ed altri premiati vollero, assai gentilmente, devolvere a favore dei benefici istituti le somme in denaro vinte nella gara.



Un lusinghiero successo ha arriso al Concorso Fotografico, indetto anche quest'anno dalla Ditta Randazzo, d'accordo con l'Automobile Club di Sicilia, in occasione della Targa Florio Automobilistica.

Numerosi fotografi, così dilettanti che professionisti, hanno voluto concorrere all'utile e interessante gara con numerosissimi lavori, di cui non pochi veramente belli e interessanti.

Per tale disputa internazionale l'Automobile Club di Sicilia mette in premio una Coppa del valore di L. 10.000 o l'equivalente in denaro con il seguente Regolamento:

Quattro prove, compongono nel 1926 il Campionato:

Il G. P. di Francia, il G. P. di San Sebastiano, il G. P. d'Italia e la Targa Florio; quest'ultima da corrersi per ultima all'inizio dell'anno seguente.

Per ogni corsa ogni conducente ha un numero di punti eguale al suo posto nella classifica generale; un punto per il primo, due per il secondo etc. etc.

Coloro che hanno preso la partenza nelle prove Francese, Spagnola ed Italiana, ma che non hanno finito la corsa, hanno ciascuno un punto di più dell'ultimo classificato. Lo stesso punteggio si attribuirà a chi non ha partecipato ad una delle tre prove: la Francese, la Spagnola e l'Italiana. Analogamente per la Targa Florio.

Nel caso in cui il concorrente optasse per le L. 10.000 invece della Coppa, l'A. C. di Sicilia gli offre una piccola riduzione della Coppa.

La Commissione, dato il numero delle fotografie, e trovando che alcune di esse si presentavano meritevoli di eguale classifica, ha pregato la Ditta organizzatrice di volere accrescere il numero dei premi, in modo da poter giudicare ex aequo tali lavori; e la Ditta si è prestata assai volentieri a seguire la proposta della giuria. Solo, nella gara relativa al terzo soggetto, la Commissione ha dovuto anche quest'anno constatare che i concorrenti non hanno tenuto presente lo spirito del regolamento, per cui le vedute mondane avrebbero dovuto essere inquadrare nella manifestazione, e non essere riprodotte come scene o figure per sé stanti; e per ciò, in questa parte del concorso, si è limitata ad aggiudicare un secondo premio ad uno dei professionisti concorrenti.

Ecco il risultato della gara, per le due categorie in cui essa opportunamente era stata distinta:

*1° soggetto* (La più bella fotografia di automobile in corsa):

Dilettanti: 1° premio (apparecchio fotografico, sig. Inserillo Pietro. — 2° premio (medaglia vermeille e diploma per ciascuno), signori Enrico La Barre e Zappulla Edoardo. — 3° premio (med. argento e diploma per ciascuno), signori avv. Titone e Vincenzo Lo Baido.

Professionisti: 1° premio (med. oro e diploma), sig. Dante Cappellani. — 2° premio (med. argento e diploma), sig. Guido Gelfo. — 3° premio (med. argento e diploma), signor Giovanni Coglitore.

*2° soggetto* (La più interessante fotografia di automobile ferma: partenza, panne, o rifornimento):

Dilettanti: 1° premio, signor La Barre Enrico. — 2° premio, a pari merito, signori Giovanni Bruno e avv. Alaimo. — 3° premio, idem, signori Saverio Romano e Gaspare Pasciuta.

Professionisti: 1° premio, sig. Anselmi Antonino. — 2° premio, sig. Romolo del Papa. — 3° premio, sig. Giovanni Coglitore.

*3° soggetto* (La migliore fotografia mondana del giorno della corsa):

Professionisti: 2° premio, sig. Anselmi Antonino.

CLASSIFICA DEI CORRIDORI SU 5 GIRI PICCOLO CIRCUITO MADONIE: 540 Km.

1924 - 1925 - 1926

| N.º | GUIDATORE           | VETTURA           | COMPETIZIONI              | TEMPO IMPIEGATO |    |    |               |
|-----|---------------------|-------------------|---------------------------|-----------------|----|----|---------------|
|     |                     |                   |                           | O               | M  | S  | Q             |
| 1   | COSTANTINI MEO      | <i>Bugatti</i>    | Targa e Coppa Florio 1926 | 7               | 20 | 45 |               |
| 2   | MINOIA FERDINANDO   | <i>Bugatti</i>    | Targa e Coppa Florio 1926 | 7               | 30 | 49 |               |
| 3   | GOUX JULES          | <i>Bugatti</i>    | Targa e Coppa Florio 1926 | 7               | 35 | 56 | $\frac{2}{5}$ |
| 4   | WAGNER LOUIS        | <i>Peugeot</i>    | Targa Florio 1925         | 7               | 37 | 20 |               |
| 5   | BOILLOT ANDRÉ       | <i>Peugeot</i>    | Targa Florio 1925         | 7               | 40 | 33 |               |
| 6   | MATERASSI EMILIO    | <i>Itala</i>      | Targa e Coppa Florio 1926 | 7               | 44 | 26 | $\frac{3}{5}$ |
| 7   | DUBONNET ANDRÉ      | <i>Bugatti</i>    | Targa e Coppa Florio 1926 | 7               | 45 | 0  | $\frac{3}{5}$ |
| 8   | DE VIZCAYA PIERRE   | <i>Bugatti</i>    | Targa Florio 1925         | 7               | 53 | 12 | $\frac{3}{5}$ |
| 9   | WERNER CHRISTIAN    | <i>Mercedes</i>   | Coppa Florio 1924         | 8               | 17 | 13 |               |
| 10  | BALESTRERO RENATO   | <i>O. M.</i>      | Targa e Coppa Florio 1926 | 8               | 20 | 35 |               |
| 11  | MASETTI GIULIO      | <i>Alfa-Romeo</i> | Coppa Florio 1924         | 8               | 26 | 3  | $\frac{3}{5}$ |
| 12  | CAMPARI GIUSEPPE    | <i>Alfa-Romeo</i> | Coppa Florio 1924         | 8               | 29 | 21 |               |
| 13  | CANDRILLI SAVERIO   | <i>Steyr</i>      | Targa e Coppa Florio 1926 | 8               | 33 | 55 | $\frac{3}{5}$ |
| 14  | RUTZLER HERMANN     | <i>Steyr</i>      | Coppa Florio 1924         | 8               | 36 | 23 | $\frac{4}{5}$ |
| 15  | MASERATI ALFIERI    | <i>Maserati</i>   | Targa e Coppa Florio 1926 | 8               | 37 | 11 |               |
| 16  | FORESTI GIULIO      | <i>Peugeot</i>    | Coppa Florio 1924         | 8               | 39 | 40 |               |
| 17  | CROCE PASQUALE      | <i>Bugatti</i>    | Targa e Coppa Florio 1926 | 8               | 45 | 21 | $\frac{4}{5}$ |
| 18  | CALIRI ANTONIO      | <i>Bugatti</i>    | Targa e Coppa Florio 1926 | 8               | 50 | 46 | $\frac{3}{5}$ |
| 19  | GINALDI GUIDO       | <i>Alfa-Romeo</i> | Targa Florio 1925         | 8               | 52 | 41 |               |
| 20  | MONTANARI           | <i>Bugatti</i>    | Targa e Coppa Florio 1926 | 8               | 59 | 21 | $\frac{1}{5}$ |
| 21  | LAUTENSCHLAGER C.   | <i>Mercedes</i>   | Coppa Florio 1924         | 9               | 0  | 16 |               |
| 22  | BRILLI PERI GASTONE | <i>Steyr</i>      | Coppa Florio 1924         | 9               | 3  | 6  | $\frac{2}{5}$ |
| 23  | DAUVERGNE           | <i>Peugeot</i>    | Coppa Florio 1924         | 9               | 7  | 55 |               |
| 24  | NEUBAUER            | <i>Mercedes</i>   | Coppa Florio 1924         | 9               | 30 | 29 | $\frac{2}{5}$ |
| 25  | SCHOOL              | <i>Aga</i>        | Coppa Florio 1924         | 9               | 36 | 22 |               |
| 26  | SANDONNINO CLAUDIO  | <i>Itala</i>      | Coppa Florio 1924         | 9               | 41 | 56 |               |
| 27  | GAMBONI DOMENICO    | <i>Amilcar</i>    | Coppa Florio 1924         | 10              | 0  | 51 | $\frac{1}{5}$ |

Tempo impiegato dai vincitori della **COPPA FLORIO** (1905 - 1907 - 1908 - 1914 - 1921 - 1922 - 1924 - 1925 - 1926)

| ANNO                  | PERCORSO   | GUIDATORE         | VETTURA                 | TEMPO IMPIEGATO |    |    |                             | MEDIA ORARIA |     | NOTE   |
|-----------------------|--|-------------------|-------------------------|-----------------|----|----|-----------------------------|--------------|-----|--|
|                       |  |                   |                         | O               | M  | S  | Q                           | Km           | M   |  |
| 1905                  | Circuito di Brescia<br>(Km. 504)                     | RAGGIO            | <i>Itala</i>            | 4               | 46 | 47 |                             | 106          | —   | Coppa Challenge da disputarsi in sette prove, con una ottava da svolgersi fra le Case che nelle precedenti avessero riportato un egual numero di vittorie. |
| 1907                  | Circuito di Brescia<br>(Km. 487)                     | MINOIA FERDINANDO | <i>Isotta Fraschini</i> | 4               | 39 | 53 |                             | 104          | 507 |  |
| 1908                  | Circuito di Bologna<br>(Km. 528)                     | NAZZARO FELICE    | <i>Fiat</i>             | 4               | 25 | 21 |                             | 119          | 439 |  |
| 1914<br>(31 maggio)   | Circuito delle Madonie<br>(3 giri - Km. 446, 469)    | NAZZARO FELICE    | <i>Nazzaro</i>          | 8               | 11 | 22 | <sup>2</sup> / <sub>5</sub> | 54           | 517 |  |
| 1921<br>(4 settembre) | Circuito di Brescia<br>(Km. 519)                     | GOUX JULES        | <i>Ballot</i>           | 3               | 35 | 9  |                             | 144          | 737 |  |
| 1922<br>(19 novembre) | Piccolo Circuito delle Madonie<br>(4 giri - Km. 432) | BOILLOT ANDRÉ     | <i>Peugeot</i>          | 7               | 9  | 7  | <sup>1</sup> / <sub>2</sub> | 60           | 419 |  |
| 1924<br>(27 aprile)   | Piccolo Circuito delle Madonie<br>(5 giri - Km. 540) | WERNER CHRISTIAN  | <i>Mercedes</i>         | 8               | 17 | 13 |                             | 65           | 162 |  |
| 1925<br>(3 maggio)    | Piccolo Circuito delle Madonie<br>(4 giri - Km. 532) | BOILLOT ANDRÉ     | <i>Peugeot</i>          | 6               | 4  | 25 | <sup>1</sup> / <sub>2</sub> | 71           | 126 |  |
| 1926<br>(25 aprile)   | Piccolo Circuito delle Madonie<br>(5 giri - Km. 540) | COSTANTINI MEO    | <i>Bugatti</i>          | 7               | 20 | 45 |                             | 73           | 511 | Coppa Challenge perpetua, rimessa in palio con alto senso sportivo dalla Casa Peugeot che l'aveva vinta definitivamente in base al primitivo regolamento.  |

# CLASSIFICATI SUL GIRO PIÙ VELOCE - CIRCUITO DELLE MADONIE - Km. 108

( 1919 - 1920 - 1921 - 1922 - 1923 - 1924 - 1925 - 1926 )

| Num. d'ord. | GUIDATORE           | VEETTURA   | COMPETIZIONE         | ANNO | TEMPO IMPIEGATO | Num. d'ord. | GUIDATORE         | VEETTURA        | COMPETIZIONE                  | ANNO | TEMPO IMPIEGATO |
|-------------|---------------------|------------|----------------------|------|-----------------|-------------|-------------------|-----------------|-------------------------------|------|-----------------|
| 1           | Costantini Meo      | Bugatti    | Targa e Coppa Florio | 1926 | 1 26'           | 71          | Caruso Carmelo    | Bianchi         | Targa Florio                  | 1924 | 1 50' 40"       |
| 2           | Minoia Ferdinando   | Bugatti    | id.                  | id.  | 1 27' 43"       | 72          | Scheef            | Mercedes        | id.                           | 1922 | 1 51' 9"        |
| 3           | Dubonnet André      | Bugatti    | id.                  | id.  | 1 28' 37"       | 73          | Rallo Ezio        | Salmson         | Targa e Coppa Florio          | 1926 | 1 51' 12"       |
| 4           | Boillot André       | Peugeot    | id.                  | 1925 | 1 28' 44"       | 74          | Baldoni Giuseppe  | Alfa Romeo      | Targa Florio                  | 1922 | 1 51' 47"       |
| 5           | Wagner Louis        | Peugeot    | id.                  | id.  | 1 28' 58"       | 75          | Tagliavia James   | Fast            | id.                           | 1924 | 1 52' 17"       |
| 6           | Materassi Emilio    | Itala      | id.                  | 1926 | 1 29' 33"       | 76          | Gasparini Carlo   | Fiat            | id.                           | 1922 | 1 52' 27"       |
| 7           | Dauvergne           | Peugeot    | id.                  | 1925 | 1 29' 37"       | 77          | Seegrave          | Sunbeam         | Coppa Florio                  | id.  | 1 52' 32"       |
| 8           | Divo                | Delage     | id.                  | 1926 | 1 30' 18"       | 78          | Saccomanni        | Cetrano         | Targa Florio                  | id.  | 1 52' 42"       |
| 9           | Goux Jules          | Bugatti    | id.                  | id.  | 1 30' 19"       | 79          | Platé Gigi        | Chiribiri       | id.                           | 1925 | 1 52' 49"       |
| 10          | Maserati Alfieri    | Maserati   | id.                  | id.  | 1 30' 59"       | 80          | Pagani            | Aga             | Targa e Coppa Florio          | 1924 | 1 52' 50"       |
| 11          | De Vizcaya Pierre   | Bugatti    | Targa Florio         | 1925 | 1 31' 46"       | 81          | Phillips          | Aga             | Targa Florio                  | id.  | 1 52' 53"       |
| 12          | Lepori              | Bugatti    | Targa e Coppa Florio | 1926 | 1 32' 15"       | 82          | Starrabba         | Amilcar         | Targa e Coppa Florio          | 1926 | 1 53' 2"        |
| 13          | De Sterlich         | Diatto     | id.                  | id.  | 1 33' 0"        | 83          | Cetrano E.        | Cetrano         | Targa Florio                  | 1921 | 1 53' 27"       |
| 14          | Rigal               | Peugeot    | id.                  | 1925 | 1 33' 25"       | 84          | Wild              | Itala           | id.                           | id.  | 1 55' 5"        |
| 15          | Werner Christian    | Mercedes   | id.                  | 1924 | 1 34' 59"       | 85          | Arnone Paolo      | Cetrano         | id.                           | id.  | 1 56' 44"       |
| 16          | Benoist A.          | Delage     | id.                  | 1926 | 1 35' 36"       | 86          | Landi             | Itala           | id.                           | id.  | 1 56' 44"       |
| 17          | Masetti Giulio      | Alfa Romeo | id.                  | 1924 | 1 36' 8"        | 87          | Thomas René       | Delage          | Targa e Coppa Florio          | 1926 | 1 57' 11"       |
| 18          | Balestrero Renato   | O. M.      | id.                  | 1926 | 1 36' 10"       | 88          | Florio Giovanni   | O. M.           | Giro velocità tra soci A.C.S. | 1925 | 1 57' 27"       |
| 19          | Asecari Antonio     | Alfa Romeo | id.                  | 1924 | 1 36' 39"       | 89          | Florio Vincenzo   | Itala           | 3° Concorso Regolarità        | 1924 | 1 57' 58"       |
| 20          | Morawitz E.         | Bugatti    | id.                  | 1926 | 1 36' 39"       | 90          | Kulm              | Austro Daimler  | Targa Florio                  | 1922 | 1 58' 30"       |
| 21          | Rutzler E.          | Steyr      | id.                  | 1924 | 1 37' 6"        | 91          | Bergese Paolo     | Fiat            | id.                           | 1921 | 1 58' 30"       |
| 22          | De Vizcaya F.       | Bugatti    | Targa Florio         | 1925 | 1 37' 11"       | 92          | Comitini Giuseppe | Amilcar         | Giro di velocità              | 1926 | 1 59' 2"        |
| 23          | Bordino Pietro      | Fiat       | Targa e Coppa Florio | 1924 | 1 38' 14"       | 93          | Messori Lorenzo   | Fiat            | Giro velocità tra soci A.C.S. | 1925 | 1 59' 30"       |
| 24          | Vittoria            | Diatto     | id.                  | 1926 | 1 38' 20"       | 94          | Becchi Antonio    | Nazzaro         | Targa Florio                  | 1923 | 1 58' 41"       |
| 25          | Candrilli Saverio   | Steyr      | id.                  | id.  | 1 38' 39"       | 95          | Lenti Enzo        | Bugatti         | id.                           | id.  | 1 59' 36"       |
| 26          | Campari Giuseppe    | Alfa Romeo | id.                  | 1924 | 1 38' 46"       | 96          | Nenive Ferdinando | Itala           | id.                           | 1921 | 2 0' 44"        |
| 27          | Foresti Giulio      | Peugeot    | id.                  | id.  | 1 39' 22"       | 97          | Pocker            | Austro Daimler  | id.                           | 1922 | 2 0' 54"        |
| 28          | Lautenschlagher     | Mercedes   | id.                  | id.  | 1 40' 38"       | 98          | Kolb              | Steyr           | Targa e Coppa Florio          | 1924 | 2 3' 18"        |
| 29          | Giaccone Pietro     | Fiat       | Targa Florio         | 1922 | 1 41' 1"        | 99          | Cercignani F.     | Wandereer       | Targa Florio                  | 1922 | 2 3' 25"        |
| 30          | Montanari           | Bugatti    | Targa e Coppa Florio | 1926 | 1 41' 4"        | 100         | Milio Emilio      | Fiat            | id.                           | 1923 | 2 4' 5"         |
| 31          | Nazzaro Biagio      | Fiat       | Targa Florio         | 1922 | 1 41' 34"       | 101         | Airoldi Guido     | Itala           | id.                           | 1920 | 2 4' 51"        |
| 32          | Calli Antonio       | Bugatti    | Targa e Coppa Florio | 1926 | 1 41' 56"       | 102         | Massola           | Diatto          | id.                           | 1922 | 2 5' 41"        |
| 33          | Bozzacchini         | Salmson    | id.                  | id.  | 1 42' 36"       | 103         | Piro Giuseppe     | Fiat            | id.                           | 1921 | 2 5' 45"        |
| 34          | Brilli Peri Gastone | Steyr      | id.                  | 1924 | 1 42' 38"       | 104         | Trombetta         | Fiat            | id.                           | id.  | 2 5' 59"        |
| 35          | Pastore             | Fiat       | id.                  | id.  | 1 43' 6"        | 105         | Romieux           | M. R.           | id.                           | id.  | 2 5' 59"        |
| 36          | Sailer              | Mercedes   | Targa Florio         | 1922 | 1 43' 9"        | 106         | Caccamo Giuseppe  | Itala           | 3° Concorso Regolarità        | 1922 | 2 6' 18"        |
| 37          | De Vitis            | Bugatti    | Targa e Coppa Florio | 1926 | 1 43' 38"       | 107         | Avanzo Maria      | Alfa Romeo      | Targa Florio                  | id.  | 2 6' 22"        |
| 38          | Antonelli Domenico  | Mercedes   | id.                  | 1924 | 1 43' 47"       | 108         | Morano            | Ford            | id.                           | 1921 | 2 6' 37"        |
| 39          | Chassagne L.        | Sunbeam    | Coppa Florio         | 1922 | 1 44' 3"        | 109         | Bodendik          | Chennril Walker | id.                           | 1923 | 2 6' 44"        |
| 40          | Zubiaga             | Austin     | Targa e Coppa Florio | 1926 | 1 44' 28"       | 110         | Modò Martino      | Diatto          | id.                           | id.  | 2 8' 32"        |
| 41          | Ginaldi             | Alfa Romeo | Targa Florio         | 1925 | 1 44' 41"       | 111         | Fracassi          | Ford            | id.                           | 1921 | 2 8' 53"        |
| 42          | Haimovici           | Ballot     | Targa e Coppa Florio | 1924 | 1 44' 44"       | 112         | Ghia              | Diatto          | id.                           | id.  | 2 8' 54"        |
| 43          | Mucera G.           | Cetrano    | id.                  | 1926 | 1 44' 56"       | 113         | Airoldi Luigi     | Fiat            | 5° Concorso Regolarità        | 1924 | 2 9' 33"        |
| 44          | Rebuffo Giuseppe    | Itala      | Targa Florio         | 1924 | 1 45' 6"        | 114         | Maravigna         | Fiat            | Targa Florio                  | 1920 | 2 9' 50"        |
| 45          | Neubauer            | Mercedes   | id.                  | id.  | 1 45' 30"       | 115         | Negro             | Nazzaro         | id.                           | 1919 | 2 10' 11"       |
| 46          | Becquet             | Peugeot    | Coppa Florio         | 1922 | 1 45' 42"       | 116         | De Seta Giuseppe  | Fiat            | id.                           | 1923 | 2 11' 5"        |
| 47          | Salzer              | Mercedes   | Targa Florio         | id.  | 1 46' 0"        | 117         | Pellegrino A.     | Fiat            | id.                           | 1921 | 2 12' 50"       |
| 48          | Hieronymus          | Steyr      | id.                  | id.  | 1 46' 2"        | 118         | Franchini         | Alfa            | id.                           | 1919 | 2 12' 51"       |
| 49          | Valdes Nicolò       | Diatto     | Giro di velocità     | 1926 | 1 46' 13"       | 119         | Masetti Carlo     | Aquila Italiana | id.                           | 1922 | 2 13' 19"       |
| 50          | Tarabusi Ugo        | Fast       | id.                  | 1924 | 1 46' 14"       | 120         | Ciuppa Michele    | Fiat            | 3° Concorso Regolarità        | id.  | 2 13' 53"       |
| 51          | Sivocci Ugo         | Alfa Romeo | id.                  | 1923 | 1 46' 24"       | 121         | Ravetto Lorenzo   | Fiat 501        | Giro di velocità              | 1926 | 2 15' 30"       |
| 52          | Moriondo Antonio    | Itala      | Targa e Coppa Florio | 1924 | 1 46' 53"       | 122         | Celestre Giuseppe | Lancia Lambda   | 5° Concorso Regolarità        | 1924 | 2 15' 32"       |
| 53          | Silvani Eugenio     | Steyr      | Targa Florio         | 1922 | 1 47' 14"       | 123         | D'Asaro Biondo    | Fiat            | Giro velocità tra soci A.C.S. | 1925 | 2 15' 8"        |
| 54          | Lopez Luigi         | O. M.      | Coppa Florio         | id.  | 1 47' 37"       | 124         | Oliveri           | Fiat 501        | Giro di velocità              | 1926 | 2 16' 24"       |
| 55          | Gastaldetti Gastone | Fast       | Targa Florio         | 1924 | 1 47' 54"       | 125         | Peyron Guido      | Diatto          | Targa Florio                  | 1920 | 2 17' 30"       |
| 56          | Albanese Giuseppe   | Bugatti    | Giro di velocità     | 1926 | 1 48' 2"        | 126         | Ferrario Carlo    | Lancia          | id.                           | 1919 | 2 22' 30"       |
| 57          | Gamboni Domenico    | Amilcar    | Targa e Coppa Florio | id.  | 1 48' 31"       | 127         | Restelli E.       | Restelli        | id.                           | 1920 | 2 23' 11"       |
| 58          | Sandonnino Claudio  | Itala      | id.                  | id.  | 1 48' 42"       | 128         | Tuccimei M.       | Chiribiri       | id.                           | 1921 | 2 23' 32"       |
| 59          | Sponer              | Tatra      | Targa Florio         | 1925 | 1 48' 55"       | 129         | Simoncini G.      | Fiat            | Giro velocità tra soci A.C.S. | 1925 | 2 23' 50"       |
| 60          | Kauffmann           | Steyr      | id.                  | id.  | 1 48' 58"       | 130         | Scales            | Eric Campbell   | Targa Florio                  | 1919 | 2 27' 8"        |
| 61          | Scholl              | Aga        | id.                  | id.  | 1 49' 1"        | 131         | Ravetto Clemente  | Fiat            | 5° Concorso Regolarità        | 1924 | 2 27' 30"       |
| 62          | Ferrari Enzo        | Alfa Romeo | id.                  | 1922 | 1 49' 22"       | 132         | Gismondi          | Cetrano         | Targa Florio                  | 1921 | 2 28' 50"       |
| 63          | Meregalli Guido     | Diatto     | id.                  | id.  | 1 49' 26"       | 133         | Casano Salvatore  | Amilcar         | Targa e Coppa Florio          | 1926 | 2 35' 21"       |
| 64          | Sillitti Amedeo     | Alfa Romeo | Targa e Coppa Florio | 1926 | 1 49' 39"       | 134         | Spedalotto Ettore | Itala           | 5° Concorso Regolarità        | 1924 | 2 36' 30"       |
| 65          | Mayer               | Steyr      | id.                  | 1924 | 1 49' 44"       | 135         | Di Paola Rosario  | Diatto          | Targa Florio                  | 1920 | 2 40' 34"       |
| 66          | School              | Aga        | id.                  | id.  | 1 49' 54"       | 136         | Dagnino Salvatore | Alfa Romeo      | 5° Concorso Regolarità        | 1924 | 2 43' 8"        |
| 67          | Huckel              | Tatra      | Targa Florio         | 1925 | 1 49' 58"       | 137         | Veronesi          | Itala Franchini | Targa Florio                  | 1920 | 3 9' 59"        |
| 68          | Lampiano Evasio     | Fiat       | id.                  | 1922 | 1 50' 15"       | 138         | De Pace Ignazio   | Fiat            | 4° Concorso Regolarità        | 1924 | 3 11'           |
| 69          | Geri Gino           | Salmson    | Targa e Coppa Florio | 1926 | 1 50' 26"       |             |                   |                 |                               |      |                 |
| 70          | Caffaneo            | Cetrano    | Targa Florio         | 1922 | 1 50' 32"       |             |                   |                 |                               |      |                 |



# MICHELIN CABLE

*Dono aver vinto le più importanti  
competizioni Nazionali e Internazionali  
nel campo turistico*

**CONQUISTATI I PIÙ AMBITI  
TRIONFI NEL CAMPO DELLA VELOCITÀ**

|                        |              |      |
|------------------------|--------------|------|
| GRAN PREMIO D'ITALIA   | - BRESCIA    | 1921 |
| GRAN PREMIO D'ITALIA   | - MONZA      | 1922 |
| GRAN PREMIO DI FRANCIA | - STRASBURGO | 1922 |
| GRAN PREMIO D'EUROPA   | - MONZA      | 1923 |
| GRAN PREMIO D'ITALIA   | - MONZA      | 1924 |
| GRAN PREMIO D'EUROPA   | - LIONE      | 1924 |
| GRAN PREMIO D'EUROPA   | - SPA        | 1925 |

*“Il Pneumatico delle Vittorie,,*

***Pirelli Cord***

*vince anche il*

**CAMPIONATO AUTOMOBILISTICO  
DEL MONDO**

*Km. 800 - Monza 6 Settembre 1925*

**BIANCHI**

NUOVI MODELLI  
1926

*Tipo S.4.  
Vettura leggera  
a 4 posti*

*Tipo 20  
Vettura grande  
turismo - 6 posti*

ESPOSIZIONE e VENDITA  
MILANO - MANZONI 50

**PIRELLI SUPERFLEX**

AGENZIE IN TUTTE LE CITTÀ DEL REGNO  
SOC. AN. EDOARDO BIANCHI - MILANO

# FIAT 509



FIAT 509  
L'AMERICA HA LA SUA FIAT  
LA FIAT 509 È LA PIÙ ECONOMICA  
E LA PIÙ COMODA  
PER VOI  
PER VOI  
PER VOI



SOCIETÀ ANONIMA  
**LUBRIFICANTI**

**ERNESTO BERNARDI**  
MILANO

RICERCA DEL 1939

LUBRIFICANTI REINOLIO MILANO



**OLEOBLITZ**

LA PRIMA CASA  
DEL GENTILE

PREMIATA  
AL MONDO INDUSTRIALE

1939-1940

TUTTI GLI AUTOMOBILISTI CHE AMANO VERAMENTE IL LORO MOTORE DEVONO PRIVARE  
**L'OLEOBLITZ SPORT** LUBRIFICANTE DI ECCEZIONE

vie del Circuito Siciliano,  
percorse da centinaia di mac-  
chine memorabili competi-  
del ciclo ventennale, s'inizia  
una magnifica corsa; e, bal-  
zando dall'aureola festosa delle  
prime macchine af-  
fanno le prime curve della  
faticata e tersa, per ascen-  
dere i rudini imponenti  
della Madonia.



In lontananza il «Villaggio del  
Tribune», denso di pubblico el-  
gante tra gli edifici adorni  
fronde e di bandiere. Intorno, a  
prati digradanti verso la valle,  
su per le verdi colline, sciami  
folla innumerevole assistono  
nuovo fremente carosello

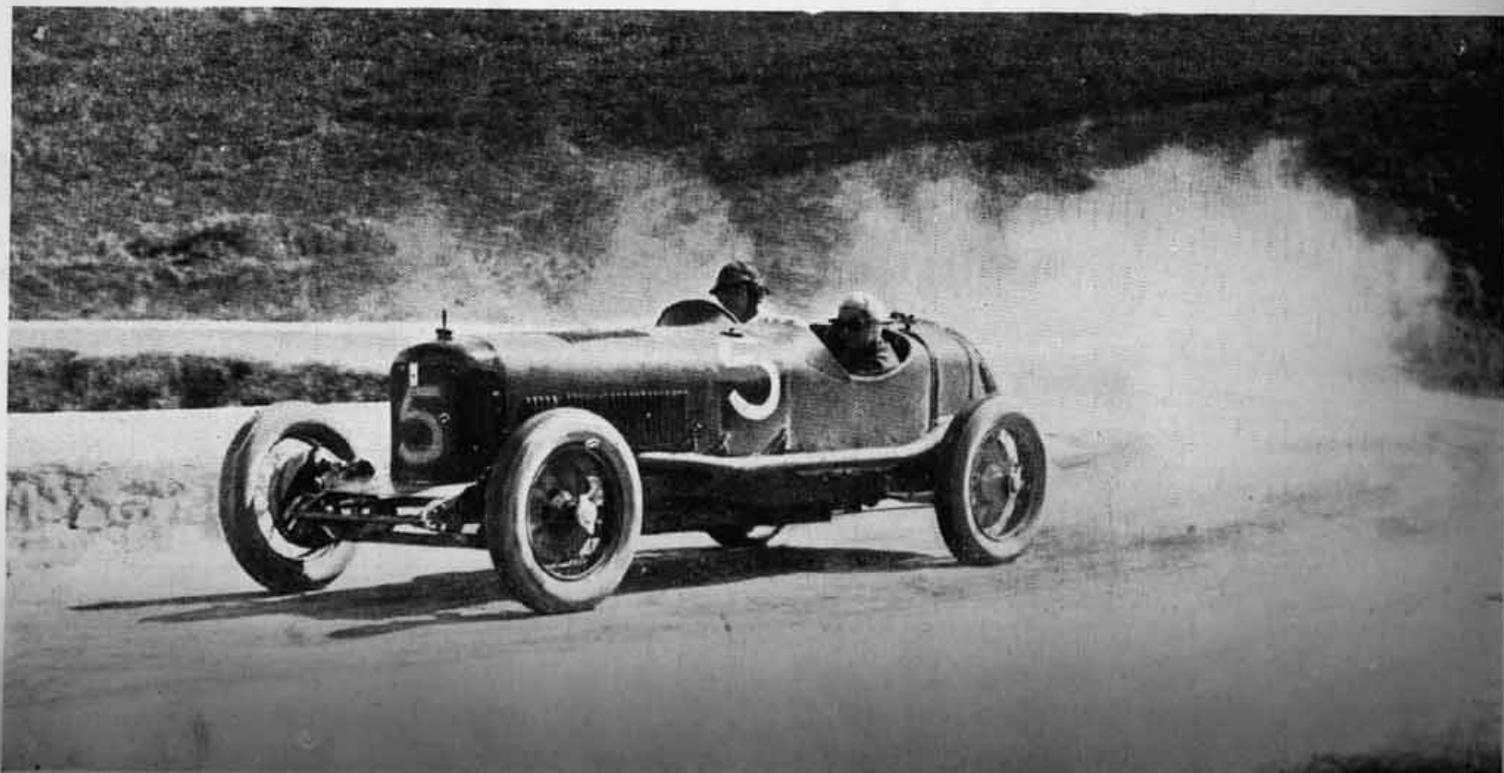
Moravitz, su Bugatti, inizia le partenze. Il bravo corridore, che più da vicino ha minacciato Maserati nella corsa della seconda categoria, superandolo, anzi, al terzo giro, è poi costretto durante il quarto ad abbandonare la lotta



Mucera, su *Ceirano*, ritiratosi nel corso del secondo giro



De Vitis, su *Bugatti*, ritiratosi dopo aver compiuto il terzo giro



Maserati, su *Maserati*, vincitore della seconda categoria. Il valoroso guidatore, con la sua corsa bellissima, sebbene ostacolata da una lunga *panne* al terzo giro, ha portato a un'affermazione di prim'ordine la nuova marca che reca il suo nome