



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 cm³ 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 cm³ perchè la cilindrata dei motori ne è stata portata con un lieve aumento dell'alesaggio e della corsa a 2000 cm³.

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 cm³, oggi si vedono a Palermo gli 8 cilindri da 2300 cm³, e già sono pronti i nuovi 8 cilindri da 1100 cm³.

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 cm³, 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 cm³ 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 cm³, 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 cm³.

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 cm³, 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 cm³, 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 Vel. media Km. 74.468		2. GIRO - Km. 216 Vel. media Km. 73.009		3. GIRO - Km. 324 Vel. media Km. 74.140		4. GIRO - Km. 432 Vel. media Km. 73.068		5. GIRO - Km. 540 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"									
								PRIMA CATEGORIA		
								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-
garmi in Sicilia ed
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 LONDONIO, 2

FILIALI: ROMA (34) CORSO D'ITALIA, 85-86
TORINO (10) VIA S. VERPUCCI, 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.³ 1100.
- 2ª " da cm.³ 1101 a cm.³ 1500.
- 3ª " " " 1501 a " 2000.
- 4ª " " " 2001 in su.

Art. 18. - Le vetture iscritte alla Categoria 1100 cm.³ 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.³ 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.³ 200 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:

	<i>Corra</i>	<i>Caratteria</i>	<i>Numeri</i>
<i>America</i>	bleu	bianca	bleu
<i>Austria</i>	nero	bianca	bleu
<i>Belgio</i>	giallo	gialla	neri
<i>Gran Bretagna</i>	verde	verde	bianchi
<i>Italia</i>	rosso	rossa	bianchi
<i>Francia</i>	bleu	bleu	bianchi
<i>Germania</i>	bianco	bianca	neri
<i>Svizzera</i>	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 cm³.

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'équipe 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 (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 (Km. 487)	MINOIA FERDINANDO	<i>Isotta Fraschini</i>	4	39	53		104	507	
1908	Circuito di Bologna (Km. 528)	NAZZARO FELICE	<i>Fiat</i>	4	25	21		119	439	
1914 (31 maggio)	Circuito delle Madonie (3 giri - Km. 446, 469)	NAZZARO FELICE	<i>Nazzaro</i>	8	11	22	$\frac{2}{5}$	54	517	
1921 (4 settembre)	Circuito di Brescia (Km. 519)	GOUX JULES	<i>Ballot</i>	3	35	9		144	737	
1922 (19 novembre)	Piccolo Circuito delle Madonie (4 giri - Km. 432)	BOILLOT ANDRÉ	<i>Peugeot</i>	7	9	7	$\frac{1}{5}$	60	419	
1924 (27 aprile)	Piccolo Circuito delle Madonie (5 giri - Km. 540)	WERNER CHRISTIAN	<i>Mercedes</i>	8	17	13		65	162	
1925 (3 maggio)	Piccolo Circuito delle Madonie (4 giri - Km. 532)	BOILLOT ANDRÉ	<i>Peugeot</i>	6	4	25	$\frac{1}{2}$	71	126	
1926 (25 aprile)	Piccolo Circuito delle Madonie (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" ^{2/3}	72	Scheef	Mercedes	id.	1922	1 51' 9" ^{1/3}
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" ^{1/3}
6	Materassi Emilio	Itala	id.	1926	1 29' 33"	76	Gasparini Carlo	Fiat	id.	1922	1 52' 27" ^{1/3}
7	Dauvergne	Peugeot	id.	1925	1 29' 37"	77	Seegrave	Sunbeam	Coppa Florio	id.	1 52' 32" ^{1/3}
8	Divo	Delage	id.	1926	1 30' 18"	78	Saccomanni	Cetrano	Targa Florio	id.	1 52' 42" ^{1/3}
9	Goux Jules	Bugatti	id.	id.	1 30' 19"	79	Platé Gigi	Chiribiri	id.	1925	1 52' 49" ^{1/3}
10	Maserati Alfieri	Maserati	id.	id.	1 30' 59"	80	Pagani	Aga	Targa e Coppa Florio	1924	1 52' 50" ^{1/3}
11	De Vizcaya Pierre	Bugatti	Targa Florio	1925	1 31' 46" ^{2/3}	81	Phillips	Aga	Targa Florio	id.	1 52' 53" ^{1/3}
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" ^{1/3}	83	Cetrano E.	Cetrano	Targa Florio	1921	1 53' 27" ^{1/3}
14	Rigal	Peugeot	id.	1925	1 33' 25" ^{2/3}	84	Wild	Itala	id.	id.	1 55' 5" ^{1/3}
15	Werner Christian	Mercedes	id.	1924	1 34' 59" ^{1/3}	85	Arnone Paolo	Cetrano	id.	id.	1 56' 44" ^{1/3}
16	Benoist A.	Delage	id.	1926	1 35' 36" ^{2/3}	86	Landi	Itala	id.	id.	1 56' 44" ^{1/3}
17	Masetti Giulio	Alfa Romeo	id.	1924	1 36' 8" ^{2/3}	87	Thomas René	Delage	Targa e Coppa Florio	1926	1 57' 11" ^{1/3}
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" ^{1/3}
19	Asecari Antonio	Alfa Romeo	id.	1924	1 36' 39"	89	Florio Vincenzo	Itala	3° Concorso Regolarità	1924	1 57' 58" ^{1/3}
20	Morawitz E.	Bugatti	id.	1926	1 36' 39" ^{4/3}	90	Kulm	Austro Daimler	Targa Florio	1922	1 58' 30"
21	Rutzler E.	Steyr	id.	1924	1 37' 6" ^{2/3}	91	Bergese Paolo	Fiat	id.	1921	1 58' 30" ^{1/3}
22	De Vizcaya F.	Bugatti	Targa Florio	1925	1 37' 11"	92	Comitini Giuseppe	Amilcar	Giro di velocità	1926	1 59' 2" ^{1/3}
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" ^{1/3}
24	Vittoria	Diatto	id.	1926	1 38' 20" ^{1/3}	94	Beccchi Antonio	Nazzaro	Targa Florio	1923	1 58' 41" ^{1/3}
25	Candrilli Saverio	Steyr	id.	id.	1 38' 39" ^{1/3}	95	Lenti Enzo	Bugatti	id.	id.	1 59' 36" ^{1/3}
26	Campari Giuseppe	Alfa Romeo	id.	1924	1 38' 46" ^{2/3}	96	Nenive Ferdinando	Itala	id.	1921	2 0' 44" ^{1/3}
27	Foresti Giulio	Peugeot	id.	id.	1 39' 22" ^{2/3}	97	Pocker	Austro Daimler	id.	1922	2 0' 54" ^{1/3}
28	Lautenschlagher	Mercedes	id.	id.	1 40' 38" ^{2/3}	98	Kolb	Steyr	Targa e Coppa Florio	1924	2 3' 18" ^{1/3}
29	Giaccone Pietro	Fiat	Targa Florio	1922	1 41' 1"	99	Cercignani F.	Wandereer	Targa Florio	1922	2 3' 25" ^{1/3}
30	Montanari	Bugatti	Targa e Coppa Florio	1926	1 41' 4"	100	Milio Emilio	Fiat	id.	1923	2 4' 5" ^{1/3}
31	Nazzaro Biagio	Fiat	Targa Florio	1922	1 41' 34"	101	Airoldi Guido	Itala	id.	1920	2 4' 51" ^{1/3}
32	Calli Antonio	Bugatti	Targa e Coppa Florio	1926	1 41' 56" ^{2/3}	102	Massola	Diatto	id.	1922	2 5' 41" ^{1/3}
33	Bozzacchini	Salmson	id.	id.	1 42' 36"	103	Piro Giuseppe	Fiat	id.	1921	2 5' 45" ^{1/3}
34	Brilli Peri Gastone	Steyr	id.	1924	1 42' 38" ^{1/3}	104	Trombetta	Fiat	id.	id.	2 5' 59" ^{1/3}
35	Pastore	Fiat	id.	id.	1 43' 6" ^{2/3}	105	Romieux	M. R.	id.	id.	2 5' 59" ^{1/3}
36	Sailer	Mercedes	Targa Florio	1922	1 43' 9"	106	Caccamo Giuseppe	Itala	3° Concorso Regolarità	1922	2 6' 18" ^{1/3}
37	De Vitis	Bugatti	Targa e Coppa Florio	1926	1 43' 38" ^{2/3}	107	Avanzo Maria	Alfa Romeo	Targa Florio	id.	2 6' 22" ^{1/3}
38	Antonelli Domenico	Mercedes	id.	1924	1 43' 47" ^{1/3}	108	Morano	Ford	id.	1921	2 6' 37" ^{1/3}
39	Chassagne L.	Sunbeam	Coppa Florio	1922	1 44' 3"	109	Bodendik	Chennril Walker	id.	1923	2 6' 44" ^{1/3}
40	Zubiaga	Austin	Targa e Coppa Florio	1926	1 44' 28"	110	Modò Martino	Diatto	id.	id.	2 8' 32" ^{1/3}
41	Ginaldi	Alfa Romeo	Targa Florio	1925	1 44' 41" ^{2/3}	111	Fracassi	Ford	id.	1921	2 8' 53" ^{1/3}
42	Haimovici	Ballot	Targa e Coppa Florio	1924	1 44' 44" ^{2/3}	112	Ghia	Diatto	id.	id.	2 8' 54" ^{1/3}
43	Mucera G.	Cetrano	id.	1926	1 44' 56" ^{2/3}	113	Airoldi Luigi	Fiat	5° Concorso Regolarità	1924	2 9' 33" ^{1/3}
44	Rebuffo Giuseppe	Itala	Targa Florio	1924	1 45' 6" ^{2/3}	114	Maravigna	Fiat	Targa Florio	1920	2 9' 50" ^{1/3}
45	Neubauer	Mercedes	id.	id.	1 45' 30"	115	Negro	Nazzaro	id.	1919	2 10' 11" ^{1/3}
46	Beccuet	Peugeot	Coppa Florio	1922	1 45' 42" ^{2/3}	116	De Seta Giuseppe	Fiat	id.	1923	2 11' 5" ^{1/3}
47	Salzer	Mercedes	Targa Florio	id.	1 46' 0" ^{1/3}	117	Pellegrino A.	Fiat	id.	1921	2 12' 50" ^{1/3}
48	Hieronymus	Steyr	id.	id.	1 46' 2" ^{2/3}	118	Franchini	Alfa	id.	1919	2 12' 51" ^{1/3}
49	Valdes Nicolò	Diatto	Giro di velocità	1926	1 46' 13" ^{1/3}	119	Masetti Carlo	Aquila Italiana	id.	1922	2 13' 19" ^{1/3}
50	Tarabusi Ugo	Fast	id.	1924	1 46' 14"	120	Ciuppa Michele	Fiat	3° Concorso Regolarità	id.	2 13' 53" ^{1/3}
51	Sivocci Ugo	Alfa Romeo	id.	1923	1 46' 24" ^{1/3}	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" ^{1/3}	123	D'Asaro Biondo	Fiat	Giro velocità tra soci A.C.S.	1925	2 15' 8" ^{1/3}
54	Lopez Luigi	O. M.	Coppa Florio	id.	1 47' 37"	124	Oliveri	Fiat 501	Giro di velocità	1926	2 16' 24" ^{1/3}
55	Gastaldetti Gastone	Fast	Targa Florio	1924	1 47' 54"	125	Peyron Guido	Diatto	Targa Florio	1920	2 17' 30" ^{1/3}
56	Albanese Giuseppe	Bugatti	Giro di velocità	1926	1 48' 2"	126	Ferrario Carlo	Lancia	id.	1919	2 22' 30" ^{1/3}
57	Gamboni Domenico	Amilcar	Targa e Coppa Florio	id.	1 48' 31"	127	Restelli E.	Restelli	id.	1920	2 23' 11" ^{1/3}
58	Sandonnino Claudio	Itala	id.	id.	1 48' 42" ^{2/3}	128	Tuccimei M.	Chiribiri	id.	1921	2 23' 32" ^{1/3}
59	Sponer	Tatra	Targa Florio	1925	1 48' 55" ^{2/3}	129	Simoncini G.	Fiat	Giro velocità tra soci A.C.S.	1925	2 23' 50"
60	Kauffmann	Steyr	id.	1924	1 48' 58" ^{2/3}	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" ^{1/3}	132	Gismondi	Cetrano	Targa Florio	1921	2 28' 50" ^{1/3}
63	Meregalli Guido	Diatto	id.	id.	1 49' 26" ^{1/3}	133	Casano Salvatore	Amilcar	Targa e Coppa Florio	1926	2 35' 21" ^{1/3}
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" ^{1/3}	135	Di Paola Rosario	Diatto	Targa Florio	1920	2 40' 34" ^{1/3}
66	Schoel	Aga	id.	id.	1 49' 54" ^{1/3}	136	Dagnino Salvatore	Alfa Romeo	5° Concorso Regolarità	1924	2 43' 8"
67	Huckel	Tatra	Targa Florio	1925	1 49' 58"	137	Veronesi	Italia 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" ^{1/3}						
70	Caffaneo	Cetrano	Targa Florio	1922	1 50' 32" ^{1/3}						



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*

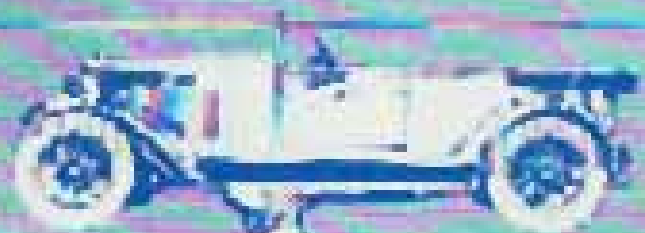
*Tipo 20
Vettura grande
turismo - 6 posti*

ESPOSIZIONE e VENDITA
MILANO - MANZONI 50

PIRELLI SUPERFLEX

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

FIAT 509



SOCIETÀ ANONIMA
LUBRIFICANTI

ERNESTO BERNARDI
MILANO

PERCORSO 401/1000

LUBRIFICANTI BERNARDI MILANO



OLEOBLITZ

LA PRIMA CASA
DEL GENTILE

PREMIATA
AL MONDO INDUSTRIALE

PERCORSO 401/1000

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-
deranno 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

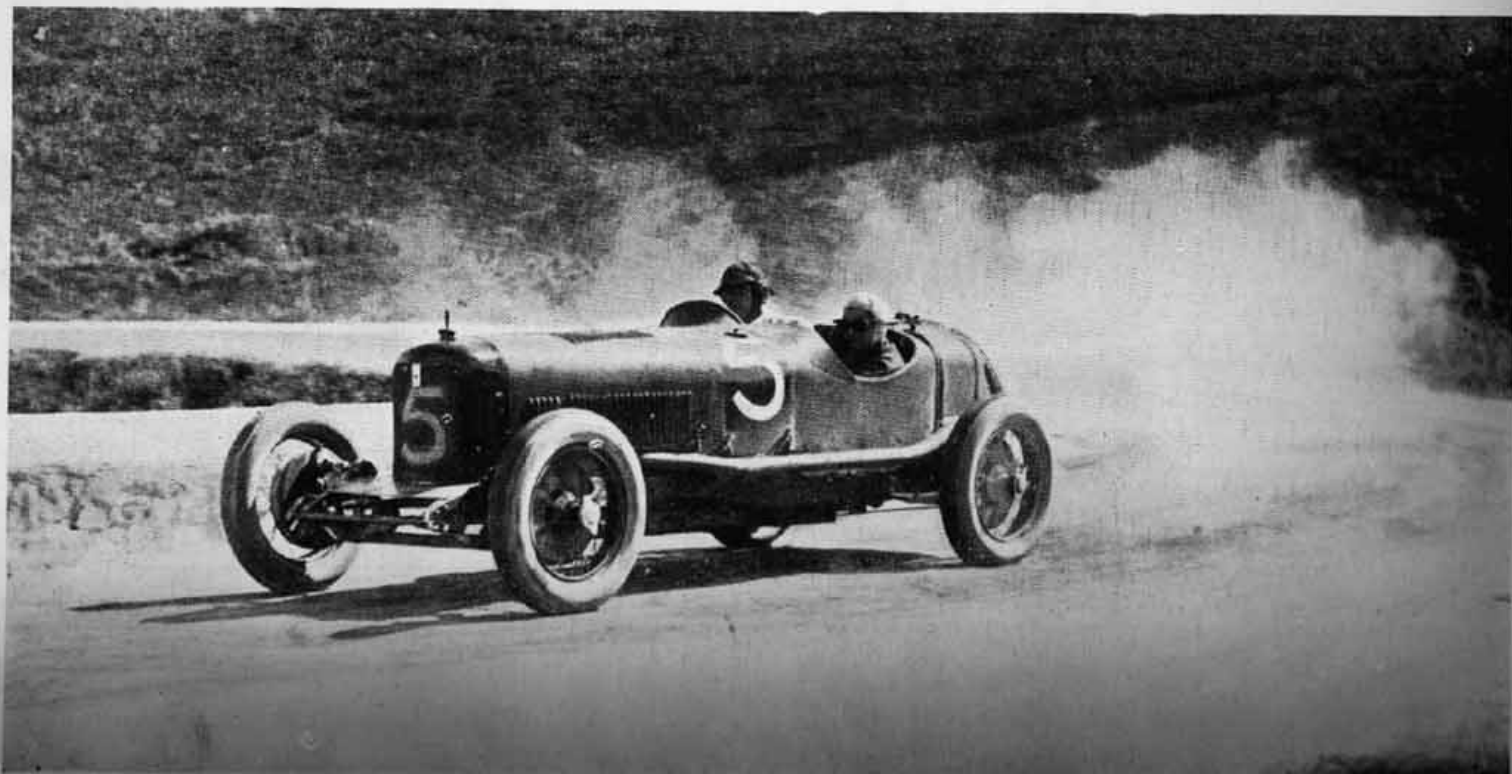
Moravitz, su Bugatti, inizia le partenze. Il bravo corridore, che più da vicino ha minacciato Maserati nella corsa della seconda categoria, superandolo, anzi, al terzo giro, è poi costretto durante il quarto ad abbandonare la lotta



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