

Auto d'Epoca

ANNO XIX - N. 1 - GENNAIO 2002

EURO 5,16

Fiat Abarth

600, 750, 850
e derivate di serie



1000
MIGLIA

1000 Miglia Sport Lazzi Story

Targa Florio 1921

Jonathan Williams

Talvolta è un vantaggio essere fratelli minori, e soggetti alla tutela del maggiore. Quando poi ci si chiama Florio, e si appartiene a una delle più nobili e ricche famiglie siciliane, di antico lignaggio e grandi fortune, può rivelarsi un inegabile vantaggio. Alla fine dell'Ottocento, i Florio erano i proprietari della

Compagnia di Navigazione Generale, che provvedeva a collegare, con moderni piroscafi, i principali porti italiani con quelli di cinque continenti; del Cantiere Navale di Palermo, della Fonderia Oreteca, della Ceramica Florio, delle Tonnare di Favignana, di solfatare, filande e vetrerie, dell'azienda produttrice di

Marsala: tanto per citare soltanto le industrie più grandi. Alla morte di Ignazio, i due figli, Ignazio Jr e Vincenzino, ereditarono un colossale impero industriale, del valore di centinaia di milioni di lire di allora, una fortuna incalcolabile. Qualunque rampollo di cotanto patrimonio avrebbe potuto sentirsi schiacciato, o per lo meno in obbligo di seguire gli svariati e complicati affari di famiglia. Ma a svolgere questo ruolo fu Ignazio, maggiore di Vincenzo di quindici anni, una differenza di età sufficiente perché assumesse nei confronti del fratello minore i riguardi e le premure affettuose di un padre.

Così, nel 1901, come regalo per il diciassettesimo compleanno, Vincenzo ricevette niente meno che una vettura Fiat, che, a rigore, non avrebbe neanche potuto guidare. Non male per un fratello! Fu l'inizio: di una passione che non si esaurì mai, di una vita che fece di Vincenzo uno degli esponenti più brillanti, conosciuti e ricercati della vita elegante, non soltanto siciliana ma dell'intera nobiltà europea. Vincenzo riuscì a creare intorno a sé un cenacolo di appassionati di automobilismo e di corse, attirandoli in una Sicilia dalle straordinarie bellezze naturali, e facendo della sua terra il punto di ritrovo dell'aristocrazia dei



Qui sopra: due vetture della squadra Fiat: quella di Minoia (n. 38) e Bordino (n. 37). Si trattava delle favorite, dopo la fulgida vittoria alla Parma Poggio di Berceto dello stesso anno. Invece la loro prova fu segnata dalla sfortuna. Qui a destra: un'immagine dell'Equipe Scat, giunta da Torino con due modelli, guidati da Tarabusi e da Angelini. Entrambi, purtroppo, si ritireranno al primo giro. Qui sotto: vetture schierate in attesa di prendere il via. L'ordine di partenza era stato deciso da un sorteggio, infatti così recitava il regolamento: *saranno imbussolati i nomi dei corridori iscritti nelle rispettive categorie; il primo estratto sarà il partente primo della prima categoria, così di seguito il secondo, il terzo etc, sempre per ordine di categoria. Le vetture da corsa partiranno per ultime e saranno tirate a sorte, per l'ordine di partenza tra di esse.*



La vera Targa del cavalier Vincenzo Florio

Targa Florio 1921

È stata la prima vera grande corsa automobilistica internazionale del dopoguerra ed è rimasta impressa indelebilmente nelle pagine della storia per molte ragioni, a cominciare dall'inedita separazione di vetture da turismo da quelle da corsa


testo di Donatella Biffignandi (del Museo dell'Automobile di Torino)

primi quarant'anni del secolo. Nessuna regione ebbe un promotore più convinto, abile e appassionato. In questo Vincenzo Florio è un personaggio che si distacca di svariate lunghezze dai miliardari americani, alla James Gordon Bennett, o alla William K. Vanderbilt che pure, come lui, ebbero il grandissimo e

innegabile merito di istituire corse rimaste nella storia e diffondere in tutto il mondo occidentale la passione automobilistica. Fu, nella sua prima giovinezza, spavaldo e spericolato, insopportabile delle sia pur limitate reprimende fraterne, concentrato soltanto nel procurarsi - che fosse a Parigi

o a Torino - le macchine migliori e i meccanici più bravi. L'unico no che ricevette nella vita non gli fu dato dalla famiglia, ma... da Agnelli, al quale aveva chiesto una vettura per correre alla Padova-Bovolenta del 1902. Lo racconterà Vincenzo stesso, decenni dopo. Il cavalier Agnelli mi rispose che non era affatto

disposto ad assumere una simile responsabilità ed addirittura dichiarò che se anche fossi riuscito a strappare il consenso a correre a mia madre e a mio fratello egli si sarebbe rifiutato lo stesso di fornirmi una macchina per correre. Insistetti in tutti i modi ma egli fu irremovibile: allora io lo lasciai dichiarando "Cavaliero, se ne pentirà!" Ed effettivamente Agnelli se ne pentì, perché l'indivoltato siciliano cominciò con il "rubargli" Felice Nazzaro, facendogli una proposta economica tale da non lasciargli alternativa, e privando così Agnelli del suo pilota-meccanico più promettente (vedi *Auto*



Qui sotto: il pubblico assiste alla partenza dei concorrenti, recita la didascalia scritta a mano sulla foto stessa. Florio aveva provveduto a far costruire eleganti tribune, ornandole con trofei di fiori, limoni e aranci. Treni speciali assicuravano i collegamenti con il continente, cortei di automobili lussuose riempivano tutti gli spazi e i piazzali creati per l'occasione. Uno dei divertimenti più ambiti era il totalizzatore: si trattava di puntare sul pilota ritenuto favorito, il fondo premi era costituito dalle puntate, chi indovinava il vincitore si aggiudicava tutto. Accanto all'edificio che ospitava il totalizzatore, sempre affollato, Florio aveva fatto disporre il buffet, definito una vera *thea room* di originale eleganza, affollata di dame nell'aperta campagna siciliana.





Qui a sinistra: Giuseppe Campari, su Alfa Romeo, si rifornisce di Veedol. Il regolamento recitava che i rifornimenti avvenissero in un recinto speciale vicino alle tribune per il pubblico (così lo spettacolo era assicurato). Le balestre anteriori della vettura sono tirate con cinghie di cuoio per eliminare le oscillazioni.

d'Epoca di Luglio-Agosto di quest'anno). Da allora, pensiero fisso di Vincenzo fu di correre, a qualunque costo e, possibilmente, battere le Fiat. Gareggiare, viaggiare, spendere, divertirsi, conoscere imprenditori come Albert De Dion o André e Edouard Michelin, Charles Rolls e Pierre de Caters, giornalisti come Charles Faroux, piloti come Théry, Lancia, Nazzaro, Cagno, Duray, Jenatzy, scegliere il copricapo giusto per la competizione...

la mia sola preoccupazione era trovare un copricapo che non volasse via durante la corsa... mi decisi ad adoperare una bombetta, ben assestata sulle orecchie...

Questa era la turbinosa vita di Vincenzo. Già nel 1902 la *Stampa Sportiva* scrisse di lui: *da noi in Italia molto raramente si assiste allo spettacolo di vedere un giovane ricchissimo, appartenente ad una delle più cospicue famiglie italiane - al quale la vita in ogni campo*



Targa Florio 1921



Qui a sinistra: un concorrente in uno dei punti più difficili del circuito. Da notare lo sterrato pieno di buche e sassi, le poche piante, quasi da deserto, una bicicletta da corsa abbandonata sul ciglio della strada.



Qui a destra: un altro di quei panorami selvaggi che danno la misura del coraggio necessario a organizzare e affrontare una gara su strade così impegnative. Le ruote affondano nel fango fin quasi ai mozzi. Il meccanico si tiene aggrappato alla vettura per evitare di essere sbalzato fuori. Notevole il numero di copertoni di riserva (quattro). Pochi ma intrepidi gli spettatori.



Qui sopra: due immagini di Antonio Moriondo, sull'Itala 51 Sport di serie. Arriverà secondo della categoria 3 litri, e settimo in classifica assoluta (compì i quattro giri in 7 ore e 39 minuti, alla media di 56 km/h). Nella prima istantanea, è possibile notare che sulle tribune sono presenti solo le bandiere dei paesi vittoriosi: Italia, Francia, Usa e Gran Bretagna; mentre nella seconda si vedono quattro soldati in cima al rialzo in corrispondenza della curva.



La squadra ufficiale Fiat, che schierava Minoia, Bordino e Wagner, partiva favorita in virtù del nuovo modello 801 da 3 litri, realizzato negli ultimi mesi



Qui sopra: siamo in attesa della partenza. Sull'edificio spicca il bel manifesto dell'Itala. Intorno alle vetture si affannano piloti e meccanici; il regolamento ammetteva che conduttori e meccanici potessero essere sostituiti durante la corsa, ma soltanto alla fine di un giro e alla presenza di un commissario di gara. Qui a destra: Foresti, su Itala, su una curva evidentemente prediletta dai fotografi, e sorvegliata da un fante. Arriverà sesto in classifica generale, compiendo i quattro giri in 7 ore e 34 minuti. L'intera squadra Itala, comunque, diede buoni risultati, piazzando ben quattro vetture all'arrivo.





potrebbe dare tutte le soddisfazioni e tutti i piaceri - cimentarsi in gare non scevre di pericoli, con tanto entusiasmo e tanta fede... Il giornalista che scrive evidentemente ignorava cosa significasse essere giovani, ricchi, coraggiosi, senza pensieri e preoccupazioni, e spavalamente incuranti del pericolo. A una gara nel 1904, sfrecciando sul suo bolide, Vincenzo ebbe una confusa visione del fratello maggiore che si sbracciava minaccioso nel tentativo di farlo desistere. Lungi dall'accontentarlo, vergò un biglietto sul quale scrisse: *Per Ignazio Florio. Non ti preoccupare, mi diverto moltissimo.* Mi diverto, dunque... lasciami andare. Nel 1905, l'anno dopo, Vincenzo decise insieme al sindaco di Brescia e ad alcuni personaggi del mondo automobilistico sportivo di istituire la Coppa Florio da disputarsi sul circuito di Montichiari. Fu un grande successo internazionale, tale da valere al giovane organizzatore siciliano la nomina a cavaliere del Regno. A qualche settimana di distanza, a Palermo si costituì il Panormitan, il Comitato Feste e Riunioni Automobilistiche di

Sicilia, con lo scopo di incoraggiare e favorire le manifestazioni non soltanto sportive bensì anche turistiche e mondane della regione. Dietro il Panormitan vi erano i finanziamenti del neo cavaliere, al quale venne in mente proprio in quell'occasione di portare la Coppa Florio, o un'altra gara, in Sicilia. Perché no? Istituito una manifestazione aperta alle vetture di serie (anche se allora non esisteva ancora questa definizione) e a tutti i piloti senza distinzione, poteva scaturirne l'opportunità di migliorare le strade siciliane, di farvi convergere personaggi illustri, di esportare nel mondo l'immagine di una regione bellissima e selvaggia, capace di un'ospitalità di qualità straordinaria. Naturalmente Vincenzo dichiarò a disposizione per gli ospiti, gli invitati, i piloti, il Grand Hotel Villa Igea di Palermo, di cui era proprietario, dotato di 200 camere e saloni, american bar, sale per concerti e balli, e ristorante, un albergo dove villeggiavano da sempre le principesse russe e i più alti esponenti dell'aristocrazia europea. L'idea piacque. Intorno a

Qui sopra a sinistra: Ernesto Ceirano sulla sua Ceirano, arriverà decimo in classifica assoluta. La foto è stata scattata nei pressi della zona archeologica di Himera, dopo Buonformello. Sullo sfondo la piana verso il mare. Qui sopra a destra: ancora Ceirano mentre passa davanti alle tribune all'inizio del terzo giro. La sua gara fu un esempio di regolarità: ottavo alla fine del primo giro, nono alla fine del secondo e del terzo, decimo al traguardo.



Qui a sinistra: Bergese su Fiat 501 SS in piena velocità sull'unico tratto che lo consentisse, quello di Buonformello. Il pilota arrivò undicesimo in classifica, e il suo risultato venne molto applaudito, trattandosi di una vettuolina di soli 1.500 cc. La sua media fu di 53 km/h, non di molto inferiore ai 58 km/h del vincitore, e solo 4 km/h in meno rispetto alla Mercedes di Sailer che disponeva di una cilindrata di 7 litri.



Qui a destra: un concorrente, rimasto non identificato, mentre affronta la strada ridotta a un letto di fango.



Qui sopra:
il pilota della
Itala, Ninive,
posizionatosi
quattordicesimo
in classifica
assoluta.



*Targa Florio 1924 - Fedeltà sempre,
all'ottimo Veedol
Luigi Lopez*

Qui sopra: un'immagine del grande fotografo francese Meurisse che ritrae lo sconosciuto concorrente numero 31. Qui sotto: lo stesso concorrente in vistoso dérapage al bivio di Cerda, a circa 10 km dalla partenza.

Qui a lato: questa foto porta l'autografo del pilota della Itala Luigi Lopez. Scrive, *fedele sempre all'ottimo Veedol*, ossia all'olio che era tra gli sponsor della manifestazione. Fedeltà non ripagata, poiché fu costretto a ritirarsi al primo giro.

**Francia,
Inghilterra
e America non
si presentarono
in Sicilia, mentre
Italia e Germania
si infervorarono
nella lotta
per la vittoria**

Vincenzo si strinsero tutti gli amici di sempre: Paolo, Giuseppe e Lucio Tasca Bordonaro, il conte Guido Airoidi, il conte d'Isnello, il marchese Paolo Scaletta, il barone Gianni Stabile, il barone Michele Ciuppa, il marchese Jacona della Motta, il barone Antonio di Ramione, il principe di Petrulla, i principi Gustavo e Michele Vannucci, il marchese

De Seta... ciascuno con le sue conoscenze, i suoi contatti, le sue amicizie. Altro che *Il Gattopardo*, altro che Sicilia decadente e chiusa in se stessa! Furono anni di un'isola splendida, mondana ed elegante, inebriante per bellezza e fascino selvaggio, e appassionante per la qualità dello spettacolo sportivo offerto. La prima guerra mondiale

interuppe tutto, anche la Targa Florio, ma non il corso dei pensieri di Vincenzo, che non smise mai di concentrarsi sul quando e come sarebbe riuscito a riprendere la gara. Già nel 1919 ricontattava i suoi antichi amici parigini della rivista *L'Auto*, Faroux e Meurisse, che tanto l'avevano aiutato nel propagandare la corsa, e nel 1920, a novembre,

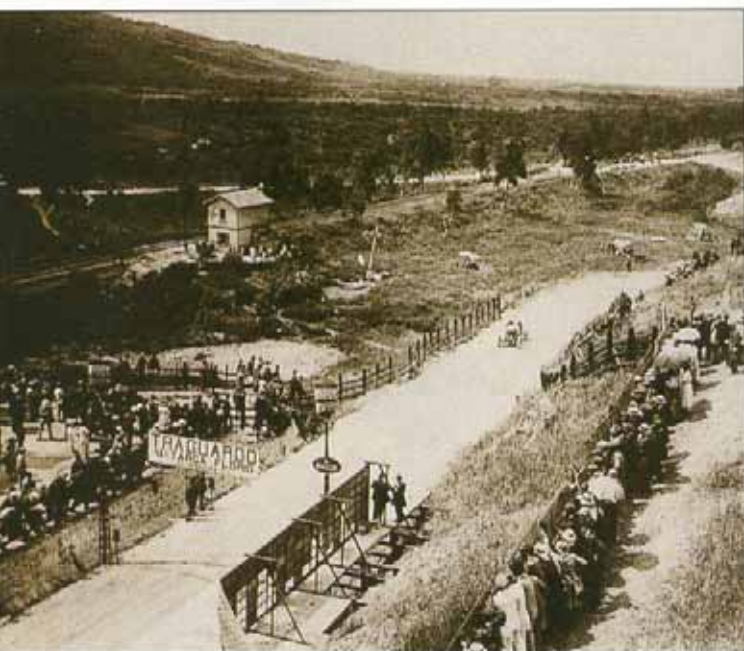
riuscì a far svolgere la prima edizione del dopoguerra. Si trattava di un mese un po' inusuale per una gara primaverile, e difatti la corsa ebbe a soffrire di un tempo infame, che ridusse le strade a fiumi fangosi e praticamente impraticabili. La ripresa della manifestazione, a tutti gli effetti, avvenne l'anno dopo, un'edizione fondamentale



Targa Florio 1921

perché rappresentò la prima vera grande corsa automobilistica internazionale del dopoguerra. Fu una gara importante e memorabile per molte ragioni. Anzitutto per la prima volta si vollero tenere separate le vetture da turismo da quelle da corsa. Non era certamente cosa facile, anche se ormai voluta da tutti, e precipuamente dalle case costruttrici, che mal si prestavano a essere sottoposte al giudizio dell'opinione pubblica sulla base di risultati conseguiti da vetture costruite con criteri sicuramente diversi. *Tutti a prima vista sappiamo distinguerle l'una dall'altra, specialmente sui rispettivi tipi estremi, scriveva MACS del 30 gennaio 1921, ma l'affare è ben*

diverso quando si tratta di formulare la distinzione in una norma del regolamento e di impartire chiare e precise istruzioni ai commissari di corsa. Esistevano degli accorgimenti, come l'uso della carrozzeria a due posti, lo spostamento del serbatoio di benzina in avanti, l'adozione di scappamenti liberi, che si volevano rendere comunque possibili anche alle vetture normali. Ma il maggior anticipo all'accensione, l'alleggerimento dei pistoni, l'accorciamento del telaio, come dovevano essere considerati? A marzo finalmente fu promulgato il regolamento definitivo. Vennero stabiliti i requisiti della vettura di serie, attribuendo alla categoria corse tutte le rimanenti auto.



Qui sopra: Ferrari su Alfa Romeo, quinto in classifica assoluta. La vista panoramica permette di distinguere, sulla destra, la stazione ferroviaria di Cerda; i binari corrono a fianco della strada e paralleli al fiume Torto. Sullo sfondo le pendici del monte San Calogero.

Qui a lato: Sailer su Mercedes mentre sfreccia davanti alle tribune. Manifesti pubblicitari dell'olio Veedol e dei pneumatici Pirelli tappezzano muri e pali. La stazione di Cerda s'intravede sullo sfondo. Qui sotto: la Mercedes di Sailer all'arrivo. Gli avevano già buttato sopra la bandiera del Veedol, ma i giochi erano ancora tutti da fare.



Era, dunque, considerata di serie quella del tutto simile all'auto posta in commercio (e costruita in almeno 50 esemplari) nei seguenti punti: la corsa e l'alesaggio; la lunghezza e larghezza del telaio; le posizioni delle valvole; le dimensioni e la forma del radiatore; l'accensione; la posizione della leva del cambio; il diametro e l'alzata delle valvole; i pistoni di serie; le bielle di serie. Qualunque altro tipo sarebbe stato definito da corsa. Ma anche questa classificazione non evitò discussioni e polemiche, soprattutto perché la serie di almeno 50 esemplari in cui doveva risultare costruito il modello è un'entità assai vaga, e puramente verbale, osservò Mario Morasso, la serie non deve essere una intenzione, una possibilità, ma un fatto compiuto. Deve esistere, e non essere ancora da iniziare... Altrimenti qualunque macchina, anche la più singolare ed eccezionale, può passare come di serie; basta per ciò che il costruttore dichiara la sua volontà o soltanto la sua intenzione di fabbricarla in serie. Curiosamente, sono osservazioni che, oltre che incontestabili, ricordano argomenti dibattuti più volte anche ai giorni nostri, ottant'anni dopo. *Nihil sub sole novi*, come sempre. Altra grande novità dell'edizione del 1921 fu il percorso. Resosi conto del degrado che avevano subito, con la guerra, le già difficili strade siciliane, e dello stato magari non eccellente delle vetture partecipanti, per la

maggior parte riesumate dagli anni anteguerra, già nel 1920 Florio aveva studiato un percorso più breve, di "soli" 108 km a giro, per una totale di 4 giri e 432 km. Toccava, in senso antiorario, i paesini di Cerda (274 m), Caltavuturo (635 m), Polizzi (917 m), Collesano (468 m), Campofelice (54 m). Si trattava di un tracciato vario: da Granza, piccola località dopo Cerda, a Caltavuturo, il dislivello era di 400 m in soli 5 km; da Polizzi a Scillato, a metà strada tra Polizzi e Collesano, la strada scendeva di 700 m in 15 km; di rettilinei ve ne era uno soltanto, quello del tratto finale in località Bonfornello, di faccia al mare, un punto tra i più panoramici e suggestivi. Era il "Piccolo circuito delle Madonie", in grado di mettere a dura prova qualunque vettura, ma che poteva definirsi l'unica corsa mondiale per vetture di serie, l'unica prova di velocità e resistenza in cui potessero misurarsi i nuovi modelli delle auto da turismo del dopoguerra. Per questo si pensava a una folta partecipazione di case sia italiane sia estere. Non si lesinò, a questo proposito, sui premi e sulle categorie previste, quattro per le vetture di serie (fino a due litri; da due a tre litri; da tre a quattro litri e mezzo; oltre i quattro litri e mezzo) e una per le vetture da corsa. Per il vincitore assoluto, a qualunque categoria appartenesse, erano previsti un premio di 10mila lire, la Targa Florio in oro e una medaglia d'oro. I primi e i secondi arrivati

di ciascuna categoria avrebbero ricevuto rispettivamente 2mila e mille lire. Il regolamento parlava anche di riconoscimenti per i meccanici delle auto premiate (una raffinatezza che non ha riscontri con le altre gare). Promulgato il regolamento, raccolti e definiti i premi, si cominciò ad aspettare le iscrizioni. A pochi giorni dalla corsa (fissata per domenica 29 maggio) risultavano iscritte delle Itala, Ceirano, Alfa Romeo, alcune Fiat, tre Mercedes, due Diatto, quattro Scat, una Ford, che poi non si presenterà alla partenza. Dunque, Francia, Inghilterra e America risultavano assenti; presenti in misura massiccia Italia e Germania (allora era fortissimo il senso della partecipazione nazionale). Insomma, le nazioni più floride tra quelle vittoriose sembravano snobbare la ripresa delle competizioni sportive e, in una certa misura, delle produzioni di pace. Mentre a infervorarsi per la lotta e per il ristabilirsi della normalità sembravano più interessate le nazioni più provate, quelle con l'economia in ginocchio, la credibilità internazionale a zero, le popolazioni impoverite e piegate. Così, il duello si scatenò tra Italia e Germania, e tutto sembrò tornare, magicamente, al 1914, come se gli anni della guerra non ci fossero mai stati. Sembrò, infatti, di tornare a quel

Fu la mastodontica Fiat S57 14B del 1914, guidata dal conte Masetti, a contrastare per tutta la gara la nuovissima Mercedes di Sailer

GP di Lione che aveva segnato la fine delle competizioni automobilistiche d'anteguerra, e che si era concluso con una schiacciante vittoria della Mercedes sulla Fiat, ossia, nella traduzione quasi calcistica del sentimento popolare, della Germania sull'Italia. Si sarebbe ripetuto questo sconcertante, per noi, risultato? La squadra ufficiale della Fiat, che schierava Minoia, Bordino e Wagner, partiva favorita, in virtù del nuovo modello 801 da tre litri, progettato e realizzato negli ultimi mesi. Anche la Mercedes però aveva preparato un tipo nuovo, sia pure equipaggiato con un motore a sei cilindri risalente a prima della guerra. Così anche le Alfa Romeo utilizzavano un ibrido (la ES sport di serie, con 4 litri di cilindrata) tra vecchio e nuovo; mentre un modello completamente nuovo era quello presentato dall'Italia, il tipo 51 Sport. Domenica 29 maggio il via venne dato all'alba, alle sei del mattino, con un tempo tutto

sommato favorevole, nonostante un iniziale accenno di pioggia. Dei 34 partiti, ne rimasero 29 dopo il primo giro, 21 dopo il secondo, 19 dopo il terzo, e ne arrivarono al traguardo 17. Un gruppo sicuramente numeroso (non ne erano mai arrivati così tanti al termine della Targa Florio) e con distacchi tutto sommato irrisori: tra i primi sei arrivati vi fu una differenza di soli nove minuti, non molti per una gara durata, per i più veloci, sette ore e mezzo. Vi partecipava anche una Fiat 501 Sport SS di 1.500 cc, guidata da Bergese, una grande novità tecnico costruttiva nell'ambito delle produzioni di vetture da competizione. Ma in realtà non fu la squadra ufficiale della casa di Torino a tenere il duello con la Mercedes di Sailer. Non tanto per colpa del motore, che infatti diede buona prova, confermando l'affidabilità dimostrata nella Parma-Poggio di Berceto vinta pochi mesi prima; quanto per i freni sulle quattro ruote, sicuramente

adatti a circuiti in piano su strade lisce, scrive *Motori Aero Cicli e Sports* nel commento della gara (anche se questo contraddice il ruolo stesso dei freni, che è quello di funzionare in discesa e in salita). *I violenti sforzi e sobbalzi delle strade siciliane ne hanno alterato la registrazione, specie per i freni anteriori, divenuti inutilizzabili. Minoia non ha potuto più valersi che di quelli posteriori con grave pregiudizio di tutta la sua marcia. In quanto alla Fiat di Bordino, ha avuto il galleggiante del carburatore forato, da cui un rovesciamento di benzina che divampando ha bruciato tutte le condutture delle candele.* La Mercedes di Sailer, invece, non aveva avuto né incertezze né panne. Compi il primo giro in un tempo strepitoso, un'ora e 47 minuti, il giro più veloce. Ma vi fu chi lo contrastò per tutta la gara. Era la mastodontica e "antiquata" Fiat S57 14 B, del 1914, guidata dal Conte Masetti, un aristocratico prestatore alle corse, e con ottimi risultati anche rispetto ai piloti professionisti. Per ogni chilometro, per tutti e quattro i giri, la vecchia Fiat non mollò. Al termine del secondo giro, conduceva Masetti, seguito da Sivocci su Alfa Romeo, e da Sailer, sulla vettura tedesca. Al termine del terzo giro, Sailer aveva riconquistato la seconda posizione, Masetti sempre in testa e l'intera squadra Alfa Romeo, Sivocci Campari e Ferrari, alle spalle.

Al traguardo... arrivò primo Sailer. La commozione al box della Mercedes fu enorme. Grida, applausi, bottiglie e bicchieri comparsi magicamente per un brindisi che si aspettava a fare solo per scaramanzia, all'arrivo degli altri concorrenti. Sailer, in piedi sulla sua bianca auto, aspettava l'ovazione della folla. Che arrivò, ma non per lui. Arrivò per la macchina di Masetti che, partito tre minuti dopo Sailer, tagliava il traguardo soltanto un minuto dopo di lui e, dunque, doveva essere considerato vincitore. Fu un'apoteosi, un trionfo, uno stordimento. Era l'Italia che si vendicava, era Germania-Italia 4:3, era il povero e rimpannucchiato che sovrastava la tecnologia moderna, era l'auto che aveva subito la bruciante sconfitta del 1914 a prendersi la rivincita proprio sullo stesso avversario. Era, più modestamente, la vittoria di un outsider sul pronostico e sul favorito. Che, per noi spettatori, è sempre l'affermazione più bella. ■



Qui sopra: foto ricordo delle auto del Biscione sotto un cielo plumbeo. La didascalia dice: *vetture vincitrici Alfa Romeo di ritorno dal circuito della Targa Florio. All'egregio Ing. Marchesi.* La squadra, pur penalizzata dal forzato ritiro di Ascari addirittura prima della gara, aveva comunque tenuto (anche se il termine "vincitrici" pare un po' forzato). Infatti Campari, Sivocci e Ferrari si classificarono rispettivamente al terzo, quarto e quinto posto assoluto.