



ANNO IV. - N. 5

MAGGIO 1928 - VI

(C. C. CON LA POSTA)



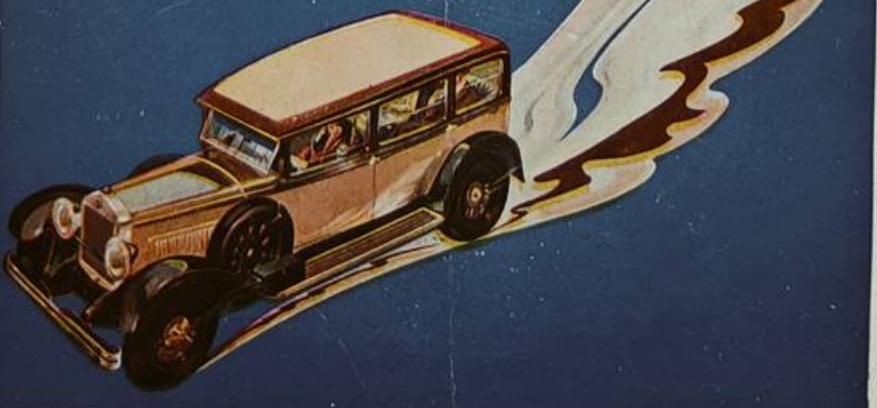
A.C.I.

RIVISTA UFFICIALE DEL R. AUTOMOBILE CLUB D'ITALIA

EDITA DALL'A. C. DI TORINO (MENSILE)

LA NUOVA 6 CILINDRI
FIAT *Modello 520*
STA DESTANDO
UNANIME
AMMIRAZIONE
IN TUTTO IL MONDO

VENI
VIDI
VICI



La 19^a Targa Florio

LE CLASSIFICHE:

La classifica assoluta:

1. Divo (Bugatti, Dunlop) che compie i km. 540 del percorso in ore 7.20'56" 3/5, alla media di km. 73,478.
 2. Campari (Alfa Romeo) in ore 7.22'33" 3/5.
 3. Conelli (Bugatti), ore 7.22'50".
 4. Chiron (Bugatti), ore 7.27'22" e 2/5.
 5. Sig.ra Junek (Bugatti), ore 7.29'40" 1/5.
 6. Minoia (Bugatti), ore 7.40'21" 3/5.
 7. Lepori (Bugatti), ore 7.54'5".
 8. Foresti (Bugatti), ore 8.9'39".
 9. Maserati (Maserati), ore 8.21'12" e 2/5.
 10. Contessa Einsiedel (Bugatti), ore 8.21'25".
- Fuori tempo massimo: De Sterlich (Maserati), in ore 8.35'26".

Giro più veloce: il primo compiuto da Chiron (Bugatti) in ore 1.26'29" alla media oraria di km. 74,927.

La classifica di categorie:

Classe sino a 1100 cmc.

1. Riccioli (Fiat-Pirelli) che compie i km. 324 del percorso in ore 5.15'23" alla media oraria di km. 61,639.
2. Rallo (Fiat), in ore 5.58'35" e 4/5.

Classe sino a 3000 cmc.

1. Divo (Bugatti, Dunlop) che compie i km. 540 del percorso in ore 7.20'56" 3/5 alla media oraria di chilometri 73,478.
2. Signora Junek (Bugatti) in ore 7.29'40" 1/5.
3. Lepori (Bugatti) in ore 7.54'5".

Classe sino a 2000 cmc.

1. Chiron (Bugatti, Dunlop), in ore 7.27'22" e 2/5, alla media di km. 72,420.
2. Foresti (Bugatti), in ore 8.9'39".
3. Maserati Ernesto (Maserati) in ore 8.21'12" e 2/5.

Classe sino a 1500 cmc.

1. Campari (Alfa Romeo), che compie i km. 540 del percorso in ore 7.22'33" 3/5 alla media di km. 73,167.
2. Conelli (Bugatti) in ore 7.22'50".
3. Minoia (Bugatti), ore 7.40'21" 3/5.
4. Fagioli (Maserati), ore 7.43'25".
5. Dreyfus (Bugatti), ore 7.53'53" 3/5.
6. Contessa Einsiedel (Bugatti), ore 8.21'25".

Classe sino a 5000 cmc.

Nessun arrivato.

La XIX Targa Florio resterà memorabile negli annali dello sport automobilistico italiano. Poche sono le corse che come questa hanno saputo avvincere ed appassionare per la lotta bellissima di uomini e di macchine che si contendevano la vittoria, metro per metro, secondo per secondo. Per poco, per un soffio Campari sulla rossa « Alfa Romeo » non ha vinto la difficile competizione, interrompendo la serie delle vittorie straniere nella classica corsa siciliana.

Sulle tormentate strade delle Madonie, nell'isola splendente di sole e meravigliosa d'azzurro, una macchina ed un pilota italiani scesi nella lotta bellissima senza pretese di vittoria, desiderosi solo di un'affermazione, hanno fatto vivere ore indimenticabili alla folla numerosa, stupita di tanta audacia. Fino all'ultimo, è durata la spasmodica attesa per la macchina ed il campione che tutti in cuor nostro credevamo trionfatori. Ma all'arrivo, quando già Campari era tolto a braccia dal suo posto di combattimento, e veniva abbracciato e baciato dagli artefici che avevano costruito e curato il piccolo nervoso bolide, veniva il cronometro ad annunciarci, nella sua inesorabilità crudele, che il campione italiano non aveva vinto la corsa per poco più di un minuto. Divo, il campione francese, era riuscito a carpirgli la vittoria all'ultimo giro.

Prima della fine, prima dell'ultimo giro avevamo già gioito e trepidato per la nostra macchina, che subito dall'inizio della corsa ci aveva fatto intravedere la possibilità di una clamorosa affermazione. Al primo giro era il francese Chiron che balzava veloce in testa a tutti, inseguito vicinissimo da Campari e Divo divisi da pochi secondi, poi al secondo giro avveniva l'imprevisto. Il campione italiano con un magnifico inseguimento aveva raggiunto e sorpassato Chiron, ma una donna, una fragile creatura dai polsi d'acciaio, in un impeto di audacia splendida era riuscita a precedere tutti tra l'entusiasmo della folla che subito aveva rivolto le sue simpatie alla donna ardita, gentile e graziosa che aveva saputo tenere in iscacco i signori uomini: il fior fiore dei piloti europei. Al terzo giro però la bionda signora Junek veniva privata dalla gioia del comando dal nostro Campari che passava decisamente alla prima posizione assoluta in classifica.

La signora Junek, Conelli e Divo continuavano a minacciarlo da vicino, ma il campione italiano al quarto giro era ancora primo, sicuro dominatore della gara malgrado avesse dovuto cambiare i pneumatici posteriori alla sua macchina dopo aver percorso circa 12 km. con una gomma a terra. All'ultimo giro Campari era leggermente atardato da noie di carburazione e perdeva circa due minuti del suo vantaggio. Conelli incalzava da vicino il nostro campione che riusciva però ancora vittorioso per 16 secondi. Divo che aveva compiuto l'ultimo giro molto velocemente riusci-

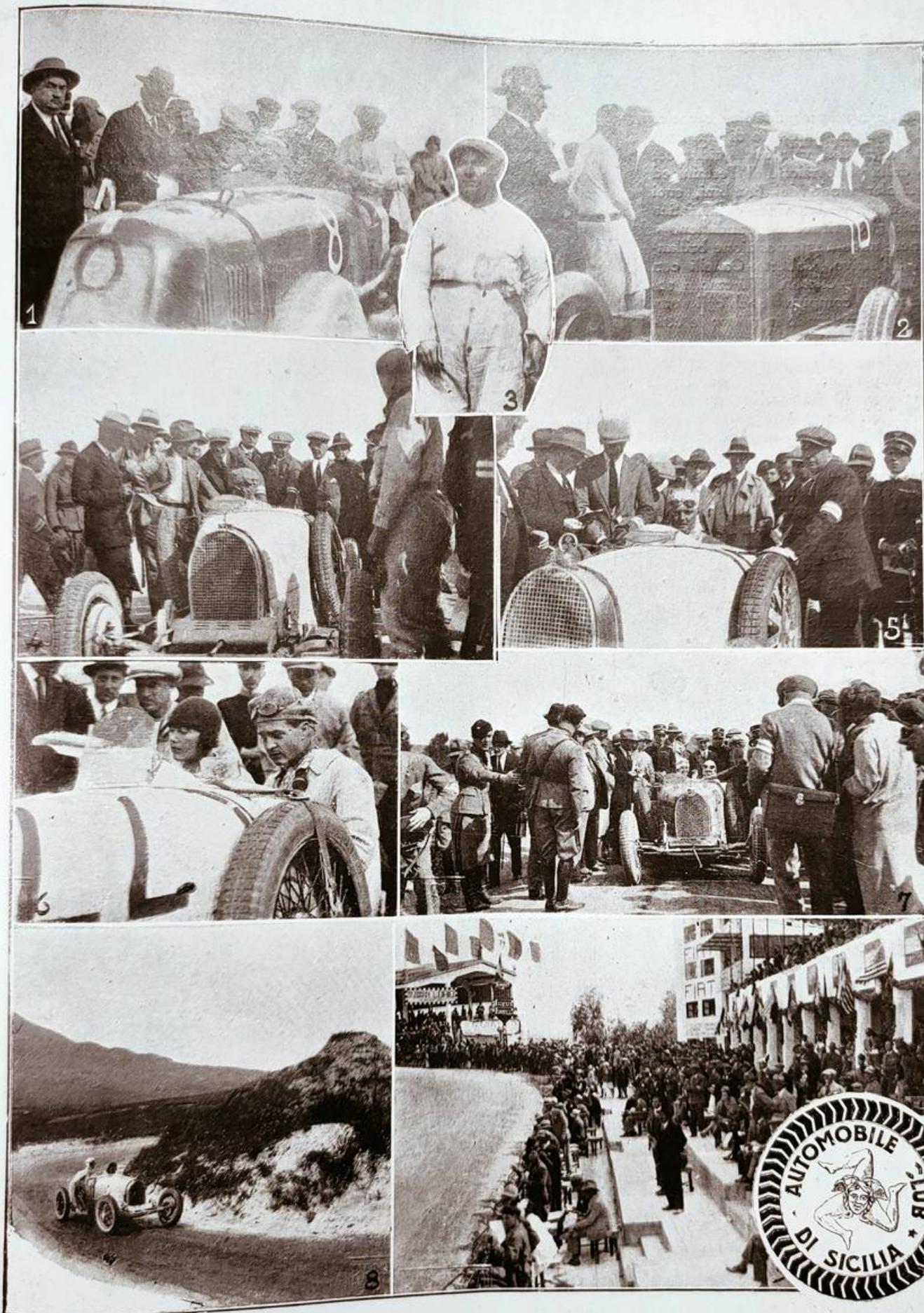
va a strappargli la vittoria per un solo minuto e 37 secondi. Madame Junek vinta dalla fatica era sorpassata all'ultimo giro anche da Chiron e non riusciva che a classificarsi al quinto posto assoluto.

Questo a grandi linee, l'andamento dell'appassionantissima contesa. Campari forzando all'ultimo giro, avrebbe forse potuto tentare di contrastare con successo la vittoria al campione francese, ma Jano, il geniale tecnico torinese ideatore della « 6 cilindri » Alfa, non aveva creduto di segnalare al suo corridore di accelerare. L'affermazione magnifica era già ottenuta. La vittoria sarebbe stata un di più.

Diciamo questo credendo di non errare. L'« Alfa Romeo » si era presentata alla « Targa Florio » con due vetture di serie del tipo sovralimentato, già vittorioso alle « Mille Miglia » con una carrozzeria provvisoria montata sullo chassis normale. L'ing. Jano aveva voluto presentarsi alla corsa siciliana senza mutare nulla all'indovinatissimo tipo di serie « 6 cilindri sport », per dimostrare — sono sue parole — quello che si può fare oggi con una macchina « sport » di serie. Con questo tipo munito di uno chassis troppo lungo per una corsa come la « Targa Florio » che è una grande divoratrice di pneumatici, Campari si assicurava la vittoria nella categoria 1500 abbassando di ben 16 minuti e 33 secondi il record — l'unico che sia crollato — delle « litro e mezzo non occupando per poco il primo posto nella classifica assoluta.

Del resto si possono vedere le magnifiche doti di velocità e di tenuta della macchina italiana paragonando il giro più veloce di Chiron (Bugatti 2000) di Divo (Bugatti 2300) con quello di Campari. Chiron compiva il giro più veloce della giornata, il primo, in 1 ora 26'29", il miglior giro di Divo veniva effettuato in 1 ora 26'42". Campari impiegava 1 ora 26'40" 1/5. Senza la malaugurata bucatina che costringeva il « negher » a compiere più di 12 km. con una gomma a terra, l'« Alfa Romeo » si sarebbe assicurata con ogni probabilità una spettacolosa vittoria assoluta nella XIX Targa Florio. Ripetiamo però che l'affermazione della macchina italiana vale quanto una vittoria.

Divo, il vincitore compiva una bellissima corsa. Il campione francese, che già aveva dimostrato il suo valore alla Targa del 1926, l'anno che periva il compianto Masetti, non ha avuto il minimo incidente. Attardato Campari, egli all'ultimo giro, forzava notevolmente, terminando con un brillante finale. La « Bugatti 2300 » otteneva un'altra ottima affermazione con Madame Junek,



1. - La partenza di L. Fagioli. — 2. - La partenza di Campari salutato dal sorriso augurale di Vincenzo Florio. — 3. - Campari all'arrivo. — 4. - La partenza di Minoia. — 5. - La partenza di Divo, il vincitore. — 6. - La contessa Einsiedel su Bugatti. — 7. - L'intrepida guidatrice cecoslovacca signora Junek alla partenza. — 8. - Conelli in corsa. — 9. - La visione pittoresca delle tribune.

(Fot. Randazzo - Lastre Gevaert).

la bionda e graziosa guidatrice cecoslovacca, moglie del direttore di una banca di Praga. La valorosa guidatrice, l'idolo della popolazione di Termini ed in particolar modo dei bambini, suoi grandi amici, veniva vinta dalla fatica all'ultimo giro, riuscendo nondimeno a mantenere ancora una posizione brillantissima all'arrivo. Caberto Conelli con la « Bugatti a 4 cilindri 1500 cmc. » sovralimentata compiva anch'egli una grande corsa mettendo in rilievo le ottime doti della sua macchina.

Nella categoria « due litri » che radunava i maggiori « assi » ed i più quotati per la vittoria assoluta, numerosi furono i ritiri. Scomparso Brilli Peri per un incidente di strada al primo giro, scomparso Nuvolari per uguale incidente al secondo giro, Materassi veniva a trovarsi al comando della categoria al secondo giro, ma doveva abbandonare per guasti al terzo quando già Chiron lo aveva nuovamente sorpassato. Nella minima categoria, la 1100, le due « Fiat » di Riccioli e Rallo con una corsa regolare riuscivano ad occupare rispettivamente il primo ed il secondo posto in classifica. Le « Salmson », presentatesi impreparate alla lotta, scomparivano presto dalla gara.

Ancora una buona prova fornivano le « Maserati » nella categoria 1500.

La percentuale dei ritirati fu alta. Su 36 partenti soltanto 13 giunsero alla fine della corsa, ma questa è una prerogativa della « Targa Florio », che è una delle più severe, per non dire la più severa prova che si corra in Europa. Aggiungasi che molti concorrenti erano degli « isolati » e che per conseguenza non potevano avere la macchina perfettamente a « point », come i piloti appartenenti ad équipes. Il gentil sesso ha ottenuto un'ottima affermazione. Due guidatrici partite: Madame Junek e la Contessa Einsiedel, due arrivate in ottime posizioni. L'organizzazione anche quest'anno è stata ottima per merito specialmente di quell'appassionato automobilista che è il comm. Florio. Magnifico lo slancio della popolazione palermitana che ha accolto corridori e forestieri con entusiasmo, con quella gentilezza propria agli abitanti dell'isola degli aranci, l'isola di tutte le bellezze, di tutte le meraviglie.

GIUSEPPE TONELLI.

*Esempio e guida dello sport
Automobilistico Italiano*



VINCENZO FLORIO

dalla matita di un conterraneo.

C. PACCAGNINI Viale Monte Grappa 18
Telef. 74-74 MILANO (18)

IL PIÙ ANTICO ED ORGANIZZATO STABILIMENTO ITALIANO PER LA FABBRICAZIONE DI TARGHE E MARCHI SPECIALI PER RADIATORI-FORNITORE DELL'AUTOMOBILE CLUB D'ITALIA E CLUBS REGIONALI DELLE PIÙ IMPORTANTI FABBRICHE D'AUTOMOBILI EUROPEE, NONCHÉ DEI VARI MINISTERI E MUNICIPII NAZIONALI-CONIAZIONE DI DISTINTIVI E MEDAGLIE IN QUALSIASI METALLO E SPECIALE PRODUZIONE DI ARTISTICHE MASCOTTES ED OGGETTI DI RECLAMES METALLICHE

Il 1° Convegno Automobilistico "Primavera Siciliana,"

In occasione della disputa della XIX Targa Florio, l'Automobile Club di Sicilia ha indetto il suo primo Convegno Automobilistico, intitolandolo alla «Primavera Siciliana».

Il Convegno, fondato su criteri turistici nel senso più largo, senza previsioni di classifiche, ha voluto anche improntarsi — secondo la circolare diramata dal comm. Vincenzo Florio agli Automobilisti d'Italia — a un minimo di attrazione sportiva: quanto poteva essere sufficiente per meglio suscitare l'interesse degli automobilisti, senza d'altro canto far perdere all'avvenimento il suo carattere dilettevole, alieno da ogni rigore di formule sportive. Sono state così previste delle medie minime, tali da consentire ai partecipanti di compiere la gita nel modo più comodo e facile: una vera passeggiata turistica attraverso l'Italia, con la seduzione di una visita in Sicilia nel periodo più smagliante e più fervido della sua vita, e con la convenienza di numerose ed eccezionali facilitazioni consentite ai gittanti.

Numerosi automobilisti hanno accol-

to assai volentieri il richiamo; e, se pure la schiera dei giganti non è stata così folta come avrebbe potuto essere, il successo di questa prima iniziativa può dirsi veramente notevole. Da ogni regione d'Italia una rappresentanza autorevole e gioconda è giunta a Palermo, e parecchie sono state le macchine che hanno realizzato dei tempi eccellenti.

Una particolare importanza ha assunto la partecipazione della « Fiat » al Convegno: partecipazione ufficiale, con tre vetture 520, guidate dal comm. Cagno — una figura carissima al popolo siciliano, che ne ricorda le magnifiche prove fornite nelle primissime Targhe — e dai signori Ravetto e Zarri. La équipe, che ha segnato il più lungo percorso fra i partecipanti al « Convegno », partita da Torino alle ore 7,34 del 30 aprile, giungeva a Palermo alle ore 18,30 del giorno 3 maggio, avendo impiegato in tutto 83 ore in una sicura cronometrica marcia.

Un'altra macchina che ha seguito un lungo percorso con un tempo eccellente è stata quella del cav. Luigi Gattino, proveniente da Milano: una « Mercedes » che ha impiegato circa 94 ore. Da segnalarsi anche gli ottimi tempi registrati dai signori Marchese Patrizi su Chrysler e Orlandi su Fiat, provenienti

da Lucca — quest'ultimo con un nobile messaggio diretto al comm. Vincenzo Florio dall'on. Carlo Scorza in nome della gente toscana; — dalla Principessa di Marsiconovo, su Lambda, cav. Michele Scarfoglio, pure su Lambda, Marchese Mario Starace su Fiat, Francesco Penta su Fiat, provenienti da Napoli; dai signori Solima e Abbati provenienti da Cosenza, e dai signori Luigi e Filippo Zerbi, giunti da Reggio Calabria. Molte vetture sono anche giunte dalla Sicilia, specialmente da Catania e da Trapani.

L'Automobile Club di Sicilia ha assegnato una Coppa al Commendatore Cagno, in segno di particolare compiacimento per la partecipazione ufficiale della Fiat al Convegno, sia perchè egli ha guidato l'équipe proveniente dalla città più lontana. In seguito a sorteggio sono stati poi assegnati: un servizio da toilette alla Principessa di Marsiconovo; una Coppa al Marchese Mario Starace ed una al signor Filippo Zeppi; un servizio da viaggio alla signorina Tina Liotta Alessi, e una medaglia all'Automobile Club di Catania.

Una medaglia d'oro a ricordo del « Convegno » sarà fatta pervenire al proprietario di ciascuna macchina partecipante al « Convegno ».

BENZINA VICTORIA