

LA MACCHINA E IL PILOTA CHE RESTITUIRONO ALL'ITALIA LA TARGA FLORIO



ACHILLE VARZI ABBORDA CON LA SUA ALFA-CORSA, CON STILE IMPECCABILE, UNA DELLE INNUMERAVOLI CURVE DEL CIRCUITO DELLE MADONIE. PER GIUDICARE APPUNTO DELLO STILE CON IL QUALE IL NOSTRO GRANDE ASSO SUPERA QUESTA CURVA, BASTA OSSERVARE LE RUOTE POSTERIORI CHE NON RIVELANO ALCUN SBANDAMENTO LATERALE DELLA MACCHINA

Come Varzi ha vinto nella Targa Florio

La XXI Targa Florio automobilistica, che ha salutato il ritorno alla vittoria dei colori italiani dopo una lunga parentesi durata cinque anni, ha sollevato il più vivo entusiasmo in tutti gli ambienti sportivi.

Il nome di Achille Varzi e quello della gloriosa Alfa Romeo corsa o P. 2, che dir si voglia, sono tornati all'ordine del giorno.

Una vera grande competizione è stata, infatti, quest'anno la gara siciliana.

Grande sportivamente, perchè in essa si cimentavano i migliori corridori italiani e un piccolo, ma agguerritissimo gruppo di piloti stranieri; grande tecnicamente e industrialmente, perchè in essa le macchine partecipanti erano tante e tali da farci

considerare la ventunesima edizione della Targa Florio come la competizione più interessante e più aperta e più ricca di valore positivo fra quante se ne siano svolte su questo stesso circuito dal 1924 ad oggi.

Non occorrerà spendere molte parole per dimostrare le attendibilità di queste asserzioni. In campo sportivo se ne avrà la riprova scorrendo l'elenco dei corridori partecipanti. Troviamo: Chiron, Divo e Williams come rappresentanti lo sport auto-

Amicidellatargaflorio
mobilistico straniero; Minoia, Campari, Nuvolari, Varzi, Arcangeli, Borzacchini, Maserati, Morandi, Rosa, Conelli, Maggi, Gherzi in campo nazionale. Eccezionale adunata di grandi campioni che ben

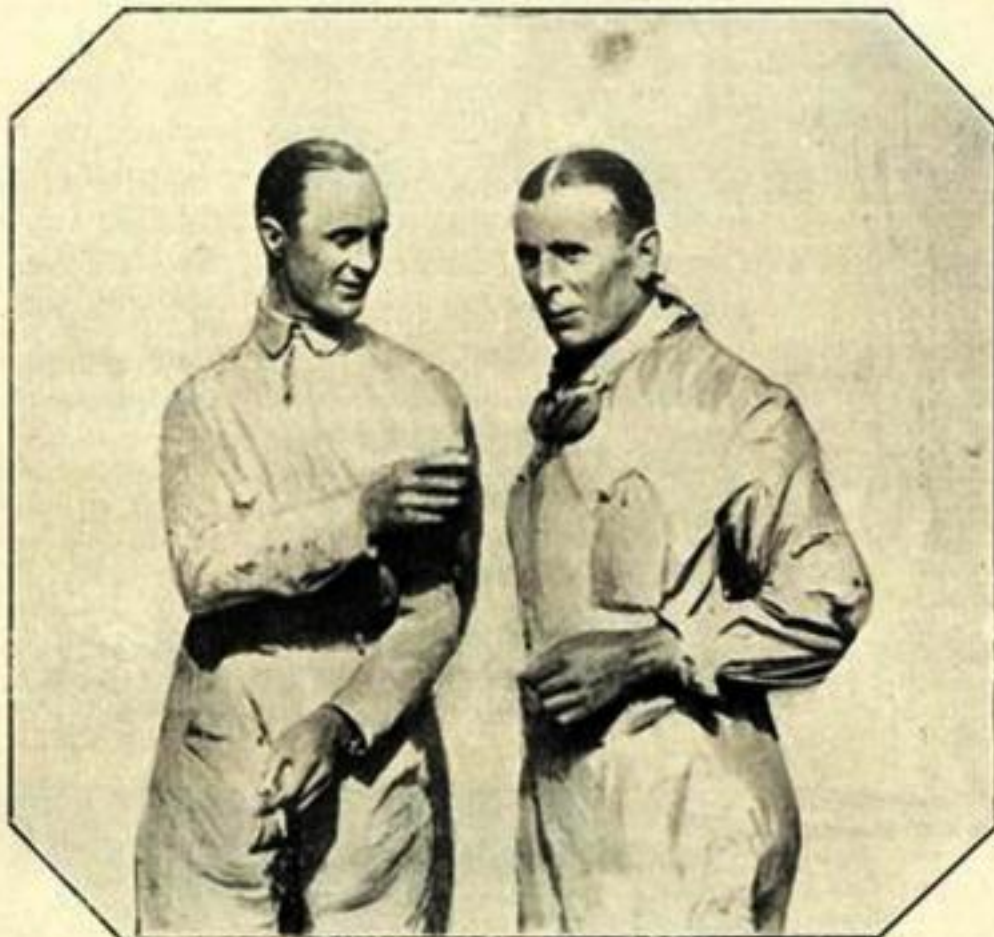
per l'industria straniera. Non bisogna sottolizzare sul fatto che il solo Bugatti, sia abitualmente presente alla Targa Florio fra le Case straniere. Bugatti, da solo, può benissimo reggere la posizione; le sue macchine

sono infatti le sole che possono essere considerate in grado di correre con probabilità di successo su un circuito micidiale e difficile come quello delle Madonie; le macchine, in definitiva, che hanno vinto cinque volte consecutive con evidentissima superiorità e che avevano stabilito *records* sul giro (Minoia, in ore 1 e 25' 17") e sulla distanza totale (Divo, in ore 7, 15' 41").

L'attrattiva, però, più grande era costituita dalla prova che

avrebbero fatto le Alfa P. 2 sulle Madonie.

Dopo il Reale Premio Roma dello scorso anno, questa nostra pubblicazione, sola, fra tutte quelle del genere, osò propugnare che le grandi marche italiane, non trovando, per il momento, conveniente allestire tipi nuovi da corsa, avessero con minor spesa tratto partito dai loro gloriosi passati modelli "ricostituendoli" un po' come si usa per certe pietre preziose.



Chiron e Varzi dopo l'arrivo

raramente capita di trovare assieme alla partenza anche delle più classiche prove internazionali. In campo tecnico e industriale le condizioni erano ancora più brillanti: quattro squadre in rappresentanza di grandi Case con ben quindici vetture ufficiali. Inoltre, un discreto gruppetto di isolati con macchine bene a posto e tutt'altro che trascurabili. Le marche ufficialmente rappresentate erano: Alfa Romeo, O. M. e Maserati, per l'industria italiana, e Bugatti

Questo è stato fatto per l'Alfa P. 2 che prima delle modifiche recentemente apportate aveva corso e

di avvantaggiare sulle Bugatti; nel tratto in discesa (Polizzi, Collesano, Campofelice), le Bugatti, forse, pre-

gamente descritta e sarebbe ozioso riparlarne. Ma invece non sarebbe male spendere su di essa ancora qualche parola, non fosse altro per precisare alcuni episodi che valgono a specificare la assoluta regolarità della vittoria di Varzi e della P. 2 e anche a smentire una inesatta versione del ritardo di Chiron durante il quinto risolutivo giro. È bene anzitutto affermare una cosa. Chiron ha perduto, meglio non ha vinto, la Targa per due ragioni. La prima è fondamentale ed è che effettivamente l'Alfa Romeo corsa è più potente, più completa insomma, della 2300 Bugatti; la seconda è che dopo Polizzi una uscita di strada ha costretto il francese a fermarsi a cambiare due ruote. Ma bisogna precisare le fasi culminanti della lotta durante questo drammatico finale di corsa. Alla fine del quarto giro, Varzi era giunto al traguardo con venti secondi esatti di anticipo sul francese. Fermatosi al rifornimento per cambiare gomme, ripartiva con circa quaranta secondi di ritardo su



La partenza di Ernesto Maserati

vinto su un circuito difficile come quello di Livorno; dopo le modifiche corso e vinto su un circuito come quello di Alessandria, non avvicinabile in un confronto alle Madonie, ma tutt'altro che facile. In entrambi la macchina lasciò grande impressione. Potrà avere impressionato maggiormente in un determinato tratto (in piano e in salita più che in discesa), ma il risultato complessivo rimase uno solo: la superiorità assoluta tirando le somme. Quindi la macchina aveva già dimostrato, prima della Targa Florio, che non temeva i circuiti misti e non molto veloci perchè il motore è il più potente e il più sicuro, e perchè lo chassis è ottimo sotto tutti i rapporti. Trasformata come è oggi, con un assale nuovo e un nuovo ponte, con freni potentissimi e sicuri, con cambio e frizione rinforzati, l'Alfa corsa ha dimostrato di trovarsi non meno bene a posto della Bugatti anche alle Madonie. In effetti nel tratto da Cerda a Polizzi (tutta salita) le Alfa corsa hanno mostrato

valevano; nel tratto piano, da Campofelice a Cerda, le Alfa tornarono



Conelli su macchina Bugatti alla curva del ponticello

in vantaggio. Così si può spiegare tecnicamente la loro vittoria.

La corsa nelle sue fasi è stata lar-

Chiron, al quale dal box era stato segnalato di spingere a fondo. Jano faceva ugualmente con Varzi, che

ripartiva come una furia. Nel tratto Cerda - Caltavuturo, Varzi doveva rallentare la marcia per fare registrare i freni dal meccanico. Nonostante questo, guadagnava otto secondi al rivale. Da Caltavuturo a Polizzi, cioè nel tratto più duro della

za di spirito e, diciamo pure, il coraggio di Varzi e del meccanico riescono ad avere ragione del fuoco: la macchina arriva al traguardo annerita, ma vittoriosa. Senza questo piccolo dramma finale, il *record* del giro sarebbe di nuovo caduto.

bella dei tempi porta anche a una constatazione di questo genere: Chiron, da Polizzi a Polizzi, ha impiegato ore 1 21' 24", tempo di soli tre secondi superiore al tempo di Varzi da Cerda a Cerda; ma Varzi, da Polizzi a Polizzi, dal suo canto ha segnato un meraviglioso 1, 21' 04", inferiore ancora e davvero spettacoloso.

Osservata sotto qualsiasi punto di vista, la corsa dei due corridori conduce ad una sola conclusione: che uomo e macchina italiana erano superiori, tanto più che nel tempo totale di Varzi sono da includere due fermate al rifornimento per un totale di circa due minuti e trenta, mentre Chiron si è fermato una sola volta a Polizzi e appena un minuto. Questa dei rifornimenti, alla Targa è una questione importantissima. La Bugatti, che aveva una organizzazione perfetta, poteva guadagnare da uno a due minuti all'Alfa Romeo. A parità di tempi effettivi di corsa, poteva essere la vittoria!

Tutto sommato, la XXI Targa ha insegnato molte cose. Cioè che la P. 2, come è oggi, può correre e vincere su qualsiasi percorso. Forse i freni sono da ritoccare, perchè c'è un certo squilibrio fra freni anteriori e freni posteriori, questi ultimi meno potenti, perchè identici a quelli della 1750, ma nel complesso la vettura, alla quale è stato rimesso il motore tal quale era prima, cioè con il compressore non in aspirazione essendosi constatata una maggiore potenza nella primitiva sistemazione, è perfettamente a posto. Non è una macchina facile da guidarsi, s'intende, specie su un percorso come quello delle Madonie. Ma Varzi è un pilota di classe tale da poter imporsi a tutto e a tutti. E lo dimostra il *record* sul giro, la regolarità di marcia e il finale spettacoloso durante il quale il galliatese ha data la misura esatta della sua eccezionale capacità di guidatore.

Per la Bugatti, la XXI Targa, dopotutto, non è stata poi tanto disa-



Divo su macchina Bugatti lungo il percorso

salita, Varzi sferrava in pieno l'attacco. Metro per metro, secondo per secondo, la distanza diminuiva. A Polizzi, Chiron era raggiunto, anzi sorpassato perchè Varzi era di nuovo in vantaggio di 35 secondi. Era la vittoria! Ma ecco che dopo Polizzi Chiron esce di strada e danneggia due ruote; si ferma e riparte dopo circa un minuto e mezzo. Il vantaggio di Varzi sale a 3 minuti.

A Campofelice il galliatese rimane senza benzina, ma trova una latta providenziale; senza fermarsi vuol fare riempire il serbatoio dal meccanico. La benzina si spande e a contatto col tubo di scappamento si incendia! Era la fine? La presen-

Il trionfo è stato dunque pieno, regolare e ben meritato. Chiron, che ha fatto una grande, una grandissima corsa, non può accusare la cattiva sorte se non ha vinto. È che la sua macchina era inferiore alla P. 2 Alfa Romeo, come dimostrano i tempi parziali segnati su ogni tratto di percorso e come attesta la relativa facilità con la quale Varzi ha potuto guadagnare circa un minuto e venti secondi nei 56 chilometri che vanno da Cerda a Polizzi.

Certo è che Chiron è stato un grande avversario. Oltre il tempo segnato al quarto giro, superiore di soli 30 secondi al *record* di Varzi al primo, è che un esame della ta-

strosa come potrebbe apparire. Non ha vinto è vero, ma due macchine sono finite al secondo e al terzo posto assoluto, e Chiron, dopo Varzi, ha segnato il tempo migliore sul giro. È che queste macchine in un circuito come quello delle Madonie sono perfettamente a posto. C'è voluta una vettura eccezionale come la P. 2 e un pilota come Varzi perchè la Bugatti non vincessero per la sesta volta. La preparazione era stata accurata come sempre: le macchine completamente a posto e gli uomini allenatissimi. Divo e Williams non erano in giornata di vena, ecco tutto. Conelli, invece, è andato benissimo e ha fatto una gara modello, in uno stile perfetto da grande campione qual'è.

Tutti gli uomini dell'Alfa hanno brillantemente superata la prova. Campari ha avuto noie al cambio e ha dovuto rallentare per forza e Nuvolari, che ha avuto un guasto a una balestra, ha dovuto ugualmente rallentare. Le 1750 sport tuttavia si sono imposte meravigliosamente, superando qualsiasi aspettativa. Crediamo che senza incidenti Nuvolari e Campari avrebbero potuto finire dietro Chiron.

Anche le O. M. sono andate bene; diremo meglio: è andata bene la O. M. di Morandi, che ha fatto una bellissima corsa, mentre Minoia ha avuto noie ai freni. Le Maserati dovevano fare di più. Ma Borzacchini ha dovuto troppo spesso fermarsi per colpa delle candele e Maserati ha dovuto cambiare la valvola del compressore. Una magnifica gara ha fatto invece D'Ippolito con una delle Alfa della Coppa Mille Miglia, cioè con una macchina abbastanza provata.

Nel complesso, la XXI Targa è stata interessantissima sempre e addirittura drammatica nel finale. Si è fatto un tifo d'inferno durante l'ultimo giro e Varzi è stato accolto come un trionfatore. Passato l'incubo, la folla ha urlato il suo entusiasmo e portato in trionfo gli ar-

tefici di così bella e significativa vittoria. Le Madonie sono riconsacrate ai colori d'Italia. Dopo cinque anni, una rivincita ci voleva: macchine e piloti d'Italia hanno voluto che fosse addirittura un trionfo.

Ecco la classifica:

1. *Varzi Achille* su Alfa Romeo corsa 2000, in ore 6.55'16", alla media oraria di km. 78.019; 2. *Chiron Louis* su Bugatti 2300, in ore 6.57'05"; 3. *Conelli Coberto* su Bugatti 2300, in ore 7.3'13"; 4. *Campari Giuseppe* su Alfa Romeo 1750, in ore 7.3'54"; 5. *Nuvolari Tazio* su Alfa Romeo 1750 in ore 7.13'01"; 6. *Morandi Giuseppe* su O. M. 2000 in ore 7.18'31";

7. *Williams* su Bugatti 2300 in ore 7.19' e 51"; 8. *Maserati Ernesto* su Maserati 2000 in ore 7.22'12"; 9. *D'Ippolito* su Alfa Romeo 1750 in ore 7.29'18"; 10. *Minoia Ferdinando* su O. M. 2200 in ore 7.32'13"; 11. *Borzacchini Baconin* su Maserati 2500 in ore 7.35'21".

Ed ecco i records battuti:

Tempo totale: *Varzi Achille* su Alfa Romeo 2000 in ore 6.55'16" 4/5, alla media oraria di km. 78.019 (record precedente *Divo* su Bugatti, nell'anno 1929, in ore 7.15'41").

Tempo sul giro: *Varzi Achille* su Alfa Romeo 2000 in ore 1.21'21" 3/5, alla media di km. 79.665 (record precedente, *Minoia* su Bugatti nel 1929, in ore 1.25' e 17").