

IL LITTO

"Littoriale" Bologna C.C.P. Cr.
Sig. Grattarola Cesare
Via S. Vitale, 3
CITTA' Z

ABBONAMENTI: Italia e Colonie: Anno L. 65; Semestre L. 33; Trimestre L. 17 - Estero: anno L. 150 - Sem. L. 78 - Trim. L. 40
REDAZIONE: Via Poeti, 7 - Tel. 32-01 - AMMINISTR.: Via Poeti, 7 - Tel. 16-16

QUOTIDIANO SPORTIVO
Fondatore LEANDRO ARPINATI

INSERZIONI: Tariffa: L. 3 il mm - Picc. pubblicità L. 0,60 per parola, minimo L. 6
Rivolgerli: Uff. pubbl. Il Littoriale, Via Poeti, 7 - Tel. 16-16; 32-01
UN NUMERO CENTESIMI 25

IL VENTENNALE DELLA PIÙ CLASSICA GARA AUTOMOBILISTICA ITALIANA

La XX Targa Florio vedrà in lotta uomini e macchine per un importantissimo primato sportivo e industriale

TERMINI IMERESE, 3
C'è sepre, di questi tempi a Termini Imereze, odor di polvere in giro. Pare che il circuito delle Madonie (appena al di là della collina che sovrasta Termini adagiata sul mare) sia troppo vicino; e pare di udire di quaggiù il ronzio sonoro dei motori delle macchine in prova, su verso Polizzi o sul rettilineo che da Campofelice porta alle tribune di Cerda e al traguardo di arrivo.

Per quanto s'abbia fatta, da lungo tempo, purtroppo, esperienza di queste vigilie di grandi prove, a Termini Imereze, quartier generale dei campioni e officina da campo per le vetture, capita, ogni anno, di fare, se così posso dire, un dito tutto speciale. Sarà perché a sera trovate adunati quasi tutti i campioni e sapete un poco dei loro propositi; sarà perché la gara che porta il nome di Florio è di quelle che mettono la febbre addosso per il complesso di ragioni tecniche e sportive che la caratterizzano, sarà quel che sarà, ma è ben certo che nessun'altra gara fa vivere così intensamente e così fin impazienza la sua immediata vigilia.

S'è detto dell'importanza altissima che ha la gara per le Case che vi si sono ufficialmente iscritte. Del valore immediato agli effetti industriali e commerciali; della portata della battaglia. Fra i campioni, che, tutti, tengono alla vittoria come non mai.

S'è detto anche, nei giorni passati, come con grande serietà tutti i competitori si siano preparati e come a macchine e uomini siano giunti alla grande prova dopo lungo periodo di preparazione. Lo squadrone Bugatti è sul posto da circa un mese. Voi sapete cosa vuol dire per Bugatti essere sul posto con le macchine e gli uomini in allenamento. Una squadra di mecca-

le risultanze definitive della lotta che avrà per teatro il più difficile circuito stradale d'Europa, su cinquecento quaranta chilometri di strade, in salita, in discesa, nello intricato di mille duecento curve da affrontare cinque volte di seguito?

Come è ricca di valore tecnico e sportivo, come è densa di significato e di interesse, così la XX Targa Florio è altrettanto incerta e aperta a tutte le sorprese. Non che si debba dubitare che la vittoria assoluta finisca per cadere in pos-



FLORIO

sesso di vetture che non siano quelle delle équipes ufficiali di Alfa Romeo, di Bugatti o di Maserati, perché di lì non si dovrebbe logicamente uscire, ma agli effetti di un pronostico, per quale delle tre marce propendete e a quale fra i tanti campioni degni della vittoria, attribuire un pronostico o le probabilità maggiori di successo? Etamo chiodo di chi segue le gare per automobili, soggette ai più imprevisibili rovesciamenti, per ragioni talvolta, contrarie, non diciamo alla volontà degli uomini, ma, addirittura, alla più accurata preparazione, alla più sicura potenza di mezzi. Eternamente chiodo di chi deve scrivere delle macchine e dei conduttori alla vigilia di una gara che ha occupato per mesi i tecnici nelle officine e impegnato a fondo i campioni, come mai altra competizione può fare. Infine, piccolo tormento degli appassionati e degli ammiratori di uno o dell'altro dei contendenti, per i quali si spera, si fa il tifo e non si è mai abbastanza sicuri se non quando il traguardo finale è passato.

Diremo delle macchine. Le Bugatti: tutti le conoscono a fondo. Hanno vinte più corse da sole che cinque altre marce messe assieme. Alle "Targa" hanno fatto, sempre, magnifiche cose, vincendo quattro volte consecutive. Due volte con Costantini, una con Maserati, una con Divo. Detengono il record sul percorso totale e quello del giro. Meccanicamente sono prodotti di eccezioni. Il motore, forse, non più d'avanguardia, è, tuttavia, fra i migliori prodotti della tecnica da corsa. In esso si rivelano in tutti i tipi (dal due litri con compressore otto cilindri, al due e trecento, al litro e mezzo quattro e otto cilindri), il genio di Ettore Bugatti e l'esperienza di mille gare. Lo chassis è sempre il più indovinato e il più stabile fra quanti in circolazione. Sui circuiti stradali, lo chassis Bugatti è a posto come nessun'altro. Piccolo, rigido, leggero, permette il totale sfruttamento del motore e sulle

fa Romeo deve essere inferiore al due litri Bugatti. Come potenza per litro deve essere, invece, superiore di qualche cavallo. La 1750 non è, e non vuol essere, una vettura da corsa. Anzi, è nata, come la 1500, per la categoria vetture sport. Lo stesso chassis della 1750 Alfa, brucia l'origine è più lungo di quello della Bugatti, perché normalmente deve permettere la postazione della carrozzeria; non è, però, meno stabile, meno ben frenato, meno leggero. La caratteristica più spiccata di questa vettura dalla linea italianissima e che non deve superare di molto i 165-170 chilometri orari, è la rapidità spettacolosa con la quale può arrivare al massimo delle possibilità. Il motore è di una sveltezza impareggiabile, forse unica. Ne deriva una ripresa fulminea in tutti i passaggi da una velocità all'altra. Alle Madonie, circuito misto per eccellenza, la ripresa, la facile maneggevolezza, i freni hanno una importanza capitale. Ricordate la prova della 1500 Alfa Romeo l'anno scorso e avete una idea della importanza di questi fattori. I quali nel 1750 sono stati portati a livello ancor superiore e che, perciò, aumentano, di fronte alle Bugatti, che saranno del tipo 1928, le chances della magnifica vettura milanese.

La Maserati. Il costruttore bolognese presenta i suoi due tipi migliori: il 1700 e su ruoli, le "due litri". Entrambi otto cilindri con compressore. Come velocità la 1700 e la 2000 sono molto vicine l'una all'altra. Entrambi non debbono essere lontane dalle più veloci Bugatti. Il motore della 1700 tocca un regime più alto dei due litri. Questo giustifica la quasi parità di potenza in cavalli. La 1700 è, così, un poco più rapida nei passaggi; la due litri più potente. Tanto che può reggere un rapporto superiore. Lo chassis della 1700 è un poco

re un parere, le Bugatti ci sembrano, per preparazione e per adattamento al percorso, le più vicine alla vittoria. Fra gli uomini, proprio, non sappiamo dire. Potrebbe vincere Minoia, ma alla Targa Florio "Nando" non ha mai avuto fortuna. Lo potrebbero Campari, Brilli, Divo, Conelli, Borzacchini, che nell'insieme ci sembrano i più completi. Così per le macchine, alle Alfa non si possono negare grandissime chances di successo, malgrado esse non siano vere e proprie vetture da corsa; e altrettanto alle Maserati, che hanno dimostrato di valere le migliori. Insomma, mai gara si presentò più incerta di questa. E rinunciare al pronostico, non è solo prudente, ma logico.

La gara è di campionato. In essa i piloti italiani giocheranno, quindi, il tutto per tutto. Nella classe 1100 non ci dormirà certamente, perché a noi pare che Fagioli e Biondetti col Salmonsson dovrebbero, per la rivalità che li divide, dare vita a una memorabile contesa. Gli altri ci sembrano chiusi. I records dovrebbero cadere perché le macchine ne sono in certo grado e anche i piloti. Ma dipenderà un poco dalle strade e dalle condizioni climatiche.

Mentre l'appassionato leggerà queste note tutto intorno a Vincenzo Florio ideatore e organizzatore della ormai ventennale sua Targa, sono riuniti i rappresentanti dello sport e dell'automobilismo italiano per una celebrazione, che è di affetto e di ammirazione insieme. Mai questa classica fra le classiche gare dell'automobile, ebbe pregiudizio migliore, a degno auspicio della battaglia che ci attende domani.



BORZACCHINI

più corto di quello delle due litri e la macchina un poco più leggera. Entrambi i tipi sono di ottima stabilità e molto ben frenati. Alla Targa Florio le Maserati, dopo il brillante debutto del 1926, anno in cui vinsero la loro classe, non sono stati mai troppo fortunati. Ma si tratta di incidenti banali e non fatti da mettere le macchine al disotto delle altre. Quest'anno, poi, le Maserati, che la fatica incessante del costruttore viene migliorando incessantemente, hanno raggiunto un limite di potenza e di preparazione da affidare in pieno. Come, del resto, dimostrano i risultati di Tripoli e di Alessandria, dove le Maserati occuparono i posti d'onore, dietro la Talbot e la P. 2 Alfa e davanti a tutte le altre, Bugatti comprese.

Delle altre vetture in lizza, da ricordare, se correranno, le Itala 65 sport sei cilindri due litri con compressore e le O. M. 2000 sei cilindri con compressore che il senso sportivo delle due Case ha voluto mandare a questa severissima prova. Le Itala e le O. M. non sono vetture da corsa. Perciò risentiranno un handicap notevole sotto parecchi aspetti. Comunque non sarà privo di interesse seguire entrambi queste vetture e avvicinarle in un confronto alle Alfa-Romeo, che sono le vetture ad esse più vicine per destinazione e velocità. Non crediamo però, che le Itala e le O. M. che pure in Morandi e Rosa avranno dei validissimi difensori possano pretendere di vincere la Targa. E nemmeno debbono crederlo i dirigenti delle due Case, cui si deve non pertanto, un gesto sportivo degno di ogni più alta lode.

Detto delle macchine, resterebbe a parlare degli uomini. Ma ce ne asteniamo per non peccare di presunzione. Cioè, per non dare a credere che noi soli si conosca il valore di campioni come Minoia, Campari, Divo, Brilli Peri, Borzacchini, Varzi, Maggi, Williams, Conelli, Wagner, Maserati E., Morandi, Rosa. Gli altri dovrebbero essere chiusi. Anche il tedesco Bittmann non conosciamo, anche Foresti e Lepori, malgrado la vittoria recente di Antibio. Anche Ruggeri in regione della vettura



MINOIA

nizzatori con a capo Vincenzo Florio si prodigano perché la Targa Florio abbia un successo superiore delle precedenti.

La giornata odierna ci ha portato alcune notevoli novità; infatti è annunciato il ritiro delle tre vetture Itala. La fabbrica torinese non ha potuto presentarsi ben preparata con le sue nuove macchine alla gara, perciò ha dichiarato forfait.

Il conte Aymo Maggi, che doveva partecipare alla corsa pilotando una Maserati, non è ancora arrivato a Palermo e non si sa se farà a tempo a giungere, perciò è probabile che egli disenterà la propria recente di Antibio. Anche Ruggeri in regione della vettura

inferiore. Scegliendo fra i campioni, automaticamente, si viene a dare una linea di preferenza alle vetture. La squadra ufficiale di Bugatti comprenderà: Minoia, Divo, Conelli e Wagner; quella dell'Alfa: Campari, Brilli Peri, e, forse, Varzi; quella di Maserati: Borzacchini, Maggi e Maserati Ernesto. Gli isolati maggiori sono: Williams (Bugatti), Lepori (Bugatti), Bittmann (Bugatti), Ruggeri (Maserati).

Quale fra i tanti? Bisognerebbe essere prima di tutto al corrente degli ordini di scuderia.

Per la Bugatti forse avrà il compito di tirare Minoia; per l'Alfa Romeo Campari, per la Maserati Borzacchini.

Ma vattelapesca a sapere se sarà così e se così che possono succedere in corsa! Che dire allora? Fra le macchine, se dobbiamo esprimere



MASERATI

estere, ci sembra debbano essere tenuti in maggiore considerazione i francesi Raynaud e Dayen, i tedeschi Wolke e Miethe, i belgi Alex e Maes, e l'olandese Piet Van Kempen.

I due francesi, che recentemente hanno vinto la Sei Giorni di Parigi battendo un buon lotto di avversari, ultimamente a Nizza hanno ottenuto un seguito di vittorie che ha permesso loro di dimostrare di aver raggiunto in questo inizio di stagione una grande efficienza, unita ad una forma perfetta. Wolke e Miethe sono indubbiamente i due migliori routiers della Germania, che hanno durante l'ultima stagione invernale, svolta in una non indifferente attività su pista. Ambedue uniscono alle indubbie doti di resistenza, una non indifferente velocità, per cui saranno temibili nel corso della disparta dei traguardi, come anche nelle varie fasi movimentate della gara. I due belgi si sono segnalati come promettenti routiers. Maes però ha svolto una intensa attività anche su pista e non ha certo figurato male in fianco dei tenori della sua nazione. Van Kempen è l'asso che tutti conoscono, è l'atleta protiforme che può ben darsi ha susseguito lo svizzero Egg nel primeggiare nelle diverse specialità. Infatti Van Kempen è velocissimo e ha disputato non poche gare di velocità pura; ha corso sotto tandem e dietro motori e ha disputato in Europa e in America un non indifferente numero di Sei Giorni, mantenendosi costantemente nelle prime posizioni e dimostrando corridore completo ed astuto. Non gli mancano quindi le doti anche di resistenza per adattarsi completamente alla gara che si svolgerà domani nel Parco del Valentino.

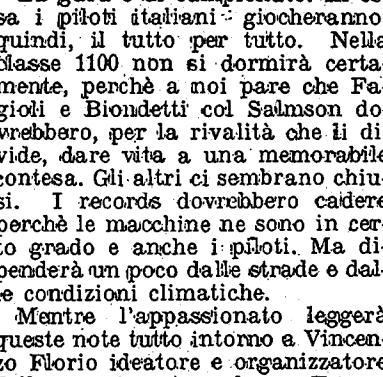
L'aggruppamento degli italiani è poderoso, sia come quantità che come qualità. Infatti nel magnifico lotto dei partecipanti, parecchi sono quelli che possono pretendere alla affermazione nella gara indetta dall'Unione Velocipedistica Italiana.

Non intendiamo di esaminare particolarmente le chances di tutti i concorrenti, ma ci sembra che Girardengo, Binda se parteciperà, Linari, Belloni e Dinale, abbiano le maggiori probabilità per una decisiva affermazione.

Fra corridori stranieri e italiani sono pertanto una decina gli atouts che domani scenderanno a gareggiare, decisi a imporsi e a succedere a Girardengo nell'elenco dei vincitori di questa prova. Occorre quindi procedere ad una severa selezione, per trovare gli uomini che tra gli eletti hanno maggiori chances.

Crediamo di dovere senz'altro scartare in campo straniero i due belgi Alex e Maes e i tedeschi Wolke e Miethe, ed in campo nazionale Belloni e Dinale.

Favorevoli restano dunque Raynaud, Van Kempen, Dayen, Girardengo, Binda e Linari. Fra questi ultimi uomini la lotta sarà vivacissima e darà luogo a fasi emozionantissime. Tutti resistenti e veloci, questi corridori si impegneranno a fondo nelle volate che dovranno, verosimilmente, decidere della vittoria, perché ci sembra impossibile che un corridore possa prendere agli altri un giro di vantaggio. Ed in questo caso, ben poco pro-



GIRARDENGO

Corrado Filippini
LA CERDA, 3
Sul percorso ferre il lavoro di preparazione per la grande competizione di domenica prossima. Il tempo è buono e gli orga-



RUGGERI

Il pronostico
E veniamo alle previsioni. Crediamo che mai come in questa occasione si presenti difficile il pronostico per il valore dei rappresentanti stranieri e degli italiani. Scorrendo il lungo elenco degli iscritti, notiamo infatti parecchi uomini che hanno indubbia fama per emergere, data la formidabile della gara, che è prettamente individuale e impedisce qualsiasi aiuto fra concorrenti. Nel folto dei rappresentanti le cinque nazioni

vicini circolano in proposito e si prospetta anche un'eventuale partecipazione del costruttore Alfieri Maserati, il quale ritornerebbe così alle corse dopo il grave infortunio di Messina e completerebbe in tal guisa la sua équipe, di cui, come è noto, fanno parte Borzacchini e il fratello Ernesto Maserati.

Tenuto calcolo delle defezioni, rimanono in lotta 28 concorrenti che sull'apuro percorso si daranno battaglia. Le strade sono molto migliorate e quindi è probabile che records precedenti subiscano un severo attacco.

Le discussioni sull'esito della lotta accanitissima che sarà ingaggiata tra i migliori piloti sono animatissime e parei sono alcuni concorrenti, ma le previsioni unanimi sono che i maggiori protagonisti devono ricercarsi principalmente fra Campari su Alfa Romeo; Divo, Minoia e Conelli su Bugatti; e Borzacchini su Maserati. Fra questi cinque piloti dovrebbe svolgersi un accanito duello che senza dubbio darà luogo ad emozionanti fasi.

Si prevede che una folla imponente assisterà all'avvenimento.

Gli iscritti
Classe oltre 1100 cmc.
1. BUGATTI - Bittmann
2. BUGATTI - Lepori
3. BUGATTI - Foresti
4. MASERATI - Fisauli
5. ALFA ROMEO - Campari
6. ALFA ROMEO - Brilli Peri
7. ALFA ROMEO - Varzi
8. MASERATI - Maggi
9. MASERATI - Maserati E.
10. MASERATI - Borzacchini
11. X - Candrilli
12. BUGATTI - Conelli
13. BUGATTI - Divo
14. BUGATTI - Minoia
15. BUGATTI - Wagner
16. X - Sillitti
17. MASERATI - Ruggeri
18. X - X
19. X - X
20. X - X
21. ALFA ROMEO - Epifani
22. ALFA ROMEO - Schermi
23. O. M. - X
24. O. M. - X
25. ALFA ROMEO - Tronchina

Classe fino a 1100 cmc.
1. FIAT - Palmieri
2. SALMONSON - Biondetti
3. SALMONSON - Rallo
4. FIAT - X
5. SALMONSON - Fagioli Luigi
6. FIAT - Iacono
7. LOMBARD - Bianchi

CICLISMO

Il Criterium degli Assi Il successo della prova è assicurato

TORINO, 3
Dobbiamo confessare che gli organizzatori (chiamo qualche nome: comm. Bossi, dottor Pastore, C. M. Colombo, il collega Puppolo) hanno fatto le cose a dovere. Così a dovere che non si riesce più... a riconoscere il Valentino, al quale è stata fatta una toletta che si può dire lo ha addirittura trasformato. E crediamo di poter affermare che non è facile trovare un parco che assumi in sé le caratteristiche del nostro parco. I corridori troveranno sul breve circuito tutte le caratteristiche che troverebbero sulla pista e sulla strada ad un tempo. Col vantaggio evidente di non trovare...



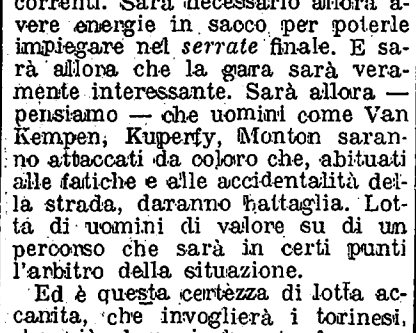
BINDA

Il programma
1. Premio Avventure - Gara in linea su m. 8100 (un giro), riservata ai bambini di età non superiore ai dieci anni. Cinque premi in medaglia.
2. Gara nazionale dilettanti - Corsa a punti s. Km. 12,600 (sei giri); ogni due giri una classifica. Cinque premi in oro e medaglia.
3. Evoluzione della bicicletta - Sfollata e presentazione dei diversi tipi di cicli.
4. Il Criterium degli Assi - Corsa internazionale ad invito su abbinamento 100,800 (giri 8). Ogni due giri un sprint di classifica. Premi in L. 2.000, 1.000, 600, 400, 200.

Gli iscritti
Rappresentanti francesi: Raynaud, Dayen, Mouton.
Rappresentanti tedeschi: R. Wolke, Kroll, Miethe.
Rappresentanti svizzeri: Pipoz, Kupferly.
Rappresentanti belgi: Alex, Maes, Gomis.
Rappresentanti olandesi: Piet Van Kempen.
Rappresentanti italiani: Girardengo, Binda, Linari, Belloni, Negrini, Piemontesi, Dinale, Bianchi Mario, Grandi, Zanaga, Bestetti, Giacobbe, Foscati, Ayvo, Piccini, Bresciani, Franceschi, Ciachen e mezzo; Targliabe Luigi, anni 8; Tavela Walter, anni 9 e mezzo; Mazzucchelli Ezze, anni 6 e mezzo; Tosi Ermanno, anni 9; Costino Angelo, anni 7; Cesano Mino, anni 7.

Il programma
TERI sera alla Sala Wagner di fronte ad un discreto pubblico il peso welter Kessler, challenger ufficiale di Gavalda e che conta al suo attivo una vittoria ai punti sopra l'attuale campione Europeo Genon ha trovato in Alverel un duro avversario. Dopo dieci riprese assai combattute e nelle quali è stato aversarsi si sono reciprocamente imposti, alla fine un mini-vantaggio ha fatto accorgere la vittoria a Kessler.

Prima di questo incontro il peso piuma marsigliense Bensa, che sostituiva Sirvain, ha battuto ai punti il parigino Simondet.



LINARI

PUGILATO
Kessler vincitore di Alverel
PARIGI, 3
TERI sera alla Sala Wagner di fronte ad un discreto pubblico il peso welter Kessler, challenger ufficiale di Gavalda e che conta al suo attivo una vittoria ai punti sopra l'attuale campione Europeo Genon ha trovato in Alverel un duro avversario. Dopo dieci riprese assai combattute e nelle quali è stato aversarsi si sono reciprocamente imposti, alla fine un mini-vantaggio ha fatto accorgere la vittoria a Kessler.

Prima di questo incontro il peso piuma marsigliense Bensa, che sostituiva Sirvain, ha battuto ai punti il parigino Simondet.



BRILLI PERI

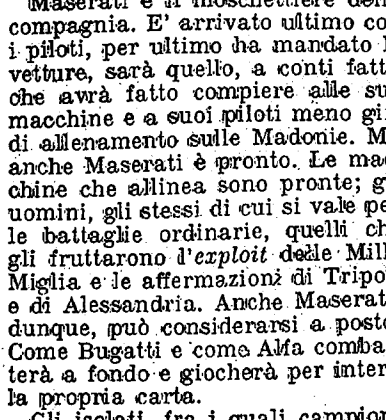
niche, le macchine e la corsa, finite arcifinite, preparate acciampate, parecchie vetture d'allenamento, tutti i piloti a regime di guerra, sotto l'occhio vigile di Costantini, chi tutto vede, tutto prepara, tutto dispone per la battaglia che egli sa, per aver combattuto e vinto su queste medesime strade.

Anche per Alfa Romeo la preparazione non vuol dire tesina di tempo e di denaro. Jano, grande in officina, non è da meno sul campo. Gli sportivi d'Italia non ignorano la organizzazione dell'Alfa in quella gara tremenda che è la Coppa Mille Miglia svolgentsi su milleseicento chilometri di strade. Alla Targa Florio, l'Alfa Romeo non è giunta presto come la Bugatti, ma sempre in tempo per mettere tutte le cose a posto.

Maserati è il moschettiere della compagnia. E' arrivato ultimo con le vetture, sarà quello, a conti fatti, che avrà fatto compiere alle sue macchine e a suoi piloti meno giri di allenamento sulle Madonie. Ma anche Maserati è pronto. Le macchine che allinea sono pronte; gli uomini, gli stessi di cui si vale per le battaglie ordinarie, quelli che gli fruttarono l'exploit delle Mille Miglia e le affermazioni di Tripoli e di Alessandria. Anche Maserati, dunque, può considerarsi a posto. Come Bugatti e come Alfa combatterà a fondo e giocherà per intera la propria carta.

Gli isolati, fra i quali campioni di altissima classe con macchine, certo, non meno preparate di quelle delle équipes ufficiali, sembrano ugualmente a posto; non uno che intenda cedere a priori, non uno rassegnato a fare da coda al carrozzone che si snoderà sui centotto chilometri dell'anelito delle Madonie.

In queste condizioni, può sembrare, ma non è, facile farsi un concetto esatto delle possibili sorti della grande imminente battaglia. Se tutti sono, come crediamo, a posto, se tutti possono vantare ottime e concrete chances di successo, dove e come, così a lume di naso, riuscire a individuare il filo conduttore che porti a stabilire, oggi,

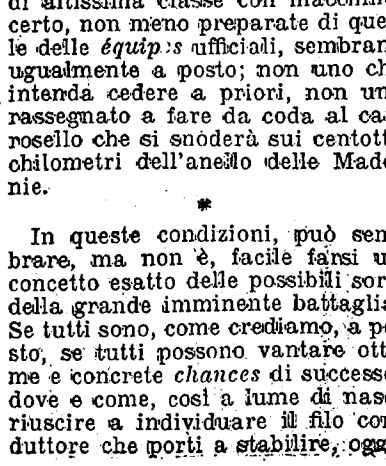


CAMPARI

la gara che mettono la febbre addosso per il complesso di ragioni tecniche e sportive che la caratterizzano, sarà quel che sarà, ma è ben certo che nessun'altra gara fa vivere così intensamente e così fin impazienza la sua immediata vigilia.

S'è detto dell'importanza altissima che ha la gara per le Case che vi si sono ufficialmente iscritte. Del valore immediato agli effetti industriali e commerciali; della portata della battaglia. Fra i campioni, che, tutti, tengono alla vittoria come non mai.

S'è detto anche, nei giorni passati, come con grande serietà tutti i competitori si siano preparati e come a macchine e uomini siano giunti alla grande prova dopo lungo periodo di preparazione. Lo squadrone Bugatti è sul posto da circa un mese. Voi sapete cosa vuol dire per Bugatti essere sul posto con le macchine e gli uomini in allenamento. Una squadra di mecca-



CAMPARI