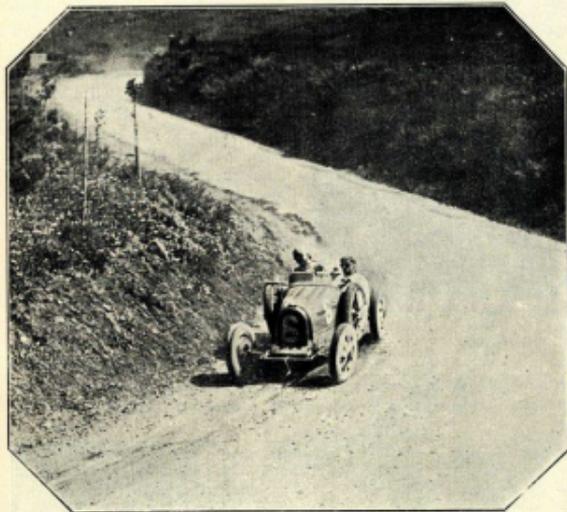


ripartiva come una furia. Nel tratto Cerda - Caltavuturo, Varzi doveva rallentare la marcia per fare registrare i freni dal meccanico. Nonostante questo, guadagnava otto secondi al rivale. Da Caltavuturo a Polizzi, cioè nel tratto più duro della

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.



Divo su macchina Bugatti lungo il percorso

salita, Varzi sferrava in pieno Fattacco. Metro per metro, secondo per secondo, la distanza diminuiva. A Polizzi, Chiron era raggiunto, anzi sorpassato perché 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 galliese 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-

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 spettabile.

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. Ciò che la P. 2, come è oggi, può correre e vincere su qualsiasi percorso. Forse i freni sono da ritoccare, perché c'è un certo squilibrio fra freni anteriori e freni posteriori, questi ultimi meno potenti, perché 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 galliese ha dato la misura esatta della sua eccezionale capacità di guidatore.

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