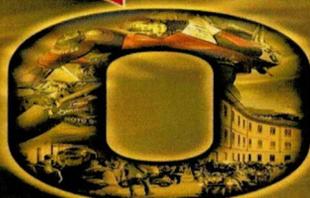
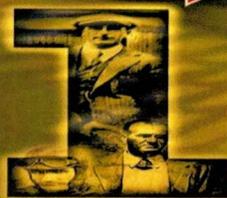


LA SICILIA FESTEGGIA IL CENTENARIO



19212021

Gino Finzi, cento anni fa, precisamente il 25 settembre 1921 con una "Moto Guzzi Normale" di 500cc, partecipava in Terra di Sicilia, alla seconda edizione della "Targa Florio Motociclistica" sul difficile e insidioso Circuito Motociclistico delle Madonie. Gino Finzi vince la medaglia d'oro arrivando primo nella categoria di 500cc percorrendo i 324 Km in ore 7.01'.42 regalando così la prima vittoria assoluta al neonato marchio di Mandello del Lario.

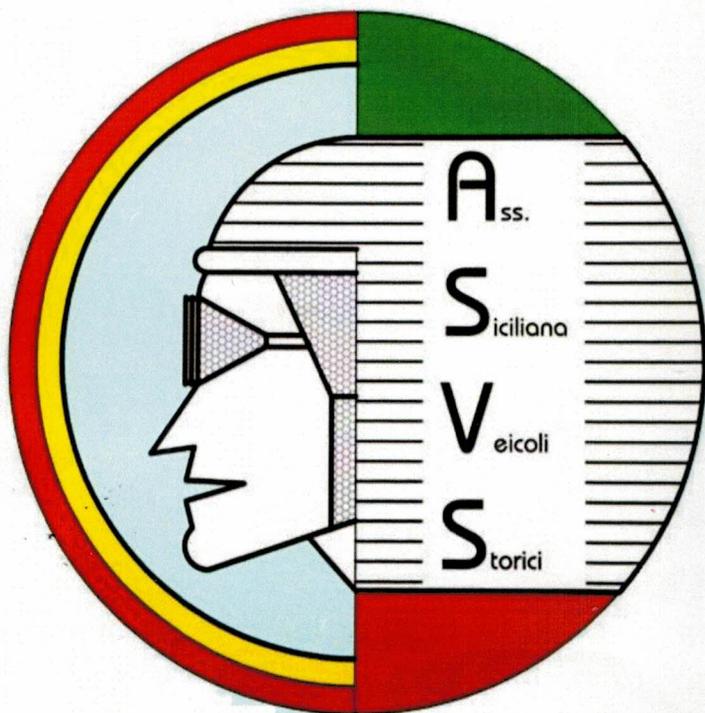
**ADUNATA GUZZISTA
PER IL CENTENARIO**



**MOTO GUZZI
CERDA 17 OTTOBRE**

CIRCUITO DELLE MADONIE

Il presidente dell'A.S.V.S di Palermo – Catania, Dott. Mario Auci ha il piacere di dare il benvenuto ai Guzzisti siciliani che con la loro presenza hanno voluto celebrare il centenario dalla nascita della Moto Guzzi e ricordare la prima vittoria che la prestigiosa casa motociclistica di Mandello del Lario ha realizzato alla 2ª Targa Florio Motociclistica del 1921 con il suo pilota ufficiale Gino Finzi.



Stampato

dall'Associazione Siciliana Veicoli Storici

Ottobre 2021

La realizzazione di questo opuscolo, sia nella parte grafica che nel reperimento delle notizie storiche è stata curata dal nostro socio A.S.V.S Giuseppe Porretta.



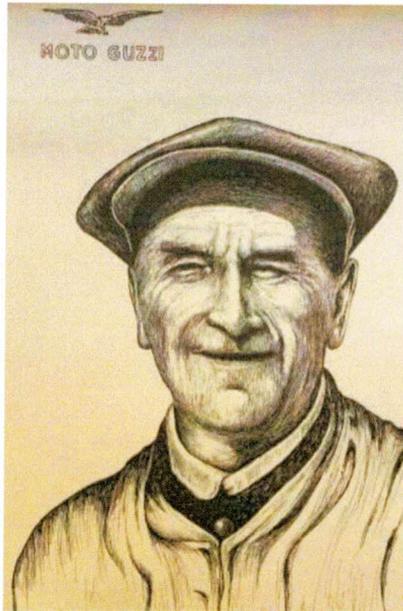
Collezione privata
di
Giuseppe Porretta

TARGA CHE VENIVA ASSEGNATA AL VINCITORE DELLA TARGA FLORIO MOTOCICLISTICA

I GUZZISTI SICILIANI CELEBRANO IL CENTENARIO
1921-2021



Cerda Floriopoli 17 Ott. 2021



Carlo Guzzi nasce a Milano il 4 nov. 1889, secondo di quattro figli (gli altri erano Giuseppe, Maria e Fanny). Il padre, Palamede, ingegnere e apprezzato professionista, era titolare di un importante studio nella Milano del secondo Ottocento ed era stato, dopo la laurea nel 1866, fra i primi collaboratori dell'Istituto tecnico superiore (Politecnico) di Milano, dove aveva insegnato, tra il 1866 e il 1872, cinematica e organi elementari delle macchine e, in seguito, teoria dei meccanismi. Unitamente al collega Valentino Ravizza, Palamede, oltre allo studio di progettazione, aveva avviato, a Milano in via Pergolesi, un'attività produttiva d'avanguardia: l'Officina elettrotermica ing. Guzzi, Ravizza & C. per la produzione di lampade, dinamo, motori elettrici e trasformatori. Aveva pubblicato, inoltre, in importanti riviste tecnico-scientifiche, alcuni contributi molto apprezzati. La madre, Elisa Cressini, originaria di Genova, apparteneva a una della famiglie più in vista del capoluogo ligure. Nel panorama della Milano del tempo la famiglia Guzzi si presentava, quindi, come una famiglia benestante, proprietaria, oltre che della casa d'abitazione di corso Buenos Aires, di quella di villeggiatura a Mandello del Lario e in grado di concedersi frequenti periodi di soggiorno a Rapallo, sulla Riviera ligure.

Mentre il fratello maggiore Giuseppe (detto Naco) seguì le orme del padre, laureandosi presso il Politecnico milanese in ingegneria civile, la formazione di Carlo Guzzi appare, stando alla documentazione disponibile, più tortuosa e

accidentata. Dopo le scuole elementari il G. si iscrisse alla scuola tecnica Barnaba Oriani di Milano, dove però non riuscì ad andare oltre il secondo anno. Per questo motivo il padre decise di iscriverlo al convitto della scuola tecnica nazionale A. Rossi di Vicenza.

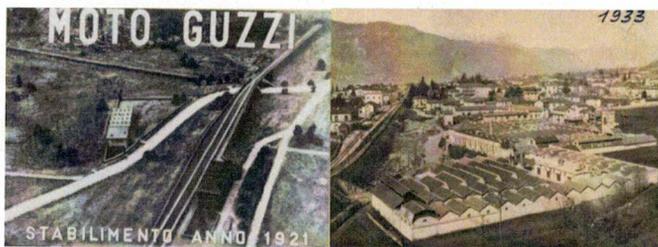
Quest'istituto era considerato, nel panorama delle scuole tecniche italiane, una delle più severe e formative. Fondata da Alessandro Rossi nel 1878 vantava una dotazione di officine e d'apparecchiature di prim'ordine e impartiva un'educazione e una disciplina molto severe. Dal 1886 la scuola era diretta da Ernesto Boccardo, figlio del senatore Girolamo, che la resse fino al 1918. I rendimenti scolastici di Carlo Guzzi, però, risultarono anche a Vicenza piuttosto deludenti: ammesso nel 1904-05 al secondo anno, ottenne la promozione con grande fatica; l'anno successivo fu rimandato agli esami di riparazione di ottobre, ma l'improvvisa morte del padre, avvenuta nell'ottobre del 1906, lo costrinse ad abbandonare gli studi. La madre Elisa, infatti, con tre figli ancora da mantenere, decise di lasciare Milano e di trasferirsi nella casa di Mandello. Carlo Guzzi, per aiutare la famiglia, cercò un'occupazione e trovò impiego come meccanico presso la fabbrica di macchine per cucire Singer che aveva da alcuni anni aperto uno stabilimento a Monza. Nel 1909 Carlo entrò a far parte del reparto prove motori della Isotta Fraschini a Milano e in quello stesso anno sposò Francesca Gatti (1891-1967), figlia di un contadino di Mandello, da cui ebbe un unico figlio, Ulisse (1911-80). Allo scoppio della prima guerra mondiale Carlo fu richiamato presso la squadriglia idrovolanti S. Andrea a Venezia come maresciallo motorista. Ufficiali piloti in quella squadra erano Giorgio Parodi, discendente da una ricca famiglia d'armatori genovesi, e il bresciano Giovanni Ravelli, pilota di motociclette negli anni precedenti il conflitto. Il sodalizio fra i tre divenne molto intenso, cementato dalla passione per la meccanica e dall'orientamento nazionalista che permeava, in modo particolare, le squadriglie aeronautiche.



Nei mesi immediatamente successivi alla fine del conflitto Ravelli restò vittima di un incidente di volo e i progetti che i tre amici stavano da tempo accarezzando furono proseguiti solamente da Parodi e dal Guzzi. Questi aveva coltivato da tempo il progetto ambizioso di mettere a punto un modello innovativo di motore per motociclo che potesse offrire, oltre a ottime prestazioni, grandi affidabilità e sicurezza.

Nell'impostare e progettare il nuovo motore, Carlo Guzzi seppe fondere le soluzioni già presenti sul mercato e combinarle in maniera fruttuosa; l'esperienza appresa nelle grandi fabbriche (Singer) inoltre, lo aveva reso sensibile a un'impostazione "industriale" della produzione motociclistica. Ma per realizzare questi progetti c'era bisogno di cospicui investimenti ai quali provvide, tramite l'amico Parodi, il padre di questo, Emanuele Vittorio Parodi, grande armatore genovese. Questi consigliato da uno fra i pochi esperti del settore in Italia in quegli anni, Guido Robecchi, allora segretario e in seguito, presidente dell'ANCMA (Associazione nazionale costruttori motocicli e affini) si dichiarò pronto a finanziare la realizzazione del progetto e disposto, qualora i risultati ottenuti fossero stati convincenti, a proseguire anche nell'attività industriale.

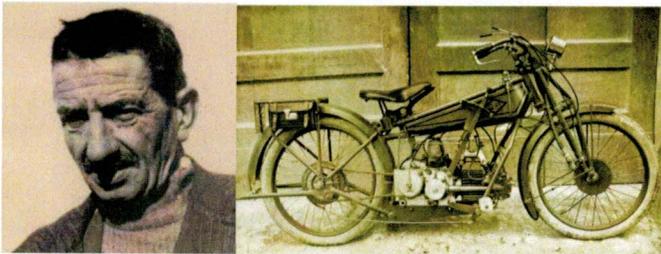
Gli studi e le prove dei materiali, per la messa a punto del prototipo, probabilmente si avvalsero dell'aiuto di qualche ufficio progettazione della grande meccanica genovese (Ansaldo). Il primo modello realizzato dalla Moto Guzzi, così come quello messo in produzione l'anno successivo, mostrava alcune caratteristiche innovative rispetto alla produzione corrente. Il principale sforzo di Carlo riguardò soprattutto il motore: cilindrata di 500 cc, cilindro orizzontale, che consentiva un abbassamento del baricentro del mezzo, lubrificazione forzata, valvole laterali, volano esterno, trasmissione a ingranaggi e motore sottoquadro (alesaggio - corsa). Il prototipo, caratterizzato da grande semplicità costruttiva, ma pure da un ottimo rendimento, fu denominato *G.P.* (Guzzi Parodi).



La Società anonima Moto Guzzi (questa fu la ragione sociale definitiva scelta) fu fondata il 15 marzo 1921, con un capitale di 500.000 lire (5000 azioni da 100 lire); E.V. Parodi forniva un apporto di 460.000 lire, il figlio Giorgio, il nipote Angelo Parodi, Carlo Guzzi e Gaetano Belviglieri (un uomo di fiducia dell'armatore

genovese) 10.000 ciascuno. Alla prima assemblea del dicembre del 1921 E.V. G.Parodi fu eletto presidente e C.Guzzi. amministratore delegato. Fu allestito uno stabilimento di 300 m² a Mandello, dove trovarono posto nove torni, due fresatrici, una rettificata, una limatrice, due fresette, un trapano, una trancia, un forno elettrico, gli attrezzi da banco, gli strumenti di precisione e varie scorte di materie prime e semilavorati.

La scelta di Mandello poteva sembrare un po' azzardata, essendo una località non propriamente al centro delle principali vie di comunicazione nazionali, ma bisogna tenere conto che l'area lecchese aveva sviluppato da tempo forti competenze nel campo metallurgico, soprattutto di seconda lavorazione, e quindi poteva mettere a disposizione della nuova iniziativa un certo quantitativo di operai specializzati. Nel 1921 Mandello contava 3860 abitanti e, oltre alle officine tradizionali, annoverava un certo numero di filande da seta.



Giorgio Ripamonti

Prototipo Guzzi - Parodi 500cc

Carlo Guzzi ha appena costruito con l'aiuto di un fabbro, Giorgio Ripamonti, la sua prima motocicletta. La "Normale" aveva una potenza pari a 8 CV e viaggiava alla ragguardevole velocità per una motocicletta dell'epoca di 80 km/h. Già questo primo modello portava qualcosa di nuovo nel panorama motociclistico (le caratteristiche di avanguardia non hanno mai lasciato la Moto Guzzi in tutta la sua storia), essendo la prima moto della storia dotata di cavalletto centrale.

E' il 1919, e la moto viene presentata ad Emanuele Vittorio Parodi, armatore genovese che, dopo un primo prestito di duemila lire, accorda un finanziamento per la costituzione di un'azienda per la fabbricazione di motociclette. Carlo Guzzi, geniale tecnico e progettista, e l'amico Giorgio Parodi, figlio di Emanuele, fondano il 15 marzo 1921 a Mandello del Lario, sulla riva orientale del lago di Como, la "Società Anonima Moto Guzzi". Nasce così uno dei più prestigiosi marchi motociclistici del mondo. Rispetto a quasi tutti gli altri costruttori, in quegli anni costantemente tesi alla ricerca delle prestazioni, la motocicletta che Carlo Guzzi ha in mente è razionale ed essenziale in tutte le sue componenti, deve

garantire innanzitutto funzionalità e affidabilità, a cominciare da quel primo prototipo, così diverso dalle altre moto per la conformazione del motore e per la struttura molto bassa del telaio. Una filosofia che ha sempre accompagnato i prodotti Guzzi in 100 anni di vita. Sulla prima moto compare la scritta G.P. (Guzzi-Parodi), ma per evitare confusione con le iniziali di Giorgio Parodi, i modelli successivi verranno siglati Moto Guzzi. L'aquila del logo viene aggiunta in omaggio a Giovanni Ravelli, scomparso prematuramente in un incidente aereo. Fu negli anni '20 che Moto Guzzi decise di pubblicizzare i suoi mezzi attraverso un mezzo di comunicazione potentissimo: " **Le Corse** ".



La Guzzi s'impegnò nelle gare fin dal suo primo anno di vita a Mandello hanno già ben chiaro il ruolo fondamentale delle competizioni e Carlo Guzzi per ragioni anche commerciali e per far conoscere il nuovo marchio, decide di debuttare subito iscrivendo le due uniche moto prodotte (Normale) il 28 maggio 1921, al massacrante raid Milano-Napoli, che non senza aver avuto qualche inconveniente ottengono un ventesimo ed un ventiduesimo posto. I piloti erano Mario Cavedini, che si classificò ventesimo, e Aldo Finzi, ventiduesimo. Un buon successo per una prima gara che si svolgeva su un tracciato di ben 800 km.

Ma occorrono solo quattro mesi per vedere la Guzzi di Gino Finzi aggiudicarsi clamorosamente il primo premio nella categoria di 500cc. nella 2ª edizione della già famosa "Targa Florio Motociclistica" disputatasi il 25 settembre 1921 sul medio circuito delle Madonie di 108 km da percorrere tre volte. Fu così che la neonata Moto Guzzi conquista la sua prima vittoria in assoluto in una prestigiosa gara motociclistica.



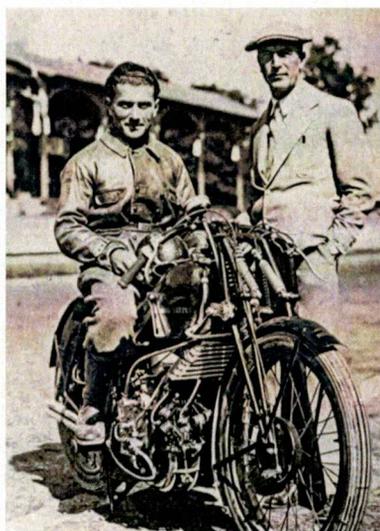
Gino Finzi

e

Aldo Finzi

Nel 1922 Gino Finzi insieme al fratello Aldo, si lanciano nell'avventura industriale e avvalendosi della Fabbrica nazionale motocicli Maxima, azienda di moto di Voghera, e nel 1922 produssero la **Moto Finzi**, una bicilindrica a V trasversale di 598 cc a valvole in testa, con un particolare sistema di molleggio della sella e trasmissione a catena carenata. I fratelli Finzi sconfortati dai deludenti risultati ottenuti abbandonarono definitivamente l'iniziativa nel 1924.

Per la Moto Guzzi di Mandello è l'inizio di un cammino radioso : ben 36 anni di straordinari successi con 3.329 vittorie nelle 250, 350, 500; 14 campionati del Mondo vinti, 11 trionfi al Tourist Trophy, 102 campionati italiani, tanti primati mondiali, di cui alcuni rimasti imbattuti.



Nel corso del primo triennio d'attività della Guzzi furono prodotti 2065 esemplari del tipo *Normale*. Nel giro di qualche anno la capacità produttiva dell'azienda crebbe in modo sostenuto: nel 1925 gli occupati erano già 350 e la fabbrica era in grado di produrre 1500 esemplari all'anno, ponendosi, quanto a capacità produttiva, nel novero dei più importanti produttori nazionali: la Bianchi, infatti, era in grado di produrre 4000 motociclette all'anno e la Frera 2500. Le qualità intrinseche e la solidità del prodotto furono certamente alla base di questo *exploit*, ma per comprendere il rapido successo della Guzzi bisogna tenere conto anche di un altro aspetto, quello agonistico e sportivo.

La preparazione di modelli sportivi, o la partecipazione diretta alle gare nazionali e internazionali, diveniva in breve un imperativo di mercato importante per espandere la propria produzione di serie. Carlo Guzzi, personalmente, non riteneva che di per sé le corse fossero un banco di prova sufficiente per sperimentare nuove soluzioni; era convinto infatti che, più dell'impegno agonistico, la ricerca di nuove frontiere tecnologiche andasse coltivata soprattutto in laboratorio e nel reparto studi della fabbrica che, dal 1928-29, fu installato a Mandello. A tale scopo C. Guzzi aveva preparato un modello di motore a parti intercambiabili che gli consentiva di sbizzarrirsi nelle più audaci invenzioni al punto da soprannominarlo familiarmente *Esagera*.

Frutto di tali esperienze, nel 1923 vide la luce il modello *Sport*, sempre di 500 cc, che al costo di 4020 lire riscosse un certo successo: nel periodo tra il 1923 e il 1928 ne furono prodotti e venduti 8750 esemplari. L'andamento del mercato motociclistico nazionale tra le due guerre fu quasi in costante crescita: nel periodo 1919-24 l'aumento medio annuo fu di 3800 moto, tra il 1924 e il 1929 fu di 5500, nel quinquennio 1930-34 di 10.642 e nell'ultimo lustro degli anni Trenta di 7666. La Moto Guzzi partecipò a pieno titolo a questa crescita: nel corso degli anni Venti la produzione annua della fabbrica di Mandello fu di circa 1500 moto, nei primi anni Trenta passò a 2500 e nella seconda metà del decennio a 5000, superando così sensibilmente la Bianchi e la Frera che si erano attestate rispettivamente su un *trend* produttivo annuo di 2000 e 3000 motoveicoli.

Cronaca della 2ª Targa Florio Motociclistica

25 Settembre 1921

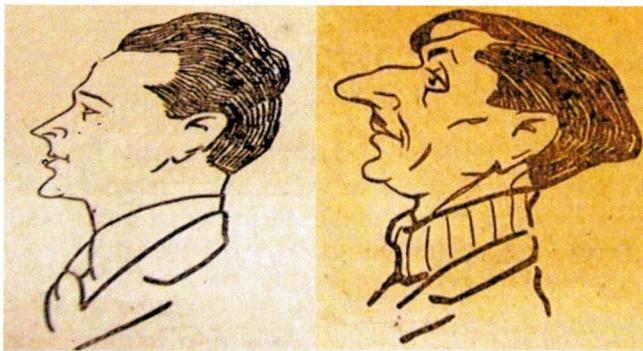
La corsa a causa della pioggia si svolse in condizioni disastrose mettendo a dura prova sia le macchine che i concorrenti, infatti mentre a bassa quota trovano un terreno fangoso, sulle alte Madonie venivano bersagliati da raffiche potentissime di vento misto a pioggia.

Sin dalle prime ore del mattino nei pressi dell'area di partenza si sente un gran frastuono di motori attorno ai quali i meccanici si danno un gran da fare per regolare e dosare la migliore combinazione aria benzina per ottenere il massimo del rendimento e verificare la sufficiente lubrificazione delle parti meccaniche per non affaticare i meccanismi del motore che da lì a poco sarà sottoposto a pesanti sollecitazioni.

Le prime a partire saranno le macchine con la cilindrata più piccola di 500cc. Alle ore 06,30 in punto è già pronto sulla linea di partenza il primo concorrente **Gino Finzi** pilota ufficiale della neonata **Moto Guzzi** che in sella alla debuttante "Normale" di 500cc proverà ad affermarsi fra i diretti rivali della categoria.

Non si fa in tempo a sentire lo scroscio degli applausi che si confondono con il rombo dei motori, che la macchina italiana si allontana a gran velocità e si vede scomparire dietro la prima curva, che si presenta **Paolo Del Sordo** in sella ad una **Ariel** moto di produzione britannica di 500cc che allo scoccare delle 06,35 scodinzolano con la ruota posteriore scarica la potenza sul terreno e si dilegua con

fare determinato per affrontare le numerose ed insidiose curve del circuito madonita.



Caricature di Gino Finzi e Romolo Spallanzani

Alle 06,40, **Romolo Spallanzani** con la sua figura snella con baffetti sovrastati da un pronunciato e sottile naso che sporge dal caschetto si gira verso il pubblico per ringraziarlo degli applausi, già pronto a partire con la sua **Sarolea** di produzione belga. Passano meno di cinque minuti e si porta alla linea di partenza **Remo Ciai** alla guida di una roboante moto inglese **P & M** di 500cc che parte con molta incertezza ma che poi si riprende lasciando dietro di sé una grossa nuvola di fumo che non fa ben sperare. Alle 06,50 conclude le partenze del drappello della categoria delle 500cc **Francesco Fiorasi** in sella ad una moto **Borgo** di produzione italiana e che proverà a difendere sia la produzione che l'orgoglio nazionale. Conclude le partenze del drappello della categoria delle 500cc,

Francesco Nicoletti che in sella alla sua Connaught alle 06,55 in punto e dopo il via dell'attento cronometrista Principe di Petrulla.



Francesco Nicoletti alla partenza su Connaught

Nella categoria di 750 cc sono presenti nell'area di partenza solamente due moto una bicilindrica di produzione italiana **Galloni** pilotata da **Gino Zanchetti** che si confronterà con il suo diretto concorrente **Giuseppe Garrettoni** alla guida di una prestigiosa macchina americana **Harley Davidson**. Sarà in grado la neonata macchina italiana a competere con la collaudata moto americana?

Il pubblico non ha dubbi da che parte stare e quando **Gino Zanchetti** alle 06,45 si presenta sulla linea di partenza, accompagna la sua partenza con incitamenti e calorosi applausi. Dopo cinque minuti anche **Giuseppe Garrettoni** parte all'inseguimento del diretto rivale con l'intento di dimostrare la propria bravura al di là della qualità del proprio mezzo.

La massima serie di 1000 cc. era composta solamente macchine americane **Harley Davidson** ed **Indian**.

Il primo a partire è **Guido Loreti** in sella alla **H.D.**, che alle 07,05 si invola verso il circuito salutato da un timido applauso da uno sparuto gruppo di spettatori. Si scalda molto il pubblico all'arrivo sulla linea di partenza del beniamino locale **Ernesto Barraja** che anch'egli alla guida di una **H.D.** riceve da tutti i presenti incitamenti ed applausi che il pilota palermitano ricambia con un'alzata di braccio in cenno di saluto prima di lanciare la sua macchina sul circuito che lo ha visto protagonista nella passata edizione classificandosi al secondo posto.

Alle 07,15 parte anche il milanese **Miro Maffeis** corridore cresciuto in una famiglia di appassionati sportivi amanti dei motori e che cerca di farsi valere cercando di affermarsi partecipando alle maggiori competizioni del territorio

nazionale .E' la volta **Domenico Malvisi**, figura robusta su gambe sottilissime, volto duro con cui contrasta il sorriso aperto e franco, dominato dall'acuto curiosare del naso aquilino; egli è accolto con vivissima simpatia e parte rapidamente.



Caricatura di D. Malvisi



Biagio Nazzaro

Segue **Roero**, e poi **Malvisi Oreste**, salutato ed incitato da moltissimi tifosi ed amici che lo videro vincitore l'anno scorso, e il pilota siciliano **Russo** in casacca bianca, fra calorosi segni di simpatia degli amici di Catania e di Palermo. Avanza quindi **Biagio Nazzaro**, osservato con vivissima curiosità, alto, bruno, vigoroso, col viso un po' accigliato, si rilassa ascoltando gli auguri e le raccomandazioni che gli fanno gli amici della combriccola lombarda, e parte risoluto fra un coro di "Ciao Biasin!". Parte poi **Santantonio**, dopo di lui **Ruggeri** e finalmente **Faraglia**, piccolo e sorridente, ma sicuro e risoluto come dimostra fin dall'ottima partenza.

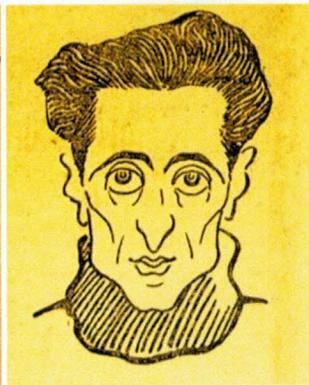
Dopo il primo giro Domenico Malvisi è in testa. **Gino Finzi** in sella alla sua Moto Guzzi inizia il suo primo passaggio verso le 8.45 la folla che si è addensata sul parapetto delle tribune, udendo risuonare il colpo d'avvertimento che annuncia l'arrivo di un concorrente, lo vede giungere da lontano a grande velocità, poi fermarsi brevemente ai rifornimenti, e poi volare con la sua sagoma elegante, curvo sulla macchina, accennando un saluto agli spettatori che affollavano le tribune e lo incoraggiavano con fragorosi applausi. **Ciai** sopraggiunge dopo circa un quarto d'ora, avendo superato **Spallanzani**, fermo in panne. Si ferma pochissimo, e riparte, mentre è in arrivo **Spallanzani**, che si dirige verso il proprio meccanico per i rifornimenti e la regolazione della carburazione.



Biagio Nazzaro



Francesco Fiorani



Caricature di P.lo Del Sordo e Gino Zanchetti

Passa frattanto **Del Sordo** che fila ottimamente, effettua una breve sosta e subito riparte per riguadagnare i minuti che lo distanziano dai suoi diretti avversari, arriva poi **Zanchetti**, che si ferma per le operazioni dei rifornimenti.

Un applauso caloroso che si leva sul piazzale dei rifornimenti ci annunzia qualche arrivo inaspettato: è infatti **Domenico Malvisi**, che ha marciato stupendamente, compiendo i 108 chilometri del giro in ore 1,57'52": così crolla il miglior tempo dell'anno precedente, fatto registrare da **Vanoni** in 2 ore e 02'. **D. Malvisi** si ferma un minuto, e riparte fra gli applausi delle tribune, giunge poi **Maffeis** contrariato per tutto il percorso da una serie di avversità.

Un applauso saluta anche l'arrivo del pilota palermitano **Ernesto Barraja**, che perde circa due minuti per rifornirsi. Dopo di lui giunge **Garrettoni**, alquanto in ritardo sul tempo di **Zanchetti**, 16 minuti; perde anche lui circa due minuti, e quattro ne impiega ai rifornimenti **Oreste Malvisi**, che ha avuto una corsa piuttosto movimentata. Si ferma frattanto anche **Roero**, che riparte con **Malvisi**,

alle loro spalle sopraggiunge **Nazzaro**, che essendo in volata, ed in una volata superba, li supera poco dopo le tribune, mentre il pubblico assiste entusiasmato. Giunge poi **Ruggeri**, che ha pure marciato ottimamente, ed è secondo nel tempo, avendo impiegato ore 2.00'42" mentre Nazzaro è terzo. Egli si ferma pochissimo, mentre **Russo** che lo segue perde più di 4 minuti avendo il freno danneggiato. Nello stesso tempo, tra il rammarico generale, **Malvisi Oreste** ritorna indietro, ritirandosi. Passa quindi **Santantonio**, e giunge poi **Faraglia**, che riparte dopo una brevissima fermata.

La lotta è oltremodo incerta, tanto più che lo stato delle strade e la pioggia terribile in montagna possono provocare notevoli avvicendamenti nelle posizioni della corsa. La marcia dei corridori è faticosissima ed oltremodo pericolosa, come si può notare dalle varie cadute che hanno segnato il primo giro. **Domenico Malvisi** prevale fin'ora con circa 4 minuti di vantaggio su **Nazzaro** e tre soli su **Ruggeri**, ma tutti i migliori corridori in gara, **Faraglia**, **Maffeis**, **Santantonio**, serrano ben da vicino i primi tre. **Finzi** e **Ciai** si bilanciano nella 1ª categoria, mentre **Zanchetti** ha un notevole vantaggio su **Garrettoni**. **Barraja** ha subito anche lui una serie notevole di incidenti. Non è passato **Fiorasi**, che ha dovuto fermarsi per guasti al magnete.

Nazzaro si lancia senza freni. – Il ritiro di Barraja.

Finzi con una condotta di gara inecceccabile, apre ancora il 2° giro, marciando con perfetta regolarità. Poi per più di mezz'ora si attende invano un nuovo passaggio e finalmente si odono tre colpi, che annunziano l'arrivo di **Ciai**, **Spallanzani** e **Domenico Malvisi**, che si fermano ai rifornimenti: quest'ultimo è già passato dal 12° al 4° posto, ripartendo fra gli applausi dopo gli altri due. Altri dieci minuti, e poi giunge **Maffeis**, che perde tre minuti al rifornimento, e nell'attesa racconta ai meccanici di d'aver preso una solenne caduta per una buca coperta dal terreno fangoso causato dalla forte pioggia. Giunge poi **Del Sordo**, che si ferma e perde alcuni minuti per il rifornimento e la sistemazione della forcella.

Subito dopo arriva **Nazzaro**, che si ferma furibondo con la macchina danneggiata per varie cadute e costretto a marciare con il freno rotto.

Il freno gli viene accomodato alla meglio con un po' di fil di ferro, ma che non funziona ugualmente, l'ordine però è quello di proseguire, e al pilota contrariato che ne lamenta il mal funzionamento viene detto che lui è lì per correre e non per frenare, così si vede il forte campione lanciarsi nervosamente nella pericolosissima prova.

Loreti giunge poco dopo, ma si ritira per rottura del motore e **Ruggeri** si ferma strepitando per le cattive condizioni del terreno che ha misurato malamente in parecchi punti, **Zanchetti** chiede delle candele di riserva, **Garrettoni** si rifornisce di benzina e riparte a gran velocità, **Faraglia** si ferma e mentre si rifornisce nervosamente racconta che lungo il passaggio di un centro abitato dietro una

curva stava per investire un ragazzo che pericolosamente gli tagliava la strada, si ferma anche **Santantonio** che perde più di tre minuti per la regolazione della frizione.

Si attende a lungo ansiosamente il beniamino locale **Ernesto Barraja**, che da notizie circolate fra i meccanici prima, e fra il pubblico dopo, pare sia stato visto in difficoltà proseguire lungo il percorso con marcia lenta e faticosa. Giunge infatti dopo un poco e completa malinconicamente il giro ma costretto a ritirarsi dalla gara dove l'anno precedente lo aveva visto arrivare in seconda posizione.

Ciai Remo Al passaggio del secondo giro il vantaggio di **Domenico Malvisi** su **Nazzaro** è cresciuto da quattro a sei minuti, il vantaggio non è moltissimo ma **Nazzaro** purtroppo sfortunatamente non è più in condizioni tali da poter gareggiare con troppa speranza ed è già ammirevole lo sprezzo del pericolo con cui è partito senza freni in un circuito in cui di buoni freni c'è tanto bisogno, specie in una giornata come questa. Reggono sempre ottimamente **Ruggeri** e **Faraglia**, seguiti da **Maffeis** e **Santantonio**.

Nella 1ª categoria di 500cc, **Gino Finzi** in sella alla sua esordiente Moto Guzzi procedendo con una marcia stupenda, ha nettamente superato l'ottimo **Ciai**.

Nella 2ª categoria **Garrettoni** compiva uno sforzo superbo, annullando i sedici minuti di distacco da **Zanchetti** e dopo averlo superato viaggiava con un minuto di vantaggio.

Domenico Malvisi vince splendidamente superando di molto il miglior tempo dell'anno scorso.

Alle 13.30 giunge fra vivissimi applausi **Gino Finzi**, che oramai non ha più nulla da temere per la vittoria nella categoria, avendo tenuto nel 3° giro la perfetta regolarità dei primi. Passano dieci minuti, e si vede piombare velocissimo **Domenico Malvisi**, che viene accolto da prolungate ovazioni, ed è presto circondato dal pubblico, non curante del diluvio che frattanto si scatena.

Grande sorpresa per l'ar rivo di **Faraglia**, valentissimo corridore, che corre isolato, ha compiuto un giro miracoloso e pur sotto un'ora e mezzo di pioggia continua, riesce a superare **Nazzaro** portandosi a solo quattro minuti dal vincitore, mentre dopo il secondo giro per problemi di cattiva carburazione aveva uno svantaggio di solo 10 minuti su **Malvisi** e di 4 su **Nazzaro**. Questo piccolo e gentile corridore si piazza così fra i massimi campioni del motociclismo italiano, confermando la brillante vittoria di Roma.

Giungono poi a breve distanza **Ciai** e **Maffeis**, anch'essi applauditi e finalmente quando è già svanita da più di dieci minuti ogni possibilità di vittoria taglia il traguardo il valoroso **Nazzaro**, il quale non riesce a fermarsi se non a più di 300 metri oltre il traguardo a causa del problema ai freni che lo ha accompagnato per quasi tutta la durata della gara. Il pubblico lo conforta ugualmente accogliendolo

con grandi applausi riconoscendo che la sua bravura forse spicca ancor più da questa prova sfortunata. **Gino Finzi**, pilota al quale la neonata casa motociclistica italiana **Moto Guzzi**, ha affidato la sua prima moto da competizione, ha vinto il primo premio della categoria 500, superando di 17 minuti il tempo di **Ciai** alla guida di una P.M.

Il bravissimo pilota italiano è contentissimo della vittoria soprattutto perché il suo successo oltre ad essere stato colto su un circuito difficilissimo contro avversari di grande valore, dà il primo alloro alla esordiente casa motociclistica di Mandello del Lario Moto Guzzi. Un giovane giornalista gli chiede le sue impressioni sulla gara e sull'accoglienza degli spettatori dei paesi attraversati, ed egli racconta di essere rimasto contentissimo sia del calore delle persone che dalla magnifica gara disputata. Racconta come ovunque era Stato accolto da una vera moltitudine di persone che lo incitavano con enorme passione ai vari passaggi, e che gli offriva vino, liquori, caffè e frutta, tutte ottime cose, per quanto non utili sul momento, ma che dimostrano l'ottimo cuore degli abitanti.

QUADRO COMPLETO DEI TEMPI DELLA SECONDA TARGA FLORJO MOTOCICLISTICA

CLASSIFICA FINALE

Categoria 1000 c.c

- 1°. Malvisi Domenico in ore 6.19'43" Vincitore della II T.F. Motociclistica*
- 2°. Faraglia Umberto in ore 6.23'55" Secondo assoluto*
- 3°. Nazzaro Biagio in ore 6.31'02" Terzo assoluto*
- 4°. Ruggeri Amedeo in ore 6.32'10"*
- 5°. Maffei Miro in ore 6.44'38"*
- 6°. Santantonio A. in ore 7.09'58"*

Categoria 750c.c

- 1°. Zanchetti Ginoin ore 7.46'01"*
- 2°. Garrettoni Giuseppein ore 7.52'25"*



Categoria 500 c.c

- 1°. *Finzi Gino*in ore 7.01'42''.
- 2°. *Ciai Renzo*in ore 7.17'11''.
- 3°. *Del Sordo Paolo*in ore 7.55'05''.
- 4°. *Nicoletti Salvatore*in ore 8.07'16''.





