

Monografia Aisa n. 10

**MEZZO SECOLO DI CORSE AUTOMOBILISTICHE**  
**NEI RICORDI DI UN PILOTA**

**Conte dr. ing. Giovannino Lurani Cernuschi**

Milano, 20 giugno 1990

*ALESSANDRO COLOMBO*

A nome dell'Associazione Italiana per la Storia dell'Automobile e del Museo Nazionale della Scienza e della Tecnica che ci ospita, dò il benvenuto a tutti gli intervenuti a questa conversazione del nostro amico Giovannino Lurani. Tutti sapete chi è. Giovannino Lurani nel campo dell'automobile ha fatto tutto e il contrario di tutto, è stato pilota, è stato anche costruttore perché ha fatto il Nibbio, è stato giornalista, Presidente di commissioni sportive e storiche. Quindi non resta che dargli la parola.

*GIOVANNINO LURANI CERNUSCHI*

Come ho detto ad alcuni di voi che sanno chi era il Professor Danusso al Regio Politecnico di Milano, io mi sento un po' proprio come se dovessi affrontare quel famoso esame che per me è durato 1 ora e 7 minuti e che quando uno lo superava gli dicevano: "Ingegnere", perché era proprio il collaudo totale. Io sono un gran chiacchierone, tutti voi lo sapete, ma di fronte a voi, essendoci una "audience" come si direbbe in termini moderni, così rappresentativa, così esperta, ho veramente paura.

Vi voglio raccontare qualche cosa che vi dirà un po' come erano le corse di una volta soprattutto attraverso quello che ho fatto io e quello in cui mi sono trovato coinvolto.

Nel 1921, l'altro ieri, c'era... voi conoscete Bormio, l'Hotel Bagni Nuovi, un vecchio albergo di famiglia, abbastanza noioso. Eravamo lì. Io avevo quindici anni, ero un secchione, studiavo bene, ma non facevo sport,

avevo paura di tutto, ero un vigliacco; e quando in albergo in subbuglio hanno cominciato a dire: "Passa la Coppa delle Alpi", chiedo: "cos'è la Coppa delle Alpi?". "E' una corsa d'automobili". Allora tutti erano agitati. Il giorno della corsa eravamo tutti fuori, davanti a quella curva (tourniquè, come si diceva allora), di fronte all'albergo. Si vede in fondo alla valle una gran nube di polvere, un puntino nero che avanza a tutta velocità, credo che facesse sessanta all'ora, insomma era un'emozione tremenda. L'abbiamo visto venir su, abbiamo visto passare queste macchine dove dovevano essere in quattro a bordo, si buttavano fuori come sui side-car moderni. Applaudivano tutti come matti.

Io quella sera, come San Paolo sulla via di Damasco, sono stato fulminato e ho detto: "Io correrò in automobile". Non avevamo automobili in casa, nessuno ne aveva mai parlato, ma io ho detto: "Correrò in automobile".

Non avevo ancora deciso dopo il liceo cosa avrei fatto, ho detto: "Farò il Politecnico per imparare qualche cosa d'automobili". Poi quello stesso mese di settembre, mio cognato mi ha portato a vedere il primo Gran Premio d'Italia che si correva a Brescia sul circuito di Montichiari. Vetture da tre litri: c'erano tre Ballot e tre Fiat. Una cosa scomodissima, siamo stati in una stanza accampati, poi siamo andati là con una macchina che ci avevano dato a nolo che era quattro baquets, come si diceva allora, quattro seggiolini, una polvere terribile.

Io ero là ma non ho visto praticamente niente, c'era solo questo rombo che era nuovo per noi, sentire le otto cilindri Ballot che han fatto primo e secondo con Goux e Chassagne; terzo Wagner con la Fiat. Bordino che era in testa a centocinquanta di media, poi c'erano le gomme, insomma qualche cosa che non andava. E io ho cominciato l'automobilismo.

Nel 1922, il Gran Premio è stato disputato a Monza. Monza: pensate che è stata costruita in 101 giorni. Mi ricordo che siamo andati in bicicletta. Pioveva come qui qualche minuto fa. Sono andato in bicicletta da corsa

da Cernusco sin là e ritorno, per stare in piedi in tribuna per cinque ore e vedere due macchine e mezza che correvano.

Perché son partite tre Fiat, Giaccone ha rotto subito il ponte, una Bugatti che ogni due giri ne prendeva mezzo; è arrivata prima e seconda la Fiat ma ... una folla tremenda, una cosa stupefacente.

Quindi il mio destino è stato legato a Monza; non per niente a Cernusco la mia casa è in Via Monza, anche quello, quindi, per forza di cose.

Nel 1923, sono andato a vedere il circuito del Tigullio. Il circuito del Tigullio era fra Rapallo e Santa Margherita.

Immaginate quella strada che voi tutti conoscete a memoria: allora era in terra battuta con buche, con una polvere mai vista.

Pensate che ho assistito al fatto che Nuvolari che correva con una Bianchi, si è rovesciato, lui e il meccanico son saltati fuori, hanno raddrizzato la macchina e sono arrivati primi. Cose che accadevano allora perché, dobbiamo dirlo subito, finché ce l'ho in mente ve lo voglio dire. Allora, non c'erano i motor-home, i camion, gli aerei, gli elicotteri e tutto quanto. Allora uno andava con la valigetta legata sulla coda, con una ruota di più se poteva applicarla, col meccanico, e andava per strada con la sua vettura. Alla partenza, vi ricordate che c'era il meccanico, anche per Nuvolari a Monza c'era il Bignami o il Compagnoni che erano a cavallo della coda e avevano solo la chiave delle candele infilata nella cintura e basta.

Oggi se vedete le partenze, vedete che c'è lo psicologo che parla al microfono per calmare i nervi, c'è l'ombrello, ci sono tutti lì che guardano questo essere straordinario. Sì, per me son sempre straordinari quelli che corrono in automobile. I Grand Prix di allora erano di 800 chilometri: 5 ore, 6 ore di gara. Oggi guai se si superano le due ore, e certo è giusto così anche perché le intenzioni di oggi sono diverse, con tutti i "g" che si prendono in curva oggi, non è possibile fare probabilmente di più.

Nel 1923 (e sono felice che ci sia qui qualcuno dell'Automobile Club di Milano, perché Mugnai rappresenta una colonna dell'Automobile Club di Milano anche se adesso è un po' sul ritiro) io mi sono fatto socio dell'Automobile Club di Milano: pensate, sono 67 anni che sono socio dell'Automobile Club di Milano.

Poi, siamo andati nel 1924 al circuito di Cremona; lì c'era Ascari che ha portato in corsa la prima P2, che aveva a bordo Bazzi come meccanico, hanno fatto 194 all'ora, mi pare, sui 10 chilometri famosi di Cremona, è stata una cosa sensazionale.

Arriviamo già al 1925: io andavo a tutte le corse che c'erano a Monza, si capisce, e a Monza avevo avuto come prima macchina una Citroën 5 cavalli sgangherata del 1923, alla quale avevo subito tolto i parafanghi per renderla un po' da corsa.

Poi, nel '25 avevo un Salmson 1100 a coda, prontamente dipinto anche quello di rosso. Con quella sono andato di nascosto a fare una corsetta a handicap a Monza che era la coppa Crespi, in autunno. Avevo il numero 31, non so neanche come sia arrivato, mi hanno dato una medaglia perchè era a handicap, una cosa complicatissima. Credo che abbia vinto uno con un taxi noleggiato, è andato su, gli hanno dato un buon handicap e ha vinto. Io invece sono tornato a casa col numero 31 e quel numero non lo volevo più togliere. Allora quando mia madre se ne era accorta sono successe scene incredibili. Poi ho cominciato a correre in automobile.

E arriviamo al 1926. Nel 1926, per dire le avventure strane, siamo andati al "Circuito del Pozzo". Chi se lo ricorda? Tonino Brivio, credo. C'era il mio amico Tassara, Tonino se lo ricorda sicuramente, il mio amico Tassara che ha sbiellato una Bugatti Grand Prix. Allora c'era da riportare la Bugatti a Milano, naturalmente non in camion ma per strada, a rimorchio.

Ha cercato un volontario, io mi sono offerto volontario di sedere sulla Bugatti Grand Prix a rimorchio con un fazzoletto così nel polverone da Verona a Milano. Poi ho dovuto stare tre giorni a letto. Non potevo neanche più stare in piedi dal dolore tremendo, perché le scosse di una Bugatti soprattutto quando non tirava il motore, nella polvere, ripercuotevano tutte sul diaframma. Questo per dire le bestialità che si facevano allora, ma la passione era grande.

Nel 1927, comincia la carriera di due persone che sono qui oggi, uno è Tonino Brivio e l'altro sono io.

Pensate che tutti e due abbiamo preso dei Derby che erano dei cyclecar francesi, ma con motori diversi. Lui aveva lo SCAT compressore, io avevo il Ruby sport. Abbiamo fatto tutti e due la prima corsa ad Alessandria. Lui una Domenica è arrivato secondo nelle 1100, io la Domenica dopo sono arrivato secondo nella stessa classe, strana cosa; e anche l'ultima Mille miglia l'abbiamo fatta insieme nel '52. Lui ha vinto la 2000, io ho vinto la 1600, è strano che abbiamo cominciato e finito, si può dire lo stesso giorno, e mi fa piacere di vedere qui Tonino particolarmente, perché Tonino l'ho sempre avuto nel cuore e lo sa. Anche quando venivo a Cernusco in bicicletta; giravamo in bicicletta... ma quelle sono altre storie.

Nel 1927 poi, ho anche avuto la macchina sua, il Derby a compressore l'ho preso io per fare delle corse un po' più allegre. Cos'è successo? Che a furia di metterci quegli intrugli che erano le benzine di allora, si è sedimentata giù una specie di ... quello che si trova oggi nel mare a Rimini, una specie di muschio che ostruiva tutti i tubi, perciò quando ho fatto la corsa Trento-Bondone mi sono dovuto fermare a tre quarti della salita perché non arrivava la benzina.

La stessa cosa quando ho fatto i 100 all'ora all'autodromo di Monza, allora bisognava fare in un'ora 100 chilometri sulla vecchia pista che era una cosa per quei tempi un po' notevole. Ricordo che mi sono fermato, e

da solo sono riuscito (sapete che c'era quel grosso bullone sui carburatori Solex) a staccare quel bullone, a svuotarlo, a spingere la macchina e saltare su, cosa che non sarei forse capace di ripetere oggi.

Nel 1928, avevamo deciso di fare la Tunisi-Tripoli. Tunisi-Tripoli erano 800 chilometri e c'era Canestrini che insisteva molto che si facesse. Allora io stavo preparando un Derby con un motore Chapuis-Dornier. L'ultima prova a Monza, collo d'oca in due pezzi. Quindi ho telefonato a casa disperato a mia madre e dico: "Guarda che non si va" e lei ha detto: "Ma mi hanno detto che a te piaceva l'Alfa Romeo" ho detto: "Cosa?". Sì, l'Alfa Romeo, il 1500. Allora era venuto Bruno, che voi ricordate tutti, a farmela provare per primo. Io ero infatuatissimo, e allora mia madre dice: "perché non te la prendi? Te la do io". Senza neanche andare a casa, sono corso al Portello e ho ordinato un telaio. In quattro giorni ci hanno messo su quattro Barquets. Ho preparato la macchina a Livorno e l'ho imbarcata su un piroscampo che si chiamava Porto di Alessandretta (e lo chiamavano il porco di Alessandretta, perché era una roba innominabile) e siamo andati con quello.

Era simpaticissimo perché su quella nave c'erano Brilli Peri, Cortese, Materassi, Biondetti, Borzacchini e tutti quelli che correvano al Gran Premio di Tripoli. E' stato un viaggio molto divertente. Nella prima tappa a Cagliari abbiamo organizzato la "corsa degli asini" sulla riva del mare, insomma, quello che si poteva fare allora.

La Tunisi-Tripoli è andata bene ed io ho vinto la 1500. Sono stato a Tripoli e lì era un sogno, perché poi c'è stato il Gran Prix, una cosa estremamente interessante.

Monza nel '28 è stata una cosa tragica. La morte di Materassi che è volato nel pubblico. Troppo lungo raccontare come uno schiva il proprio destino, va via da quel punto lì 5 minuti èrima, traversa, va di là, ero nel box di Materassi, mi ricordo la moglie di Materassi che gridava "mio marito, mio marito" ... terribile.

Siamo andati anche a Brooklands, per la prima volta perché io naturalmente ero pieno di riviste inglesi e volevo vedere cosa fosse Brooklands. Andiamo su, c'era una gara di macchine sportive sul circuito, abbiamo fatto anche quella, col povero Alberto Gnocchi ed è stata una cosa simpaticissima.

1929, nuova Tunisi-Tripoli, tutto in una tappa: 800 chilometri. Avevo però il 1500 due assi a camme in testa, quindi una macchinetta sveglia. Ho fatto 80 di media ed è andata molto bene.

Nel '29, c'è stata una cosa piuttosto buffa. Tonino Brivio dovrebbe saperlo perché le ha guidate. C'era la scuderia Materassi che aveva le Talbot Darracq 8 cilindri Gran Prix, lui ha corso con una 4 cilindri nel '28 a Monza, invece quelle erano le 8 cilindri, una la guidava Brilli Peri.

A Tripoli succede che nei fusti di elcosina che erano delle miscele fatte con alcol metilico, alcol etilico, benzolo lavato, acqua, etere solforico e chi più ne ha più ne metta, si è formato un deposito, si sono divisi i componenti, insomma erano inutilizzabili. Cosa fare allora? Alcool puro!

Ci siamo scatenati in bicicletta, in automobile, in tutte le farmacie di Tripoli e dintorni per comprare tre litri qui, una lattina là eccetera, per fare il pieno di benzina. Poi mettee a posto la carburazione. A mezzanotte sul lungomare coi fari a provare la Talbot che faceva delle grandi lingue blu, mi ricordo che c'era tutta la gente a vedere queste macchine che provavamo di notte. Il risultato è stato ottimo, il giorno dopo Brilli Peri ha vinto il Gran Prix: è stato l'ultimo, perché l'hanno dopo si è ammazzato proprio in quella corsa.

Nel 1929, ho cominciato anche la mia carriera dirigenziale perché l'Automobile Club di Milano mi ha fatto membro della Commissione sportiva e Mantovani sa che cosa ci vuole a fare carriera lì, quando si comincia, prima di andare avanti...

Nel '29, c'è stata anche una spedizione estremamente interessante. Pensate che l'Alfa Romeo correva ufficialmente a Brooklands. Per il fatto

che io avevo già corso lì, conoscevo la pista, parlavo l'inglese, e conoscevo un po' tutto, quando le 4 Alfa Romeo 1500 compressore sono andate su a Brooklands, mi hanno invitato ad andare insieme a loro e fare la riserva di Ramponi che guidava una delle quattro macchine.

C'era Key Don, c'era Eyston, c'erano i migliori piloti del tempo. E allora io ho comandato questa spedizione di 4 macchine e uno châssis con su delle casse di ricambio e altro materiale, da Milano fino a Londra per strada. E' stata una cosa divertentissima.

Poi la corsa, io ero in tuta e non ho toccato il volante dal principio alla fine perché Ramponi l'ha fatta tutta sua, ha fatto il primo assoluto e son rimasto con la busta con l'assegno di mille sterline che avevamo vinto. Comunque è stata una cosa veramente unica e estremamente divertente. L'anno dopo, invece, ho avuto la chance di correre in Inghilterra ancora a Brooklands, ma come titolare nella stessa 24 ore - doppia 12 ore- con un'Alfa 1500 compressore.

Vi racconterò anzi una storiella che credo sia passata in giudicato. Una volta nelle grandi corse c'era un commissario tecnico che veniva alla Casa a punzonare le macchine che correvano dopo. Così è stato per l'Alfa Romeo nella corsa di Brooklands. Solamente che una delle macchine era a testa fissa, e allora, perché assomigliasse di più a quelle a testa mobile, sono stati saldati dei bei bulloncini sulla testata che non ne aveva. Nonostante l'angolo fra le valvole fosse a 100 gradi a differenza dell'altra che era a 90 gradi, è andata bene e tutto si è svolto secondo i piani prestabiliti.

Comunque nel 1930 sono andato a Brooklands ed è stata una corsa molto emozionante perché c'è stata anche una grossa disgrazia.

C'erano delle Talbot inglesi, sport, che correvano in gruppo, si tiravano fra di loro e io cercavo di farmi tirare anche da loro all'uscita di una grande curva, per acquistare velocità, nella scia. Quelle invece si spostavano proprio per evitare che uno si attaccasse dietro, insomma a



un bel momento se ne sono agganciate due, una è rotolata in pista e una è finita nel pubblico e ci son stati tre o quattro morti. Io mi ricordo che con George Eyston siamo passati così, uno per parte, alla macchina che rotolava sulla pista.

Poi pioveva pressappoco come oggi, noi avevamo le gomme lisce allora, quelle da pista erano gomme lisce, slick, naturalmente piccole, eravamo rimasti indietro per noie di alimentazione: non arrivava benzina.

Io ho cominciato all'ultimo turno a tirare, tirare, tirare, e son riuscito a riguadagnare cinque giri sulla Aston Martin che era prima di classe, abbiám vinto la categoria e siamo arrivati quarti assoluti. Un bel successo; divertente. Questo a Brooklands.

Poi abbiamo fatto la Coppa dei Castelli Romani, poi il chilometro lanciato Giubiasco-Monteceneri, poi il record della corsa del Bernina, che è stata una bellissima corsa.

Io mi ricordo che lì c'era la mia povera mamma che era al traguardo, tutta emozionata e c'era una signora vicino a lei, piuttosto emozionata e un signore, che aveva una bombetta marrone in testa. Era Bugatti, con la signora, che erano lì perché correva Chiron con la 16 cilindri. Cos'è successo? Che le due signore hanno cominciato a parlare e anche l'altra disse: "Je suis très émotionnée", e allora mia mamma rispose: "Mais j'ai mon fils qui cours" e l'altra signora aggiunse: "Mais c'est la Maison qui cours pour moi".

Questo è stato l'incontro di mia mamma con la signora Bugatti.

Poi nel 1931, non so se pro ono pacis devo raccontarvi il Rallye di Montecarlo con Canestrini.

Pensate l'idea di due pazzi, partire con Canestrini che voi conoscete come bravissimo giornalista, ma non come sportivo atletico. Siamo andati a partire per il Rallye di Montecarlo per l'Alfa Romeo con uno spider da Koenigsberg con venti sotto zero. Vi immaginate, io ho cambiato 19 volte le catene, col ghiaccio, siamo andati a finire nella

nebbia della Ruhr e ci siamo completamente persi, senza riuscire ad arrivare al confine perché era troppo tardi, e da quella volta ho giurato: "Mai più il Rallye di Montecarlo".

Poi siamo andati a Wiesbaden, quella è stata una cosa... quelle riunioni in Germania erano cose straordinarie. Uno andava su e c'era il Rallye per arrivarci, concorso di eleganza delle macchine, circuito di velocità, una gimcana, premi, premi e premi. Per una settimana intera siamo rimasti lì a raccogliere premi e a divertirci col povero Marco Luzzato. E' stata una cosa veramente stupenda.

Io a radunare questi ricordi e a riscriverli ho rivissuto la mia vita si può dire in 48 ore e mi fa molta impressione parlare di tutte queste cose.

In quell'anno abbiamo corso anche, con una bella sfacciataggine, con una 1500 Alfa Romeo il Gran Premio d'Italia che si svolgeva a Monza in luglio o a fine giugno, ed era della durata di 10 ore. Voi pensate 10 ore alla fine di luglio a Monza, che razza di caldo. Abbiamo invece avuto la sfacciataggine di arrivare sestis assoluti e primi della 1500, 132 di media, con Nino Pirola, che ricordo con molto affetto.

Poi, al chilometro lanciato di cui vi ho parlato, dell'anno prima, io avevo fatto col mio 1500 senza testa fissa, già 145 chilometri all'ora. Ho fatto il record svizzero che dura tuttora perché non l'hanno più rifatto.

Al Nürburgring sono andato la prima volta, conoscendo Caracciola che aveva corso a Wiesbaden, e Stuck mi ha invitato a fare un giro del vecchio circuito del Nürburgring. Credo che parecchi di voi lo conosciate. Ebbene, pensate fare il vecchio circuito come meccanico di Stuck su una Mercedes SSKL. Non vi dico altro. Dopo un giro ne avevo abbastanza. 22 chilometri di otto volante. Allora noi facevamo anche molto le gare di autosky. Ossia c'era una squadra sull'auto di quattro persone e la stessa squadra doveva fare la gara di fondo o di discesa, e anche lì ne abbiamo fatte molte, con molto divertimento e parecchio sport.

Nel 1932 c'è stata un'esperienza nuova. La corsa sul ghiaccio. Al lago Aibsee che è vicino a Garmisch Partenkirchen lì si faceva la corsa di velocità segnata con dei rametti di pino all'interno, e all'esterno niente, perché uno poteva fare un volo di 100 metri e non importava. Allora io ho corso col mio 1500, ridotto a macchina da corsa, tolti i parafanghi e i fari, e correvo contro delle Amilcar e 1500 Bugatti.

Le Amilcar specialmente, leggere, andavano più forte. Noi non avevamo gli spikes moderni come oggi. Avevamo dei bulloni a testa piatta, fuori c'era una ranella, due bulloni sopra, ed era tutto. Quindi questi erano i nostri spikes. E' andata bene. Le due Amilcar hanno fatto battaglia tra di loro, una è uscita, l'altra ha rotto il motore quando si vedeva il traguardo: ho vinto io. A sorpresa, potete immaginare, io ero convinto di arrivare terzo. E' stata regalata. Anche lì, concorso di rumba, su a sciare allo Zugspitze, tante belle cose.

Poi a Monza c'è stata una corsa strepitosa. Non so se se ne vedranno ancora. Nuvolari contro Fagioli. Fagioli aveva la Maserati 16 cilindri per il Gran Premio d'Italia. Nuvolari aveva l'Alfa Romeo P3 monoposto. I due si sono scambiati al comando per una quantità di volte. Ogni rifornimento della Maserati era una catastrofe. Le macchine stavano ferme per dei minuti interi perché le macchine le rifornivano in qualche modo, e così alla fine è arrivato prima Nuvolari e poi Fagioli. E' stata una corsa indimenticabile.

Quell'anno è stato molto bello perché io sono stato ospite di Tonino Brivio a Biella perché c'era la Biella-Oropa. Un fior di corsa. E anche lì c'era Didi Trossi, Tonino ed io, Gigi Premoli, eravamo sempre insieme. Io correvo col 1500 compressore e mi ricordo una discesa di notte, una lotta fra la Rolls Royce di Didi Trossi dove nel fondo, dietro, c'eravamo io e Gigi Premoli terrorizzati, e una Austin Seven in discesa guidata da Tonino Brivio che veniva giù nella polvere. I numeri che si son visti!

Morale, è andata bene perché è arrivato primo assoluto Didi Trossi, secondo assoluto tonino, terzo assoluto e primo di categoria, io.  
(Interruzione di *BRIVIO* che dissente).

*LURANI*

...No, nel '32 no, scommetto. Didi Trossi prima aveva quella coi parafanghetti piccoli, tu avevi quella coi parafanghi completi, scuderia Ferrari e io avevo il 1500 e sono arrivato terzo assoluto e primo di categoria. Me lo ricordo. Ultima corsa della mia macchina. Pensa, col 1500 io avevo fatto 21 primi di categoria, tre secondi e quattro terzi. Mai ritirato in trenta corse. Bello "score" insomma, simpatico.

E poi, per esempio, è cominciata la tradizione degli ospiti a casa mia. In settembre venivano a stare da me parecchie persone che correvano poi la domenica a Monza, come Caracciola e come Lord Howe. E' venuto anche Tonino, venivano tutti lì. Allora han cominciato a scrivere tutti sul mio muro. Io ho un muro in garage dove ci sono 400 autografi di gente che è stata lì. Naturalmente le firme di questi signori sono lì, onoratissime.

Lord Howe ha avuto un incidente per cui ha rotolato la sua Delage intorno a una pianta alla curva di Lesmo. Hanno dovuto tagliarla in qualche modo per portare fuori lui. Lui la sera era a pranzo da me, con gli occhi piuttosto vitrei, e mia madre che lo guardava tutto il tempo, mi faceva segno: ma cosa succede? Mi ricordo che lui beveva whisky a tavola. Si prendeva il bicchiere e lo portava sull'orlo della tavola. Mia madre con aria indifferente prendeva il bicchiere e glielo rimetteva là. C'era questa schermaglia dei bicchieri divertentissima. Però lui era un po' suonato, mia madre gli ha sequestrato tutti i vestiti, così non ha potuto partire per due giorni, aveva un po' di commozione, se no lui avrebbe preso la macchina e sarebbe andato fino a Londra.

Nel 1932, vi devo raccontare la mia prima Mille Miglia. Era combinata bene perché vede, io avevo un progetto.

Quando io ho detto: corro in automobile, non avevo mai pensato di arrivare ai fastigi di un Villorosi, di un Brivio, di un Trossi. Io mi ero detto: voglio fare come Napoleone, che ha detto: meglio primo all'Elba che secondo in Francia.

Morale, io ho detto: a me basta arrivare primo di categoria in tutte le corse più importanti che si possano fare, corse in salita famose come Tourbie, corse di fondo, tipo Mille Miglia o Le Mans, eccetera, di fare dei record, in tutte le specialità insomma fare qualche cosa, bene, ma sempre nel mio limite.

Così avevo deciso di correre la Mille Miglia con la mia macchina. Jano mi aveva dato un motore a testa fissa, era velocissima, andava molto bene. Ho avuto l'onore di avere con me Canavesi che era stato con Varzi nel famoso '30, l'anno di Nuvolari e Guidotti quando hanno vinto la Mille Miglia, di cui si celebravano i 60 anni!

Allora Canavesi, che era capo collaudatore dell'Alfa, un solidissimo guidatore, aveva accettato di venire con me perché le Mille Miglia allora quando non si era degli assi che la guidavano da soli, si guidava in due, e lo sa Tonino Brivio quando è stato scodellato fuori da Didi Trossi al primo paese dopo la partenza, scodellato giù nel fiume, è vero, è qui che lo può dire.

Io ho fatto la Mille Miglia, abbiamo fatto i giri di prova, la macchina era perfetta, eravamo elegantissimi, tutti e due con le tute rosse dell'Alfa Romeo bellissime. Io ho detto a Canavesi: "Guarda, io non ho mai fatto la Mille Miglia. Fammi vedere come si fa". E lui ha deciso che avrebbe fatto il primo tratto fino a San Casciano, primo rifornimento dell'Alfa Romeo: parte, prima, seconda, quarta, vedo che il contagiri è a 5000. Io i 5000 li adoperavo sì e no in corse in salita, nei cambi, invece lì: 5000, piede giù a terra e via.

Si arriva al primo paese che non so se era Manerbio, marciapiede, marciapiede, pam, in pieno paese senza staccare, con tutta la gente che si apriva! Io ero con una mano qui, l'altra mano dietro a lui, il tubo di scarico qui sotto, un fazzoletto qui, e dopo un quarto d'ora mi sono detto: "Ma io devo fare 17 ore di questa roba? Ma neanche a morire, spero che si rompa tutto, perché se no..."

Invece, abitudine, a Bologna avevamo 144 di media con una macchina che faceva i 150. Cose mai viste! A San Casciano mi hanno fatto prendere un Fernet perché su quelle curve in discesa... io mi o ripreso, tant'è vero che ho fatto il record da lì fino a Roma della 1500. Eravamo nei primi 7-8 assoluti, torniamo su e al rifornimento di Ferrara c'era lo stato maggiore dell'Alfa Romeo e c'era Jano che dice a Canavesi: "ma siete matti, cosa volete fare? Avete un'ora più del record...", eccetera, e allora nell'euforia ho detto a Canavesi: "guida tu, perché io non voglio avere responsabilità". Allora abbiám guidato mai più di 4000 giri dicendo "che bello, abbiamo vinto" sapete perché eran0 solo 400 chilometri ancora, sembra di dire 40, era il Veneto famoso.

Insomma, siamo arrivati in fondo, feste, eccetera eccetera, vedo arrivare un altro. C'erano la i Venturi che erano partiti dopo di noi, sapevano di guadagnare tempo, erano veneti, conoscevano le strade, come matti, a tutta birra, noi invece davanti a tutti tranquilli e sicuri e invece siamo stati battuti, siamo arrivati secondi.

Io ho pianto tutta notte. Voi potete capire cos'è una cosa del genere.

La Mille Miglia 1933. MG, tre macchine, prima un giro di prova perché Lord Howe era una grossa personalità del mondo militare e politico inglese, siamo arrivati a Roma in gennaio, e allora tramite la famiglia della mia allora fidanzata che aveva anche molti legami con Casa Reale, siamo arrivati in allenamento a Roma, in un giorno siamo stati invitati da S.M. il Re alla mattina, a mezzogiorno a colazione dall'Ambasciatore

d'Inghilterra, al pomeriggio da Mussolini. Quindi in un giorno abbiamo fatto tutto, eravamo diventati i personaggi più importanti del momento. Morale, si fa la corsa. Le macchine andavano forte, facevano 165 - il 1100 a 6 cilindri, albero a camme in testa e compressore. Solamente freni inesistenti, tenuta di strada così e così. Sul dritto andavano molto bene. Ruote piccoline, piccoline, alte, si capisce, ma cosa succede? C'era la Maserati di Tufanelli, (l'opposizione non era molto importante). Morale: abbiamo cambiato sulla mia 19 candele, perché eravamo partiti con le candele troppo calde, quindi non si pensava neanche di tenere giù a tavoletta, anche lì, e allora cos'è successo? Io ho fatto tutta la parte mista e Eyston che andava molto bene perché era un velocista, ha fatto tutta la parte veloce dell'Adriatico e poi gran parte del Veneto.

Morale, eravamo primi con molto vantaggio, si arriva a Bologna al rifornimento -voi sapete come capita in quelle cose- c'era la dinamo che non caricava più, c'era un faro addormentato e l'altro pressappoco e c'era la notte ancora da affrontare, quindi cosa fare? Cambiamo la batteria.

Due batterie identiche e una che non va dentro l'alloggiamento dell'altra. Stare lì a martellare, perdere sette - otto - dieci minuti al rifornimento per rimettere una batteria carica, identica a quella che c'era.

Finalmente siamo partiti quando arrivavano Hamilton e Lord Howe che ci avevano preso.

Morale, il Veneto fatto con la lingua fuori, finalmente si arriva a Verona alla circonvallazione gomma a terra. Salto giù, non c'era più il crick. Allora c'era lì della gente e ho detto: "Venite qui ragazzi, tutti insieme, forza", così hanno tirato su la macchina, io ho cambiato la ruota, son saltato dentro, c'era la fondo sotto i piedi cioccolata schiacciata, sandwiches, candele, olio, tutto quello che si può immaginare, sembrava proprio una "ruvera".

Sono arrivato ancora col martello in mano: prima macchina che finiva la Mille Miglia. Feste: "siete primi", sapete cosa vuol dire aspettare tre minuti e vedere se arriva l'altro? Per fortuna è arrivato questa volta 4 minuti e mezzo dopo e avevam vinto noi la categoria, il record, eccetera. Insomma una cosa da togliere il fiato, anche nel piccolo, anche nelle corse di categoria.

Lì, siamo nel '33, c'è stato il famoso episodio di Cortese e Castelbarco. Non so se lo volete sapere, ma è troppo da ridere.

Pensate che l'Alfa Romeo aveva messo a posto una 2300 Monza di Carlo Castelbarco, coi parafanghi così per correre la Mille Miglia. Cortese la porta per gli ultimi preparativi all'Alfa Romeo. Va lì al mattino, in ordinissimo nella sua tuta (il povero Franco era uno elegantissimo, sempre magari coi calzini gialli ma sempre un po' così), arriva lì e vede la sua macchina in un angolo, tutta nera. Cos'era successo? Guidotti potrebbe raccontarvelo. C'è quella storia di Bonini che è stato bruciato.

Avevano fatto il pieno della benzina, una scintilla.. C'era Bonini nella fossa, sotto la macchina, insomma cose allucinanti. Morale, tutto l'impianto elettrico della macchina di Cortese era andato, la macchina era là abbandonata e non si poteva farci niente.

Lui è andato lì, ha fatto fuoco e fiamme, ha urlato e allora si son messi in dieci a lavorarci sopra, l'hanno rimessa in condizioni di marcia, lui è partito da qui un'ora prima della partenza, ha fatto 170 di media da qui a Brescia, è arrivato alla partenza, è saltato dentro Carlo Castelbarco, che non ha mai guidato, è arrivato secondo assoluto. Pensate, cose un po' così, romantiche.

Nel 1933 ho fatto una prima corsa con la Maserati: Vermicino – Rocca di Papa, il record è andato molto bene, poi in Maserati ho fatto lo Stelvio, eccetera.

La 2000 chilometri tedesca l'ho fatta con Teo Rossi, con una sua Alfa Romeo Pescara. Teo Rossi aveva pensato, erano 2000 chilometri, quindi



28 ore perché c'erano delle medie prefissate- era un collaudo di quello che doveva essere il nazismo perché la Germania era tutta marrone. Tutte bloccate le strade da un muraglione della milizia loro, delle NSKK. Abbiamo fatto questa cosa che è andata anche bene, l'unica macchina straniera, siamo arrivati primi delle 2000, ma a fare una gara con Teo Rossi vi dico che era un'esperienza veramente straordinaria. Lui aveva preparato addirittura un "menu". C'erano delle cose per far dormire quelli che erano al fianco del guidatore e delle cose per tenere sveglio chi guidava. C'erano sandwiches, c'erano tartufi, paté, tutto quello che si voleva e che non abbiamo fatto neanche a tempo a toccare, si capisce, come capita in quelle circostanze, ma insomma è stata anche quella una bella esperienza.

1934. Ho avuto la nuova Maserati, e ho fatto di nuovo la Mille Miglia ancora con la MG. Ma io avevo detto: "Sentite, è andata bene nel '33, non crediate che nel '34 sarà la stessa musica", perché la Maserati aveva solo Taruffi, con la Maserati 1100 4 cilindri, agilissima, veloce, stabile, a noi avevano tolto potenza alle macchine per non sporcare le candele, pesavano, e quindi noi eravamo battutissimi in partenza.

Morale: siamo partiti in tre macchine, due sono volate fuori per cercare di tenere il tempo, l'ultima che era la nostra, ci hanno detto "calma". Con Penn Huges sono arrivato all'albergo che Taruffi si era già cambiato, aveva fatto il bagno e siamo andati a pranzo insieme, ma lui era già lì da una settimana. Questo è stato nel '33.

Nel 1934, Brescia, Ponte di Legno il Kesselberg. Vi voglio raccontare una cosa un po' filosofica che penso vi farà ridere.

Io ritengo che la corsa in salita (ho fatto moltissime corse in salita, neavrò fatto una sessantina), sia una specie di equazione in cui la X è il tempo. Dall'altra parte ci sono delle costanti: una è la macchina, uno il percorso e la Y è l'uomo, quello che è capace di fare. Insomma, al Kesselberg che era una corsa tortuosissima, splendida, fra due laghi in

Baviera, famosissima. Allora le corse in salita non erano cronoscalate da niente.

Allora correvano Caracciola, Nuvolari, Varzi, Stuck, tutti i migliori e le Case correvano nelle corse in salita. Cosa succede? Che Stuck, con cui ero molto amico, aveva predisposto un servizio durante le prove, di chilometro in chilometro per prendere il tempo, per sapere come andavano, e prendevano anche i miei tempi e quelli del mio avversario. Io andavo bene su tutto, salvo il primo chilometro. Il primo chilometro era quello in cui io perdevo un secondo.

Allora mi han detto "vai a vedere cosa ti succede lì" e avevo come avversario principale Gunther Burghaller con una Bugatti a 2 camme in testa compressore, 8 cilindri, velocissima, lui era un tedesco che marciava forte, insomma nel primo chilometro c'era una gran curva a sinistra dove io staccavo e l'altro non staccava e allora mi son detto all'ultima prova, "adesso vado e non stacco". Invece è successo che ho tirato su il piede anche all'ultima prova.

Mi ricordo che si facevano alle sei della mattina le prove. Tutto quel giorno lì ad aspettare la corsa il giorno dopo. Il mio cauchemar era: sarò capace di far prevalere la volontà e tener giù il piede o no? Perché so che è lì che ci si batte.

Beh, il giorno della corsa mi ricordo, seduti dentro comodi, tirati su bene i guanti, ho messo a posto il casco, gli occhiali, motore in moto, temperatura e tutto pronto, via!

Arrivo a quella curva, ho tenuto giù il piede. Ho fatto un cristiania, sono uscito con 300 giri di più, sono arrivato su alla fine in 4 minuti e 9 secondi come se avessi fatto la maratona, e ho vinto per un decimo di secondo la corsa.

Quindi per me era proprio la vittoria dello spirito sul corpo. E' stato divertente.

Poi lo Stelvio, poi la 24 ore di Pescara. Peccato che non ci sia qui Luigi Castelbarco, perché l'abbiamo fatta insieme in un modo molto buffo. Figuratevi, lui aveva una Bugatti 8 cilindri monoalbero, l'aveva ridotta sport, tolto il compressore, messo due carburatori Solex quindi era una macchina molto "rifatta", se si può dire così. Abbiamo fatto questa 24 ore e non avevamo neanche una ruota di scorta per le ruote anteriori che erano lisce, e una sola per le ruote posteriori. Non abbiamo mai cambiato le gomme, mai successo niente.

Abbiamo perso un parafango, perso un faro, tutti pezzi che si mettevano nel posto di fianco perché era obbligatorio portarli alla fine. Morale: siamo arrivati sesti assoluti e primi di categoria, anche lì. Colpo di fortuna.

Poi abbiamo fatto i giocolieri alla Lecco-Maggio. Prima ho fatto la corsa turismo con uno châssis Lancia Astura. Invece di fermarmi all'arrivo giù come un matto- voi sapete la strada della Valsassina – per finire a Varenna. Poi da Varenna a Lecco, tempo di saltare alla partenza, c'era pronta la Maserati, sono saltato su, su con la Maserati. Quindi ho fatto le corse in due categorie, è andata molto bene in entrambe.

Varese-Campo dei Fiori, anche lì ho avuto un colpo di fortuna. Voi conoscete i mozzi Rudge delle ruote a raggi. Sapete che la calottina è con le due orecchie e ha una specie di coperchietto. Pensate che nel tratto velocissimo interno misto della Varese-Campo dei Fiori c'erano delle ringhiere di ferro, coi paletti di ferro. Io ho lasciato il coperchio della calotta, l'ho lasciato lì. Bastava che fossi un centimetro più in là e sarei andato a finire chissà dove. Invece ho vinto, ho fatto il record, è andato bene anche quello.

Altra cosa: ho corso al circuito di Biella. Senza onore ma con molto divertimento, stando sempre in casa Brivio.

Poi nel '35 è nato il Nibbio. E vi dirò subito: come ho detto prima che io volevo arrivare primo da qualche parte, mi son detto "voglio fare dei record". Tabella dei record dove? Il 500.

Allora, il motore migliore che era a disposizione era il Guzzi bicilindrico, 120 gradi, che aveva vinto il Tourist Trophy. Io ero molto amico della Guzzi, il povero Ulisse Guzzi m'ha detto "sì, se lo vuoi, te lo prestiamo".

Morale: come si fa questo Nibbio, come si mette la catena di trazione, cosa combino? Morale, ho fatto così: il posteriore era l'assale di un motofurgoncino Guzzi, un tre ruote, messo lì per terra. Alla distanza uguale -credo che fosse circa 40 centimetri- dove c'era l'ingranaggio che dava il moto, su una cassetta di legno abbiamo messo il motore.

Subito davanti al motore mi son seduto io su un baquet, un sedilino, su un'altra cassetta. Davanti, facendo il passo di 2,42, come era quello della Maserati, abbiamo messo l'assale di una Balilla, abbiamo legato poi il tutto con due canne di bambù e ci siamo detti: "Eh, adesso qui come si trasmette poi la potenza, la spinta? Come facciamo?".

E allora gli unici due pezzi disegnati, e me li ha disegnati Luigi Castelbarco che mi dispiace non sia qui, erano come due bielle, bielloni grossi, per cui c'era l'assale e qui dove c'era lo spinotto c'erano due forcelle che tenevano, coassiali con l'asse del motore, quindi non c'era né allungamento della catena né niente, c'erano questi bracci che andavano molto bene.

Sono andato da un telaista (Quadrio si chiamava), che faceva telai da moto, con tubi Colombo, mi ha fatto il telaio, abbiamo cominciato a metter tutto insieme, , calcolato le molle (quelle sono state calcolate) a elica dietro; e davanti molle a balestra della Balilla togliendo una foglia o due, è venuta fuori questa "Construction", come direbbero gli inglesi, di 290 chili, che però svirgolava, e allora abbiamo controventato i tubi, così è stata la prima macchina con telaio a traliccio, nel 1935. Motore

posteriore e telaio tubolare, avanzatissima. Prima di tutte le Cooper 500 e di tutto quanto.

La carrozzeria mi è stata costruita addosso perché facevo così con le spalle e ci toccavo dentro, il parabrise me l'ha fatto la Touring, il povero avvocato Bianchi mi ha fatto lui il pezzo curvo perché allora non era facile curvare bene il plexiglas, insomma me l'ha fatto lui, morale: come è uscita in collaudo la prima volta, così ha fatto il record. Siamo andati in novembre sull'autostrada di Lucca e ha fatto 162,162 all'ora sul chilometro lanciato.

La prima macchina di 500 che superava le cento miglia all'ora: in Inghilterra, "hundred miles per hour", era una cosa strepitosa a quei tempi. Poi sono andato in Abissinia e da quel momento non se n'è parlato più.

Alla fine del 1936, dopo la guerra in Abissinia, alla fine dell'anno vengono da me Gigi Villorosi e Franco Cortese, dicendomi: "Tu che sei riuscito a correre in continuità senza ancora andare in bolletta del tutto, (ci arrivo adesso, ma allora no), come hai fatto? Potresti organizzarci? E allora è nata la scuderia Ambrosiana, di cui noi siamo due dei tre fondatori, (il povero Franco non c'è più) e chi è venuto immediatamente dopo, credo mezz'ora dopo è stato il mio amico Minetti, Eugenio Minetti, qui anche lui. E abbiamo detto: organizziamoci insieme per vedere. Infatti così si potevano dividere le spese, avere degli ingaggi più sentiti, essere organizzati come albergo, trasporti benzina, olio, candele, un po' meglio.

Io ho fatto dei contratti che allora nei confronti di oggi fanno ridere, già ringraziare se ci davano le candele KLG gratis, ecco tutto.

Così abbiamo preso un seminterrato, dietro all'Arena, dove avevamo dentro le macchine, c'era Casazza che è ancora vegeto e mi spiace che non ci sia oggi, il quale ha cominciato a fare il segretario della Scuderia Ambrosiana.

Però come inaugurazione di questo sodalizio avevamo anche una Maserati 1100, a cui Gigi ed io avevamo messo un assale Tecnauto. Morale, andiamo a fare la Mille Miglia insieme. Allora Gigi era già un campione ma non aveva quel controllo che ha avuto poi, quindi era proprio scatenato. Figuratevi cos'era per chiunque sedercisi a fianco. Anche ammirandone lo stile strepitoso

Morale, siamo arrivati alla partenza per miracolo perché si era ingolfato il carburatore, c'era qualche cosa che non andava, insomma siamo partiti. Villorosi ha cominciato a fare dei numeri, a fare di quelle cose che.. vedevo i muri che venivano in mezzo alla strada. Io ero di fianco, terrificato. Lui diceva che io nominavo i morti, perché io gli dicevo: "Guarda che in questa curva è uscito il tale, si è ammazzato", e gli gridavo nell'orecchio: "Vai piano, non andare in questa maniera".

Morale, arrivati vicino a Piacenza, un'ora e mezza fermi perché si era rotto il tappo a spillo. Io ero quasi contento perché pensavo "meno male, così è finita", invece niente, lui è riuscito a ripararlo. Morale, è ripartito, ho guidato anch'io in qualche modo, poi quando guidavo io, vicino a Terni, a un certo momento lui aveva già visto che il manometro dell'olio faceva degli strani movimenti, magari ne ha fatto uno di troppo, bang! Fuori una biella! E allora un lago d'olio con pezzettini metallici.

Arriva uno della milizia e ci dice "avete sporcato una candela", rispondo: "no, veramente qualcosa di più". Morale, non volevano accettarci in vagone letto, perché io avevo un impermeabile giallo di tela cerata, una tuta rossa, bagnati, sporchi d'olio, conciati, e solamente sapendo che eravamo reduci dalla Mille Miglia ci hanno ammessi a bordo.

Questo è stato l'inizio della Scuderia Ambrosiana di noi due. E' bello poter essere qui a raccontarla però, ve lo assicuro.

Poi abbiamo cominciato a correre. Loro due avevano il 1500 Maserati come poi ha avuto Eugenio Minetti, io avevo il 1100 4 cilindri per cui

correvo appresso al campionato italiano della classe che poi ho vinto, e sono arrivato con molta fortuna secondo assoluto nella Targa Florio.

Poi ho vinto a Friburgo (ti ricordi la spedizione di Friburgo? Non si può dire..). Scusate questo colloquio, ma Minetti è stato una delle parti importanti di una certa spedizione alla corsa in salita di Friurgo che poi son riuscito a vincere. E' andata bene. Ad ogni modo, una cosa interessante è questa: che Cortese aveva comprato di ricupero allora dall'Alfa Romeo uno châssis 2300 Pescara che aveva fatto carrozzare da Zagato (son contento che Elio sia qui, nascosto, ma io l'ho visto), e che è arrivato secondo alla Mille Miglia, dietro a un altro che è qui, Guidotti, che aveva come zavorra poveretto il povero Boratto. L'ha guidata tutta lui, ha vinto, mentre Cortese è arrivato secondo.

Quella macchina me la sono fatta dare io dicendo: "Franco, la metto a posto io". Allora siamo andati da Zagato ancora, il quale me l'ha carenata (peccato che tu non abbia la fotografia), carenata tutta sotto, carenato il posto di fianco, perché c'era il circuito dell'Agro Pontino. Tre giri con tutta la fettuccia di Terracina da fare tre volte, quindi ho messo i dischi sulle ruote.

Il rapporto non era abbastanza alto, mi sono fatto prestare da Marcello Diaz le ruote dell'8 cilindri che lui aveva del 19" per avere il rapporto più alto ancora. Morale, non ero molto ben visto a Roma in quel momento perché con la macchina ex Guidotti correva Bruno Mussolini, quindi c'era tutto il clan della Parioli con Dei, Danesi, tutto il gruppo che correva per proteggerlo.

Morale: tirato più o meno a sorte, io parto ultimo. Il risultato è stato che io li ho passati ad uno ad uno e son riuscito ad arrivare primo assoluto. Pensate che quella macchina ha fatto il giro più veloce a 150 di media! 148 di media totale su tre giri, erano 80 chilometri al giro. Questo per dirvi Zagato che razza di roba mi aveva fatto. Complimenti ancora adesso.

Sono andato al Crystal Palace a fare una corsa in Inghilterra, e in seguito sono stato terzo assoluto e Campione, e quindi sono andato in Sudafrica, dove la squadra italiana era formata dal povero Piero Taruffi, il povero Siena, Villoresi ed io.

Quattro Maserati, io avevo due motori: un 1500 e un 1100. Era una corsa handicap. Siamo arrivati giù, prima corsa a Johannesburg, su un bellissimo circuito. Filippini, che era segretario del sindacato dei corridori, mi aveva nominato più o meno responsabile, non capitano perché allora non c'erano dei gradi, ma mi aveva detto: "tu sei il più vecchio, e parli bene l'inglese, allora sei tu un po' il responsabile".

Cos'era successo? Che nell'handicap mi avevano dato un vantaggio enorme e io ho avuto la bella faccia tosta di andare a chiedere di ridurre il mio vantaggio per impedire che fossimo troppo distaccati dagli altri, vorrei dire che "c'était un beau geste", mi son fatto togliere 5 minuti di vantaggio però, tutto sommato, sono arrivato lo stesso terzo assoluto.

Poi da lì siamo andati in treno fino a East London dove ho corso ancora a un handicap. Prima di sbiellare (io ero partito anche lì con un handicap) faccio una strada lungo il mare, ondulata, e poi a sinistra c'era una scarpata ripida come potrebbero essere dalle parti di Portofino, tutta con pini. A un certo momento Gigi mi passa come una meteora, com'era allora lui, passa così e io mi dico: "Mamma mia, se va così..!".

Poi, all'ultimo di questi dislivelli vedo una bella strisciata nera dritta.. sparito! Mi sono detto: "Ahi, qua ci siamo, e adesso cosa faccio, tutto il giro, a chi telefono? Qui è successa una disgrazia. Beh, mi conviene fare il giro e tornare sul posto". Torno sul posto e vedo che Gigi era là che faceva grandi segni con le mani. Beh, meno male; poi ho sbiellato io ed è andata così. Comunque Villoresi era uscito, era finito sulle punte delle piante. E' venuto giù dalle piante e non si era fatto niente, e la macchina ha corso ancora alla corsa dopo.



Sono contento che di questi ricordi ho portato anche le prove, che sono qui vive e vegete.

Nel 1938, invece, c'è stata una corsa, una corsa stupida che ho fatto ancora a East London al Gran Prix, ed è stato così. La mia macchina ha sbiellato. Io avevo un carter solo, è stata messa una pezza, cambiato l'asse a gomito, cambiato il blocco dei cilindri ed era diventato un 1500. Però io mi son detto: "qui non ho chances, parto e poi vedremo". Tanto è vero che il rapporto non era molto giusto, a me avevano messo delle gomme del 6,50 addirittura, che erano troppo grosse.

Sono partito col 1500, c'erano Siena, Villorosi ed altri. Io ero nel gruppo, li vedevo, ero lì ma insomma non tiravo molto. Al rifornimento ho visto che Gigi si era ritirato, perché aveva rotto, gli ho fatto segno di darmi il cambio. Io non avevo voglia di andare avanti.

Morale, arriva il rifornimento, salta su lui, si è messo ad andare in un modo tale con quella macchina che siamo ancora arrivati... siamo? .. "lui" è arrivato terzo assoluto. E ha ottenuto anche il record del giro. Se avessi tirato un po' prima io, invece di addormentarmi, avremmo potuto vincere la corsa. (*Rivolgendosi a Villorosi*): "Prova a dire che non è vero!".

Nel 1938, fra le altre varie corse, le Mille Miglia è stata molto bella, con le BMW della casa e siamo arrivati ottavi e noni assoluti.

Son stato per 1200 chilometri primo di classe e quando son venuti gli ordini di tenere le posizioni quello che era partito dietro ha tirato ed è arrivato davanti di 1 minuto e 40 secondi. Perdere una Mille Miglia per 1 minuto e 40 secondi è molto seccante.

Poi alla targa Florio mi ha buttato fuori Bianco.

Alle prove del London GP al Crystal Palace sono uscito in prova su una macchia d'olio persa da una Era.

Avrei dovuto essere schiacciato, morto, bruciato, tutto quello che volete, me la son cavata con un femore rotto.

Finis corse delle 1100, delle monoposto.

Sono rientrato al circuito di Ostia con un 1500 Aprilia che avevamo insieme, quell'Aprilia con la quale poi ho corso a Torino.

Poi sono tornato a fare il record col Nibbio seconda edizione, subito dopo la guerra. No, prima della guerra, scusate la confusione, ancora nel '39 e lì siamo arrivati a fare 171,683 km/h con quel ragno lì, con il motore Moto Guzzi sovralimentato da 250.

Poiché allora le teorie non parlavano di portanza, deportanza o cose del genere, si cercava di far defluire l'aria il più possibile, l'aria andava sotto talmente bene che la macchina si sollevava e quindi a quella velocità non si sentiva più lo sterzo e la macchina andava dove voleva, non c'erano centri di pressione, nessuno aveva studiato niente, l'avevo carenata meglio ma era tutto lì.

Morale, vi dico che il record più importante che ho fatto non era tanto il chilometro lanciato, il miglio lanciato, i 5 chilometri eccetera, quanto le 10 miglia.

Le 10 miglia erano sedici chilometri andare, girare la macchina, 16 chilometri tornare. Quindi per 32 chilometri si doveva andare a tutta birra tutto il tempo e con una macchina che vibrava in modo spaventoso.

Io avevo fra il motore e me solo un pezzo di cartone di amianto, nient'altro. Mi sentivo dietro la schiena tutta questa meccanica che non finiva più e la macchina che andava come voleva. Sono stati molto lunghi quei 32 chilometri.

Durante la guerra, gli unici rapporti che abbiamo avuto col mondo delle corse sono stati con la Ferrari. Mentre Gigi Villorosi era in Grecia e ha fatto l'eroe, il povero Franco e io eravamo a fare la Ferrari.

Questa è una storia troppo lunga da raccontare: Ferrari ha fatto le macchine utensili per la Breda, e sono stato io a portargli gli ingegneri che gliel'ha ordinate, insomma queste storie sono state pubblicate.

Nel 1946 siamo andati –con Tonino Brivio- a correre al Cairo, con la Cisitalia. Io non ho mai creduto alle monomarche, infatti quello era un sogno di Dusio.

Siamo andati a fare questa corsa, è stata una spedizione divertente. Il povero Tonino no, perché era ammalato e non ha corso ma gli altri, c'erano Serafini, Alberto Ascari, Chiron, è stato un gruppo divertentissimo. E' stato molto bello.

Eravamo nientemeno che al famoso Shephers Hotel, quello dei romanzi. Era il momento in cui c'era il pascià, i battelli sul Nilo. L'unico che ha preso il premio arrivando primo assoluto è stato Cortese.

Cortese la mattina dopo è andato dal gioielliere a far vedere la coppa per vedere se era d'oro oppure no, e allora è andato a dire: "Bel re che avete voi!", perché sapete era di vermeille, con l'oro a un tasso molto basso, ma insomma vincere la coppa d'oro di re Farouk era molto bello, non doveva neanche guardare. Ma Franco era un uomo pratico.

Poi abbiamo fatto la spedizione a Indianapolis. Vedete, Villoresi c'è sempre di mezzo. Nel '46 siamo andati a Indianapolis con Villoresi. Vi dico semplicemente: con una tre litri 8 cilindri a 32 valvole..

No, è vero era il motore quadrato, 78x78. Due motori 1500 uno in fila all'altro. Giusto. Mea culpa.

Morale, siamo andati con quella (scusate l'errore, vuol dire che invece di 100 e lode mi darete 70). Morale, un viaggio dell'altro mondo con un Liberty ship americano vuoto, nordatlantico.

Lui ed io dormivamo in due cabine, due cucce che avevano costruito in cima al cassero, di legno e in una dormivamo lui ed io e nell'altra ci stavano Filippini e Varzi.

E' venuto il povero Guerino Bertocchi, han lavorato tutto il tempo, lui e Bertocchi lavoravano alla macchina, arrivata a Indianapolis completamente nuova, Gigi ha cominciato a fare dei giri notevolissimi, c'erano ..beh, non posso raccontarla tutta la storia..

Insomma stavamo a Indianapolis, lui faceva dei giri interessantissimi, mentre io ho l'impressione che la vettura di Varzi si sia rotta per un fuori giri voluto perché Varzi non riusciva a girare a Indianapolis. E' venuto un certo Duke Nalon, uno dei buoni piloti di Indianapolis, si è seduto in macchina, gli abbiamo fatto vedere dov'erano i freni, lui ha fatto così per dire: i freni non mi interessano, il cambio, niente, è andato su e girava più forte di Varzi e Varzi provava e non ce la faceva, e a un bel momento ha sbiellato. Come non si sa.

Morale, nella corsa, pensate che per fare economia, i magneti, che erano lì da tutto il tempo della guerra, non erano stati revisionati. Durante la corsa sono stati cambiati due volte i magneti, pensate al caldo, al calore immenso che viene fuori dalla macchina, stare lì a cambiare i magneti e il povero Varzi era bravo con le sue dita ad aiutare Guerino a cambiare i magneti e con tutto questo è arrivato sesto assoluto. L'unico italiano con Barbazza socio del Champion Hundred Miles per hour Club.

*(Interruzione di VILLORESI che precisa che senza il tempo perso nelle soste avrebbe vinto la 500 Miglia).*

#### *LURANI*

Infatti lui ha finito tutto il percorso, non è stato fermato quando è arrivato il primo ed è stato fatto socio del Champion Hundred Miles per Hour Club. Che era una cosa estremamente importante, di quelli che finivano a Indianapolis allora a più di cento miglia di media.

Beh, nel '48 ho fatto il giro di Sicilia con la Healey, ho vinto la categoria, ma si è staccato il ponte posteriore. Adesso lo racconterò.

Alla Mille Miglia io avevo una Healey secondo la mia teoria che era: prima di tutto cerca la migliore macchina che puoi nella categoria, poi guidala bene e cerca di vincere. Quindi avevo indovinato. Questa Healey era una macchina omologata nel turismo e faceva 160 - 170 all'ora: dovevo correre contro le Aprilia, molto più agili, ben frenate, ma che non

avevano la birra necessaria, anche se si chiamavano Bracco, Marzotto, (i fratelli erano tre o quattro), i vari torinesi, Ippocampo, tutta gente che correva, ma la mia seminava tutti.

Insomma, partiamo. Alla vigilia doveva venire con me Serafini, si è ammalato e allora all'ultimo momento è venuto il povero Guglielmo Sandri, grande asso del motociclismo.

Arriviamo poco dopo Pescara, primi con una settimana di vantaggio, cosa succede? Di colpo parte la barra Panhard. Lì il ponte posteriore era ponte fisso, tenuto da una barra con molle a elica. Quindi senza la barra il ponte si spostava. Non c'era più parallelismo nelle ruote.

Morale, mancavano 1200 chilometri all'arrivo. Saggezza sarebbe stata: andiamo adagio fino a Roma dove c'era la moglie di Sandri ad aspettare, e ritiriamoci in buon ordine. Invece abbiamo cominciato ad andare.

Prima c'era la barra per terra che faceva rumori, scintille, tutta la gente sulla strada che ci faceva segni per avvertirci e io facevo segno di sì, sì.

Morale, arriviamo a Roma, mi ricordo un'intervista fatta mentre ero in un angolo, come si deve fare rifornimento alla Mille Miglia, mentre mi domandavano come andava la corsa e io rispondevo: "Ma cosa volete, ho il ponte staccato, non so".

Continuiamo, andiamo verso il nord perché Sandri mi disse che aveva la valigia a Brescia e si andava nel gruppo delle Aprilia, adagio sulle curve perché da un parte la gomma toccava nel tubo di scarico, si sentiva odore di gomma, dall'altra parte nella carrozzeria. Morale, era tutta una cosa squinternata.

Arriviamo sull'autostrada Lucca-Firenze e lì si andava a tutta birra. Naturalmente gli attacchi e gli ammortizzatori si erano sballati quindi era tutto un ballo completo. E' bellissimo perché dicevamo: e adesso cosa può succedere? Ma, se si rompe il giunto, il cambio, il ponte va giù così, ci si punta e si fa il salto mortale. Allora abbiamo detto: cerchiamo di

andar presto per arrivare a casa prima che si rompa. Allora siamo andati a Torino, dove eravamo in mezzo a tutte le Aprilia.

Io ho fatto la Torino-Brescia a 148 di media e pioveva a dirotto. Ho finito la Mille Miglia e abbiamo ancora vinto la categoria a 104 di media, col ponte staccato.

Bisognava essere un po' matti, ma insomma l'abbiamo fatto. Voglio dire poiché il signor Minetti ha fatto in quell'anno una bella Mille Miglia con la Cisitalia, voglio ricordargli cosa ha fatto il suo meccanico, ex mio carissimo meccanico rimpianto, Pierino Facetti.

Pensate che alle nove di sera la mia Healey aveva la testata che perdeva acqua, bruciata la guarnizione della testa. Non c'erano guarnizioni di ricambio. Il Facetti doveva ripartire con Minetti verso le tre e mezza della mattina. Invece di andare a casa a riposarsi ha fatto lui una guarnizione di rame, l'ha tagliata, ha smontato la testata (gli inglesi non facevan niente, erano lì a guardare), l'ha rimessa su lui e mi ha permesso di fare la Mille Miglia e di vincere la categoria. E poi ha corso con Minetti e sono arrivati terzi nella categoria. Sono cose che allora succedevano.

Nel '49. Altro episodio. Con la Bristol. Rottura del cambio al Giro di Sicilia; siamo arrivati primi di categoria lo stesso. Arrivati col cambio grippato, scesi a piedi per arrivare lì, ci hanno detto: "tirate via la vostra macchina". Rispondo: "fatelo, se potete". C'era tutto bloccato, la macchina non si poteva più muovere. Questo proprio all'arrivo. Anche lì siamo arrivati in tre minuti primo secondo e terzo di categoria: secondo Sanesi con l'Alfa, primo è arrivato Healey con la Healey, terzi noi. In tre minuti primo secondo e terzo, naturalmente noi dalla parte sbagliata.

Poi il Giro dell'Umbria l'ho fatto con l'Alfa e mi ricordo che è stato esattamente due giorni dopo che è morto Papà Bianchi Anderloni. Me lo ricordo come se fosse adesso.

Ho fatto il Giro dell'Umbria per l'Alfa, è andato bene, primo assoluto, ho vinto anche il titolo del turismo.

Nel '49 Giro di Toscana, è andato bene. Nel '49 è nato il Gran Turismo a Monza. Anche lì è stata una categoria che è venuta in mente a me. Abbiamo fatto la corsa sociale nel '49, nel '50 la categoria era nazionale, nel '51 internazionale. E ancora oggi esiste la categoria Gran Turismo. Una cosa che fa piacere. E' nata a Monza, allora.

Nel 1950, per cambiare argomento, sono stato primo assoluto del Concorso d'eleganza di Venezia. Con una macchina carrozzata da Riva. Anche carrozziere nei vari mestieri fatti. Progettista e carrozziere.

Poi nel '51, al Libro d'Oro mancava Le Mans. E allora è stato Tonino Brivio che venne a dirmi: "La Lancia vuol correre a Le Mans". Io avevo l'iscrizione e la Lancia non riusciva ad averla. Mi han detto: "Vogliono comprare l'iscrizione". Ho risposto: "Sì, comprano l'iscrizione con me, però". Allora sì, sì, d'accordo ed ero in coppia con Bracco.

Anche il grande viaggio fatto per strada come si usava allora fino a Le Mans e solo avvicinarsi al tempio di Le Mans era una cosa incredibile. Abiam dovuto cambiare il parabrezza e l'abbiamo fatto di Plexiglas. Voglio dire a degli esperti carrozzieri come quelli che ci sono qui, cosa pensano quando piove, un po' di sabbia, di avere il tergivetro che lavora sul plexiglas, era una macchina chiusa a guida interna, io ho guidato 17 ore in quella Le Mans e abbiamo vinto la due litri.

E' stata una corsa riuscita molto, molto bene, perché poi il bello è che dopo un cambio di guida, perché si guidava tre ore, si veniva al box, ci si cambiava e basta. Io dopo tre ore, in cui mi dicevo che gioia, di notte, (io odio la notte e l'acqua e lì c'erano l'acqua e la notte), arrivo al box e il povero Franco Bocca mi dice: "Non scendere neanche, perché Bracco non si sente bene".

Il povero Giovannino Bracco era un esperto di vinicola francese e allora in quel momento ho guidato io per 6 ore e mezza di fila. Ero rincretinito.

Morale, ho fatto 17 ore di guida però abbiamo vinto la due litri ed è andata bene, è stato bello.

Siamo arrivati alla fine della trasmissione, ossia alla Mille Miglia del '52. Anche lì offerta della Porsche dicendo che io ero uno che aveva portato fortuna alle squadre straniere che venivano in Italia, che avevo esperienza, sapevo come fare i rifornimenti e una cosa e l'altra, mi han detto "vuole guidare la Mille Miglia per noi?". Io figurarsi, subito sì. L'ho detto a mia madre, perché mia madre sapeva tutto di me, e lei mi ha detto "Se tu fai la Mille Miglia muoi". E allora mi son detto: "qui andiamo male". Morale, sono riuscito a farla di nascosto, le ho telefonato dicendo: vado alle partenze (partivano alle sette di sera le Topolino), invece sono andato a dormire. Poi siamo partiti, insomma gliel'ho detto dopo e sono riuscito a farla franca.

Ma anche quella Mille Miglia è stato un colpo di fortuna, perché avevamo una macchina che faceva 175-180, Gran Turismo, era una bomba. Arriviamo anche lì fino a Firenze: "Bravi, bravi, siete primi" – sapete com'è ai controlli della Mille Miglia, tutta la gente, gli amici, si intravedono delle facce che si conoscono, così di gran premura, "siete primi, siete primi", partito da Firenze, prima seconda, terza, terza, terza. E' rimasto il cambio bloccato in terza. E allora mi son detto "cosa faccio?". Ho fatto tutta la Futa e la Raticosa con la frizione, quindi poi la frizione chiaramente non andava più, c'erano delle curve strette nelle quali non si poteva fare altro, e si andava su in qualche modo, non con l'idea di correre, avevamo pensato: "Andiamo fino in fondo poi per arrivare a casa".

Poi nella discesa a Bologna, noi avevamo passato tutti quelli nella nostra categoria. Eravamo una volta tanto partiti per ultimi, o pressappoco, meno uno che era una Cisitalia 1300 dei fratelli Musitelli.



Cos'è successo? Che arriviamo su in cima alla Raticosa, mi passa Fagioli che aveva la Osca. Mi saluta e va e andando giù in terza faceva 140 la macchina, si andava insieme. Allora ci siamo un po' ripresi.

Arriviamo a Bologna e anche lì: "Dai, bravi, siete primi". Come, mi dico, siamo primi! Ci sono ancora duecento chilometri da fare in terza, duecento chilometri di rettilineo. Allora ho detto al mio povero amico Berkheim che guidava con me, gli ho detto: "guida tu, tu sei tedesco, preferisco che se si rompe il motore lo rompa tu".

Quindi siamo andati fuori giri, con olio a 120, si andava forte solo nei paesi. Io continuavo a vedere che non ci prendeva nessuno, tanto meglio. Poi a un bel momento ho pensato che si potesse arrivare ancora abbastanza bene, morale dà, dà, dà, in fondo, a venti chilometri dall'arrivo, non vedo in fondo una macchina? Allora ho fatto un voto. Ho detto: "se quella macchina è la Cisitalia dei Musitelli, giuro che non farò più la Mille Miglia. Era la macchina dei Musitelli e noi siamo arrivati per quattro minuti primi di categoria a 108 di media. Quindi ho detto: "basta, con la Mille Miglia ho chiuso".

Ultima gara che ho voluto fare nella mia carriera, la Coppa delle Alpi.

La prima gara che avevo visto era stata nel '21 e mi sono detto: "prima di ritirarmi voglio portare a casa una Coppa delle Alpi". Fatta nel 1953 per la Lancia e portata a casa una Coppa delle Alpi.

Chiudo. Basta.

Ho fatto dei record ancora col Nibbio secondo a Monza e con la Abarth, ma quello è stato diciamo così, un surplus. E così nel '53 chiudo la carriera agonistica.

Ah, mi sono dimenticato. Subito dopo la guerra, col Nibbio ho fatto ancora dei record nelle classi 350 e 250 col motore Guzzi 250 monocilindrico, che loro chiamavano Gerolamo, non so perché. Insomma, il motore dava quasi 50 HP. Anche con quello abbiamo fatto 169.172 chilometri all'ora. Quindi il Nibbio nella sua carriera ha

raggiunto 24 record perché quelli della 250 valevano anche per la 350. E adesso il Nibbio gode il suo ritiro a casa mia.

Questo discorso dovrebbe finire al '71. Mi date ancora cinque minuti? Sì? Allora siamo arrivati al 1953.

Voglio dirvi solo che da allora io sono diventato molto "official" se si può dire. Cariche, così, girare il mondo per motociclismo, per automobilismo. Ho fatto due volte il giro del mondo, sono stato in Sudamerica, in Venezuela, in Australia, sul Lago Salato di Bonneville per i record mondiali dove si vede la curvatura della terra perché è talmente limpida l'atmosfera e si vede fino a 70-80 miglia ed è una cosa strepitosa, si vede la curvatura della terra.

Poi è strano, perché a vedere sembra neve, si sta a torso nudo, però con le scarpe con la suola di gomma perché c'è un tale assorbimento dei raggi che per terra c'è freddo con un caldo straordinario fuori.

Poi vorrei dire un'altra cosa: che un altro figlio della famiglia è stata la formula Junior. Non posso dimenticarlo. Come Archimede l'idea mi è venuta in bagno, la formula Junior, tale e quale l'ho proposta e naturalmente ho trovato tutti contro perché volevano fare una formula monomarca tipo a tre marce, Morini di Livorno, non parliamo di Canestrini, che erano tutti contro e invece io son riuscito a farla passare quando, per una fortunata malattia di De Unterrichter sono diventato io il numero uno a Montecarlo e, contrariamente alle istruzioni ricevute, ho fatto passare la Junior che è diventata, a detta degli inglesi, la più riuscita formula da corsa di tutti i tempi perché mai c'è stato tanto successo come nella formula Junior che adesso, coi dovuti accorgimenti, è la Formula 3 di oggi e quindi continua ad essere si può dire la formula propedeutica dei piloti da Gran Premio.

Quindi tutte le mie cartelle ...sono finite, ma adesso che ho aperto il rubinetto avrei voglia di continuare perché è bello rivivere tutto questo. Poi vi dico francamente che essere qui in questa compagnia, veramente

così, un po' speciale, tutta gente che conosco, tutta gente che ha avuto parte molto più di me nell'automobilismo, tutti pezzi grossi, io mi sento umile, com'ero umile allora e come dovrei esserlo sempre e sono felice di essere stato fra voi. Sono commosso: "Mi prendete quasi sul serio".

