

**75° ANNIVERSARIO
1° GRAN PREMIO D'ITALIA
Tavola rotonda con Adolfo Orsi, Mauro Mori
Griffith Borgeson
Brescia, 5 settembre 1996**

ADOLFO ORSI

PERCHE' BRESCIA

La prima corsa che toccò la città di Brescia fu la "Verona-Brescia-Mantova-Verona" nel marzo del 1899: l'entusiasmo fu tale che i bresciani organizzarono nel settembre di quello stesso anno le "Feste automobilistiche", la prima manifestazione autenticamente bresciana, il cui programma prevedeva la corsa "Brescia-Cremona-Mantova-Verona-Brescia" (vinta da Luigi Storerò su De Dion Bouton), il "Criterium delle motociclette" (vinto da Carlo Maserati su Carcano), e la "Corsa Brescia" disputata sulla circonvallazione cittadina.

Nel 1900 fu organizzato il "Convegno automobilistico" che prevedeva la gara "Record di velocità" sui cinque chilometri, e la corsa "Brescia-Cremona-Mantova-Verona-Brescia", vinta da Soncino su un triciclo di sua costruzione alla media di 57 chilometri all'ora.

Si passò poi al 1904 con la "Settimana automobilistica", che vide la vittoria di Vincenzo Lancia su Fiat nella corsa "Brescia-Cremona-Mantova-Brescia", e la partecipazione del magnate siciliano Vincenzo Florio che, entusiasta, decise di istituire per l'edizione dell'anno successivo la ricchissima "Coppa Florio".

Nel 1905, la "Settimana automobilistica" comprendeva un'esposizione di tutta la produzione automobilistica e degli accessori nella Crociera di S.Luca, la gara mononautica sul Lago di Garda e il "Circuito di Brescia" sul tradizionale percorso a triangolo Brescia-Cremona-Mantova-Brescia, che fu vinta da Raggio su Itala.

Fu grazie alla presenza alle "settimane" bresciane del 1904 e del 1905 che il Vincenzo Florio maturò l'idea di una manifestazione automobilistica in Sicilia e nel 1906 organizzò la prima "Targa Florio" che divenne da allora una delle classiche più importanti del calendario internazionale.

In quello stesso 1906 la "Settimana automobilistica" bresciana non venne organizzata a causa della indisponibilità della forza pubblica necessaria a garantire il servizio d'ordine.

Nel 1907, l'Automobile Club di Milano subentrò nell'organizzazione ai vari comitati bresciani. Il Cavalier Ragionier Arturo Mercanti, che era bresciano di nascita e segretario generale del Touring Club Italiano, organizzò un servizio d'ordine grazie all'ausilio di ben 1100 ciclisti volontari provenienti da varie città del nord Italia e sul nuovo circuito di sessanta chilometri "Brescia-Castenodolo-Montechiari-Castiglione delle Stiviere-Strada della Fame-Lonato-Rezzato-Brescia" vennero disputate due gare: la "Coppa Florio", vinta da Ferdinando Minoia su Isotta Fraschini, e la "Coppa della velocità", vinta da Alessandro Cagno su Itala.

Seguì un periodo di astensione delle case costruttrici europee da tutte le competizioni che rese le corse estremamente rare in tutta Europa e dopo ci fu lo scoppio della prima guerra mondiale.

Finita la grande guerra riprese, seppur faticosamente, l'attività agonistica.

La prima gara che si svolse in Europa fu nel 1919 sull'Isola di Fano in Danimarca, e fu vinta da Minoia su una vettura Fiat S57A/14 bis, che era una vettura anteguerra, gommata Pirelli. In Italia si riprese con la corsa in salita "Parma-Poggio di Berceto" e con la "Targa Florio".

Naturalmente rinacque l'entusiasmo anche a Brescia, e il Cavalier Mercanti che allora era diventato il Direttore dell'Automobile Club di Milano, propose l'inserimento nel calendario internazionale del 1921 del "Gran Premio d'Italia" da disputare a Brescia. La proposta venne accolta con entusiasmo anche dai delegati francesi e belgi che erano stati presenti nelle gare anteguerra.

Il programma definitivo prevedeva queste manifestazioni:

- domenica 4 settembre: "Gran Premio d'Italia" automobilistico e "Gran Premio d'Italia" d'aviazione;
- mercoledì 7: il "Chilometro lanciato";
- giovedì 8: "Gran Premio Veturlette" e "Gran Premio d'Italia" d'aviazione;
- sabato 10: "Gran Premio delle Nazioni" per motociclette;
- domenica 11: "Gran Premio Gentlemen" e il "Gran Premio d'Italia" d'aviazione;

- lunedì 12: poiché c'era stato un numero di iscritti molto elevato nel Gran Premio Gentlemen, fu disputata la gara dei Gentlemen con vetture fino a due litri di cilindrata.

Come tracciato venne scelto il percorso "Montichiari-crocevia di Calvisano-crocevia di Ghedi-Montichiari": era un circuito molto veloce a forma di triangolo isoscele con il vertice nella zona a sud di Brescia denominata Fascia d'Oro, dove furono previste le tribune, la sala stampa, il pronto soccorso e la pista degli aeroplani.

I tre rettilinei furono raccordati con curve e una di queste curve era una parabolica che passò alla storia almeno per quel periodo. Si trattava di una curva di raccordo lunga 554 metri. Una rivista dell'epoca, la "Vedetta Sportiva" del 22 agosto 1921, la descriveva così: "la curva è stata eseguita mediante rinterro dell'altezza di metri 1,10 con nervature disposte a maglia che consentono di contenere la massicciata e di impedire brandimenti della massa stradale che verrebbero causate dalle complesse pressioni esercitate dal mobile in corsa, cioè l'automobile. L'andamento superficiale del raccordo parabolico è a superficie rigata con sopraelevazioni di circa 80 cm dal margine stradale esterno sul bordo interno, perché sia eliminato il pericolo di una neutralizzazione in corsa della mezza sezione esterna dello stradale, fenomeno che si verifica nelle curve stradali a sagoma convessa".

Questa curva (mi sembra di aver sentito che ne esistano ancora dei resti,...poca roba.., però andrebbero quanto meno preservati come reperto storico), faceva parte di questo circuito che misurava 17 chilometri. Alla costruzione lavoravano 130 persone. Costò 1.350.000 lire che furono faticosamente raccolte credo con varie contribuzioni da parte dei commercianti, del Comune, delle Associazioni.

I concorrenti della Ballot cioè De Palma, Chassagne e Goux, che avevano corso in precedenza sul circuito di Indianapolis e su quello di Brooklands in Inghilterra, dissero che la curva di Brescia era assolutamente superiore a tutte le altre. Quindi grande merito al costruttore di questo circuito.

Il Gran Premio d'Italia del 1921, era riservato a vetture con cilindrata massima di tre litri e alla gara si iscrissero la Ballot, l'americana Duesenberg, la inglese Sunbeam e la Fiat che per l'occasione preparò, pur tra mille difficoltà operative, un nuovo motore a otto cilindri in linea che veniva accreditato da 120 cavalli. La vettura era la 801.

La Duesenberg e la Sunbeam non si presentarono poi a Brescia e quindi alla gara presero il via solamente sei vetture: le tre Ballot azzurre, i colori

francesi, e le tre Fiat, rosse. Le Ballot avevano alla guida Goux, Chassagne e De Palma e le Fiat erano con Wagner, Sivocci e Bordino. Davanti a duecentomila spettatori, al Re Vittorio Emanuele III, al presidente del Consiglio Bonomi, i sei bolidi presero il via al mattino alle otto a distanza di un minuto uno dall'altro.

Contemporaneamente si alzavano in volo dal vicino aeroporto di Ghedi gli aerei impegnati nella competizione che affrontavano però il circuito in senso opposto rispetto a quello delle vetture.

A leggere i resoconti sui giornali la gara degli aerei non fu assolutamente seguita perché era assolutamente incomprensibile agli spettatori a terra, per cui in effetti faceva solo della scena, ma non ebbe un grosso successo.

La gara automobilistica fu inizialmente condotta ad un ritmo infernale dalla Fiat di Piero Bordino che sembrava avere ereditato da Vincenzo Lancia e da De Palma, dei quali era stato il meccanico, la foga e l'impeto. Bordino migliorò giro dopo giro i propri tempi stabilendo al dodicesimo passaggio il tempo record di 6'54" alla media di 150 chilometri all'ora, che rappresentava il nuovo record mondiale di velocità su strada, una performance notevolissima.

Bordino si fermò al tredicesimo giro per la sostituzione di un pneumatico e il comando della corsa venne preso da Goux sulla Ballot, mentre la Fiat di Sivocci era in ritardo già dal primo giro per una uscita di strada e quella di Wagner si era dovuta fermare ai box al terzo giro per una foratura.

Nell'arco dell'intera gara Wagner si fermò ai box per presunti problemi di gomme ben sette volte, perdendo in totale dodici minuti. Questa fu una delle ragioni per cui la Fiat perse questa gara. Sui giornali venne riportato che le vetture Fiat erano venute pronte all'ultimo momento, quindi non avevano potuto essere provate con differenti tarature degli ammortizzatori e pressioni delle gomme.

Wagner aveva avuto un grave problema familiare (gli era morto il fratello il giorno prima), quindi probabilmente la notte non aveva dormito molto bene. In effetti la prima volta che si fermò ai box la gomma era a terra, però lui ritenne di sentire esattamente gli stessi problemi anche nei sei arresti successivi, ma tutte le sei volte successive la gomma era perfetta. Quindi il problema non era dei pneumatici, ma probabilmente di taratura delle sospensioni.

Quando Bordino si ritirò definitivamente al sedicesimo giro per la rottura del propulsore, anche perché, detto tra noi, stava tirando al di là di quello che

era una prudente strategia di gara, la strada per Goux fu tutta in discesa e il pilota francese tagliò vittoriosamente il traguardo alla media di 144 chilometri l'ora, nuovo record mondiale per un percorso su strada davanti al compagno Chassagne ed alla Fiat di Wagner.

Il Re, avendo visto che la vittoria andava alle vetture francesi, aveva abbandonato il circuito prima della fine della gara, quindi non dovette premiare la vettura francese: le Ballot si erano dimostrate più affidabili, ma alla Fiat era rimproverata la mancanza di una strategia di gara (vedi la corsa sfrenata di Bordino) e una certa carenza di messa a punto nella telaistica.

Infatti, le Ballot che utilizzavano pneumatici Pirelli uguali a quelli della Fiat, avevano coperto gli oltre 500 chilometri di corsa senza cambiare alcun pneumatico, mentre le Fiat si erano dovute fermare ripetutamente ai box per le sostituzioni.

Una delle giustificazioni per la sconfitta della Fiat venne comunque ricercata dalla stampa nella impossibilità per le case italiane di poter disporre di un impianto stabile per le prove e da qui poi nacque la necessità di costruire un circuito permanente anche in Italia, circuito realizzato nel '22 in tempi record a Monza.

Questo primo Gran Premio d'Italia, che ebbe un grande successo, dimostrò infatti che c'erano grandissimi problemi a organizzare gare su strade aperte al pubblico, perché non c'era possibilità di prove e c'era la necessità di dover contare su una forza pubblica molto numerosa.

La forza pubblica era data dall'esercito: in quell'epoca c'erano molti problemi causati da conflitti sociali e quindi il fatto di dislocare in un'unica provincia più di mille soldati creava grossi problemi agli organizzatori che non potevano mai sapere fino all'ultimo momento se la forza pubblica fosse disponibile e se le gare avrebbero potuto aver luogo.

A fronte di una situazione di questo tipo, il Cavalier Mercanti, dopo questa gara, presentò al comune di Brescia una lista di condizioni tassative, praticamente un diktat: erano dodici voci in cui metteva i bresciani di fronte a certe richieste ben precise. In pratica i bresciani dovevano dare all'Automobile Club di Milano tutta una serie di concessioni tra cui anche, ad esempio, la pubblicità su tutto il circuito di Brescia e l'utilizzo di una stanza per tutto l'anno nella sede del locale Automobile club.

Ho letto queste clausole estraniandomi un attimo dal tempo: credo che Ecclestone non abbia inventato niente. Il Mercanti all'epoca faceva il suo mestiere altrettanto bene.

Sta di fatto che i bresciani considerano queste richieste un po' come un ricatto e quindi non dettero subito una risposta positiva. A quel punto nacque l'idea di costruire un circuito permanente, che fu ipotizzato non subito a Monza, ma in un'altra zona. Solo dopo si decise di utilizzare il parco della Villa di Monza che allora non era occupato.

La costruzione di questo circuito partì il 22 maggio e il circuito fu completato a metà di agosto, tant'è che alla fine di agosto le Fiat poterono provare le vetture per il Gran Premio, previsto ai primi di settembre. Furono spese trecentomila giornate lavorative, fu costruita una ferrovia interna di servizio e il circuito, sia lo stradale che l'anello con curve sopraelevate, per un totale di dieci chilometri, fu finito in tre mesi.

Quando vediamo le opere pubbliche italiane che in questo momento vengono finite a distanza di decenni da quando vengono iniziate, c'è da rimanere sorpresi della rapidità di costruzione di quel periodo.

Fu proprio il rifiuto alla richiesta che Mercanti fece al comune di Brescia, che portò alla costruzione del circuito di Monza. Dall'altra parte penso di poter affermare che i bresciani, avendo già assaggiato cosa significava poter aver sulle strade di casa le corse, si sentirono defraudati per questa nuova iniziativa dell'Automobile Club di Milano.

A rivalsa parziale nacque poi l'idea di organizzare la Mille Miglia, che nacque nel 1927. Si può affermare che le gare di Brescia portarono alla nascita del circuito di Monza, della Targa Florio e della Mille Miglia. Fu estremamente fruttuosa questa semina fatta in un terreno che sicuramente era molto fertile.

Vorrei aggiungere un aneddoto sul Gran Premio. Le duecentomila persone crearono un sacco di problemi perché oltretutto ci fu – dicono i giornali dell'epoca – la più grossa concentrazione di automobili che si era mai vista in Italia. Questo perché chiaramente tutti i possessori di automobili nel 1921 erano anche degli appassionati, avevano sfidato il buon senso comune quando avevano acquisito l'automobile e di conseguenza sentivano molto il richiamo delle corse.

Si erano quindi create delle code micidiali per cui occorrevano, mi sembra, cinque-sei-sette ore per abbandonare il circuito per raggiungere Brescia. Questo dà l'idea della situazione di caos che si era creata a Brescia in quella giornata. Su un giornale dell'epoca ho letto poi che Valletta, allora già

ragioniere in Fiat, arrivò a Brescia in treno, e che al box della Fiat insieme con l'Ingegnere Fornaca era presente il Senatore Agnelli.

Leggere al giorno d'oggi la motivazione riportata sui giornali per questa presenza fa un po' ridere, ma secondo la stampa dell'epoca, Agnelli era presente ai box per seguire la gara di Bordino, figlio del custode dello stabilimento.

Un ultimo aneddoto, simpatico, che riguarda il Gran Premio Gentlemen per dar l'idea di quanto fossero veramente gentlemen all'epoca i piloti. Nel corso del Gran Premio Gentlemen si ferma ai box il Marchese marchigiano Nicolini, su una vettura Fiat, che aveva corso ad Indianapolis prima della guerra, per cambiare una ruota e ne approfitta anche per fare rifornimento di carburante.

Non contento di aver versato nel serbatoio uno stagnone di benzina, tenta di versarne un secondo, ma la benzina trabocca dal serbatoio già colmo. Senza preoccuparsene troppo, il Marchese salta in macchina con il meccanico e mette in moto. Scoppia immediatamente un incendio che avvolge la parte anteriore della vettura.

L'incendio viene spento ma il Marchese ha le mani e il braccio ustionati e quindi non può proseguire nella corsa. La macchina parte lo stesso e nessuno si rende conto chi la guidava: il pubblico vede la macchina partire e il pilota che doveva guidarla a terra! La macchina compie un giro del percorso e batte il record della giornata. Il meccanico del nobile marchigiano, avendo visto ferma la macchina su cui ci aveva lavorato per tutti quei giorni, non poté sopportare l'idea. Allora era balzato sulla vettura e malgrado non conoscesse il circuito aveva battuto il record della giornata. Immediatamente venne bloccato, perché non era regolamentare lasciarlo correre, ma questo dà un'idea di quanto potesse accadere all'epoca.

Al Gran Premio Gentlemen erano iscritti alcuni nomi che poi divennero famosi, come Enzo Ferrari che durante le prove libere trovò la strada occupata da una mandria di buoi, secondo quanto dicono le cronache. La macchina volò fuori strada e quindi Ferrari non poté partecipare alla gara. Alfieri Maserati invece arrivò quarto su una Isotta Fraschini speciale; già in quel periodo Alfieri Maserati aveva iniziato l'elaborazione di macchine a Bologna e questa vettura che veniva definita Isotta Fraschini era invece una macchina che aveva il telaio Isotta e il motore Hispano: era cioè una "Special" come diremmo al giorno d'oggi.

MAURO MORI

GLI UOMINI DEL PRIMO GRAN PREMIO D'ITALIA

I costruttori che sono arrivati a Brescia per il Gran Premio sono stati, come abbiamo visto, soltanto due. Il primo, il francese che risulterà vincitore, Edouard Ballot, aveva iniziato l'attività come costruttore di motori marini poi alla fine del 1918 la sua azienda, probabilmente eccessivamente sviluppatasi nel periodo della Guerra Mondiale, aveva avuto dei problemi di adattamento. Allora su consiglio di René Thomas, un pilota che aveva vinto a Indianapolis su Delage nel 1914, aveva cominciato a costruire delle automobili da corsa. Rimane il ricordo della precedente attività del marchio di questa casa che è un'ancora.

Come progettista aveva scelto lo svizzero Ernest Henry che durante la guerra aveva fatto esperienza con un motore Bugatti d'aviazione, un doppio otto cilindri. L'esordio di questa nuova casa francese avviene a Indianapolis nel 1919 dove si mette bene in evidenza con giri veloci in prova e in gara. All'arrivo è soltanto quarta per dei piccoli difetti?

Fino al 1925, la Ballot ha costruito solamente vetture da corsa, poi è passata alle vetture turismo con un certo successo ma successivamente le cose non sono andate bene e nel 1931 la casa cessa la sua attività e viene assorbita dalla Hispano Suiza.

Ben diverso invece è il destino della Fiat. L'azienda torinese è nata nel 1899 e ha cominciato a gareggiare nel 1903 nella Parigi/Madrid in una gara triste che è stata interrotta a Bordeaux per incidenti mortali.

Quando arriva a Brescia nel 1921 la Fiat ha come tecnico Guido Fornaca, che aveva esperienze precedenti nel settore ferroviario ed elettrico però poi si era messo in evidenza anche nel campo motoristico. Anche l'azienda torinese sta passando in questi anni un periodo veramente difficile perché deve riconvertire la produzione bellica in quella civile.

Per citare alcuni fatti: nel 1920, nell'autunno, c'era stata l'occupazione delle fabbriche a Torino da parte degli operai, e nella primavera del 1921 invece c'era stata la serrata dell'azienda che aveva tagliato i posti di lavoro.

Per dare alcune cifre della produzione annuale della Fiat posso dire che nel 1914, prima della prima guerra mondiale, erano 16.500, quindi una produzione quasi quadruplicata; nel 1919 era dodicimila per salire a 14.000 nel '20 e ridiscendere a 10.200 nel '21.

Il problema era dovuto anche all'esportazione perché, all'epoca, la Fiat esportava metà della produzione automobilistica e, di conseguenza, c'era

necessità fortissima di sostenere le vendite, anche con la partecipazione diretta alle competizioni.

Passiamo ora ai piloti, partendo da alcune curiosità. Soltanto il 24 agosto, (la gara avverrà all'inizio di settembre), è stato estratto a sorte l'ordine di partenza, cioè solo dopo che si era stabilito quanti erano veramente i piloti presenti.

Questi erano sei: tre nati in Francia e tre nati in Italia però all'interno delle squadre sono mescolati e sono di quattro nazionalità diverse. La Ballot al 31 luglio che era il termine finale dell'iscrizione, aveva iscritto tre vetture ma senza indicare nessun pilota.

Successivamente, nel mese di agosto aveva iscritto De Palma e Goux e come terzo pilota si parlava di Giulio Foresti, ex meccanico italiano divenuto pilota; però poi il 22 agosto la scelta definitiva cade su Chassagne. La base della squadra era a Castenedolo.

E veniamo adesso ai particolari: Jules Goux il vincitore destinato, è nato a Valentignery il 6 aprile 1885, è figlio di un dipendente della Peugeot ed entra nella Peugeot stessa nel 1903 come disegnatore, però già con aspirazione corsaiole.

Nel 1906, comincia a gareggiare, ha vinto in diverse occasioni perché in quel periodo si gareggiava molto spesso, ma la sua vittoria più importante è stata quella su Peugeot nel 1913; a Indianapolis e qui c'è da raccontare un particolare curioso.

Stando alle cronache dell'epoca negli Stati Uniti, sembra che la vittoria sia avvenuta non soltanto per la maestria del pilota sulla pista, ma per il fatto che nelle soste, rese necessarie dalla lunghezza della gara, ai box il pilota veniva rifornito abbondantemente di champagne. Questo magari non sarà vero però così riportano i giornali americani di allora. Detto qui a Brescia assume un certo sapore se pensiamo a come Bracco ha vinto la Mille Miglia nel 1952.

Vengono poi per Goux la vittoria su Ballot nel '21 al Gran Premio d'Italia e nel '26 Gran Premio di Francia su Bugatti. Termina la carriera l'anno dopo rimanendo sempre fedele alla Bugatti.

Una particolarità di questo pilota che ha avuto anche la fortuna dalla sua, è che non è mai stato ferito in incidenti durante tutta la lunga carriera e, particolare più curioso, non ha mai gareggiato con vetture che non siano state francesi. E' morto il 6 marzo 1965.

In interviste dell'epoca al Signor Ballot il giudizio su questo pilota era: "Alterna giornate si a giornate no". Evidentemente quella di Brescia era una giornata si. Era partito per ultimo, era risalito al terzo posto poi è retrocesso ma ha rimontato al tredicesimo giorno dei trenta in programma, si è portato in testa ed ha avuto in tre ore e trentacinque minuti e nove secondi a 144 km/h, iniziando l'albo d'oro del Gran Premio d'Italia.

Il secondo pilota della squadra è Jacques Chassagne nato il 26 luglio del 1881. Ha cominciato come meccanico alla Darracq passando nel 1910 a pilota dell'Hispano Suiza. Nel 1913 è terzo su Sunbeam al Gran Premio di Francia, nel 1921 secondo su Ballot al Gran Premio d'Italia. Nel '24 è passato alla Bugatti e nel '25 è terminato secondo alla 24 ore di Le Mans su Sunbeam.

Ha terminato la carriera nel '27 ed è morto il 13 aprile del '47, dal costruttore era giudicato un uomo orologio su cui si poteva fare sempre affidamento anche se privo di grandi impennate. Qui a Brescia, era il più anziano dei piloti in gara avendo quarant'anni. All'inizio della gara era partito per quarto ed era il più veloce tra i piloti della Ballot poi è stato superato da Goux, terminando secondo a 5'43" dal compagno di squadra.

Il terzo pilota dei francesi era nato in Italia. Ralph De Palma, era nato infatti a Troia in provincia di Foggia nel 1883, ma a dieci anni era emigrato negli Stati Uniti, dove nel '12 e nel '14 era stato campione nazionale automobilistico.

Nel '14 su Mercedes ha vinto la coppa Vanderbilt e nel 1915 ha ripetuto il successo a Indianapolis ancora su Mercedes. Nel dopo guerra è venuto in Europa, gareggerà fino al '25 poi continuerà come consulente della Mobil. Il giudizio espresso dal costruttore sul pilota era: "parte molto velocemente ma...". In effetti, anche a Brescia (tutti questi giudizi sono precedenti alla gara) quel giorno è successo qualcosa, era partito per secondo è diventato quinto non si è messo mai in evidenza e si è ritirato al ventunesimo dei trenta giri per un motivo sconosciuto.

Va ricordato un particolare desunto dai giornali, nel caso era la "Gazzetta dello Sport" dell'epoca. Secondo il cronista, se la casa costruttrice non dichiarava il motivo del ritiro era considerato per il giornalista inurbano indagare sulla causa.

Veniamo ora ai tre piloti della Fiat. Alla fine di luglio la Fiat aveva iscritto tre vetture e indicato due conduttori Bordino e Wagner; il 16 agosto la squadra è completata con Sivocci e il quartier generale è a Ghedi. C'è un particolare

su Wagner che vale la pena di raccontare. Wagner, che era sotto contratto dalla Fiat, dato che la casa torinese non aveva potuto partecipare al Gran Premio di Francia che si era svolto alla fine di luglio, aveva gareggiato in quella corsa con la Ballot quindi conosceva un po' anche i segreti dell'altra parte.

Wagner, nato a Le Pré Saint Gervais il 5 febbraio 1882 a diciotto anni, è apprendista alla Gladiator una fabbrica di cicli, poi è passato alla Darracq come meccanico diventando anche pilota.

Nel 1906, per questa casa ha vinto la coppa Vanderbilt, poi è passato alla Fiat e qui c'è qualcosa che ricorda l'attualità perché la Fiat lo ha ingaggiato pagandolo ventimila franchi annui mentre in precedenza la Darracq lo pagava tremilaseicento franchi.

Nel 1908, vince il Gran Premio d'America sulla Fiat. Nel '29 lo troviamo alla Bugatti e nello stesso anno conclude la carriera. Era, secondo i giudizi dei giornali italiani relativi a quel Gran Premio, l'uomo destinato a vincere; in effetti poi non è andata così; e' morto il 13 marzo 1960.

In gara ha preso il via per primo di conseguenza a lui spetta l'onore di aver aperto l'elenco dei piloti del Gran Premio d'Italia. Si mantiene per un poco al secondo posto poi per problemi alle gomme, che erano Pirelli per tutti, all'arrivo è terzo a dieci minuti e ventiquattro secondi; il pubblico, che in quell'epoca era fortemente nazionalista, alla fine della gara contesta violentemente nei confronti di questo pilota francese che si era fermato più volte ai box per cambiare le gomme consentendo la vittoria alla casa francese.

In sua difesa va detto che in quel momento l'Ingegnere Fornaca, che era responsabile tecnico della Fiat, ha mostrato a tutti lo stato delle gomme scartate dal pilota che apparivano usurate, così almeno dice un'altra cronaca dell'epoca in contrasto a quella riportata da Orsi. A settantacinque anni di distanza la verità non si ricostruisce più.

Altro pilota era Pietro Bordino, nato a Torino nel 1887 considerato il più grande stradista dell'epoca. Suo padre era diventato guardiano della Fiat quando l'azienda aveva cominciato l'attività, e lui a quindici anni entrato come apprendista diventando poi meccanico di Vincenzo Lancia.

Ha debuttato nel 1908 e rimane nella storia anche perché è il primo vincitore a Monza del Premio Voiturette e poi della seconda edizione del Gran Premio d'Italia nel 1922. Nel '28 passa alla Bugatti si piazza sedicesimo nella Mille Miglia, però due settimane dopo, il 15 aprile, muore, sempre su Bugatti, provando il circuito di Alessandria.

I tifosi lo chiamavano "diavolo rosso" e in occasione della gara lo avevano giudicato molto veloce ma giovane. Aveva trentaquattro anni, ora passerebbe per un anziano. In gara aveva preso il via come terzo, è andato anche in testa compiendo il giro veloce, poi cominciano i problemi di pneumatici e si ferma definitivamente al sedicesimo giro e questa volta sappiamo la causa perché la Fiat ha fatto un comunicato: rottura della pompa dell'olio. E' storicamente, il primo ritiro in un Gran Premio d'Italia.

Ugo Sivocci, l'altro pilota, era nato a Milano nel 1885 e aveva iniziato nel ciclismo. Ha debuttato nel 1910 nell'automobilismo e nel '23 ha vinto su Alfa Romeo la Targa Florio. Morirà a Monza l'otto settembre del '23 su un'Alfa Romeo nelle prove del Gran Premio Italia. Era giudicato campione di tattica, in gara è stato il quinto a prendere il via ma non riesce a mettersi in evidenza e si ritira la diciottesimo giro sempre per cause sconosciute.

E passiamo ora ai meccanici. A quell'epoca erano sempre due le persone a bordo di una vettura e soltanto queste due potevano effettuare interventi durante la corsa. In un libro curato dall'amico Cimarosti con argomento Gran Premio d'Italia, pubblicato in occasione del sessantesimo anniversario della gara, si vedono una serie di fotografie della gara di Brescia in cui ci sono il meccanico e il pilota (nel caso era la vettura di Sivocci) che compiono da soli il rifornimento durante la gara. Il meccanico non pilotava la vettura se non in casi eccezionali però era indispensabile perché occorreva appunto nella sostituzione delle gomme e negli altri interventi anche una persona che avesse una certa prestanza fisica.

Purtroppo dei sei meccanici che erano in gara a Brescia 75 anni fa abbiamo soltanto i cognomi: per la Ballot, Lebouc gareggiava con Goux, Laly con Chassagne e De Paolo con De Palma. I De Paolo, cugini dei De Palma, erano due entrambi presenti a Brescia, però francamente non sono riuscito ad accertare quale dei due fosse in gara in quella occasione.

Per la Fiat, con Wagner era Lampiano che poi a sua volta diventerà pilota anche senza particolare fortuna. Bruno con Bordino e Morganti con Sivocci. Per dare un'idea di cosa erano costretti a fare questi meccanici in occasione delle gare, ricordo un aneddoto che riguarda Indianapolis 1920 perché è relativo al De Paolo, forse proprio lo stesso che era in gara qui l'anno dopo. Erano in testa a tredici giri dalla fine con una Ballot guidata da De Palma, quando la vettura prende fuoco: con la vettura ancora in corsa questo De Paolo si spenzola sul cofano e cerca di spegnere l'incendio. Poi De Palma si ferma lungo il percorso pensando che il carburante sia finito e il meccanico

corre ai box a piedi a prendere un canestro con la benzina in modo da far rifornimento volante. Mentre ritorna verso la vettura viene raccolto al volo dal De Palma, che era riuscito a far ripartire la vettura che aveva problemi al magnete.

La gara si concluderà poi soltanto con quattro degli otto cilindri di quella macchina in funzione ed un arrivo al quinto posto. E veniamo a parlare del pubblico che ha la sua importanza quel giorno in quanto erano duecentomila le persone presenti.

Ho scelto di parlare di uno solo di questi duecentomila perché è una persona cara a diversi amici che vedo qui, e che tutti quelli che seguono la storia dell'automobilismo in Italia ed all'estero conoscono: il Conte Giovanni Lurani Cernuschi.

A quell'epoca aveva sedici anni e raccontava spesso di un viaggio fatto in treno da Cernusco fino a Brescia alla vigilia del Gran Premio poi, in automobile la mattina della gara per andare a Montichiari e di essersi divertito enormemente ma di aver avuto un tale impatto che questo ragazzo di sedici anni si era ammalato, ed era stato a casa fermo un mese per malattia.

Probabilmente in famiglia avevano pensato che dopo una batosta del genere avrebbe smesso di occuparsi di gare invece ha dedicato la sua vita all'automobilismo.

Nel Gran premio d'Italia è stato pilota, organizzatore, ufficiale di gara, cronista, storico ecc; un particolare che lega proprio lui, l'autodromo di Monza e la gara del 1921 a Brescia è che essendo rimasto entusiasta di quella curva parabolica di Montichiari quando nel 1955 è stato rifatto l'autodromo e cambiata la vecchia curva in porfido che immette sul rettilineo d'arrivo proprio per insistenza di Lurani, a quella curva è stato dato il nome di "parabolica" perché lui si ricordava di quella di Montichiari che aveva vista da ragazzino.

Per gli amici della Bugatti si può ricordare un curioso aneddoto che riguarda la famiglia Lurani. In una gara degli anni '30, in tribuna c'erano due signore sedute accanto che trepidavano a una delle due finalmente dice: "Sono madame Bugatti della Maison che sta correndo" al che l'altra aveva risposto: "Io sono la contessa Lurani; corre mio figlio".

In quell'occasione, il figlio al volante di una Maserati aveva battuto poi la Bugatti. Però anche Lurani è stato un pilota bugattista, se pur privato, perché oltretutto nella 24 ore di Pescara del '24 ha vinto su una Bugatti

Gran Premio a cui aveva tolto il compressore e lui, che era anche uno storico, anni dopo considerava che era il primo caso Bugatti Gran Prix che aveva concluso una gara di durata pur essendo nata per gare molto più veloci.

A proposito del pubblico, va detto così curiosamente che soltanto due giorni prima dell'inizio delle prove ufficiali era stato stabilito il senso in cui il tracciato sarebbe stato percorso che nel caso era antiorario. Come curiosità, tanto per vedere cosa quel pubblico ha visto, quattro cifre soltanto; nel recente Gran Premio del Belgio, dieci giorni fa l'ultimo di F1, si sono classificati il 53% dei piloti che hanno preso il via; a Brescia settantacinque anni prima il 50%. Nel Belgio i piloti complessivamente hanno percorso il 72% del chilometraggio possibile e invece a Brescia in quel giorno la percorrenza è stata del 81%; settantacinque anni fa; l'affidabilità delle vetture era forse migliore di quelle attuali.

ADOLFO ORSI

IL DOMINIO DELLA BUGATTI NEL GRAN PREMIO VETTURETTE

Nella settimana di corse organizzate sul circuito di Montichiari a coronamento del Gran Premio d'Italia e precisamente nella corsa del mercoledì riservata alle "vetturette" con cilindrata di 1,5 litri la Bugatti, venuta qui a Brescia con quattro vetture, fece una corsa che passò alla storia, e da quel momento in poi quel determinato modello di vettura fu denominato "Brescia" o "Brescia modifié".

Penso che tutti voi sappiate un po' la storia di Ettore Bugatti. Milanese, si è trasferito però a lavorare giovanissimo in Germania, per la De Dietrich, per la Mathis e poi nell'ultimo periodo per la Deutz, finché nel 1909 costruì il Petit Poursang cioè la piccola vetturetta che aveva allora una cilindrata di 1208 cm³ e che venne denominata "Tipo 10". Infatti Bugatti ha numerato tutti i suoi progetti, sia come costruttore autonomo che come dipendente delle case e questo sarebbe stato il decimo progetto di Ettore Bugatti.

Nel 1909, Ettore fece nascere queste vetture e anche il figlio Jean che purtroppo morì prima di lui. Fatta questa vettura, la tipo 10, decise di dare inizio all'avventura Bugatti: aiutato da un suo amico, il banchiere De Vizcaya, acquistò una vecchia fabbrica abbandonata in Alsazia e li incominciò la costruzione delle sue vetture inizialmente a quattro cilindri.

Il modello di produzione prese la denominazione di "Tipo 13" con passo di due metri, "Tipo 15" con passo di due metri e quaranta, e di "Tipo 17" con passo di due e cinquantacinque. Chiaramente il "Tipo 13" era studiato specificatamente per le corse perché aveva un passo estremamente corto quindi non consentiva altro utilizzo, il 2,40 e il 2,55 invece erano per un utilizzo turistico, anzi gran turistico.

Non entro nella descrizione tecnica, perché in un congresso di ingegneri rischierei solamente di fare brutte figure, dico solo che questa vettura quando entrò in produzione aveva una cilindrata di 1327 cm³ con un alesaggio di 65 mm, una corsa di 100 ed era un motore con due valvole per cilindro; una delle caratteristiche di questa vettura era l'estrema leggerezza, e questa caratteristica rimase per tutta la produzione.

La vettura fu prodotta nella versione due valvole in 435 esemplari; la produzione si interruppe nell'agosto del '14, quando scoppiò la guerra, e fu ripresa nel 1919.

Nel 1914, per il Gran Premio di Francia che si doveva correre a Le Mans e che poi non ebbe luogo, Ettore Bugatti aveva studiato una versione con quattro valvole per cilindro. Purtroppo la corsa, come abbiamo detto, non ebbe luogo e lui sotterrò in fabbrica i motori, che recuperò poi nel 1919 quando rientrò.

Quindi vennero preparati per la corsa di Le Mans nel 1920. La corsa fu vinta da una delle Bugatti. In quella corsa, un'altra delle Bugatti ebbe dei problemi legati alle bronzine, e questo fu un episodio abbastanza curioso. La vettura si fermò ai box, Bugatti sapeva che il problema era irrisolvibile e volutamente intervenne sulla vettura, cosa che era assolutamente vietata, svitò il tappo dal radiatore come se dovesse aggiungerci dell'acqua, in quel momento fu squalificato per cui su tutti i giornali dell'epoca, la reale motivazione del ritiro di questa vettura fu la squalifica.

Solo dopo, si seppe delle confidenze dei meccanici che, in effetti, la vettura aveva il motore rotto e che Bugatti per non far sapere che il motore era rotto, fece volutamente questo gesto per farsi squalificare.

Dopo questa gara, aumentò l'alesaggio fino a 68 mm. per una cilindrata totale di 1453 cm³, perché la formula era stata cambiata portando la cilindrata massima della categoria vetturette a 1500. Bugatti quindi aumentò la cilindrata e intervenne con le bronzine montando un doppio cuscinetto nella parte posteriore del motore, un cuscinetto nella bancata centrale, l'albero era scomponibile.

A Brescia, la Bugatti si comportò in un modo estremamente professionale arrivò sul circuito e montò immediatamente una grande tenda bianca e sotto questa tenda ordinò tutte le vetture e montò i banchi da lavoro. Questo tipo di presentazione impressionò moltissimo la stampa presente sul circuito perché erano abituati a vedere vari piloti scaricare la macchina ed avere gli attrezzi per terra. Invece qui Bugatti già dall'inizio diede subito questa grossa impressione di ordine e qualità. Anche lui stesso partecipò "en amateur" cioè fuori classifica, alla gara del chilometro lanciato che ebbe luogo alcuni giorni prima e raggiunse la media dei 127 chilometri all'ora, con quella media avrebbe vinto la classe però era fuori classifica e quindi non la vinse.

Le quattro vetture avevano come rivali in quella corsa tre OM che però non erano vetture da corsa, erano vetture che utilizzavano un motore di produzione su un telaio leggermente modificato con una carrozzeria da corsa, quindi erano vetture molto più pesanti e con motore a valvole in testa e non con l'asse a camme in testa e quindi con prestazioni nettamente inferiori.

C'era poi una Restrelli guidata dallo stesso costruttore e c'era una SB guidata dal Silvani, SB stava per Silvani Botta; adesso non è molto chiaro ma Silvani, che era milanese, aveva trasformato nell'anno precedente due Bugatti tipo 13, una per sé e una per Meo Costantini, che erano modelli a due valvole e con queste vetture aveva partecipato a diverse gare vincendone anche alcune soprattutto in salita.

La SB non era una Bugatti modificata, come alcuni fonti raccontano, basandosi su un presunto litigio che sarebbe avvenuto tra Bugatti e Silvani. La SB Silvani aveva un motore, sempre a 4 cilindri, ma con caratteristiche costruttive molto diverse: camicia dell'acqua riportata (invece di quella Bugatti fusa nel cilindro), 4 condotti d'aspirazione (invece di 2), valvole inclinate di 30° (invece delle valvole verticali delle Bugatti), 2 assi a camme in testa (invece che 1). Si comportò più che onorevolmente e fu anche in testa per uno o due giri, attorno al nono-decimo giro. Poi ebbe un problema di motore e si dovette ritirare.

Le Bugatti andarono veramente come orologi svizzeri e arrivarono alla fine colpendo moltissimo l'immaginazione degli spettatori presenti e vincendo la gara a una media di 115 chilometri all'ora, una media notevole considerando la cilindrata modesta di queste vetture; il giro più veloce fu fatto a 121 all'ora. La gara fu vinta da Friederich, il collaudatore della Casa, a 115 chilometri all'ora.

Leggo alcune considerazioni che ho trovato sui giornali dell'epoca: "Superba per impeto, per ordine, per sicurezza la corsa delle Bugatti onorevolissima per regolarità, per tenuta e per coraggio la corsa delle OM. Non mai vittoria più piena ed assoluta, più sicura e decisa, era stata ottenuta su un circuito da corsa." Il fatto di prendere il via con quattro vetture e di classificarle tutte e quattro vetture ai primi quattro posti senza aver avuto alcun problema meccanico, (credo che non si siano mai fermate ai box), sorprese moltissimo i tecnici e il pubblico presente.

Leggo ancora così tra virgolette quello che è stato scritto: "Della Bugatti sono stati scritti innumerevoli elogi ma nessuno vale quello che si è scritto di per sé sul circuito di Brescia. Per la Bugatti sono state escogitate le più laudative denominazioni, ma quella che legittimamente le spetta è questa: il capolavoro della meccanica automobilistica".

Questo è il finale del giornalista che ha seguito la corsa delle vetturette; il successo di Brescia è stato importantissimo, non tanto per un fatto storico quanto per un fatto industriale perché Bugatti da quel momento incominciò a produrre qualcosa come 400 vetture all'anno. Infatti dal 1920-'21 al 1925, anno in cui cessò la produzione del motore a sedici valvole, costruì 2005 esemplari di questa macchina, il che significa quasi due motori al giorno che per l'epoca, considerando che erano vetture prevalentemente da corsa, era un grandissimo risultato. Questo permise a Bugatti di dedicarsi con il portafoglio pieno allo studio di quella che poi sarebbe diventata nel '24 la "Tipo 35" ad otto cilindri e poi la "Royale", che fu sviluppata a partire dal quel periodo.

Quindi diciamo che per la storia Bugatti la "Tipo 13" che da allora fu chiamata Brescia, ebbe veramente un'importanza straordinaria. La Tipo 13 vinse moltissimo all'estero; ci fu un pilota inglese, Leon Kaschmann, che vinse oltre trecento premi con la Tipo 13. Io penso che andasse a correre due o tre volte alla settimana per arrivare ad un curriculum di questo genere.

La Tipo 13 fu anche sviluppata da piloti privati, sono molto note le due vetture che Raymond Mays, il pilota inglese sviluppò in quel periodo.

La prima era stata denominata Cordon Rouge denominazione che è legata al fatto che il prodotto era francese ed era spumeggiante come uno champagne Moët Chandon e infatti la Cordon Rouge elaborata dal tecnico A. Villers, che è un nome che poi troveremo nella storia dell'automobilismo inglese più volte, poteva girare a 6700 giri al minuto.

Era un motore preparato soprattutto per girare in salita quindi con utilizzo anche di miscele con alcool. La Cordon Bleu che è la seconda delle due Brescia di Mays arrivò a girare anche 6900 giri al minuto.

Io non ho mia guidato una 13 quindi non sono in grado di dirvi le emozioni che si provano ma qui abbiamo Francesco Guasti che è il fortunato proprietario di una Tipo 13 e magari può dire quali sono le sensazioni che si provano guidando questa vetturessa.

FRANCESCO GUASTI

Io non vorrei interrompere questo che è un discorso storico: posso soltanto darvi alcune note: la prima è che da bugattista vi posso dire che le Brescia sono note per essere le Bugatti più affidabili di tutte; la seconda è che sono macchine che danno ancora oggi delle sensazioni straordinarie; vorrei dire che ad un profano la sensazione più straordinaria è la totale assenza di freni; per chi invece si abitua al fatto che i freni praticamente non ci sono; hanno ancora oggi un'attrattiva particolare.

Io penso che una Brescia in buone condizioni ha un motore che sviluppa dai 60 ai 65 cavalli pesa 600 chilogrammi circa e quindi riesce senza alcuna difficoltà a raggiungere una velocità nell'ordine dei 130, 140 anche 150 km/h. Il che, non avendo freni, garantisce le forti emozioni.

ADOLFO ORSI

Un piccolo freno al posteriore c'è e mi sembra che sia comandato a mano; c'è un freno a mano sulle ruote posteriori e un freno a pedale che agisce sulla trasmissione che alla seconda frenata scompare. Dal 1925 le ultimissime Brescia furono dotate anche dei freni sulle ruote anteriori ma penso che siano pochissime.

GRIFFITH BORGERSON

DA STEFANINI A BUGATTI

Molti di voi partecipanti a questo fine settimana sarete venuti per commemorare l'immortale modello Bugatti che ha conquistato i suoi primi titoli di gloria a Brescia.

Come tutti voi sapete, il modello Brescia era il discendente diretto del "Tipo 13"; di cui il Piccolo Purosangue era il prototipo. Le foto e i disegni delle creazioni di Ettore per la Gasmotorenfabrik Deutz mostrano che la T.10 era,

in uno stretto senso, una grossa Deutz in miniatura; come voi sapete molto bene ci sono anche delle somiglianze evidenti fra la T.10 e le piccole Isotta Fraschini Tipo FE e FENC, le quali erano delle macchine notevoli e ben operative qualche anno prima della nascita della T13.

Nel mio libro del 1981, "Bugatti –The Dynamics of Mythcraft", ho presentato una sintesi di fatti conosciuti e di opinioni concernenti questi piccoli gioielli ed il loro progettista, Giuseppe Gaetano Stefanini. Era lui che, cominciando proprio qui sul circuito di Brescia nel 1905, fu pioniere dell'albero a camme in testa. Quindici anni dopo la pubblicazione del mio libro ci sono stati alcuni incrementi della conoscenza delle Isotta FE e FENC. Vi vorrei raccontare qui, in questo momento storicamente così propizio.

Primo- verso il 1985 il collezionista Jeffrey Vogel ha snidato due venerabili FENC. Una si trovava negli Stati Uniti, l'altra in Australia, e tutte e due avevano bisogno di una quantità enorme di mano d'opera molto specializzata prima di funzionare e di splendere nuovamente.

Il signor Vogel e un altro collezionista, Roberto M. Rubin, hanno affidato il restauro di queste straordinarie vetture a un esperto italiano, che sarà identificato in seguito. Il progetto era complesso e non fu che nella seconda metà del 1995 che queste due macchine, rinate sono arrivate ai loro nuovi domicili nella Long Island di New York.

Così, tenuto conto dell'esempio molto performante di Lyndon Duckell in Australia, la popolazione mondiale delle piccole Isotta in funzione di è gonfiata sino a tre unità. Nel frattempo Bob Rubin ha ceduto la sua FENC a Dean Butler in Inghilterra, mentre Jeffrey Vogel, che forse sarà con noi in questo fine settimana, ha messo il suo esemplare sul mercato.

Secondo – Tre IF FE furono costruite per correre il Gran Premio Veturlette dell'Automobile Club di Francia a Dieppe nel 1908. e' possibile che ci fosse una quarta vettura, un muletto sperimentale, che le precedeva.

I piani per la FENC erano terminati in quell'autunno secondo le ricerche autorevoli del noto storico Angelo Tito Anselmi, una serie di 100 unità fu costruita nel 1909. le poche FE sono sparite rapidamente dalla scena mondiale e, recentemente è stata avanzata l'ipotesi che le FE fossero mai esistite, ma solo le FENC.

Si può scartare questa teoria per due ragioni. La prima è la cronologia dei piani di fabbrica per i due modelli. Questa mostra che i disegni per la FE erano terminati ben avanti Dieppe nel giugno 1908, mentre quelli per la FENC erano appena cominciati in settembre.

L'altro argomento si trova in un articolo nella rivista britannica *The Car*, del 17 marzo 1909. Consiste in un rendiconto particolareggiato della 10 HP Lorraine Dietrich che fu esposta all'Olympia Show di Londra di quell'anno. L'Isotta Fraschini è già divenuta parte dell'impero industriale De Dietrich, che ha sostituito il suo stemma a quello dell'IF per il mercato inglese. Le foto dell'articolo sono chiarissime e mostrano il motore che si vede nei disegni FE, con pompa ad acqua originalissima i magneti al cruscotto, una soluzione classica in casa Bugatti. Si può scommettere mille contro uno che questa macchina faceva pare dell'equipe di Dieppe, allestita per la strada per anticipare le FENC a venire.

Terzo- Dopo decenni, il tecnico Lyndon Duckett fu ed è soddisfatto ed anche fiero dei "più di 3.000 giri e più di 97 km/h" della sua FENC. Le due vetture recentemente restaurate non sono capaci di superare gli 80 km/h; questo fatto ha deluso qualche pilota che forse non ha mai condotta una T 13 dei primi anni di produzione, ma che si aspetta le prestazioni di una Bugatti Brescia.

Forse c'era poca differenza tra le prestazioni del motore delle "baby" Isotta e quelle dei primi motori T 13; se non la poca differenza d'anni; la differenza clamorosa e schiacciante tra i due veicoli si trova nei rapporti peso/potenza. Stefanini coltivava un terreno assolutamente vergine per un industriale gigante (anch'oggi la De Dietrich è una forza industriale) il quale cercava il massimo di affidabilità dei suoi prodotti ed il minimo di guai coi clienti dopo vendita.

Bugatti era un altro tipo di imprenditore, uno con una lunga carriera già nelle corse che insisteva sulle prestazioni brillanti dei suoi prodotti; il peso a secco della FENC era circa 680 chili, mentre quello della T 13 era circa di 400. Data una potenza uguale dei loro motori di cilindrata identica, la FENC portava un handicap di peso del 40 per cento. Era evidentemente la manifestazione di scelte deliberate nella filosofia di ciascun progetto.

Quarto - All'inizio di quest'anno il pittore francese di vetture da corsa, il Dott. Freresier Bossier, mi ha spedito una copia di una istantanea che lui ha preso ad un mercatino a Lione dieci anni fa.

La foto mostra un disegno, su carta millimetrata, della sezione longitudinale del telaio di una vettura "corsaiola". Al primo colpo d'occhio, rassomiglia a quella dell'IF FE, ugualmente su carta millimetrata, che porta la data 25 marzo 1908. quello che è elettrizzante del disegno Boissier è la ben nota firma dei Ettore Bugatti, schizzata attraverso il disegno. Nessuna data.

Ne ho inviato una copia al settimanale francese *La Vie de l'Auto*, cercando i commenti delle migliaia di lettori. La sola risposta è venuta dal mio amico e storico di Bugatti, il Dott. Norbert Steinhauser. Conosce bene la scrittura di Bugatti e la firma sul disegno era manifestamente altra cosa. Ettore ha fatto incidere la sua firma da uno specialista, e l'ha fatta registrare ufficialmente come marca. Poi ha fatto uno o più stampini di gomma, che ha utilizzato liberamente in quell'epoca.

Quando ho mostrato il disegno misterioso ad Anselmi, egli ha notato che nei disegni ufficiali IF i telai sono visti sempre dal sinistro, allorché nel disegno di Boissier si vede il lato destro. Non di meno, ci sono degli elementi molto importanti; compresi la pompa ad acqua ed il magnete, i quali sono identici su tutti e due i disegni. Il metodo di attaccare le balestre posteriori è differente. Ma ho trovato il sistema utilizzato nel "disegno EB" su dei dettagli fatti, sembra più tardi dalla fabbrica IF.

Cosa significa tutto questo? Primo, come ho sottolineato nel 1981, si tratta di un gruppo di pionieri che si conoscono tra loro e analizzano le idee degli uni con quelle degli altri.

Bugatti ha lavorato come progettista per De Dietrich, quindi quest'ultimo è la catena d'acciaio che lo unisce alla IF, per non citare i contatti quasi inevitabili tra Bugatti e Stefanini. Forse Bugatti era stato incaricato di fare uno studio preliminare per una vettura da corsa IF o forse gli fu chiesto di suggerire delle modifiche da prendere in considerazione su uno studio già esistente. Non vale la pena di speculare su chi era l'autore di questo o di quel dettaglio.

Anche se il "disegno EB" è una beffa, impone di riconoscere quello che dimostrano le realizzazioni in metallo. Cioè una stretta affinità della filosofia del disegno di due eminenti pionieri.