

Rievocazione del "Circuito di Piacenza" in occasione dell'Expo 2015

L'11 maggio 1947 al "Circuito di Piacenza" si scrive una pagina importantissima della storia dell'automobile: debutta la 125 S, prima vettura a marchio Ferrari. Nella classe di minor cilindrata esordiscono, invece, Elio Zagato e Nuccio Bertone, carrozzieri estrosi e geniali, artefici di un'eccellenza che è caratteristica eloquente del Made in Italy. 9 e 10 maggio 2015: In occasione dell'inizio di Expo 2015, il CPAE (Club Piacentino Automotoveicoli d'Epoca) riporta in pista la Ferrari 125 S e le vetture protagoniste della gara in una edizione speciale del Circuito di Piacenza, riservata ad una selezione di quaranta vetture sport costruite entro il 1957. Così, solo per due giorni, la 125 S lascerà il Museo Ferrari di Maranello per rianodare i fili della storia e tagliare quel traguardo che un banale guasto alla pompa di alimentazione le negò proprio mentre stava dimostrando grandi doti tecniche e velocistiche. Accanto a lei le più celebri Ferrari sport a motore anteriore, frutto maturo di un percorso tecnico e sportivo iniziato proprio a Piacenza. Scenderanno in pista la 166 barchetta Touring, modello che consacrò il primato di Maranello sui lunghi rettilinei di Le Mans e, in versione chiusa, sulle polverose strade della Mille Miglia. Ed ancora la 225 berlina, la poderosa 340 MM, ideata per correre l'estenuante Carrera messicana, l'aerodinamica 250 Scaglietti. Ed altre se ne aggiungeranno in un elenco che si arricchisce di giorno in giorno di modelli rari ed esclusivi, provenienti dalle grandi collezioni di tutto il mondo. Non mancheranno le rivali di un tempo, ad iniziare dalle Maserati e dalle gemelle OSCA alle Porsche, dalle Lotus alle Healey Sil-



verstone. Ed ancora animeranno la griglia di partenza le vetture di piccola cilindrata, creazioni del genio estroso di tanti piccoli artigiani che seppero trarre da semplici utilitarie vere auto da competizione. Stanguellini, Abarth, Siata, Giannini e molte altre marche testimoniano ancor oggi come la storia delle corse automobilistiche affondi le proprie radici nell'epopea delle leggendarie competizioni su strada - come il Circuito di Piacenza - che offrono un severo banco di prova per il talento di tanti costruttori stimolandone la creatività e l'ambizione per più vasti traguardi. Anche il tracciato sarà lo stesso di un tempo: 3,3 chilometri dal Fàcsal, il viale che orna la sommità delle mura antiche rivolte a sud, allo Stradone Farnese. Brevi allunghi e curve ampie per mettere alla prova piloti e motori. Due le manche in programma alle 19 di sabato 9 maggio ed alle 12 di domenica. Nessuna classifica cronometrica, perché quella che stata la ribalta dei campioni è og-

gi un'avventura da vivere con modalità opposte: non più una gara frenetica ma un concorso dinamico, un evento fatto di suoni, colori e rombi da assaporare, vivere e custodire come esperienza culturale e sensibile.

Per info: www.cpae.it

Piacenza 1947, il Circuito

Nel 1947, a Piacenza come in quasi tutto il Paese, c'era ancora penuria di cibo, mancavano molti vetri alle finestre sostituiti da cartone verastro, gli edifici colpiti dalle bombe mostravano le loro ferite rosse di mattoni divelti. In questo scenario, bigio e smozzicato, in cui la ripresa della vita s'avvertiva esitante, offesa per il ricordo ancora stampato sui muri del conflitto da poco terminato, ed ancor più per le quotidiane difficoltà nei più elementari bisogni: in questa città, antica piazzaforte militare che aveva subito, dopo la stanca e anacronistica presenza del nostro eser-

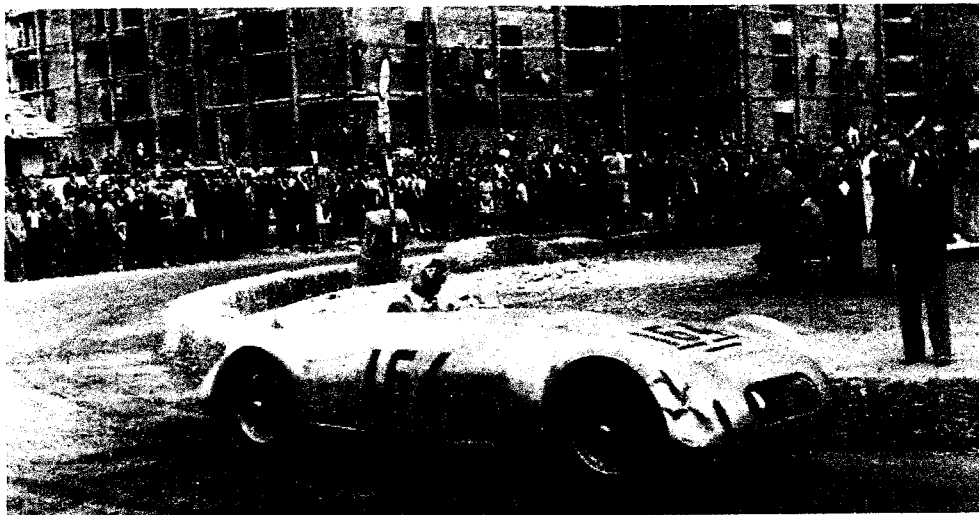
cito ippotrainato, l'invasione la-cerante della Wehrmacht, delle S.S., dei mongoli ed infine l'allegria prevaricante barabonda di inglesi, yankees, brasiliani, indiani, australiani: in questa Piacenza c'era, nel 1947, un luogo magico. Il Fàcsal (Wauxhall).

Il Fàcsal

Il viale che orna la sommità delle mura antiche rivolte a sud, affacciate sulla campagna allora verde ed intatta, era lo spazio della gioia, del cemento, della novità. Il nastro stradale era sconnesso ma rattoppato qua e là nelle buche più profonde e l'ombra dei platani favoriva la presenza del pubblico. Era il sito ideale per le gare: di biciclette, di motociclette, di motorini, anche di scooters, organizzate con grande fantasia e con pochissimi mezzi. Mancavano gomme e benzina, si saccheggiavano i veicoli militari dismessi dagli eserciti vincitori e vinti.

Il Circuito

L'11 maggio 1947 l'Automobile Club di Piacenza organizza, sul Fàcsal, un'importante gara di automobili: il circuito di Piacenza, con il titolo di 1 Gara di Campionato 1947. Occorre ricordare che in Italia, allora, non esistevano impianti fissi (quello di Monza era invaso da mezzi militari accantonati) e che la "Formula 1" non era ancora stata inventata (occorrerà attendere il 1950). Tanto importante era questo appuntamento automobilistico del dopoguerra che convennero a Piacenza tutte le aziende che stavano contribuendo alla rinascita dell'industria e quindi dell'agonismo motoristico. Esso fu esaltato soprattutto dal più straordinario evento automobilistico del dopo-



guerra: il debutto della Casa Ferrari. Il presidente Fabbri e il direttore Tonini organizzarono un circuito di 3.300 metri che si snodava dal Fâcsal allo Stradone Farnese: chiamarono a reggere la corsa il migliore direttore di gara del momento, Castagneto (uno dei quattro inventori della Mille Miglia, insieme con Maggi, Mazzotti Canestrini). Erano presenti "tutti gli uomini che contano" dell'automobilismo: Brivio (presidente CSAI), Maggi (già ricordato per la MM), l'ing. Colombo (autore del rivoluzionario progetto della nuova Ferrari), lo spericolato Sanesi (pilota collaudatore dell'Alfa Romeo), l'ing. Massimino (grande progettista di telai e motori Maserati), Taruffi, Tadini, Ascari, Etancelin, Serafini, Villoresi (i migliori piloti mondiali del momento). Occhioggiavano da balconi lungo il percorso Enzo Ferrari e i fratelli Maserati.

La Formula 750

La prima gara vide partire 23 auto (tutte Fiat Topolino elaborate e maggiorate artigianalmente fino a diventare agili "barchette", eccetto l'Urania di Taraschi, che montava un BMW bicilindrico, quello delle motocarrozette della Wehrmacht). Questa prova poteva essere definita "il debutto dei carrozzieri". Erano alla partenza, infatti, Zagato e Bertone, anche se nessuno dei due ebbe fortuna. Vinse Avasse, che spinse la sua Topolino a 98,835 Km/h di media!

La Formula 1100

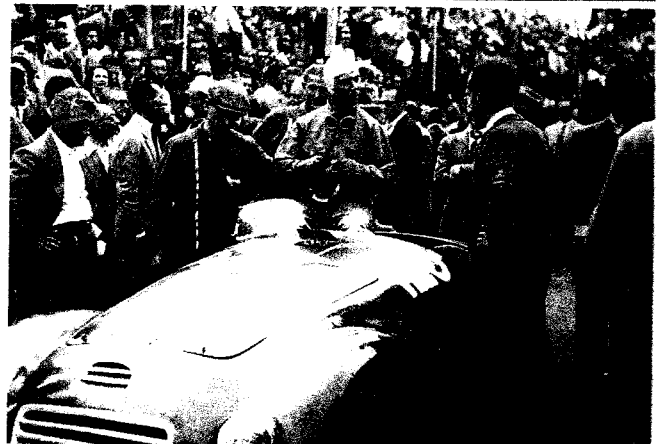
Scattano 19 concorrenti, tutti al volante di Fiat (anche in questo caso derivate da berline 1100, la



maggior parte d'anteguerra, elaborate e carrozzate a "barchetta", la più elegante delle quali era quella di Righetti prodotta da Stanguellini su progetto di Massimino). Righetti è anche il più veloce: vince e tocca i 110,608 Km/h. Si segnalano Scagliarini e, fra i piacentini, Auricchio (secondo) e il "motociclista" Cavacciuti (terzo).

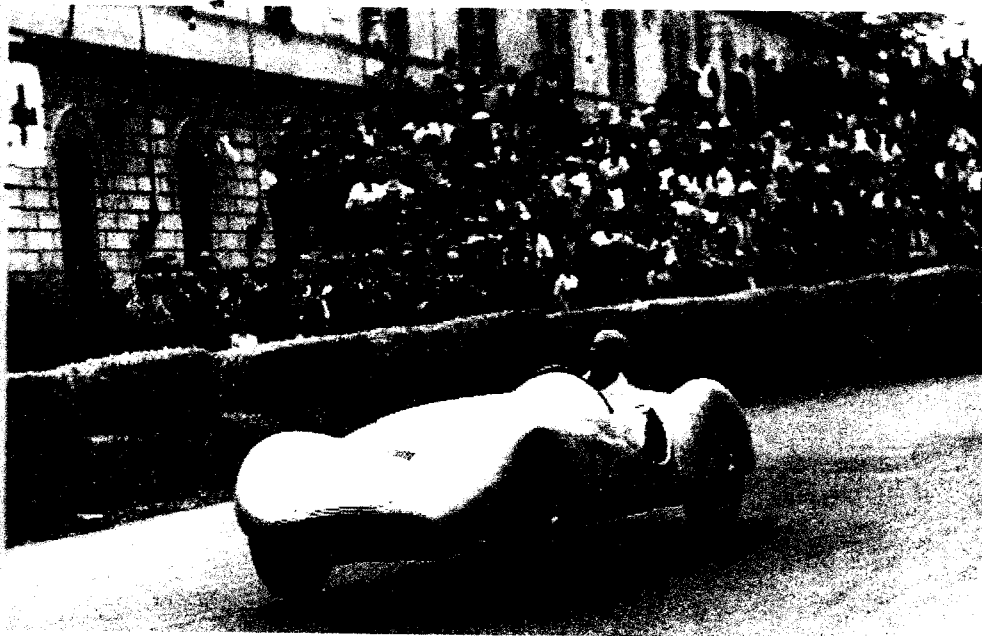
La Formula massima

19 concorrenti costituiscono una parte importante della storia automobilistica italiana: - Cortese (a cui Ferrari imputa un'eccessiva fantasia nel colore dei calzini!), unico alfiere della nuova Ferrari 125 S (Farina, futuro campione mondiale 1950, si è ritirato per un "banale incidente": è un eufemismo, in realtà, poiché nelle prove ha "stampato" la sua 125 S su un platano); - Barbieri, ottimo pilota "privato" della Maserati,



corre con una vettura fortissima, 6 cilindri 3 carburatori (progetto anteguerra); - Rovelli, su BMW 2000; - Angiolini, Maserati ufficiale, velocissimo in prova; - Bracco, il grande stradista, vincitore di 100 gare, su Maserati (telaio Fiat); - Beltracchini, corre con la 815,

quella Auto-Avio Costruzioni assemblata da Ferrari con materiale Fiat quando ancora non poteva esprimere il proprio marchio; - Cornaggia (Alfa Romeo) e Balestrero (Fiat 2800), costanti presenze nelle gare d'allora.



La storia della gara, ormai codificata in tutti i testi, registra ai primi due posti Barbieri e Angiolini su Maserati: Barbieri tocca i 115,338 Km/h! La Ferrari dimostra le sue grandi qualità velocistiche: attardata da una partenza infelice, corre nelle prime posizioni fino al ventisettesimo giro (su trenta), quando un guasto alla pompa di alimentazione costringe Cortese al ritiro. Dopo pochi giorni, a Roma, al Circuito di Caracalla, porterà la Ferrari "tipo Piacenza" alla sua prima vittoria. Verranno poi Vercelli, Vigevano, Varese, Forlì e Parma, per un totale di 6 vittorie in 2 mesi conquistate sia da Cortese che dal grande Nuvolari!

Testo dell'arch. Paolo Resmini dal volume di ACI Piacenza e Banca di Piacenza "Piacenza 1947 il Circuito".

Fiorenzo Malvicini