

Emozionerà chi ricorda,
affascinerà i giovani, un' indimenticabile
modo di correre degli anni '50

La favolosa CARRERA



La Carrera fu
un eccezionale fatto
sportivo, i cui
risvolti pubblicitari
furono ben
presto legati
all'enorme interesse
sollevato
dalla corsa in tutto
il mondo

di Cesare DE AGOSTINI

Si chiamava *Carrera Panamericana Mexicana*. E c'era dentro tutto lo spirito bollente di quelle terre e di quella gente. Si corse solo in cinque edizioni ma furono sufficienti a riservarle un posto di preminenza tra tutte le gare automobilistiche del globo. Così come la Mille Miglia, la Targa Florio, Indianapolis o Le Mans, la «Carrera» aveva un suo specialissimo fascino che la rendeva unica ed irripetibile. Più di tremila chilometri, a tappe. Una parte del percorso accidentato e montagnoso, un'altra piano, dagli infiniti rettilinei. Sole, neve, polvere, entusiasmo popolare ai limiti del parossismo. Grossi premi.

Come nacque l'idea

Negli anni trenta, in uno dei congressi che contraddistinguevano la vita delle repubbliche americane, venne decisa la costruzione di una grande strada che unisse l'Alaska con la Patagonia. Uno dei paesi avrebbe dovuto co-

struire il tratto di propria competenza, cioè il pezzo che passava sul proprio territorio. Si trattava della stessa idea che rese possibile la grande muraglia cinese. Solo che in Cina questa idea funzionò e in America no. Il va e vieni dei governi delle varie repubbliche e repubblicette impedì la realizzazione di questa grande arteria che avrebbe dovuto essere l'orgoglio di tutti gli americani: dal nord al sud.

Solo il Messico, allo scoccare degli anni cinquanta, completò il tratto di strada di sua competenza: 3440 chilometri da Ciudad Juarez — la città di frontiera con gli Stati Uniti celebre per aver ratificato il divorzio fra Ingrid Bergman e Roberto Rossellini — a El Ocotil, un villaggio perduto nella immensa giungla che divide il Guatemala dal paese degli Atzechi, cioè il Messico.

Con questi tremila e tanti chilometri di strada, che cosa fare? Dapprima si pensò ad una sfilata allegorico-reclamistica con autocarri e ragazze ricoperte di scritte inneggianti alla Coca Co-

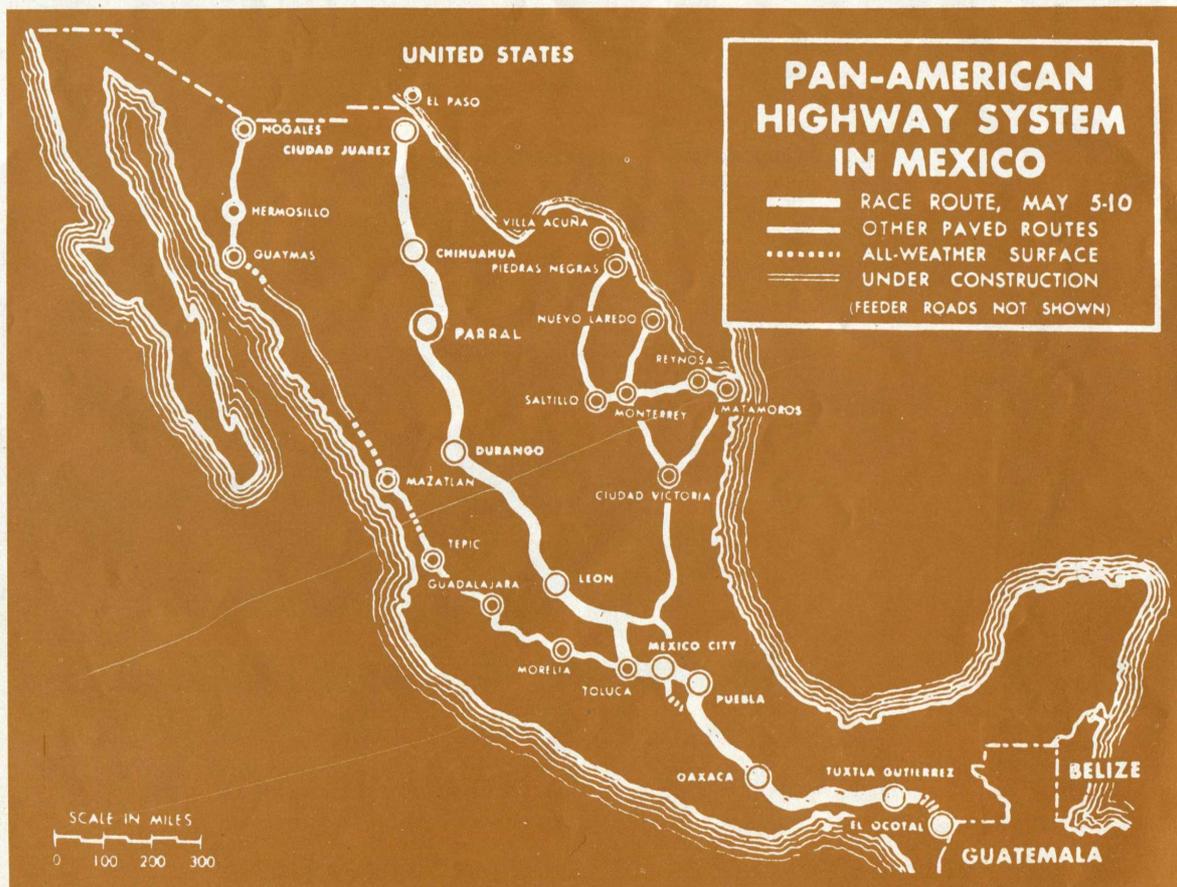
la e via dicendo. L'idea era quasi buona e sarebbe andata anche in porto se un giornalista italiano trasferitosi in Messico ed amico di un ministro di quel governo — Attila Camisa — non avesse suggerito l'idea di fare una grande corsa automobilistica. Un po' per le alte aderenze, un po' per lo spirito italiano, non meno bruciante di quello messicano, la proposta di questa mastodontica corsa venne accettata in pieno. Vi fu subito chi con buon naso, vi riconobbe l'affare e il povero Camisa, come sempre capita, venne messo da parte. Da chi? Ma dagli agenti commerciali e dai rappresentanti dell'industria automobilistica americana, i quali fiutarono appunto l'enorme «battage» pubblicitario che la corsa avrebbe fruttato. E dietro a quello, la relativa impennata delle vendite.

Mentre questi agenti si accaparravano tutte le leve dell'organizzazione dando vita ad un regolamento poco meno che scandaloso, il buon Attila Camisa — che non aveva smesso di interessarsi di automobilismo — ri-

tornò a galla come artefice della partecipazione italiana alla prima Carrera Mexico in programma per i primi giorni di maggio del 1950. Attraverso i soldi del miliardario italiano Bruno Paggioli, la Casa Alfa Romeo venne convinta a mandare due vetture — due «Freccia d'oro» — pilotate da due assi: Felice Bonetto e Piero Taruffi.

Non c'era da scherzare perché gli italiani — allora come oggi — godevano di fama indubitabile per quanto concerneva la costruzione di automobili da corsa. In verità le due Alfa Romeo proprio da corsa non erano. Erano invece due comuni gran turismo, in vendita presso qualsiasi concessionaria della Casa. Le due vetture avevano solo una differenza: un grosso serbatoio supplementare montato al posto dei sedili posteriori. Questa era appunto l'unica modifica concessa. Quelli dell'Alfa Romeo — in buona fede — crederono appunto che tutti si sarebbero presentati con le macchine normali. Gli americani, sulla carta, avevano un grosso vantaggio, poten-

Dal confine con gli Stati Uniti a quello con il Guatemala, quasi tremila e 500 chilometri fra Ciudad Juarez e El Ocotil: questa la strada panamericana in cui si svolsero le cinque edizioni della Carrera. Nella pagina di destra, Felice Bonetto al volante dell'Alfa Romeo «Freccia d'Oro» con la quale prese parte alla prima edizione, nel 1950





La favolosa CARRERA

do disporre di cilindrate più che doppie. Ma il grado di maneggevolezza della macchina e la superiorità indiscussa di Bonetto e di Taruffi convinsero i responsabili della Casa del Portello ed anche i giornalisti italiani che c'era una buona possibilità di vincere questa prima edizione della «Carrera». La quale già si presentava di larga risonanza in tutto il mondo automobilistico.

Bonetto e Taruffi arrivarono in Messico fiduciosi e contenti, anche perché, come si diceva prima, i premi messi in palio erano molto forti e la possibilità di venir via con un bel gruzzolo era tutt'altro che remota. Ma, visto un po' più da vicino, il regolamento di quella prima edizione apparve subito perlomeno dilettesco: vietava di portare delle bottiglie di whisky in macchina! L'elenco degli iscritti comprendeva 130 vetture; le uniche rappresentanti della produzione europea erano le due Alfa, seguite da una Delahaye, da una Jaguar e da una Talbot Lago. Ma alla partenza si presentarono soltanto le due Alfa con gli equipaggi formati da Bonetto-Ceroli e da Taruffi-Bonini e la Delahaye di Mariotti-Trevoux, iscritta dalla ambasciata di Francia. Tutto il resto era americano: 22 Cadillac, 18 Lincoln, 16 Oldsmobile, 14 Buick, 8 Packard, 10 Ford, 8 Nash ed altro ancora.

Comincia l'avventura

Il regolamento prescriveva soltanto che le vetture fossero capaci di cinque posti e non si interessava minimamente della cilindrata, che andava dai 6500 cc. delle Cadillac ai 2500 cc. delle Alfa. Ecco le tappe: Partenza il 5 maggio da Ciudad Juarez a Chihuahua, 375 chilometri, tempo massimo 6h15'. 6 maggio: Chihuahua-Parral di 300 chilometri (4h55'). Lo stesso 6 maggio altra tappa, la Parral-Durango di 404 km. (6h45'). 7 maggio: Durango-Leon 547 km. (9h10') e Leon-Mexico City di 448 km. (7h30'). 8 maggio: Mexico City-Puebla: 135 km. (2h e 15') e Puebla-Oaxaca (km. 412, 6h55'). 9 maggio Oaxaca-Tuxtla Gutierrez (540 km., 9 ore). 10 maggio: Tuxtla Gutierrez-El Ocotil di 275 km. (4h35').

Questo il programma.

La corsa prese dunque il via il 5 maggio 1950, a pochi giorni di distanza dalla disputa della prima prova del campionato mondiale piloti, sulla pista di

Silverstone, in Inghilterra. Le macchine partirono rombando tra due ali di folla. Si iniziò dal nord e si puntò al sud: dal confine con gli Stati Uniti fino ai pressi delle foreste del Guatemala. La prima parte prevedeva lunghissimi rettilinei senza fine e senza respiro, sia per uomini che per mezzi. Roba da addormentarsi col piede a tavoletta. La seconda parte invece era molto più movimentata: si trattava cioè della corsa vera e propria.

Quei dannati di americani

Quei dannati di americani hanno barato! Bonetto e Taruffi se ne accorsero subito: quelle gran barche delle loro macchine sui rettilinei sembravano volare. Il vincitore della prima tappa segnò infatti 158 di media con una Cadillac modello 1950 da tutti ritenuta incapace di superare i 150 all'ora, sia pur lanciaatissima.

Agli osservatori locali il particolare non sfuggì. Il possessore di una Cadillac identica a quella

vincitrice della prima tappa giunse a scommettere con un rappresentante della Casa centomila pesos che la sua macchina, vecchia solo di qualche mese e perfettamente a punto, non avrebbe raggiunto sul chilometro lanciato i 160 all'ora.

Così automaticamente tutte le simpatie del gran pubblico andarono ai due piloti italiani che, tappa dopo tappa, erano in grado di risalire la corrente e di portarsi tra le prime posizioni di classifica. Anzi, nelle tappe più difficili, Bonetto e Taruffi sbaragliarono il campo: il primo vinse la Tuxtla-El Ocotil e il secondo la Puebla-Oaxaca. Subito dopo queste prestazioni non si faceva altro che parlare, tra gli appassionati, di «guida all'Alfa Romeo». Un concessionario di una Casa americana, presente al passaggio delle vetture, osservò il sorpasso di una Packard da parte di Taruffi in piena curva, e poi perplesso dichiarò: «Se potessi avere mille di queste macchine le venderei in un giorno solo!». Invece l'importazione delle Alfa era vietata: soltanto

realizzando uno stabilimento di montaggio, la Casa del Portello avrebbe potuto conquistare il mercato messicano.

Si parla, è bene ripeterlo, del 1950.

Dopo 28 ore di gara Bonetto si classificò al settimo posto assoluto mentre Taruffi si piazzò quarto. L'altra macchina europea, la Delahaye, arrivò invece sesta. Per l'industria d'oltreoceano fu tutto sommato un successo: tre vetture partite e tre arrivate. Delle 120 macchine americane, invece, soltanto trenta giunsero al traguardo in tempo utile. I piloti più veloci tra gli «yankees» uscirono dalla scena prima di arrivare a Città del Messico, ossia a metà gara. Così l'«assoluto» fu di un corridore 22enne — McGriff — specialista di Midget su una Oldsmobile 1950: 5000 cc., 8 cilindri; il famoso motore «rocket» a V, dotato di valvole in testa, messo a punto dalla General Motors che era riuscita ad eliminare un difetto di fusione delle bron-zine.

Il secondo e il terzo posto fu-

rono appannaggio invece di due Cadillac, un modello 1950 ed uno 1949. La classifica finale vide anche la comparsa di un giovane pilota, pure su di una Cadillac, rappresentante ufficiale del governo messicano. Costui, indubbiamente di molta buona volontà, riuscì a rovesciarsi due volte, ma riuscì anche a raggiungere il traguardo con la macchina a brandelli.

Il dopogara ebbe della farsa perché i reclami fioccarono da tutte le parti: le macchine vincitrici erano abbondantemente «truccate», i tempi manipolati. Insomma si sperava in un'azione in grado di dare un poco di serietà alla cosa. Ma quelli che avrebbero dovuto essere giudicati erano i giudici stessi. I tecnici delle fabbriche americane che avevano preparato le vetture si trovarono infatti ad essere anche i... commissari di corsa. Mica male! Senza contare che la confusione organizzativa era stata tanta che molti piloti ignoravano la propria classifica e l'ora di partenza per la tappa suc-

SEGUE



In quella prima edizione, le Alfa « Freccia d'Oro » si dimostrarono troppo ligie al regolamento, risultando handicappate nei confronti delle vetture americane. Vinse il 22enne McGriff, su Oldsmobile

DALLA PAG. PRECEDENTE

cessiva. Per molto tempo, infine, i numeri di gara di Bonetto e di Taruffi vennero scambiati.

In tutto questo caos che cosa hanno pensato Felice Bonetto e Piero Taruffi? Bonetto perse la vita proprio alla « Carrera » di tre anni dopo. In un diario in cui annotava le sue impressioni su ogni corsa, scrisse a proposito di questa prima edizione: « Vinco una tappa: Puebla-Oaxaca, arrivo terzo in un'altra e secondo nell'ultima. 7. assoluto. La vettura troppo normale era handicappata in confronto a quelle americane preparate espressamente. Ho perso troppo tempo nei rettilinei (2300 km.) ».

Visto come sono andate le cose, anche il parere di Taruffi su questa prima « Carrera » è molto sobrio e distaccato.

Il diario di Bonetto

« Dei 3113 chilometri della corsa, sono veloci i due terzi a nord di Città del Messico, e misto è il terzo a sud che, a differenza degli altri, ha un fondo molto scabroso e consuma paurosamente le gomme. Bonetto ed io facemmo a nostre spese l'esperienza della abrasività di quel percorso; in pochi chilometri ed in due tappe fummo costretti a sostituire due volte il treno completo di gomme. I primi due terzi del percorso fino a Città del Messico li superammo consumando solo metà del treno di gomme di partenza; per prudenza, nella capitale, procedemmo alla sostituzione dei pneumatici, convinti che sarebbe bastato quel cambio da lì alla fine della gara. Invece cento chilometri prima di arrivare ad Oaxaca, dove era previsto il rifornimento di tappa, nel bel mezzo di una veloce curva sinistra una gomma dell'Alfa scoppì e la vettura intraversata si fermò sul ciglio di un precipizio. Scesi dalla macchina, il meccanico Ceroli ed io avemmo la sorpresa di vedere che tutti i pneumatici mostravano più o meno il bianco delle tele. Quella che si era consumata di più era naturalmente scoppiata.

« Allo scoppio della gomma — continua Taruffi — si unì la mancanza di carburante e saremmo rimasti all'asciutto se Ceroli non avesse scorto ai bordi della strada una macchina i cui occupanti assistevano alla corsa. Con un'apparecchiatura di fortuna, consistente in una lattina e un tubo di gomma, procedem-

mo ad estrarre benzina dal serbatoio della macchina in questione, ma ne ricavammo solo tre litri e dovemmo ripetere la ricerca e l'operazione con un'altra vettura. Avevo così pagata cara la parsimonia nel riempire il serbatoio. Per risparmiare 10 chilogrammi di peso avevo perduto oltre 10 minuti! Bonetto vinse quella tappa ed io mi classificai secondo. Anche lui ci raccontò di essere arrivato con le gomme consumate fino alla tela e questo per la eccessiva rugosità della strada.

« Il nostro morale tuttavia si era risollevato di molto; avevamo finalmente potuto dimostrare ad onta delle disavventure patite la superiorità delle nostre vetture sul percorso misto e ridurre di circa un'ora lo svantaggio che le più potenti e veloci vetture americane ci avevano inflitto nei tratti veloci prima di Città del Messico.

« Il problema delle gomme fu risolto dall'amico Camisa che fu per tutta la gara nostro fedele accompagnatore. Era lui che, mentre a fine tappa ci riposavamo, si preoccupava della revisione delle vetture e che quella volta si incaricò della sostituzione di ben dodici gomme. Al mattino ci disse che, venuti a mancare la corrente e i meccanici assoldati sul luogo, era stato costretto a gonfiarle tutte di persona con una pompa a mano. Ma, fatica a parte, sembrava ugualmente felice. E lo fu anche di più alla fine della corsa, a El Ocotl, quando visibilmente commosso ci abbracciò "alla messicana", stringendoci al petto e dandoci leggere pacche sulle spalle. In quell'ultimo tratto avevamo ambedue corso il rischio di ritirarci a causa della irregolare pavimentazione della strada che colpiva la coppa dell'olio delle nostre vetture. E infatti i carter delle vetture finirono col rompersi e all'arrivo lasciammo sul terreno le ultime gocce di lubrificante.

« Fummo battuti da un regolamento che da noi osservato alla lettera risultò poi applicato con larghezza; in una parola, ci accorgemmo che avremmo anche potuto partecipare col modello "Freccia d'oro" a due carburatori invece che col monocarburatore, nel qual caso avremmo avuto una condotta di gara ben diversa e potuto anche vincere ».

Per la cronaca, mentre la vettura dichiarata vincitrice aveva consumato 1622 litri di benzina, le Alfa ne avevano consumato poco più di 560.



1951: i messicani imparano a « taruffear »

Per la seconda edizione, nel 1951, le cose andarono un po' meglio. Intanto il caos organizzativo, se non proprio scomparso, venne notevolmente arginato. E poi gli italiani, fatta buona esperienza della passata edizione, attraversarono l'oceano con ben altri mezzi. Fu Franco Cornacchia, appassionato e corridore lui stesso, che organizzò tutta la spedizione. Acquistò addirittura due Ferrari « 212 Inter », 12 cilindri, da 2562 cc. e le affidò a due coppie di assoluto rilievo: Ascari-Villoresi e Taruffi-Chinetti. Chinetti era l'importatore delle Ferrari per l'America. Buon

pilota, si era fatto onore in qualche edizione della « 24 ore di Le Mans ». Le due Ferrari e i quattro piloti arrivarono al Messico con buone speranze, anzi ottime. Ed anche con un ingaggio assicurato, comunque la corsa fosse andata, da parte del Centro Deportivo Italiano di Città del Messico.

Oltre alla Ferrari, l'Italia era rappresentata anche dalla Lancia. Tramite l'appassionata perorazione di Felice Bonetto, la Casa torinese aveva capito l'importanza della corsa ed aveva approntato due Aurelia GT da 2000 cc. Le macchine non sono ufficiali, ma vengono cedute — a buon prezzo — allo stesso Felice Bonetto e all'altro grande

stradista italiano, Giovanni Bracco. Erano quattro quindi le macchine italiane, contro poco meno di un centinaio di americane. Eppure tutti i pronostici erano per loro. Il giovane McGriff, il vincitore dell'anno prima, veniva dato con poche probabilità di successo. Anche Bettenhausen, il « diavolo di Indianapolis », non poteva competere, sulla carta almeno, né con Ascari, né tantomeno con Taruffi. Senza parlare di Bonetto e di Bracco.

Mentre si avvicinava il momento della partenza, la gran macchina organizzativa appariva di dimensioni colossali. Almeno una trentina di aerei erano destinati a seguire la corsa, ospi-



La favolosa CARRERA

Sotto, una delle
Ferrari 12 cilindri 2600
presenti
alla edizione 1951:
questa è quella
affidata a Ascari-Villoresi,
seconda assoluta.
In basso, la Lancia Aurelia
di Bonetto insegue una vettura
americana



tando meccanici, dirigenti, giornalisti. Furgoni e macchine di appoggio, seguivano poi le vetture impegnate in gara.

Alla vigilia le sole preoccupazioni meccaniche erano state determinate dalla carburazione. Infatti, svolgendosi quasi tutto il percorso a oltre mille metri di altitudine, era stato riscontrato un sensibile calo di potenza nei motori. Sulle Ferrari questo inconveniente fu ovviato praticando delle prese supplementari d'aria. Ci fu poi la faccenda dei pneumatici, cioè l'anormale consumo determinato dal fondo stradale.

Si pensava di avervi posto riparo montando delle gomme a blocchetti per le prime tappe miste, la cui strada presentava un fondo a dir poco abrasivo.

Il senso della corsa era stato cambiato: non più da nord a sud, ma viceversa, da sud a nord. I concorrenti presero dunque il via da Tuxtla Gutierrez. Per gli italiani cominciò male. Primo dramma, quello di Bonetto. Ecco cosa scrisse il pilota nel suo diario: « Rit. prima tappa. Per atto di sabotaggio (tagliato il manicotto del radiatore motore) perdo tutta l'acqua del radiatore e mi fermo a 65 km. dall'arrivo mentre ero primo assoluto con grande vantaggio ».

Era successo che alla vigilia della partenza Bonetto, assieme al meccanico Volpini, era intervenuto ad un ricevimento. Aveva così lasciato incustodita la macchina per alcune ore. Qualcuno (non si seppe mai chi) praticò un taglio nel manicotto. Una cosa invisibile ad occhio nudo ma determinante, come si è visto, in corsa.

Quella prima tappa, la Tuxtla Gutierrez - Oaxaca di 350 chilometri, riservò altre spiacevoli sorprese. Taruffi e Chinetti giunsero quindicesimi a circa mezz'ora dal vincitore. Ascari e Villoresi giunsero 45esimi con 58 minuti di ritardo; quasi fuori tempo massimo. Il fondo stradale quarzoso ed eccessivamente rugoso aveva letteralmente mangiato i pneumatici delle vetture italiane. Si erano distinte invece le Packard del francese Trevoux e del messicano Ehlinger, la Ford Mercury del campione nordamericano Troy Ruthman e la Chrysler Saratoga di Sterling.

Due tappe per la seconda giornata: Oaxaca - Puebla e Puebla-Mexico. Il problema delle gomme venne risolto in questo modo. Taruffi partì con i pneumatici speciali da corsa che la squadra aveva in numero limitato. Ascari e Villoresi invece montavano un tipo di gomma costruita in Messico che sulle vetture degli altri concorrenti si era comportata discretamente. Era una prova senza eccessive speranze e tutto il rischio veniva addossato ad Ascari-Villoresi, ritardatissimi in classifica. Ma in poco più di dieci ore il morale e le sorti della squadra italiana si capovolgono. Partiti scatenatissimi, Ascari e Villoresi vinsero con gran sorpresa la Oaxaca-Puebla. Taruffi dal canto suo vinse la Puebla-Mexico a media record, seguito immediatamente dalla Lancia dello scatenato Bracco. Alla fine della seconda giornata Taruffi era terzo in classifica generale, mentre Ascari e Villoresi avevano recuperato ben 43 dei

DALLA PAG. PRECEDENTE

58 minuti persi nella prima tappa.

« Nella tortuosa discesa di quella tappa — ecco i ricordi precisi di Taruffi — dopo il valico più alto di tutta la corsa, oltre i tremila metri, raggiunsi Ruthman alla guida della sua Ford speciale. Ebbi maniera di ammirarne lo stile, di cui avevo letto molto nei giornali americani e nelle cronache di Indianapolis: andava forte; ma ciò nonostante, quando decisi di superarlo, la cosa mi riuscì agevole per la maggior maneggevolezza e migliore frenatura della mia Ferrari ».

Questa superba dimostrazione di guida veloce impressionò tanto i messicani che qualcuno conobbe un verbo nuovo: « taruffear ». Cioè guidare veloce come Taruffi!

Le azzurre Ferrari

Alla fine della terza giornata, Taruffi si insediò al primo posto in classifica, mentre Ascari e Villorresi, vincendo la quarta, la quinta e la sesta tappa arrivarono ad occupare il secondo posto assoluto alla fine del quarto giorno. Le ultime tappe venivano percorse dalle due Ferrari — dipinte di azzurro — appaite, tra due ali di folla entusiasta. Nella ottava ed ultima tappa — velocissima — Bettenhausen su Chrysler vinse a 182 di media. Ma nella classifica finale Taruffi aveva 8 minuti di vantaggio su Ascari-Villorresi, 16 su Sterling e 20 su Ruthman.

Le impressioni su questa vittoria sono raccontate vivacemente da Canestrini: « Non vi dico l'entusiasmo che suscitò questa vittoria negli italiani della colonia e nei numerosi connazionali che trovammo lungo il percorso. A Durango un nostro connazionale volle a tutti i costi ospitare le macchine ed averci a colazione a casa sua. Emigrato nel Messico come autista una ventina di anni prima, non era più venuto in Italia. Durante la colazione interminabile, nel corso della quale i piatti, tutti italiani, si susseguirono per quattro ore ad un ritmo per noi insostenibile, il commovente autista volle raccontarci tutte le sue traversie, le sue lotte per farsi una strada, le umiliazioni subite ed infine i suoi successi. Era il racconto toccante e vivo che tante volte avevamo sentito da altri italiani emigrati all'estero; era la manifestazione esuberan-

te di un nostro fratello, felice di aver in casa sua degli italiani che s'erano fatti onore e che portavano per il mondo il nome del loro paese.

« Aveva sistemato le due Ferrari nell'androne della sua modesta ma ben fornita casa. Questa notte — ci disse congedandosi — metteremo il letto davanti al portone e noi dormiremo armati. Chi volesse toccare le macchine dovrà prima fare i conti con noi ». E così dicendo ci mostrò una serie di pistole e di coltellacci che potevano servire per difendersi da un battaglione. Ma non accadde nulla e la mattina riprendemmo la nostra marcia: Taruffi, Chinetti, Ascari e Villorresi sulle loro azzurre Ferrari; Cornacchia, Camisa, Colombino, un italiano che s'era messo a nostra disposizione, ed io sul nostro DC 3 per l'ultima vittoriosa galoppata. La piccola colonia italiana era esaltante e le accoglienze che fece ai corridori italiani furono davvero commoventi. Era la prima volta, forse, dopo la guerra che quei nostri fratelli sentivano veramente l'orgoglio di essere italiani ed avevano attorno, a loro tanta simpatia e tanto calore ».

La corsa vittoriosa fruttò ai piloti della squadra Ferrari circa venticinque milioni di lire: una bella somma che ripagò abbondantemente le spese della trasferta. Spese che potevano essere calcolate di circa un milione per vettura, senza contare la tassa di iscrizione, che era di 400 mila lire.

1952: calano le Mercedes

L'industria tedesca non tardò a rendersi conto dell'importanza commerciale della « Carrera ». Mentre Ascari e Villorresi passavano qualche giorno di relax sulla spiaggia di Acapulco dandosi alla pesca del pesce-vela o ammirando gli indios che si lanciavano in mare, di notte e da un'altezza di trenta metri, con torce in mano, la Mercedes decise una partecipazione in forze alla terza edizione.

Tre macchine del tipo sport, denominate 300 SL, vennero affidate al vecchio campione Hermann Lang, a Karl Kling e all'americano John Fitch. Reduce dalla vittoriosa « 24 ore di Le Mans » con le stesse macchine, la Mercedes si allineò alla partenza tra le favorite.

Ma la prima novità dell'edizione 1952 era il nuovo regolamento che non prevedeva più una categoria unica, ma due di-



stinte: quella « turismo » per macchine costruite in almeno 5000 esemplari e quella « sport » con carrozzeria aperta o chiusa. Era evidente che il vincitore assoluto doveva sortire tra questo ultimo tipo di vetture. A tale modifica si era arrivati dopo polemiche e discussioni a non finire.

Insomma, il nuovo regolamento era stato determinato dalle ripercussioni della vittoria italiana che aveva provocato forti pressioni da parte dei costruttori americani, ai quali non era ovviamente piaciuto il fatto che una macchina italiana, come la Ferrari gran turismo, avesse surclassato tutte le loro vetture.

La squadra europea era formata da italiani, tedeschi e francesi. Gli italiani erano scesi in forze: due Ferrari 4100 tipo « Messico » (12 cilindri, 280 HP), affidate ad Ascari e Villorresi; una terza Ferrari, sempre da 4100 c.c. ma da 250 HP, guidata da Chinetti e Lucas; una quarta Ferrari da tre litri e motore erogante 240 HP affidata a Giovanni Bracco. C'erano

poi tre Lancia semiufficiali con motore da 2000 c.c. munito di compressore (150 HP). Le guidavano Felice Bonetto, Umberto Maglioli e Giulio Cabianca. C'erano poi due Gordini 2300 c.c. con Bhera e Manzoni. E infine le tedesche Porsche (due vetture da « 1500 ») e Mercedes con motore a sei cilindri da oltre 200 cavalli.

E Taruffi? Arrivato in Messico, si sentì chiamare da tutti lo « zorro plateado », che vuol dire « la volpe d'argento ». La sua fotografia spiccava sui cruscotti di molti taxi, assieme a quella della Vergine di Guadalupe.

« Avrei dovuto parteciparvi — ricorda — con una Ferrari ma quando ero già arrivato in Messico, contrariamente a quanto convenuto, mi si chiese di acquistarla (da notare la sottile frecciata polemica! n.d.a.). Dovetti rinunciare e ripiegarci su una Oldsmobile 88 turismo, offertami dal rappresentante di Città del Messico: accettai più che altro per la curiosità di fare anche questa esperienza. Con mia moglie, nella settimana precedente la ga-

ra, percorrevo turisticamente la parte sud del tracciato prendendo appunti e visitando le rovine di Mitla, le piramidi di Monte Albano e un paio delle 365 chiese di Cholula — una per ogni giorno dell'anno — e le rovine di alcune piramidi atezche che, si dice, siano state anche più grandi di quelle egiziane.

« Era già accaduto nelle precedenti edizioni e si ripeté anche quell'anno che le vetture dei vari concorrenti reclamizzassero, dipinte sulla carrozzeria, le più svariate iniziative: prodotti automobilistici, industriali, alimentari ecc.; per non parlare degli argentini che con tale pubblicità osannavano anche Juan ed Evita Peron! Ricorderò sempre la buffa impressione che mi fece una macchina argentina che recava la bionda testa di Evita dipinta a grandezza naturale sul lunotto posteriore. Anche la mia macchina aveva numerose scritte; era quella un'ottima maniera per coprire almeno in parte le ingenti spese della trasferta ».

Nella categoria turismo le speranze di Taruffi erano presso-



La favolosa CARRERA



Poca fortuna per i nostri nella Carrera del 1952. Ecco come si ridusse la Ferrari di Ascari, che fortunatamente per lui era già stata acquistata da un magnate del petrolio! A destra, Karl Kling, primo con la Mercedes del tipo sport 300 SL già vincitrice della 24 Ore di Le Mans in quello stesso anno



ché nulle. La Lincoln si era preparata con un'offensiva massiccia giungendo fino al punto di costruire in due settimane i 5000 modelli del nuovo tipo 1953 richiesti per entrare nella categoria. Pilotate da Stevenson, Mantz, Faulkner e Korf, le Lincoln fecero man bassa. Nel primo e nel secondo turno Taruffi ebbe noie all'alimentazione e perse del tempo prezioso che gli tolse ogni possibilità di affermazione nelle tappe miste. Vinse comunque la terza tappa in cui, sebbene in possesso di una macchina meno veloce, inflisse alle Lincoln l'unica sconfitta che eb-

bero a patire nell'intera corsa. « Apprezzi l'uso delle bretelle di sicurezza — dirà più tardi Taruffi — con quella macchina scarsamente frenata, mi allenai a rallentare la velocità di curva con la 'derapata frenante' e potei compiere la gara senza 'fading' con un consumo minimo delle guarnizioni. Mia moglie seguì la corsa con uno dei numerosi aerei che ci accompagnavano dalla partenza all'arrivo di ogni tappa trasportando organizzatori, meccanici e materiali. Lungo gli ultimi rettilinei, essi sorvolavano a pochi metri di quota le macchine in corsa, seguendole

per funghi tratti e dando ai piloti con un convenzionale 'batter d'ali' le ultime informazioni ».

E Bonetto? Bersagliato da una sfortuna incredibile, il forte pilota milanese dovette ancora subire l'amaro del ritiro. Nel suo diario, una volta ritornato in Italia, annotò: « Lancia 2000 compressore. Rit. a 360 km dalla partenza per uscita di strada. Per inesplicabile dabbennaggine del meccanico la mia vettura non poteva partire al suo orario e partiva con notevole ritardo ultima della categoria sport. Benchè par-

tito in ritardo riprendevo i miei avversari e finivo fuori strada capovolto e con la vettura in fiamme per effetto dell'afflosciamento della gomma posteriore sinistra ».

Ascari, Villoresi e Bracco sponsorizzati

Ascari, Villoresi e Bracco partirono sponsorizzati da un grosso industriale messicano, don Santiago Ontanon, che per fare pubblicità al suo olio non esitò a spendere una ventina di milioni. Il che gli aveva consentito

di mobilitare uomini e mezzi in quantità notevole.

Purtroppo, dopo soli 150 chilometri di corsa, Alberto Ascari era vittima di una paurosa uscita di strada. La macchina, la potentissima Ferrari 4100, si fermò molto malconcia e nella impossibilità assoluta di continuare. Illeso il pilota. La terza Carrera Panamericana Mexico era già finita per il campione del mondo, l'uomo che durante la stagione aveva vinto quasi tutte le gare alle quali aveva partecipato. Dal lontano Messico la notizia del ritiro di Ascari rimbalzò in Italia. I giornali dedicarono commenti e fotografie al fatto, mentre aspettavano l'arrivo in Italia di « Ciccio » per intervistarlo.

Intanto la corsa andava avanti. In questa prima tappa vinse a sorpresa la Gordini brillantemente condotta dal francese Jean Behra, lanciato verso un grande avvenire, a 143 di media. Nella seconda tappa Behra, partito forse eccessivamente « su di giri », volò paurosamente fuori strada finendo con la macchina nel greto di un torrente: il primo di una lunga serie di incidenti. Balzò allora in testa Villoresi che durante la prima tappa aveva dovuto subire molte noie meccaniche. La Ferrari di Villoresi si impose decisamente alle Mercedes infliggendo due minuti a quella di Fitch e quattro a quella di Kling, il destinato vincitore.

Villoresi vinse anche la terza e la quarta tappa, seguito in questa serie di exploits dal non meno brillante Giovanni Bracco. Poi la trasmissione della prima Ferrari cedette sulla Leon-Durango. Anche Bracco, nella stessa tappa, dovette abbandonare. Di tutto ciò ne approfittò la Mercedes che piazzò i regolari Kling e Lang al primo e al secondo posto assoluto. Chinetti era terzo, Maglioli, già ottimo stradista, quarto. La marcia regolarissima di Kling aveva avuto solo un inciampo, un inconsueto incidente che avrebbe potuto avere però ben più gravi conseguenze: un uccello, piombato sul parabrezza della macchina in velocità, l'aveva letteralmente sfondato, finendo nell'abitacolo. Kling si presentò alle tappe successive con il parabrezza munito da una specie di griglia protettiva.

Alberto Ascari assistette alla vittoria della Mercedes e alla 'debacle' dei compagni, poi prese un aereo e ritornò in Italia.

DALLA PAG. PRECEDENTE

Quando arrivò alla Malpensa trovò numerosi giornalisti ad accoglierlo. Queste le sue impressioni: « Per incominciare vi dirò che la nostra avventura messicana ha avuto fin dall'Italia un inizio di cattivo gusto, per la semplice ragione che siamo partiti di martedì. Infatti lasciammo la Malpensa il 4 novembre, martedì, come vi dissi, e io da buon corridore superstizioso (o di Venere o di Marte non si sposa né si parte) cerco sempre di evitare tali coincidenze, ma purtroppo l'aereo non aspettava i miei comodi. Quindi dovetti accettare, e con un sorriso acido, la jella della partenza.

« Si dice in giro che io sia un corridore coraggioso e può anche esser vero. Però se vi diranno che l'essere superstizioso è stupido, pensate ad un altro e non a me... perché io sono superstizioso. Tornando dunque al Messico, non fummo aiutati dalla buona stella perché a parer mio per vincere non c'era bisogno di aver fortuna sfacciata: bastava soltanto non aver una scarogna nera. Non sono vuote parole le mie. State a sentire come si sono svolti i fatti:

« 1) Io fuori strada per una macchia di asfalto liquefatto che non avevo visto in tempo dato che marciavo piuttosto forte (circa 170 chilometri). 2) Il mio amico Villoresi dopo aver passato guai vari nella prima tappa (figuratevi che, in mancanza d'altro, gli andò a rompersi un cavo della batteria!) stava riguadagnando il terreno perduto vincendo la seconda, terza e quarta tappa, quando fu costretto al ritiro per noie agli spinterogeni. 3) Giovanni Bracco che era in testa alla classifica generale con novanta probabilità su cento di vincere, rimase all'ultimo a piedi per un guasto alla frizione.

« Così sfumarono tutte le speranze nostre e degli italiani residenti in Messico che ci seguirono fin dal primo giorno con un affetto ed una passione veramente commoventi. Io però, memore del famoso martedì che minacciava di metter male ogni cosa, appena sbarcato pensai subito di accomodare per il meglio il lato finanziario della faccenda, se per una dannata combinazione le cose non fossero andate per il verso giusto. Si trattava in parole povere di riprendere almeno i soldi che avevamo speso per comperare le macchine. Perché erano nostre, non essendo iscritta ufficialmente la Casa Ferrari.

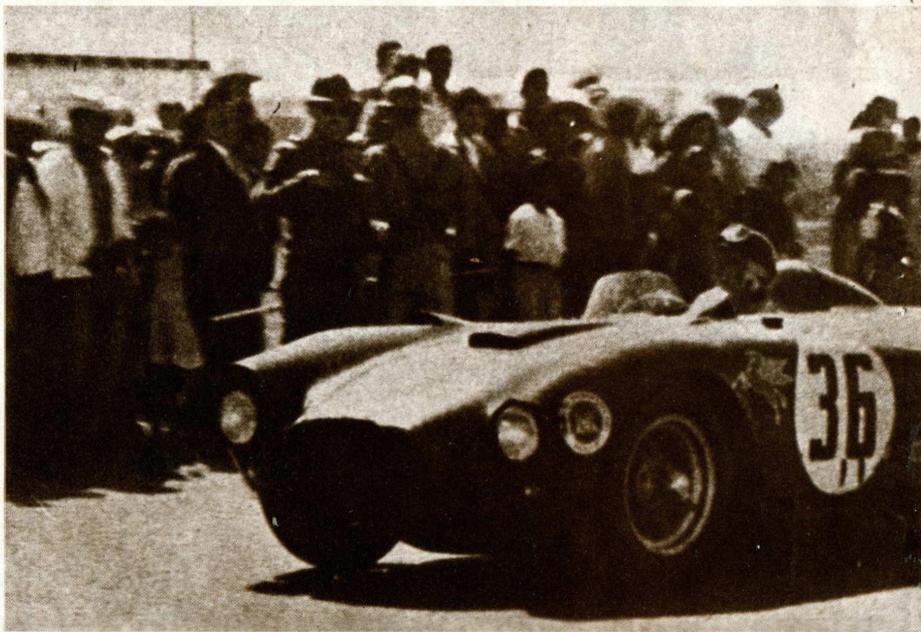
« In questo — e non era un

martedì — la fortuna mi aiutò perché incontrai un simpatico "petroliere" del Texas, il mio amico Alan Guiberson, il quale alla vista dei nostri magnifici bolidi rossi si commosse al punto da "smollare" una bella pila di dollari prima della nostra partenza, perché gli vendessimo le macchine. I miei amici erano un po' esitanti, ma io dissi: 'Mollategliele, perché non si sa mai!'. Infatti concludemmo l'affare e stabilimmo che la corsa si faceva tutta a suo rischio e pericolo e che, in caso di nostra vittoria, a lui sarebbe spettata una percentuale sui premi. Alan era felice e mi batteva la mano sulla spalla. Ma, poco dopo la partenza, quando andai a cozzare contro la parete di roccia e feci tre capriole prima di fermarmi, non vi dico come era ridotta la carrozzeria: se Alan l'avesse vista in quel momento, mi avrebbe fatto due occhi così.

« In fondo in fondo non posso che dire bene del Texas e del suo petrolio se il buon Dio mi ha fatto incontrare Alan prima della partenza. Altrimenti avrei preso una di quelle stangate da ricordare per un pezzo. Ora siamo tornati a casa sani e salvi e tutto va bene. Il prossimo anno ritorneremo alla "Carrera" ma non partiremo di martedì o venerdì, a rischio di arrivare nel Messico a... nuoto ».

1953: un'edizione drammatica

La quarta edizione fu la più drammatica e sconvolgente. Causò la morte di tre corridori: Bonetto, Stagnoli e Scotuzzi; un'uscita di strada di Taruffi e la vittoria a sorpresa di Fangio che si impose senza mai vincere una tappa. La Lancia era la squadra più forte e più agguerrita. La Casa torinese varcò l'oceano con mezzi perfino superiori a quelli della Mercedes l'anno prima. Cinque piloti e cinque macchine affidate a Fangio, Bonetto, Taruffi, Castellotti e Bracco: quattro uomini collaudatissimi e un giovane di grande speranza, Castellotti appunto. Tre macchine erano da 3300 cc; due (quelle di Bracco e di Castellotti) da « 3000 ». Al seguito della squadra erano una trentina di meccanici e di tecnici, un bimotore per il trasferimento degli uomini e del materiale lungo i seimila chilometri della gara, un carro attrezzi e vari altri veicoli. Una spedizione insomma che secondo i più prudenti calcoli venne a costare un centinaio di milioni.





Lo scudato il leone italiano
VINCENDO
"I CARRERA PANAMERICANA MEXICO"

La favolosa CARRERA

Fangio vinse l'edizione '53, funestata da tre vittime. Ecco qui sotto al volante della Lancia 3300. A destra, la 3 litri con cui Castellotti concluse quella quarta edizione. In basso, Felice Bonetto con la Lancia 3300



Alla Lancia si opponeva solo la Ferrari « 4500 » di Umberto Maglioli. C'erano poi altre macchine del « cavallino », ma di minor potenza, affidate a Stagnoli, Mancini, Ricci, al solito Chinetti e ad un americano che farà molto parlare di sé, Phil Hill.

L'ultima messa a punto delle Lancia si svolse sull'autostrada che da Città del Messico va a Cuernavaca, sotto la vigile direzione dello stesso Gianni Lancia, figlio di Vincenzo, il leggendario fondatore della Casa. Fangio, Taruffi e Bonetto, a bordo di una Chevrolet di serie, fecero una ricognizione della parte nord del percorso. Taruffi ricorda che Bonetto segnalava i punti pericolosi e le curve dipingendo sui paracarri una striscia blu e sull'asfalto una striscia coi colori della Lancia: bianco e blu. Bracco segnalava invece con vernice rossa i dossi che nascondevano una svolta insidiosa e le curve ingannatrici. Taruffi dal canto suo prendeva semplicemente appunti sul tracciato, come era sua abitudine. Fangio guidava. Fu a questo punto che Taruffi ebbe modo di ammirare la guida dell'argentino: preciso e regolare anche al volante di una macchina normale; anche al di sotto dei limiti di corsa, sfoggiava una maestria incomparabile. La stessa dimostrazione Fangio la darà a Taruffi due anni dopo, nel 1955, quando entrambi al volante della Mercedes grand prix

stavano correndo il Gran Premio d'Inghilterra. « Ero già impostato per abbordare una curva che gira in senso orario, la « Beschers » — sono le precise parole di Taruffi — quando il campione del mondo mi passò a destra sullo slancio della maggiore velocità. Stavo per abbordare la curva e, vedendo che Fangio vi entrava handicappato dalla traiettoria di minor raggio conseguente al sorpasso, pensavo che sarebbe probabilmente uscito di strada; rallentai ancora per mantenere una distanza prudenziale. Lo vidi invece assumere con estrema decisione un marcattissimo angolo di deriva, ad occhio direi sui 30°, col quale smorzò nella prima fase di curva la velocità che aveva in più su di me. In questa fase, per l'impercettibile variazione d'aderenza del terreno, lo vedevo derapare e ad ognuno di questi lievi slittamenti udivo anche una diversa intensità del rumore degli scarichi. Ad un certo punto il motore aumentò progressivamente di giri e la sua vettura metro per metro continuò a guadagnare terreno ».

Tra le fermate che Taruffi, Fangio, Bonetto e Bracco effettuarono — sempre secondo i ricordi di Taruffi — vi fu anche quella ad una "gasolinera" posta all'inizio del paese di Silao. Di lì in avanti aveva inizio tutta una serie di profonde cunette, dette "vados". Si trattava del letto di piccoli torrenti che nella stagione delle piogge scari-

cavano l'acqua attraversando la sede stradale. Profondi oltre un metro e larghi dai dieci ai quindici, dovevano essere affrontati con cautela. Secondo Taruffi, non oltre i sessanta orari, per evitare di danneggiare le sospensioni.

« Bonetto — sempre secondo le parole di Taruffi — pazientemente munitosi di pennelli e vernice, dipinse anche lì il solito disco, grande più di sempre, perché quel primo 'vado' oltre a tutto era occultato da una veloce semicurva tra le case del paese, risultando quindi molto pericoloso ».

Fatale incidente a Stagnoli e Scotuzzi

E s'iniziò la corsa. Felice Bonetto partì decisamente nella prima tappa, la Tuxtla Gutierrez-Oaxaca, vincendola con due minuti e mezzo di vantaggio su Taruffi. Fangio fu terzo, seguito da Castellotti. Maglioli, con la più potente macchina in gara, subì un guasto che gli fece perdere dieci minuti buoni.

Sull'interminabile rettilineo di Tehuantepec la Ferrari di Stagnoli e di Scotuzzi era uscita di strada a non meno di 240 all'ora. Nessuno assisté all'incidente. Il povero Scotuzzi era morto sul colpo; Stagnoli era rimasto gravemente ferito ed era stato trasportato all'ospede-

DALLA PAG. PRECEDENTE

dale di Oaxaca dove era morto quasi subito. La sua Ferrari nell'incidente si era incendiata ed il pilota aveva riportato ustioni molto gravi in tutto il corpo. Una successiva inchiesta stabilì che Stagnoli era partito con una pressione dei pneumatici troppo bassa, probabilmente per un errore di lettura del manometro da parte dei meccanici che avrebbero scambiato libbre con chilogrammi. Un errore inconcepibile e tragico. Era il 19 novembre.

Nella seconda giornata si disputarono due tappe: la Oaxaca-Puebla e la Puebla-Mexico. Taruffi riuscì a vincerle entrambe. A Città del Messico, Bonetto arrivò con 41" di vantaggio su Taruffi, sette minuti su Fangio ed oltre dodici su Maglioli. Fangio era stato vittima di un'uscita di strada e la sua macchina aveva riportato un guasto all'asse di accoppiamento delle ruote posteriori che si era piegato nell'urto. Prima della consegna delle macchine al parco chiuso — due ore di tempo dall'arrivo — i meccanici della Lancia riuscirono comunque a sistemargli la vettura.

Da Città del Messico Felice Bonetto partì per primo, per la quarta tappa, la Messico-Leon di 420 chilometri. Ad un minuto seguì Taruffi, poi Fangio, Castellotti e gli altri. Da Città del Messico, situata a 2500 metri di altezza, la strada saliva ad oltre 3000 per scendere poi fino a Toluca, una cittadina distante 100 chilometri dalla capitale. Taruffi ricordava che il tracciato di questo tratto era molto sinuoso e solo poco prima di entrare in città la strada si distendeva in un rettilineo di qualche chilometro. Superata Toluca, il percorso si snodava poi veloce con un tratto pianeggiante e proseguiva con saliscendi fino a Leon, paese d'arrivo della prima tappa della terza giornata.

In quei 420 chilometri avvenne uno dei più serrati duelli. Un duello conclusosi purtroppo in modo tragico ed inesplicabile. La gara era giunta al suo punto culminante, per la Lancia, che doveva a tutti i costi cercare di distanziare il più possibile la Ferrari di Maglioli prima delle ultime velocissime tappe che da Città del Messico conducevano a Ciudad Juarez, ai confini con gli USA. Tappe nelle quali la maggior potenza della macchi-

na modenese avrebbe avuto buon gioco. Ma la gara era giunta al punto culminante anche per Bonetto e per Taruffi, nettamente i due piloti più favoriti.

«Tra noi due — dice Taruffi — esisteva da tempo una certa rivalità sportiva dovuta specialmente alla netta differenza di carattere; si era messa in evidenza ai tempi in cui correvamo entrambi per la Cisitalia e nel '50 quando insieme avevamo inaugurato la prima edizione della Carrera. Quell'anno alla guida di una macchina potente e sicura come la Lancia ed appoggiato da una forte organizzazione, sentivo anch'io di avere buone chances di successo e di potere ripetere, chissà?, la vittoria del '51.

«Bonetto dal canto suo — secondo Taruffi — particolarmente forte in quella corsa alla quale aveva come me già partecipato nelle edizioni precedenti, ostentava secondo il suo carattere una certa sicurezza di affermazione».

La morte di Bonetto

Era il 21 novembre 1953. Cerchiamo di ricostruire il tragico incidente attraverso quattro fonti: Taruffi, Fangio, il figlio di Felice Bonetto e il giornalista Canestrini.

Ecco la lunga relazione di Taruffi: «La direzione della Lancia in quella occasione non ci impose tattiche o limitazioni di gara, del resto difficilmente da noi rispettate per la posizione in classifica e per la nota rivalità sportiva. La pianura prima di Toluca è sovente immersa nella nebbia e anche quella volta senza eccezione essa ci accolse ostacolando la nostra marcia. Tornò utile così la precauzione di aver adottato particolari punti di riferimento: il colore rosso di alcune case all'inizio del rettilineo, alcuni alberi in un altro punto, la pavimentazione stradale di diverso colore in un altro ancora. L'ingresso nella città di Toluca, finito il rettilineo, avveniva con una curva a destra; non credo di aver mai camminato tanto forte nella nebbia; con una visibilità inferiore ai cento metri non procedevo mai al di sotto dei 200 all'ora. Ad ogni battere di ciglia sentivo notevolmente aumentare il pericolo di un imprevisto: temevo essenzialmente mi sfug-

LA DOMENICA DEL CORRIERE

Supplemento settimanale illustrato del nuovo CORRIERE DELLA SERA - Abbonamenti: Italia, anno L. 1400, sem. L. 750 - Estero,

Anno 55 - N. 49

6 Dicembre 1953



La tragica Carrera. Nella terza tappa della più lunga corsa automobilistica del mondo, che Felice Bonetto, uno dei più ammirati guidatori italiani, va a sbattere contro un palo a traliccio in quel momento è primo in classifica, rimane ucciso sul colpo. Malgrado la sua morte nostri piloti, Stagnoli e Scotuzzi, la corsa è terminata con un trionfo delle macchine italiane.

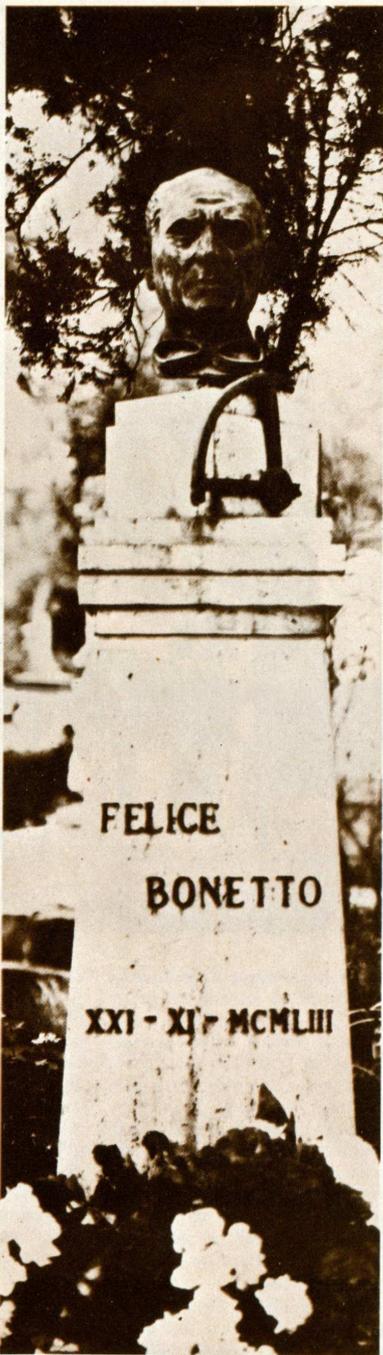


La favolosa CARRERA

RE

L. 2000, sem L. 1050

L. 30.



Ecco come Walter Molino immaginò la tragica fine di Felice Bonetto, in quella Carrera del 1953, sulla copertina della «Domenica del Corriere». La dinamica fu diversa, ma la tragica realtà non mutò. Nel cimitero italiano di Silao, c'è questa stele dedicata a Bonetto. Sotto il busto, è conservato il cuore del pilota

gisse il cambiamento di colore della pavimentazione che annunciava la fine del rettilineo, ma non accadde; ridussi l'andatura e con l'inizio delle curve la nebbia cominciò a diminuire di intensità. Rammento che tra una schiarita e l'altra allungavo lo sguardo frugando la strada innanzi a me, alla ricerca della rossa macchina di Bonetto. Ero riuscito a diminuire il distacco? Ad un tratto, spariti gli ultimi banchi di nebbia, ecco lì, a meno di 400 metri, la sua macchina. Forzai l'andatura e ridussi la distanza a 50 metri; da quel momento non dovevo fare altro che accodarmi e avvantaggiarmi nella impostazione delle curve sfruttando le sue traiettorie.

«Al mio sopraggiungere Bonetto non fece un cenno e mai si voltò in quei 200 e più chilometri che percorremmo insieme. La sua andatura era sostenuta e regolare; giunti nel misto, lo vidi impegnarsi particolarmente con l'evidente intenzione di staccarmi, ma non ci riuscì. Tornarono poi i tratti a veloce rettilineo, ricordati a curve molto ampie; ero certo che lui sapeva di avermi nella scia, anche se non accennava mai neppure un'occhiata nello specchietto. Chissà? Forse si era rassegnato, giacché non accennava più a «fughe» e la sua andatura restava sostenuta ma regolare: staccava alla fine di ogni rettilineo con un certo anticipo e senza mai toccare i freni, sfruttava il rallentamento aerodinamico; infine i suoi «stop» si accendevano per un attimo prima della curva.

«Lo seguivo come un'ombra a non più di quindici-venti metri nei rettilinei, e con tre quarti di acceleratore viaggiavo a 250 chilometri all'ora. Stava diventando una cosa monotona quel nostro duello e in una parola la corsa, poiché eravamo ormai entrambi convinti che si dovesse decidere fra noi due; il pericolo Maglioli-Ferrari nella nostra mente credo fosse proprio lontano. Dove lui staccava io staccavo, le sue traiettorie erano le mie e nel far ciò il vantaggio era senz'altro dalla mia: parlo del vantaggio psicologico. Lui aveva visto annullarsi gradatamente il margine acquisito ed ora mi vedeva incollato a pochi metri e sapeva che non aspettavo altro che il momento adatto per sferrargli l'attacco. Era sicuramente in stato di nervosismo, lo sapevo; mentre io che mi facevo «trascinare» ero del tutto tranquillo: non mi stava che attendere il momento

giusto, la curva giusta, per andarmene, anche se era meglio non aver furia per non correre il rischio di far precipitare la situazione a suo favore.

«La strada d'ora innanzi non avrebbe dovuto riservarci molte incognite, tranne la serie di «vados». Transitammo per un paese dalle numerose chiese adorne di cupole di ceramica policroma, in mezzo ad una folla di «campesini» che, a stento tratti tenuti dai soldati, ci osservavano ammirati incitandoci e salutandoci con gli enormi sombrero. Stavamo per arrivare ad un altro paese che lì per lì non ricorrevi per Silao; da quel momento iniziavano i pericolosi «vados», ed era lì che Bonetto aveva dipinto il primo segnale di pericolo. Al primo si giunge dopo un lungo rettilineo ed una curva destra che sembra veloce; il rettilineo nella parte terminale si era riempito di spettatori sino a limitare la già stretta sede stradale: ci salutavano freneticamente e gridavano felici di vedere quelle due prime macchine che segnavano l'inizio della corsa che galvanizza l'intero paese. Improvvisamente Bonetto frenò al massimo: mi vidi con terrore sulla sua coda. Con un istante di ritardo, sorpreso dalla inaspettata manovra, detti anch'io tutto freno per il timore di investirlo. Eravamo però già in curva: ricordo di averlo visto in forte sbandata, poi riprendersi. La mia macchina invece partì in testa-coda prima di arrivare sulla sua e a marcia indietro finii fuori strada «volando» un dislivello di un metro. Mi ritrovai attorniato dai «campesini» che parlavano concitatamente e facendo ampi gesti.

«Intanto Bonetto se ne era andato solo verso la vittoria. La sua vittoria! Le condizioni della mia macchina erano tali da togliermi ogni illusione al riguardo. Confesso che in quel momento impreciai per la irregolarità della manovra del mio compagno. Ma, io non lo sapevo, già da qualche attimo Felice Bonetto non era più. Era entrato, come seppi poi, a velocità eccessiva nel primo «vado», proprio in quello che lui, durante le prove, aveva segnalato trecento metri prima, verniciando sull'asfalto il disco blu e bianco.

«Riuscii dopo molti tentativi a riportare in strada la macchina che nell'incidente aveva avuto un'avaria all'avantreno. Procedendo lentamente verso il paese assistei al passaggio di Fan-

gio, Castellotti e Maglioli. Effettuata una provvisoria riparazione alla «gasolinera» avevo dovuto ricorrere alla fiamma ossidrica per scaldare una leva dello sterzo che, piegatasi nell'urto, non aveva voluto saperne di raddrizzarsi sotto i colpi di martello. Proseguii fino a Leon, traguardo di tappa, dove seppi che Bonetto non era arrivato; ma della sua morte fui informato solo dopo l'arrivo della seconda tappa (la Leon-Durango) da me vinta a 192 all'ora.

«Anche Jean Behra che in quella corsa pilotava una Gordini, era uscito di strada alla medesima curva: era stato ingannato dal suo aspetto veloce e dal fatto che uno spettatore aveva messo la giacca sul cartello che la segnalava! Quella sera tutto l'ambiente Lancia fu molto scosso dalla perdita del compagno di squadra. Ritirati Maglioli (perdita di una ruota), il concorrente più insidioso, la vittoria della squadra era ormai certa. Lancia diede perciò ordine di non forzare inutilmente nelle tappe successive, e per tema di non essere preso in parola fece salire un meccanico su ogni vettura. Fangio, che dopo l'incidente occorso a me e a Bonetto, capeggiava la classifica con un vantaggio di quasi dieci minuti, partiva primo ad ogni tappa e poi si faceva raggiungere da me e da Castellotti; così riuniti concludemmo le due tappe finali. Maglioli, come consentito dai regolamento, passò al volante della Ferrari di Ricci e anche se non potette recuperare utilmente ai fini della classifica stravinse le due ultime velocissime tappe a medie sbalorditive: realizzò i 222 nella Durango-Chihuahua.

Una fronte alta e nobile

Questo il preciso ricordo di Piero Taruffi, rimasto gli impresso indelebilmente nella memoria. Manuel Fangio, che dal tragico incidente si vide scodellata una impensabile vittoria, ricordò pure quel successo al quale volentieri avrebbe rinunciato.

«La supremazia della Lancia era tale — dice Fangio — che ci mettemmo a gareggiare fra noi della stessa Casa. Nella quarta tappa, che conduceva a Leon, Taruffi e Bonetto impegnarono un cavalleresco duello: Bonetto era in testa, con 41 secondi di vantaggio in classifica generale e

SEGUE

Silao: la casa contro la quale andò ad infrangersi la Lancia di Bonetto. Tra le due finestre c'era il balconcino fatale. Ora c'è una targa ricordo. La corsa si disputò ancora un anno e l'edizione conclusiva fu vinta da Umberto Maglioli

DALLA PAG. PRECEDENTE

Taruffi si era ripromesso di batterlo.

« Taruffi corse un bel rischio quando la sua Lancia infilò una curva a velocità eccessiva: solo la sua abilità valse a tenerla in strada, ma lo sterzo rimase malamente danneggiato. Bonetto in quell'istante non si accorse di nulla: se avesse guardato nello specchio retrovisore, forse sarebbe ancora tra noi. Ma si ritrovò solo, in testa, e decise di aumentare il suo vantaggio, senza sapere che Taruffi con la macchina danneggiata non poteva fare altro che avanzare al piccolo trotto. Le strade del Messico non sono asfaltate: c'è una folla di tifosi, nobile e antica, che si schiera lungo le strade in silenzi profondi che preludono agli applausi più fragorosi. È una folla che conosce il valore e il sapore della morte, è una folla che prega e che impazzisce. È una folla viva.

« Fu tra due siepi di questa folla che Bonetto, il caro Felice Bonetto, corse incontro al suo destino. Nel villaggio di Silao le piogge avevano scavato una cunetta attraverso la strada. Era una cunetta dove sguazzavano i bambini nella stagione delle piogge; una cunetta innocente per il Messico, dove se ne incontrano a dozzine ad ogni chilometro, ma terribilmente pericolosa quando si viaggia ad oltre centocinquanta chilometri orari. La Lancia di Bonetto "decolò", per così dire, da quella cunetta ed alla fine del breve volo si fermò contro la base di un lampione. La morte di Felice Bonetto fu immediata. Quando lo seppi, a tappa finita, sentii un brivido salirmi nel cuore e feci di tutto per trattenere le lacrime fino a quando non mi trovai fuori tiro dai fotografi e dai giornalisti.

« Bonetto, il mio buono e grande amico, il mio "hermano" aveva una fronte alta e nobile.

« Si parlò addirittura di ritirarci in segno di lutto. Poi comprendemmo che Bonetto se fosse stato vivo ce lo avrebbe scongiurato. Quella tragica quarta tappa la vinse Maglioli, mentre io passai in testa alla classifica generale. Ma ciò non mi diede alcun sollievo morale. Quella notte, in un agitato sogno, ricordai Bonetto al Gran Premio Supercortemaggiore: mi aveva stretto la mano dopo la vittoria. E io avevo chinato il capo sotto il peso di una corona d'alloro troppo pesante per

il mio collo. Rammento di aver pensato che quella corona avrei dovuta metterla al collo di Bonetto, come un omaggio ad un amico. Non lo feci invece e in quella triste notte di novembre, in uno scomodo letto d'albergo di Leon, rimpiansi amaramente di non averlo fatto. Non avrebbe molto senso parlare delle altre tappe di quella terribile Carrera che si concluse con la mia vittoria in classifica generale, dopo una lunga serie di vittorie di Umberto Maglioli, l'eccezionale stradista italiano ».

A quasi cinque anni di distanza, Giovanni Canestrini scrisse: « Sull'incidente di Bonetto si dettero parecchie versioni e si fecero parecchie ipotesi. Una cosa era certa: che Bonetto conosceva quella cunetta, che anzi aveva marcato durante gli allenamenti con un segnale convenzionale e che non poteva ammettersi un suo errore grossolano di guida. E allora? La sola ipotesi ammissibile, suffragata da altri incidenti del genere, è che Bonetto, accortosi dell'incidente occorso a Taruffi, abbia subito un collasso nervoso, abbia cioè istintivamente rilassato la sua attenzione ed abbia affrontato la cunetta a velocità eccessiva, senza prevenire lo sbandamento fatale ».

Il cuore rubato

Mentre stava correndo la sua quarta Carrera, mentre si vedeva la vittoria assoluta a portata di mano, Felice Bonetto era pensato con evidente trepidazione dalla moglie Liliana e dal figlio Roberto di 15 anni. Liliana: una moglie particolare che seguì il marito soltanto una volta, a Lisbona nel '53. Roberto: un figlio per il quale non era stata risparmiata alcuna avvertenza pur di tenerlo lontano dal mondo automobilistico. Oggi Roberto Bonetto è un giornalista automobilistico specializzato. Della storia automobilistica si è fatto quasi una ragione di vita. Al centro di questa storia si erge il ricordo del padre. Quando si è sposato, alcuni anni fa, Roberto Bonetto ha fatto un viaggio di nozze eccezionale: è andato in Messico, proprio a Silao, per vedere coi propri occhi il posto che era stato fatale al padre una quindicina di anni prima. Trovò tutto il rettilineo prima della curva, la curva a sinistra nella quale Taruffi uscì di strada, l'entrata della cittadina con la casa



contro la quale andò a sbattere la Lancia. Trovò soprattutto un ricordo ancora incredibilmente vivo dell'incidente. Nel cimitero italiano di Silao trovò infine un busto dedicato al padre: un autentico reliquiario perché conteneva, come contiene, il cuore del pilota.

Una storia incredibile. Il giorno dopo l'incidente il corpo del pilota venne sottoposto ad autopsia da parte di un tenente medico. Questi pensò: « Un cuore così deve rimanere in Messico! ». Dopo naturalmente lo condannarono in un processo, ma intanto il cuore di Bonetto restò veramente in Messico.

Interrogando i meccanici della Lancia e diverse persone che facevano parte della squadra, Roberto Bonetto è arrivato a farsi un'idea abbastanza precisa di come sono andate le cose.

« Intanto — dice Bonetto — tra Taruffi e mio padre esisteva molto di più di una semplice rivalità sportiva. In quella cor-

sa, finite le tappe di montagna, mio padre si era trovato in testa. La Lancia considerò ormai la corsa finita e ordinò di mantenere le posizioni. Mio padre partì e per la prima volta ebbe la quasi certezza di vincere. Questa vittoria l'avrebbe messo definitivamente a posto dal lato economico, in quanto la Carrera era provvista di grossi premi. Poi d'un tratto si vide raggiunto da Taruffi che invece di procedere di conserva spingeva con decisione.

« Presso Silao c'era un misto veloce. Poi c'era una curva a sinistra abbordabile a 120-130 orari, da una velocità di 250. In questa curva Taruffi volò fuori, mio padre invece rimase in strada, ma nello specchio retrovisore vide il polverone sollevato dall'auto del rivale. Fu una questione di secondi, con l'acceleratore schiacciato, la Lancia di mio padre era già oltre i 200 mentre stava entrando nel villaggio di Silao. Proprio qui

c'era una specie di buca molto profonda per lo scolo dell'acqua. Su questa buca la macchina decollò e puntò diritto verso una casa sulla destra. La casa c'è ancora. Ma nel '53 essa aveva un balconcino, poi successivamente tolto. Fu proprio contro questo balconcino che la testa di mio padre andò violentemente a sbattere. Poi l'auto puntò sulla sinistra e andò a schiantarsi contro un palo della luce. Ma fu il primo colpo quello mortale.

« Mio padre rimase sulla macchina dai venti ai trenta minuti prima di essere tirato fuori. Credo non sapesse dell'esistenza di questa buca perché, secondo le mie informazioni, quel tratto di strada non era stato provato. Infatti la Messico-Leon era la prima delle tappe diciamo così "dritte", che non presentavano difficoltà ».

In quella fine di novembre del 1953 si assistette ad una cosa commoventissima. Si può



La favolosa CARRERA



Una delle sette Ferrari presenti all'ultima Carrera: è la 4900 del vincitore Umberto Maglioli

dire che tutto il Messico partecipò al dolore per la scomparsa di Felice Bonetto, l'asso italiano, simbolo come nessun altro di audacia e di sprezzo del pericolo. Ci fu una colletta. Una grande sottoscrizione per la famiglia rimasta in Italia. Molti ricordarono e poi riferirono di aver visto parecchi bimbi messicani, figli di poverissima gente, arrivare coi visetti seri seri e dare il loro soldino.

La breve intensissima storia della Carrera Panamericana Mexicana finì nel 1954. Quell'anno vide infatti l'ultima edizione, la quinta. Nel 1955 la catastrofe di Le Mans, in cui la Mercedes di Levegh era uscita di strada uccidendo più di cento persone, aveva causato in tutto il mondo una reazione violentemente contraria alle corse automobilistiche. Molte gare vennero sospese e non più riprese: come il Gran Premio della Svizzera. Come la Carrera appunto.

Ma già nel 1954 la corsa messicana cominciava a navigare in acque poco tranquille, per via di un conflitto politico-sportivo. Basta ricordare che la maggior parte delle spese di organizzazione veniva sostenuta dal governo messicano. Una grossa somma, a quanto si diceva, veniva prelevata direttamente dal fondo personale dello stesso presidente della repubblica. E poi il continuo frazionamento

delle classi, e quindi dei relativi premi, ottenne solamente risultati negativi sul piano sportivo. Dall'unica classe prevista alla prima edizione si era arrivati alle cinque dell'ultima: due categorie sport (fino a 1600 ed oltre), due turismo (internazionale e speciale) e infine, categoria a parte, un gruppo europeo per vetture di cilindrata compresa entro i due litri. Con tutto ciò, i vincitori della massima categoria sport e della massima turismo vincevano solamente dieci milioni di lire, dei 75 complessivamente messi in palio.

Tutte cose queste che ebbero il potere di uccidere una manifestazione votata al successo.

1954: ultima edizione

Nel 1954 l'Alfa Romeo affrontò la corsa impegnandosi direttamente nella categoria dominata dalla fortissima rappresentanza americana. Sei vetture da 1900 cc berlina erano pronte, pilotate da Consalvo Sanesi, Sergio Mantovani, Mario Dalla Favera, Piero Carini, B. Bonini e José Antonio Solana. Nella categoria sport gli italiani erano presenti con sette Ferrari: due «4900» affidate a Maglioli e McAfee, una «4500» affidata

alla coppia Phil Hill-Ginther; tre «3000» con Cornacchia, Bracco e Chinetti ed infine una «2000» con Rubirosa.

Gli americani erano presenti nella categoria turismo con lo squadrone della Lincoln, forte del campione Bill Vukovich, due volte vincitore ad Indianapolis, di Stevenson, di Faulkner, di Crawford, di McGrath. C'erano poi le squadre della Buick, della Cadillac, della Ford e della Dodge. Nella classe sport fino a 1600 spiccavano le Porsche con Hermann e Mieres, venivano quindi la Borgward e la OSCA con Chiron e Lippmann.

Piero Taruffi decise troppo tardi di partecipare a questa quinta edizione, sicché non gli fu possibile trovare una macchina sportiva competitiva. Accettò allora l'invito a correre nella categoria turismo con una Ford 6 cilindri di proprietà del giornalista americano Floyd Clymer, una macchina nettamente inferiore nella sua classe alle più potenti 8 cilindri.

Ricorda Taruffi: «Comunque mi piazzai onorevolmente all'11. posto, destando l'ammirazione dell'amico Clymer, del partner di bordo e degli amici corridori americani che partecipavano con le Lincoln nella classe superiore: Vukovich, Ruthman e Parsons. Alcuni di loro li avevo conosciuti nelle precedenti edizioni della Carrera e si era subito sta-

bita tra di noi una corrente di simpatia sportiva. Li avevo trovati molto cordiali, pronti in qualsiasi occasione a rendersi utili con consigli e piaceri. Qualcuno mi aveva fatto anche provare la sua macchina e mi facevano sempre assistere alla loro preparazione, fieri di dimostrarmi la loro organizzazione ed efficienza. Alla fine della gara lo stesso mr. Ford jr. venne a complimentarsi per il risultato da me ottenuto. Ricordo di aver percorso la penultima tappa, con il vento a favore, a 152 di media, mentre la vettura cronometrata in aria calma non arrivava ai 150, e di avere nell'ultima tappa usato i freni non più di sei o sette volte».

La corsa, per l'«assoluto», fu tutta appannaggio del giovane biellese Umberto Maglioli che aveva al suo attivo già una vittoria alla Targa Florio e numerose brillantissime prestazioni, specialmente al volante di vetture sport. Il suo più diretto e focoso avversario era l'americano Phil Hill che viaggiava in coppia, come detto, con un meccanico futuro pilota, Richie Ginther.

Alla fine della prima tappa, per rottura di un pistone, si ritirò Giovanni Bracco. Hill dominò nelle prime tappe montagnose. A Città del Messico Maglioli era distanziato di 29 secondi. A Durango, alla fine del-

la terza giornata, aveva già sei minuti di vantaggio. Il suo passo era sempre al di sopra delle medie record stabilite l'anno prima dalla Lancia. A Ciudad Juarez, fine della corsa, Maglioli arrivò con 25 minuti di vantaggio sul tenace Hill, che vinse l'ultima tappa la Chihuahua-Ciudad Juarez di 300 chilometri a 219,500 di media.

Nelle turismo, quattro delle cinque Alfa Romeo, capitanate da Sanesi, giungevano al traguardo precedute solamente da due Lincoln e da due Cadillac.

Una autentica marea di folla aveva assistito alla corsa, da una parte all'altra del Messico. Si calcolò che sul rettilineo d'arrivo della tappa a Città del Messico si fosse riversato più di un milione di persone. Sul tratto Puebla-Messico, solamente 123 chilometri, vennero venduti quasi venticinquemila biglietti di entrata per vetture.

A corsa finita, delle 150 vetture partite, ne restavano quaranta. Nel 1950 su 126 ne arrivarono 47; nel '51 su 91 ne giunsero 35; nel '52 su 91, 38; nel '52 su 166, 61. La media generale era passata dai 124,612 di McGriff ai 173,702 di Umberto Maglioli. Un record veramente superbo che conclude un ciclo troppo breve.

FINE