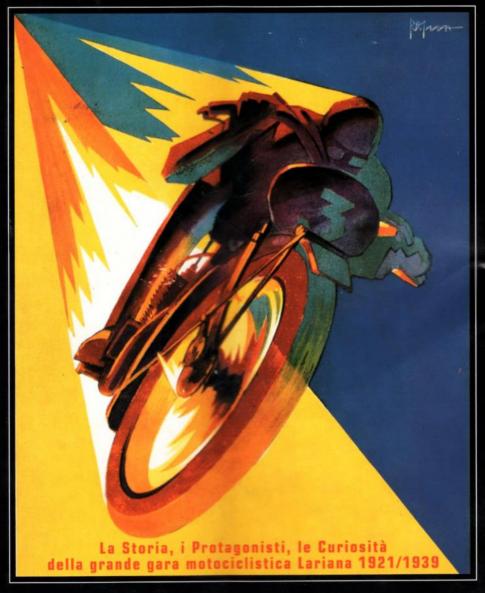
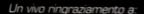
Gianmarco Maspes

EIRCUITO DEL LARIO VALASSINA



PAM EDIZIONI - ERBA (CO)





Ero un ragazzino di cinque o sei anni, che pedalava furiosamente su una biciclettina tutta cromata, quando mio padre cominciò a raccontarmi del *Circuito del Lario*.

Erano ricordi di corridori impolverati, intenti a riparare in ginocchio la moto sul bordo della strada, in un disordine di chiavi e attrezzi sparsi tutto intorno: scene di folla assiepata sul traguardo o dentro i portoni mentre fuori sfrecciavano i concorrenti, lasciando dietro scie di ricino bruciato e rumori di scappamento aperto che rimbalzavano assordanti sulle case della strettoia di Asso...; e di lui che, per arrotondare il magro bilancio famigliare, vendeva panini col salame o i primi gelati ai tanti milanesi che ogni anno invadevano la Valassina per assistere alla più entusiasmante e spettacolare gara motociclistica dell'epoca, il Tourist Trophy Italiano. Ricordi, a volte curiosi a volte divertenti, che ho voluto integrare con una puntigliosa ricerca sulla stampa dell'epoca o parlando coi pochi testimoni rimasti.

Gianmarco Maspes

- Giordano Paredi
- Angelo Longoni ed
 Antonio Amaduzzi
- Siro Ronchi
- Oscar Baborsky
- Mara Barison
- Giovanni Conti
- Angelo Durandi
- Carlo Bianchi
- Paolo Marieni
- Paolo Ceruti
- Andrea Cattaneo Presidente della
 Comunità Montana Triangolo Lariano
- La rivista "Motociclismo"
- "La Gazzetta dello Sport"
- La Biblioteca Centrale di Milano
- La Biblioteca Braidense di Brera
- Il Museo Civico di Badia Polesine
- La Federazione Motociclistica Italiana
- Il Moto Club Lombardo
- Il Moto Club Milano
- Gli amici del Moto Club Asso.
- Trafilerie San Paolo Erba (Co)
- Orbita Cesana Brianza (Lc)
- Tramev Asso (Co)

per i preziosi consigli, il materiale messo a disposizione e il sostegno che hanno reso possibile la realizzazione di questo lavoro. Gianmarco Maspes

IL CIRCUITO DEL LARIO E VALASSINA

Gianmarco Maspes

IL CIRCUITO DEL LARIO E VALASSINA

"la storia, i protagonisti, le curiosità della grande gara motociclistica lariana"

1921 - 1939

Ricerca, redazione ed elaborazione testi: Gianmarco Maspes Via per Visino, 11 – 22033 Asso (Co)

Fotografie:

Raccolta fotografica Studio Paredi – Asso (Co) Archivio Fotografico Museo Civico A.E. Baruffaldi – Badia Polesine (Rovigo) Immagini e Documenti Raccolta Privata Angelo Longoni e Antonio Amaduzzi Archivio Fotografico Rivista "Motociclismo" (MI)

Progetto grafico e videoimpaginazione: Pam Edizioni s.a.s. Via Clerici, 28 - Erba (Co)

Fotolito:

Fotolitografica Luca snc S. Maria Hoè (Lc)

Stampa:

Grafica A. Zeta Erba (Co)

Edizione:

Pam Edizioni s.a.s. - Erba (Co)

Proprietà artistica e letteraria: Gianmarco Maspes – Asso (Co)

Riguardo alle illustrazioni ed ai testi si è avuto cura della relativa autorizzazione degli aventi diritto. Nel caso che questi siano stati irreperibili, l'autore resta comunque a disposizione per regolare eventuali spettanze.

ci vuole uno sforzo di fantasia per immaginarsi cosa scatenerebbe nel Terzo Millennio un Circuito del Lario...

Ecco allora che tutte le iniziative per tenere viva la memoria di quello che fu un grande appuntamento popolare meritano un plauso convinto e, in questo quadro, l'opera di Maspes è un tassello molto importante.

Non c'è dubbio che il materiale iconografico attiri l'occhio, inviti a sfogliare rapidi l'opera per sprofondare dentro queste immagini straordinarie. Ma, attenzione, non siate superficiali: l'immagine è un documento, una testimonianza, ma da sola non racconta. Ci vuole lo storico per accompagnarci dentro i giorni eccezionali di un evento sportivo irripetibile (in realtà, anche se non alla stessa altezza sul piano della popolarità, l'atmosfera genuinamente sportiva, l'idea, la passione e la partecipazione di altissimo livello si ritrovarono per 25 anni nel Giro del Lario di sci nautico velocità). Nel Circuito del Lario tutto è storia. Dai nomi dei protagonisti: Tazio Nuvolari, Achille Varzi (ma anche il fratello Angelo), Omobono Tenni, Pietro e Mario Ghersi, Tonino Benelli, Nello Pagani ed è meglio fermarsi qui perché sarebbe da riproporre l'intero albo d'oro che è giustamente collocato in fondo al libro. O vogliamo parlare delle case partecipanti? Benelli, Bianchi, Bsa, Dkw, Garelli, Gilera, Guzzi, Harley Davidson, Indian, Matchless, Norton, Sumbeam, Triumph, Zundapp, sono solo alcune, in rigoroso ordine alfabetico. Molti marchi sono stati spazzati via dall'invasione giapponese, ma alcuni tengono ancora banco oggi. E gli organizzatori? Anche qui nomi importanti nella storia dello sport nazionale, uno su tutti: il conte Alberto Bonacossa, praticamente padre di quasi tutte le federazioni sportive italiane e grande dirigente internazionale in seno al Cio, che ovviamente coinvolse nel <Lario> la sua Gazzetta dello Sport. E infine le firme dei cronisti dell'epoca che ci fanno rivivere, grazie alle scelte di Maspes, l'atmosfera di questa gara che provocava autentici esodi di massa. Ci sono tutti i più grandi del giornalismo d'anteguerra: da Renato Tassinari a Emilio De Martino, da Nino Nutrizio a Emilio Colombo, da Giovanni Canestrini a Bruno Roghi. A proposito di quest'ultimo: andate a leggere la sua definizione del Circuito del Lario, quanto pathos c'è condensato in sole quattro righe! Buona lettura, perché questa è davvero una buona lettura.

DANIELE REDAELLI caporedattore de La Gazzetta dello Sport

Presentazione SE LA STORIA DIVENTA CRONACA

a differenza fra un cronista e uno storico è che il primo può vivere ciò che racconta (e, secondo il grande giornalista Ryszard Kapuscinski, <deve> vivere ciò che racconta), lo storico è costretto ad analizzare le sue fonti, valutandone l'attendibilità, se vuole raccontare. Ma se lo storico è animato da genuina passione, può darsi che il risultato sia molto simile a quello del cronista.

La premessa per dire che Gianmarco Maspes sa raccontare. Ha fatto un lavoro da storico perché, essendo nato nel 1947 non poteva essere cronista non avendo vissuto l'epopea del Circuito del Lario, ma lo ha fatto bene, da artigiano, come Gianmarco è nella vita di tutti i giorni. Ed essere artigiani è l'unico modo, secondo me, di accostarsi alla storia. Avere la Guzzi nel sangue ha di sicuro aiutato, così come i racconti del padre, che invece questa corsa l'aveva potuta vivere, lo hanno assistito nella scelta delle cose da raccontarci. E meno male che alcune aziende locali gli sono state vicine, una decisione illuminata che permette di tramandare questa bellissima pagina di storia sportiva italiana. Dire <sportiva> è di sicuro un limite, perché il Circuito del Lario ha rappresentato anche un fenomeno tecnologico, industriale e di costume.

La gara che in sostanza apre la storia del motociclismo in Italia, paragonata a giusta ragione al Tourist Trophy dell'isola di Man, ha tenuto banco per diciotto anni e quindici edizioni, accompagnando il risveglio nazionale dopo la Grande Guerra sino alle soglie del secondo conflitto mondiale.

In mezzo fatti che di certo non aiutarono il Circuito del Lario a consolidarsi e a vedere schierati al via molti piloti stranieri: dalla crisi del 1929 alle sanzioni che isolarono l'Italia.

In ogni caso, stando coi piedi per terra, la gara non sarebbe certo arrivata sino ai giorni nostri. Avrebbe fatto la fine della Mille Miglia automobilistica. Troppo rischioso il circuito (anche oggi, che pure qualche curva è stata addolcita, provate a immaginarvelo), troppo complicato chiuderlo al traffico. Ma. direte, il Tourist Trophy continua a esistere, nonostante il suo lunghissimo elenco di incidenti. Se non fosse su un'isola probabilmente anche la popolare gua britannica avrebbe chiuso i battenti e poi. aggiungo maliziosamente, probabilmente oltre Manica la politica si fa in modo diverso rispento a mai. Non

ci vuole uno sforzo di fantasia per immaginarsi cosa scatenerebbe nel Terzo Millennio un Circuito del Lario...

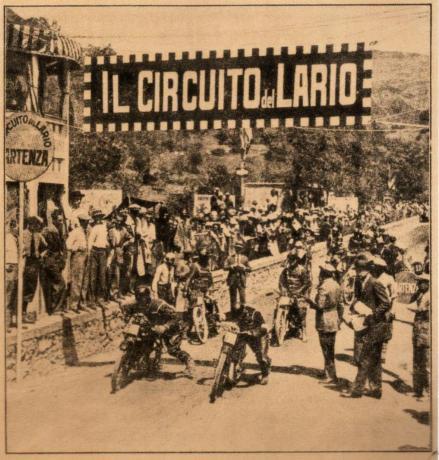
Ecco allora che tutte le iniziative per tenere viva la memoria di quello che fu un grande appuntamento popolare meritano un plauso convinto e, in questo quadro, l'opera di Maspes è un tassello molto importante.

Non c'è dubbio che il materiale iconografico attiri l'occhio, inviti a sfogliare rapidi l'opera per sprofondare dentro queste immagini straordinarie. Ma, attenzione, non siate superficiali: l'immagine è un documento, una testimonianza, ma da sola non racconta. Ci vuole lo storico per accompagnarci dentro i giorni eccezionali di un evento sportivo irripetibile (in realtà, anche se non alla stessa altezza sul piano della popolarità, l'atmosfera genuinamente sportiva, l'idea, la passione e la partecipazione di altissimo livello si ritrovarono per 25 anni nel Giro del Lario di sci nautico velocità). Nel Circuito del Lario tutto è storia. Dai nomi dei protagonisti: Tazio Nuvolari, Achille Varzi (ma anche il fratello Angelo), Omobono Tenni, Pietro e Mario Ghersi, Tonino Benelli, Nello Pagani ed è meglio fermarsi qui perché sarebbe da riproporre l'intero albo d'oro che è giustamente collocato in fondo al libro. O vogliamo parlare delle case partecipanti? Benelli, Bianchi, Bsa, Dkw, Garelli, Gilera, Guzzi, Harley Davidson, Indian, Matchless, Norton, Sumbeam, Triumph, Zundapp, sono solo alcune, in rigoroso ordine alfabetico. Molti marchi sono stati spazzati via dall'invasione giapponese, ma alcuni tengono ancora banco oggi. E gli organizzatori? Anche qui nomi importanti nella storia dello sport nazionale, uno su tutti: il conte Alberto Bonacossa, praticamente padre di quasi tutte le federazioni sportive italiane e grande dirigente internazionale in seno al Cio, che ovviamente coinvolse nel <Lario> la sua Gazzetta dello Sport. E infine le firme dei cronisti dell'epoca che ci fanno rivivere, grazie alle scelte di Maspes, l'atmosfera di questa gara che provocava autentici esodi di massa. Ci sono tutti i più grandi del giornalismo d'anteguerra: da Renato Tassinari a Emilio De Martino, da Nino Nutrizio a Emilio Colombo, da Giovanni Canestrini a Bruno Roghi. A proposito di quest'ultimo: andate a leggere la sua definizione del Circuito del Lario, quanto pathos c'è condensato in sole quattro righe! Buona lettura, perché questa è davvero una buona lettura.

DANIELE REDAELLI caporedattore de La Gazzetta dello Sport



TUTTI AL LARIO



IL CIRCUTTO DEL LARIO, SITO IN UN PAESAGGIO INCANTEVOLE, E' LA PROVA PIU' SEVERA ED EMOZIONANTE DEL MONDO!





L'assemblea di costituzione del Moto Club Lombardo.



Capitolo Primo

LA FONDAZIONE DEL MOTO CLUB LOMBARDO





Lo striscione al bivio di Asso che segnalava del pericolo negli allenamenti. (1931).

COME NASCE L'IDEA

La Fondazione del Moto Club Lombardo

E' in una saletta del "Ristorante dell'Industria Serica" di Milano, Via Arco n. 1, angolo via Mercato, sede della "Milano Società Velocipedisti" (MSV), che inizia la storia del "Circuito del Lario".

Erano le 21 del 17 Novembre 1914 e una trentina di persone (trentatré per l'esattezza), tutte quante prese dalla nuova passione dilagante, la motocicletta, si riunivano per decidere se fondare o no un Moto Club.

Erano gli anni che vedevano l'esplosione dell'associazionismo, diventato in poco tempo un vero e proprio fenomeno sociale.

Il desiderio di organizzarsi con regole comuni, ritrovarsi tra persone con la stessa passione, aiutarsi a vicenda e combattere assieme le già presenti difficoltà burocratiche spingeva, ieri più di oggi, a riunirsi in gruppi organizzati.

A costituirsi per prime furono le società ginniche, la "Forti e Liberi" di Monza, seguirono quelle di canottaggio e quindi i club ciclistici: il Touring Club, il Veloce Club e la Federazione Italiana Ciclisti Allegri la cui sigla, ricamata sulle maglie dei baldi pedalatori, scandalizzò per anni i borghesi benpensanti fine Ottocento.

E dopo quelli della bicicletta seguirono, a ruota, i primi sodalizi di moto.

Il Moto Club Como fondato nel 1903, il Moto Club Milano, 1904, e via via tutti gli altri in un crescendo esponenziale.

Quella sera alla riunione di Milano era presente anche qualche esponente dell'aristocrazia lombarda, confuso tra due direttori di quotidiani, quattro giornalisti sportivi, un ingegnere, un avvocato, due meccanici, un viaggiatore di commercio, un capomastro; non so quanti rag. e cav. (non mancano mai). qualche industriale, un corridore motociclista, un pittore, due o tre studenti prossimi alla laurea e una donna, la romagnola Vittorina Sambri che farà "mangiar la polvere" a più di un motociclista maschio.

L'assemblea, non certo imponente per numero, lo era certamente per i valori rappresentati e per l'alto significato di accomunare fraternamente persone d'estrazione sociale tanto diversa.

Promotore dell'iniziativa un certo Ambrogio Ferrario, un passato da apprezzano ginnasta, proprietario di un'avviata tintoria di filati in quel di Monza e ideatore

dell'Audax, la prima manifestazione moto-turistica italiana.

Il Ferrario non sopportava più l'aria di sufficienza degli altri soci della Polisportiva "pro Gorla", che consideravano i membri dell'ultima sezione aggiunta, la motociclistica, una compagnia di "fracassoni e scalmanati".

Era venuto il momento di mettersi in proprio!

Corporatura bassa e tozza che sembrava dimensionata apposta per sostenere il grosso testone rotondo, aspetto fiero, baffi alla Kaiser, assolutamente negato per la guida in moto (l'unico tentativo che fece si risolse in una comica), vigoroso, tenace, "edificatore quadrato" come lo sanno essere solo i brianzoli, l'Ambrogio era dotato di uno spiccato senso organizzativo, sostenuto da una gran passione per i motori e le competizioni sportive.

Da buon imprenditore non gli mancava certo il fiuto per le iniziative indovinate e anche quella sera aveva visto giusto.

La discussione fu sin dall'inizio facile e piana, animata unicamente dal desiderio di concludere.

Quando un inappuntabile cameriere servì il *risotto al madera*, l'accordo era già nell'aria; al *dindo allo spiedo* è ormai cosa fatta; dopo *il gelato alla napoletana* e il caffè ci si scambia le prime strette di mano e qualche pacca sulle spalle del capomastro Guzzi colora la serata.

Era nato il "Moto Club Lombardo" (M.C.L.), chiamato così per distinguerlo dal già esistente Moto Club Milano.

Presidente il conte Gaetano Besana, vicepresidente il Ferrario, Presidente onorario il conte ing. Alberto Bonacossa, figura di grande prestigio sportivo, Presidente della Federazione Motociclistica Italiana, e alpinista esperto, pattinatore elegante e tennista di buon livello; una vita dedicata allo sport inteso come missione.

"...Alberto Bonacossa, fu ammesso al Politecnico di Zurigo. E' di quel tempo il suo primo incontro con un mezzo verso il quale provò per tutta la vita un amore quanto mai intenso: la motocicletta. Il marchese Gilberto Porro Lambertenghi aveva acquistato una nuova motocicletta; Alberto comprò da lui la sua, antica: una Zedel da 1,1/2 HP.

Era una macchina con accensione accumulatori interruttori a manopola, cinghie trapezoidali, senza pompa d'olio, senza treppiede e, naturalmente,



...senza cambio di marcia. Per mettere l'olio nel carter occorreva svitare un dado ed introdurre il liquido facendo girare il volano per permetterne l'entrata. Sul telaio, e non sul manubrio, era posta la leva della compressione. Per partire era indispensabile correre per parecchie diecine di metri, tenendo con una mano il manubrio, poi con l'altra abbassare la leva della compressione e, ai primi sussulti del motore, saltare in sella mettendosi a pedalare furiosamente nella speranza, spesse volte delusa, di poter continuare nella corsa con la propulsione del motore. Come si vede, per usare la motocicletta, Bonacossa doveva tirar fuori tutte le sue qualità d'atleta completo: da quelle di corridore a piedi, alla forza muscolare delle braccia che aveva acquisito con il sollevamento pesi..."

Dal libro "Vita al sole di Alberto Bonacossa" di Cesare Bonacossa 1956.

L'attività del novello sodalizio fu subito intensa: fu creata una Commissione Turistica, una Tecnico-sportiva, una Legale.

Fu stabilito per statuto che il Club doveva fornire un garage gratuito ai soci, assistenza per la manutenzione ordinaria, benzina e olio a prezzi di favore e consulenza legale. Inoltre ci s'impegnava a rifornire di carburante i motociclisti in transito per Milano, soci di altri club (le pompe ancora non esistevano e la benzina era perlopiù venduta in drogheria).

Nelle intenzioni dei fondatori era prevista anche l'organizzazione di grandi gare nazionali, campionati sociali, gite e il patrocinio ai soci impegnati in competizioni sportive.

Alla X° edizione della Como-Brunate, una corsa molto in voga al tempo, su una ripida salita di cinque chilometri, presero parte per la prima volta due membri del Club: Sironi e Scotti. Vale la pena di riportare il commento del conte Besana, quindici anni dopo:

"...eravamo nel 1915, vale a dire quindici anni or sono, periodo di tempo che se non pesa nella vita di un uomo rappresenta pure qualche cosa nella storia della evoluzione motociclistica. Figuratevi che molte macchine salirono rapide e sicure con trasmissione a cinghia e che ad esempio il caro e compianto Carlo Pusterla raggiunse la meta in sella ad una Triumph senza cambio munita di uno speciale dispositivo mediante il quale egli poteva oltre che pedalare (quasi tutti lo facevano), aiutarsi col girare a mano una manovella trasmettente il moto alla ruota posteriore per mezzo di ingranaggi a catena!

Roba da chiodi per noi abituati oggi alle fulminee riprese dei moderni motori da corsa; ma allora!"

Dal libro "Tre lustri di vita" di G. Besana 1929

Anche la Sezione Turistica del Club non rimase con le mani in mano. Numerose furono le gite organizzate per i soci, in particolare piace ricordare quella del 18 aprile 1915, l'ultima prima dell'inizio del grande conflitto mondiale:

"Il 18 aprile i soci sono convocati alle 8,45 precise ai Bastioni di Porta Venezia per la gita a Como-Erba-Bellagio. In queste due ultime località sarà predisposto un servizio per il rifornimento di benzina a L. 0,60 il litro. Per l'occasione il nostro prof. Robecchi distribuirà un opuscoletto ricco di splendide fotografie, La Valassina"

Certamente, ma nessuno dei soci se ne rendeva conto, si stavano gettando le basi della grande gara motociclistica di qualche anno più tardi.

Il 7 maggio 1915, in una Milano in completo fermento e con le strade del centro invase dai cortei degli interventisti, avviene l'ultima riunione del Moto Club Lombardo. L'eco del rombo dei cannoni che giunge dal fronte franco-tedesco appesantisce l'aria, soffoca l'allegria che sempre animava ogni convegno, ogni scorribanda in moto dei soci del Club.

Il conte Bonacossa, già in grigio-verde stringe commosso le mani agli intervenuti, molti hanno gli occhi umidi. Su tutti aleggia l'ombra dell'imminente conflitto mondiale, in molti la consapevolezza di non rivedere mai più riuniti tutti i presenti.

Al termine del conflitto, alle ore 21 del 17 marzo 1919, presso la sede dell'Automobil Club Milano in Via San Nicolao 16 è convocata la prima assemblea del dopo-guerra.

Curiosamente, ma è comprensibile, nessuno dei soci convenuti è in regola con la quota associativa (24 lire l'anno pagabili anche a rate).

Sono tempi duri, l'inflazione taglieggia salari e risparmi, scarseggia tutto, la benzina è razionata a 17 litri/mese; a metà dei soci è stata requisita la moto per la guerra e le rare motociclette disponibili, contese da pochi fortunati a prezzi sempre più alti, sono passate dalle 750 lire dell'anteguerra alle 4000, e il costo

non accenna a fermarsi.

Ciononostante l'entusiasmo di ritrovare i vecchi amici e il desiderio di tornare alla normalità è grande, venato appena dal ricordo dei compagni scomparsi. L'attività del sodalizio riprende quasi frenetica con la Varese-Campo dei Fiori, il chilometro lanciato di Tradate, il Circuito Valle Ticino e numerose altre ancora. Merita una menzione particolare l'organizzazione, a cura del Moto Club Lombardo, della prima Esposizione Motociclistica, progenitrice dell'attuale "Fiera del Ciclo e Motociclo".

Gli espositori furono 35 di ben 6 nazionalità diverse e non mancò nemmeno la curiosità di un prototipo di moto-elettrica.

Mentre al piano terra della nuova sede di Via Conservatorio n. 9 si organizzavano le gite domenicali, nella saletta al primo piano si discuteva animatamente su come rimpiazzare i tappi dei serbatoi, che allora erano in vetro (per controllare forse il livello-benzina) e davano solo problemi, della superiorità della catena sulla cinghia di trasmissione o dei vantaggi del cambio, che secondo taluni erano inutili e facevano solo "perdere tempo".

Fu quasi sicuramente in una di queste riunioni trisettimanali, che prese corpo

Era il 1920 e fra i soci presenti quella sera vi erano anche i fratelli Aldo e Gino Finzi, destinati a diventare degli influenti uomini politici del Partito Fascista e coofondatori, assieme ad Italo Balbo, della carrozzeria *Zagato*.

Aldo, convinto estimatore delle moto inglesi, era appena tornato dal Regno Unito e stava raccontando con enfasi le particolarità del Tourist Trophy, una gara a cui aveva assistito giorni prima sull'isolotto di Man.

La sua parlata rapida e incisiva, tipica dell'uomo, catturò ben presto l'attenzione dei presenti. Descriveva entusiasta la natura incontaminata del posto e le difficoltà del percorso dove la potenza dei motori non era sufficiente per vincere, ma occorrevano anche doti di resistenza.

Parlò dell'abilità e del coraggio dei piloti inglesi, analizzò con lucidità i vantaggi economici che una tale gara stava portando alle "Case" d'oltremanica.

Quando si accorse che tutti i presenti pendevano dalle sue labbra, ci diede dentro. Fece leva sull'orgoglio nazionale, tirò in ballo il dualismo con gli inglesi, la necessità impellente di non "restare indietro" e alla fine la conclusione parve logica a ciascuno: bisognava a tutti i costi mettere in piedi una gara simile anche in ltalia!



Com'ebbe a scrivere la rivista *Motociclismo* qualche anno più tardi, è in questi rari momenti di "feconda fraternità di lavoro e al di sopra d'ogni particolare interesse" che gli uomini riescono a realizzare le cose più egregie.

In breve la Commissione Sportiva formulò delle ipotesi, prospettando una possibile soluzione. Il 18 aprile 1920 durante una gita sociale, una decina di soci del M.C.L. fece un sopralluogo al tracciato ipotizzato, sulla sponda occidentale del lago di Como: Argegno-Menaggio-Porlezza-salita fino a S. Fedele d'Intelvi e ritorno ad Argegno.

Sarebbe stato chiamato "Trofeo dei due laghi".

Aldo Finzi si incaricò di provare il percorso in sella a una monocilindrica senza cambio che si era costruito da solo, o forse con l'aiuto del fratello ingegnere, e che aveva curiosamente battezzato "Te l'è rivà el tabacc".

Risultò fin troppo chiaro che il percorso presentava tratti eccessivamente pericolosi, al tal punto che qualcuno propose di cambiar il nome della gara in "Circuito delle trenta bare", parodiando il titolo di un romanzo a tinte fosche, "L'isola delle trenta bare", che settimanalmente usciva in quei giorni sulla Domenica del Corriere.

Altra difficoltà che parve evidente a tutti fu l'impossibilità di chiudere al traffico il tratto della Statale Regina da Argegno a Menaggio.

Scartata all'unanimità questa prima ipotesi, il prof. Guido Robecchi, futuro primo presidente dell'A.N.C.M.A. (Associazione Nazionale Cicli Moto Accessori), si ricordò della bella gita compiuta cinque anni prima in Valassina e Valbrona; lo ricordò ai due o tre che fra i presenti erano stati, allora, della comitiva, sicché il resto del gruppo, incuriosito, decise seduta stante di farvi una visita sette giorni dopo.

Domenica 25 aprile 1920, ore 9,30 i soci del M.C.L. sono adunati, qualcuno in vettura e molti altri in moto, davanti al Municipio di Asso per un'accurata ispezione della zona; il compito di illustrarne i pregi spettò naturalmente al Robecchi che in più di un'occasione si era definito: "Inguaribile tifoso per le rare bellezze adunate in queste due valli"

Il tracciato, partendo dal bivio di Asso e attraverso il paese di Visino e la Valbrona, raggiungeva Onno dopo una lunga discesa piena di curve e controcurve a picco sul lago, per costeggiarlo poi con un lungo serpentone fino a Bellagio.

Al bivio di Visgnola cominciava la salita.



"La Tajada", una breve salita, prima di Visino, irta di pericolosi paracarri in grunito.

Inerpicandosi per i tornanti di Guello entrava in Valassina, tagliava Civenna e salendo le "Scale" arrivava al punto più alto, il Ghisallo, per poi ridiscendere precipitosamente ad Asso attraverso Magreglio, la Sacca di Barni, Lasnigo.

Il percorso, bello e tormentato, presentava in due o tre punti diversi dei brevi rettifili al margine di ampi prati pianeggianti, che offrivano la possibilità di sistemare comodamente il traguardo, le tribune, i box.

Quando, tre ore più tardi, fecero tappa a Bellagio per un sostanzioso *risotto al pesce persico*, i soci del M.C.L. che comunque già conoscevano parte della zona, erano entusiasti. Solo l'Ambrogio, davanti ad una tazza di consommè (normalmente mangiava come un toro), non esternò troppo il sentimento, preso com'era da quel fastidio allo stomaco che le troppe curve gli avevano procurato. Paesaggio mozzafiato, natura incontaminata, paesini presepiali, il verde dei boschi e l'azzurro del lago, curve a non finire: bellissimo! Non che presentasse minore pericolosità dell'altro, solo si prestava più facilmente ad ottenerne la chiusura per la gara.

Milano 12 novembre 1920 ore 21,30, in una saletta del "Veloce Club" si riunisce il Consiglio Direttivo del Moto Club Lombardo; il verbale, al termine della seduta, testualmente recita:

"Si approva l'effettuazione di una gran corsa in circuito chiuso sul tratto Bellagio-Magreglio-Onno da ripetersi più volte, nella fine di maggio".

E' l'atto di nascita del Circuito del Lario.

Dicembre 1920, un ostacolo non previsto: presso il Reale Moto Club d'Italia si tiene una riunione per stilare il Calendario dell'anno seguente e l'U.C.A.M. un'associazione concorrente, presenta la richiesta per una competizione analoga sullo stesso percorso.

La discussione si fa aspra, il tono concitato, qualcuno picchia i pugni sul tavolo ma il conte Besana tiene duro e alla fine la spunta.

Al Moto Club Lombardo viene assegnata la gara con la denominazione di "CIRCUITO DEL LARIO E VALASSINA".

Cinque mesi più tardi, il 27 maggio 1921, la prima edizione.

Ambrogio Ferrario motociclista

"Da Ambrogio Ferrario ho imparato tante cose in fatto di sport, ma in una di certo non sono stato suo allievo: nell'andare in motocicletta.



E' curioso che quest'uomo così dinamico, vissuto sempre in mezzo ai ciclisti e ai motociclisti, non sia mai stato attaccato dal microbo della passione per la bicicletta o la motocicletta. Forse per la prima la cosa è più comprensibile dato il tonnellaggio del buon Ambrogio, ma per la seconda no!

Veramente ci fu un breve periodo della sua vita in cui fu motociclista militante. Eravamo nel 1920, nel pieno fervore della rinascita, e alle gite sociali, che si facevano quasi domenicalmente, partecipavano anche tutti quei dirigenti e soci che poi, diventati "cadreghèe" hanno fondato la sezione automobilistica, tutti...tranne Ferrario. Era uno scandalo e tanto gli rompemmo le scatole che il buon Ambrogio un bel giorno ne fece una grossa, ma grossa bene: comprò una magnifica Douglas e con quella si presentò ai nostri occhi attoniti e debuttò prendendo senz'altro il via con noi per una gita al convento di San Genesio, in Brianza, nel marzo del 1920.

Da principio le cose andarono abbastanza bene, lo stradone di Monza era sufficientemente piano e largo per permettere a Ferrario una marcia regolare, quantunque molto prudente.

A Barzanò si fece fotografare mentre passava per la piazza e in quell'occasione si arrischiò anche a lasciar andare una mano dal manubrio. Val la pena di ricordarlo perché è forse l'unica volta in vita sua che l'ha fatto! Ma poco dopo ecco le dolenti note: una stradicciuola, stretta, ripida, a tourniquets, che porta su, su, verso il convento.

Alla prima curva Ambrogio è fermo, e qui comincia la sventura...

Scendiamo in due o tre dalle nostre moto e lo spingiamo per farlo ripartire; il motore accenna timidamente a riattaccare ma Ferrario preoccupato dal grave frangente non s'arrischia o non si ricorda di lasciar andare la mano per aprire maggiormente la levetta del gas e così la macchina non tira e si pianta prima ancora di arrivare al nuovo tourniquets. E allora dopo ogni curva e relativa "ruzzata" gli corriamo di fianco e gli apriamo noi stessi il manettino mentre gli altri amici gridano a squarciagola "gas, gas!". La scena si ripete tante volte finché a metà salita Ferrario imbocca il portone di un casolare e vi lascia la sua moto per prendere posto sul portapacchi della mia.

Dopo quella gita, che fu la prima ed ultima...in grande stile, al nostro condottiero non rimase più nulla di motociclistico altro che il grido "gas. gas!" che fatidicamente gli amici gli lanciarono ancora per parecchio tempo".



PILOTA E...NAVIGATORE

"Tra i settanta od ottanta concorrenti della Campo dei Fiori del 1920 uno va ricordato, un socio del Moto Club Lombardo purtroppo scomparso: il rag. Maurizio Martegani.

Pilotava un'Indian, e aveva per compagno nelle sue gite il dott. Pozzi che, alto com'è e collocato su un portapacchi elevato sovrastava di mezza figura il povero Martegani. Questi era un po' miope e allora il compagno lo avvertiva delle difficoltà stradali: "Guarda el sass, ocio alla busa, stà atent a la cuneta!"

Così s'integravano a vicenda ed erano tanto indivisibili che quando, per imitare l'esempio dei soci che s'iscrivevano in massa alla Campo dei Fiori, anche Martegani vi volle prendere parte, si portò addietro il dott. Pozzi, sulla schiena del quale fu applicato il numero di tela.

Credo sia stato un caso unico di corsa in tandem! A una curva l'Indian si ferma e il Pozzi salta giù e si mette a spingerla per un bel pezzo.

Un commissario scorge la scena e accorre per allontanare il Pozzi sapendo che è proibito agli estranei di spingere i concorrenti.

Ma il Pozzi gli grida: "El ved minga che g'ho su el numer?" e via dietro al buon Martegani!.

IL CANTO DEL...MOTOCICLISTA

"Il campione di canto del Moto Club Lombardo era Sandrino Bonifazi (e per di più poeta estemporaneo).

Un giorno del 1925 il Besana ci invita, in una diecina, a far colazione nella sua incantevole villa di Sirtori. Poi scendiamo al laghetto che è nel parco e Bonifazi vuol prodursi nella canzone del Lohengrin.

Alberto Visconti, che aveva allora un barbone da...brigante, prende posto in una barchetta e con pose mimo-plastiche raffigura il cigno, mentre il Bonifazi vi si colloca con un piede e l'altro sulla riva e ritto fieramente canta a pieni polmoni la romanza "Cigno gentile".

Ma sul più bello quel mattacchione di cigno da un colpo di remi e noi vediamo le gambe dell'eroe Wagneriano che si divaricano smisuratamente finchè finisce col fare un gran tuffo nell'acqua del laghetto".

Brani tratti dal libro "Tre lustri di vita" di G. Besana 1929.





Il percorso stradale all'interno dei paesi di Barni (sopra) ed Asso (sotto).



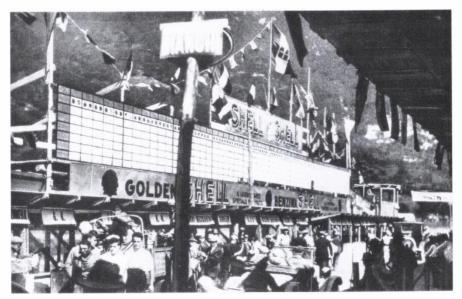


La mappa del Circuito (1935) con la segnalazione dei servizi e del traguardo.

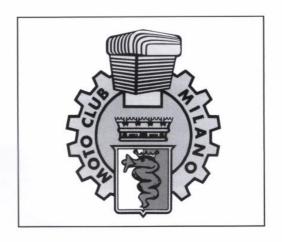
Capitolo Secondo

LE ORIGINI DEL CIRCUITO DEL LARIO





La folla raccolta presso la tribuna di Barni.



IL CIRCUITO DEL LARIO

LE ORIGINI

"...La folla riempiva la strada, in quel sereno mattino di luglio, e la strada pareva anch'essa una cosa viva, fumante di polvere e sonora di voci e di fragori. Tutto un popolo migrava festosamente verso la chiostra verde delle colline.

Passavano a frotte le automobili colme di pellegrini allegri; passavano a sciami le motociclette e le biciclette, portando in groppa i cavalcatori dalle casacche marziali e dalle maglie variopinte.

Un fluire interminabile di ruote, uno svariare di carri e di figure, di volti e di colori.

Avanti avanti, la processione sboccava sul largo piano d'Erba, svoltava per Canzo, proseguiva per Asso, su su serpeggiando fra le viuzze tortuose, dove lo strepitio echeggiava più violento sui muri delle case; e poi saliva ancora, sulla strada che rampava a zig zag; e andava a sparpagliarsi sui pei risvolti della Valbrona e della Valassina, in cerca d'un buon posto, in vista d'una curva e all'ombra d'un paesino, d'una siepe, d'un albero, per godere al fresco lo spettacolo promesso, il carosello moderno, il torneo dei nostri tempi, la corsa dei centauri: Il Circuito del Lario..."

Dalla Novella "Il cavaliere Ignoto" di Ulderico Tegani 1926.

La storia del Circuito del Lario è la storia dei pionieri dello sport motociclistico; dei grandi piloti nazionali che al "*Lario*", in moto, cominciavano a distinguersi; della giovane industria motociclistica italiana che tentava di contrastare la superiorità inglese.

Iniziato in sordina e fra lo scetticismo generale, in una triste giornata di pioggia; con le sue quindici edizioni, svolte fra il 1921 e il 1939, il *Circuito del Lario* ha incontrato consensi sempre più vasti sino a diventare l'appuntamento più importante del motociclismo italiano.

Ma il Circuito del Lario è stato anche un grande spettacolo di folla, che si dava appuntamento sulle strade del Lario e della Valassina, per una giornata di grande sport, nel verde di una delle più ridenti zone delle Prealpi Lombarde. L'arrivo del pubblico cominciava il giorno precedente e continuava ininterrotto



per tutta la notte.

"Ad Asso quella notte non si dormiva, un sordo rumore fatto di parole mormorate e di scalpiccio di piedi sui cubetti di porfido della strada principale, si levava per ore ed ore quasi senza interruzioni, punteggiato dall'ansimare dei motori in salita".

Dalla rivista Motociclismo "Il Circuito del Lario, due ruote di storia".

Provenivano da tutta Italia, con ogni mezzo. L'affluenza assumeva, nelle ore precedenti l'inizio della gara, l'aspetto di una vera e propria migrazione.

Il flusso, ininterrotto, si divideva in due correnti al bivio di Asso, una diretta verso Valbrona e Onno e l'altra verso "le Scale" del Ghisallo, mentre le corriere, stracolme di passeggeri accalcati anche sul tetto e alimentate a getto continuo dai treni speciali delle Ferrovie Nord, facevano la spola dalla stazione di Asso alle tribune; i pullman dell'Autostradale, che per l'occasione aveva istituito un servizio da Milano piazza Cairoli, sfilavano in continuazione e la società Lariana di navigazione, che aveva organizzato un traghetto da Lecco, scaricava ad ogni corsa frotte di appassionati al porto di Vassena. Nella ressa non mancava mai qualche vecchio autocarro, addobbato e trasformato in veicolo passeggeri dai motoclub romagnoli od emiliani sempre presenti con la loro allegria fracassona e contagiosa. Si calcola che 80-100.000 persone abbiano assistito alle ultime edizioni...

"...Il dolce Lario richiama ancora una volta i centauri e le gioiose folle allo spettacolo dell'aspra battaglia. Scenario più placido non si potrebbe immaginare nel contrasto di una tenzone tanto fiera. Quel dosso verde che si protende come una morbida penisola nel tranquillo cuore del lago, spira tutto di grazia e d'amore, nella soavità delle sue forme lambite dalle acque calme. V'è luce di gioia nelle sue strade bianche, v'è sorriso di pace nei suoi borghetti sereni, v'è un'estasi mistica nella poesia delle sue chiesine romite e delle sue cappelle solitarie. Nell'alta calma delle sue boscaglie ha dormito il silenzio, gradito ai cuori amanti e alle genti mansuete. Ma per un giorno la guerra si disfrena e frange la soave mitezza dei luoghi, per un giorno le rampe e i pianori vibrano nei fragori della maschia conquista, e tutto grida e canta il fervore dell'ardimentosa impresa. Poi tornerà la pace.

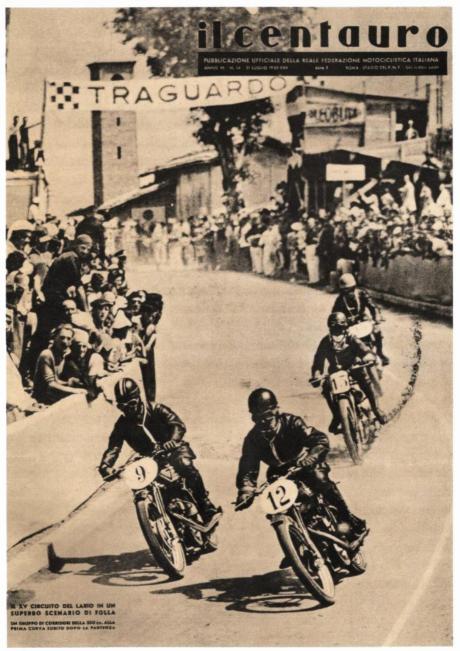
Dalla rivista "Motociclismo" - Ulderico Tegani.





Ceruto ed Ascari in un giorno di prove.





Un gruppo di corridori delle 350 cc al Ghisallo (1939), subito dopo la partenza.

Capitolo Terzo

IL PERCORSO



XI CIRCUITO ~ MOTOCICLISTICO DEL LARIO ~

(12 LUGLIO 1931 - IX)

NORME - FACILITAZIONI - PREZZI

RACCORDI STRADALI. — Al Circuito del Lario si accede da tre ibarramenti: Asso - Onno - Bellagio.

Da Milano gli automobilisti, motociclisti e ciclisti possono agevolmente raggiungere i due sbarramenti principali sia per la strada Milano-Sergon-Desio-Inverigo-Erba-Canzo-Asso, Km. 49; sia per quella Milano-Monza-Usmate-Cernusco Lombardone-Olginate-Lecco-Malgrate-Onno, Km. 63, usufruendo della strada che costeggia il ramo destro del lago del bacino di Lecco.

Lo sbarramento di Asso è consigliato a tutti coloro che provengono dal Piemonte, Varese e Como, quello di Onno per coloro che provengono dal Veneto, Brescia, Bergamo e Lecco.

MILANO-ASSO CON LA FERROVIA NORD. — Per accordi speciali con le Ferrovie Nord Milano i viaggiatori che desiderano portarsi sul Circuito usufruiranno di un biglietto speciale di andata e ritorno con ingresso al Circuito, del prezzo complessivo di L. 14.

CORSE SPECIALI DELLA "LARIANA ... La Società di Navigazione « Lariana » per domenica 12 ha istitutto con partenza da Lecco le seguenti corse: Lecco 5,30. Abbadia 5,55, Mandello 6,05, Onno 6,15, Abbadia, 7,25, Mandello 7,35, Onno 7,45, Lecco 8,50, Abbadia 9,14, Mandello 9,23, Onno 9,32.

Il ritorno si effettuerà con due corse che partiranno da Onno un'ora dopo il termine dell'apertura del Circuito.

SBARRAMENTO E CHIUSURA DEL CIRCUITO. — Per decreto della Prefettura di Como il Circuito sarà sbarrato a partire dalla mezzanotte di domenica 12. la chiusura del Circuito anche per i possessori di biglietti ayrà luogo alle ore 10.

PREZZI. — Ingresso L. 5 - Motocicli, Sidecars, Biciclette a motore L. 5 - Automobili L. 15 - Tribune L. 10.

I prezzi dei biglietti comprendono le tasse erariali.

Biglietti speciali per dopolavoristi, sola entrata, L. 3. Detti biglietti saranno messi in vendita giovedi 9 presso la sede del Moto Club Milano (Via Maddalena, 4) e saranno ceduti in blocco dietro richiesta del Segretario di ogni sezione appartenente all'O. N. Dopolavoro.



IL PERCORSO

"...Il Circuito del Lario e della Valassina, assunto da due anni a Gran Premio dell'industria, si può considerare fra le più complete manifestazioni della nostra attuale potenzialità nel campo degli autoveicoli leggeri, sia dal punto di vista delle risultanze industriali, che da quello delle performances sportive.

Il suo percorso, infatti, fra i più aspri e difficili di quanti mai siano stati scelti per l'effettuazione di gare motociclistiche di velocità, è tale da far pensare davvero al compimento di un miracolo, quando, sotto i nostri occhi, per le sue erte, per le sue spirali, per le sue insidiosissime curve, uomini – dominatori di velocità – riescono a condurre le loro macchine a medie altissime che ogni anno si superano...".

Dalla rivista "Motociclismo" 8 Luglio 1925.

Aveva uno sviluppo di 36,5 Km, con circa 300 curve, 20 e più tornanti, 550 metri di dislivello fra Onno e il Ghisallo. Se si escludono alcune circonvallazioni di paese e qualche rettifica, realizzate negli ultimi anni, è rimasto praticamente inalterato. Il fondo stradale invece ha subito una sostanziale modifica: all'inizio degli anni 20 era unicamente costituito da terra battuta con tratti ghiaiosi; il deflusso delle acque lasciava solchi profondi dopo ogni temporale. All'interno dei paesi attraversati dominava l'acciottolato (spesso in pessime condizioni). Solo nelle ultime edizioni si provvide ad asfaltare via via tutto il percorso e a sostituire i ciottoli con porfido (quello di Asso fu posato prima dell'edizione del 1928).

Rocce, muretti a secco e filari di grossi paracarri in granito delimitavano la strada o riparavano dai burroni. Le curve all'interno di Barni erano, secondo gli Organizzatori, "realizzate con criteri assurdi"; mentre la discesa di Asso che portava alla piazza della Chiesa e che termina con una curva ad angolo retto, in contropendenza, era definita "pericolosa e degna di particolare attenzione e prudenza ai corridori".

Lo sforzo fisico dei partecipanti e le sollecitazioni ai mezzi erano al limite della sopportazione. Non bisogna, infatti, dimenticare che la durata della gara era quasi di quattro ore, con moto prive d'ammortizzatori posteriori, forcelle

anteriori semirigide, pneumatici stretti e gonfiati a pressioni elevate, motori che trasmettevano forti vibrazioni.

"...Questo il nastro che compone il Circuito del Lario e della Valassina, questo lo scenario della ormai classica gara che vedrà rifulgere la gloria dei più forti campioni, questo l'anello su cui tuoneranno i rombi delle macchine rutilanti. Questo il teatro ove il popolo converrà in pittoresche folle ad acclamare i prediletti nella festosa sagra di luglio che ogni anno rinnova i suoi generosi clamori ed accende barbagli di epica luce in un mondo di soavità e di pace.

E'la bella giornata della poesia sonante e della forza risoluta, è la corsa che più seduce gli spiriti innamorati della bellezza e dell'ardimento, perché tutta in sé raduna i requisiti della baldanza e del rischio, e tutte misura e vaglia le virtù del coraggio tenace e della perizia pronta, agile e salda..."

Dalla rivista "Motociclismo" 17 Luglio 1926

"...Le condizioni nelle quali la lotta si è svolta quest'anno erano indubbiamente favorevoli. Tempo molto bello e non affatto caldo ma anzi abbastanza ventilato. Le strade, se non erano state migliorate nella misura che si poteva ritenere dopo le strombazzature degli organizzatori, erano tuttavia in discrete condizioni. Specialmente la traversata dell'abitato di Asso era stata resa meno disagevole da una opportuna pavimentazione che sostituì lo sconnesso acciottolato degli anni precedenti.

Alcune delle più difficili curve, specialmente nella discesa della Valbrona su Onno, erano state rialzate e spianate, mentre al Ghisallo un breve tratto di strada era stato corretto e si era provveduto ad eliminare una delle più brutte curve del percorso. Queste provvidenze di indole stradale devono certo avere notevolmente influito sulla velocità dei concorrenti, ed è forse anche un po' in grazia di queste opere che i record poterono, con una certa facilità essere battuti".

Dalla rivista "Motociclismo" 23 Giugno 1928





L'albergo "Leon d'Oro" ad Asso, in una foto degli anni venti.



La località "Ceppo Palazzolo" a picco sul lago, in una foto del 1925.

MOTO CLVB LOMBARDO

... MILANO ...

IL TROFEO DEL LARIO E VALASSINA

LA TOVRIST TROPHY ITALIANA

PROGRAMMA E REGOLAMENTO

XXIX MAGGIO MCMXXI

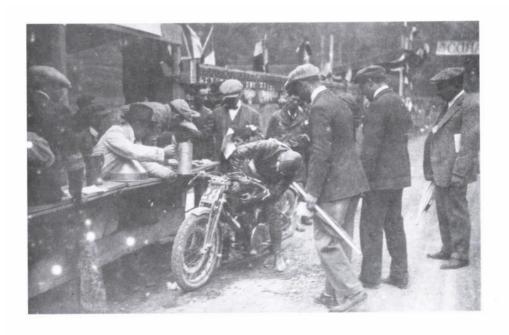
Edito dalla Casa Editrice della Rivista " MOTOCICLISMO "



Capitolo Quarto

IL REGOLAMENTO





Il rifornimento ai box, eseguito dai piloti.



IL REGOLAMENTO DELLA GARA

Venne più volte modificato nell'arco delle quindici edizioni, nell'intento di rendere la competizione sempre più spettacolare e di attirare il maggior numero possibile di concorrenti qualificati.

La gara era aperta ai soli corridori muniti di licenza di prima categoria, riservata alle "Case Costruttrici" che possedevano la licenza internazionale di costruttore ed era valida per il Calendario Internazionale.

Sostanzialmente era divisa per categorie:

Classe 6:	motocicli fino a	175 cc - Peso	min.	Kg. 50 - Sezi	ione gomme	55
Classe A:	,,	250 сс -	,,	Kg. 60 -	,,	50
Classe B:	,,	350 cc -	,,	Kg. 75 -	,,	55
Classe C:	55	500 cc -	,,	Kg. 85 -	,,	60
(il peso era misurato con moto prive di carburante e lubrificante).						

Nella prima edizione del 1921 troviamo anche le categorie 750 e 1000, poi abolite per favorire l'industria nazionale che non aveva moto di tali cilindrate.

Le partenze avvenivano solitamente ad intervalli di 1 minuto, singolarmente o a coppie di corridori, a cominciare dalla cilindrata più bassa, con motore spento e avviamento a spinta (le moto erano prive di messa in moto a pedale).

Solo nelle ultime due edizioni (1938 e 1939) si optò per la partenza in linea di tutti i componenti la medesima classe.

I giri di percorrenza del tracciato "da compiersi in senso inverso a quello delle lancette dell'orologio" variavano da 4 a 6 a seconda della classe di appartenenza.

Soltanto nel 1935 i giri da compiere furono 7 per tutte le classi.

Esistevano quindi i VINCITORI DI CATEGORIA E IL VINCITORE ASSOLUTO (quello che realizzava la media più alta).

In tre occasioni, con Varzi nel '28 e poi Nuvolari nel '29 e nel '30, la 350 Bianchi "Freccia Celeste" riuscì a battere le più potenti 500.

Alcune regole singolari che distinguevano il "Lario" da tutte le altre gare di moto, erano:

- "Obbligo di effettuare da soli ogni riparazione o rifornimento". (solo dal '27 sarà consentito farsi aiutare per il rifornimento di olio e benzina da eseguirsi, tassativamente, solo davanti al proprio box sul traguardo).
- "E' ammessa la sostituzione di una ruota sia al box di rifornimento che sul percorso della gara; in quest'ultimo caso però è necessario che la ruota di ricambio e, successivamente, quella eventualmente sostituita, siano portate a bordo per tutta la durata della gara".

(non risulta però che alcun concorrente abbia mai usufruito di questa possibilità).

- "Il peso minimo di ogni concorrente è stabilito in Kg 60 da raggiungersi con ZAVORRA in caso di deficienza" (Nuvolari, piccolo e minuto, era costretto a correre con una pesante borsa a tracolla).
- "In considerazione delle speciali difficoltà che presenta il circuito, ogni gareggiante, prima di iniziare la corsa, dovrà rilasciare dichiarazione di avere compiuto il percorso almeno tre volte"

(regola imposta dalle compagnie di assicurazione: come ci si potesse impratichirsi di un percorso con trecento curve al giro, in soli tre di prova, è difficile da capire).

Altre regole introdotte nel '27 prevedevano:

- l'obbligo di montare "due freni indipendenti ed efficaci";
- 90 cm. la larghezza massima consentita del manubrio;
- tollerata la mancanza di silenziatore; in tal caso però i tubi di scarico dovevano oltrepassare, in lunghezza, il mozzo della ruota posteriore per non recare noie ai concorrenti che si trovassero a seguire;



 che i parafanghi potessero sporgere, come minimo di 1 centimetro, da ciascun lato del pneumatico; quello anteriore poteva riparare per almeno 120° la circonferenza della ruota mentre il posteriore 180°.

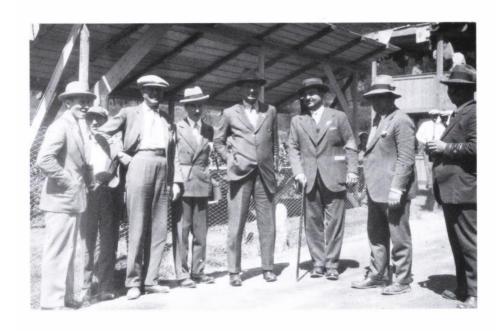
Interminabili discussioni accompagnavano inevitabilmente le operazioni di controllo, il giorno prima della gara nel giardino del Municipio di Asso, alla presenza della Commissione Tecnica.

Era tassativamente vietato, pena la squalifica:

- uscire dal tracciato;
- farsi aiutare per qualsiasi motivo o spingere;
- sostare per riparazioni o abbandonare la moto a meno di cinquanta metri da una curva;
- portare, sia in prova che in allenamento, calzature chiodate;
- non portare, anche per un breve tratto, il regolamentare "casco protettore"
- invertire, anche solo per pochi metri e sia pur con "macchina a mano", il senso di marcia.

Amilcare Moretti nel '27 cade sulla salita del Ghisallo, si rialza e, per riavviare la moto, la spinge in discesa per pochi metri.

Classificatosi secondo di categoria, dietro a Nuvolari, verrà squalificato su segnalazione di un commissario di gara.



Gli organizzatori del Circuito del Lario a Lasnigo e Asso.



Capitolo Quinto

L'ORGANIZZAZIONE





La prima partenza in linea avvenuta nel 1938, riportata sulla copertina di un quaderno dell'epoca.

L'ORGANIZZAZIONE

In un periodo di pionierismo sportivo, il "Circuito del Lario" è stato la grande scuola organizzativa alla quale hanno attinto insegnamenti preziosi molti altri gruppi del motociclismo nazionale.

"...forse in nessun altro campo dello sport non si è mai vista siffatta cosciente ed operosa comunanza di entusiasmi e di fede, di lavoro e di sforzi, di ambizioni e di ideali. In nessun campo, infatti, si vedono tecnici ed operai, industriali e corridori, organizzatori ed uomini di sport prodigarsi con tanta larghezza ed in sì feconda fraternità di lavoro, al di sopra d'ogni particolare interesse ed affascinati tutti dall'idea animatrice: realizzare la supergara nazionale, il Circuito del Lario...".

Dalla rivista "Motociclismo" del 10 Luglio 1926

La struttura organizzativa della gara fece capo fino alla decima edizione del 1930 ai soci del Moto Club Lombardo di Milano, al suo presidente Ambrogio Ferrario (facoltoso industriale monzese) e ai segretari factotum Giovanni Curli, prima, e Cesare Grassi nelle ultime edizioni.

Nel 1931 il Partito Nazionale Fascista stabilisce che tutte le organizzazioni omologhe presenti nella stessa città devono essere unificate in una sola associazione. Nella direttiva si legge:

"In ogni località non verrà riconosciuta ed affiliata che una sola società, alla quale rimarrà affidata l'attuazione degli scopi del Moto Club d'Italia, nell'ambito della propria circoscrizione".

I 123 soci del Moto Club Lombardo, assieme ai 62 dello Sport Club Milano, ai 27 dello S.C. Spallanzani, ai 34 del M.C. Risorgimento e agli 11 del Gruppo Tonoli Bonservizi daranno vita il 10 dicembre 1930 al "Moto Club di Milano" che dall'undicesima edizione in poi curerà la macchina organizzativa del "Circuito del Lario".

"La gara che turba i sonni dei dirigenti del nostro sodalizio; che esige ad ogni sua edizione un enorme dispendio di lavoro e di sacrifici, che richiede fatiche insospettate. Eredità gloriosa pervenutaci dal Moto Club Lombardo e che ci impone una enorme responsabilità perché il Circuito del Lario è la gum più

difficile da organizzare, la manifestazione che non può vivere di vita modesta, che non può adattarsi a rientrare nei ranghi dell'aurea mediocrità".

Dall'opuscolo "Un anno di Vita" del Moto Club di Milano 1931

Le ultime due gare, quelle del '38 e del '39, saranno organizzate congiuntamente dalle Associazioni Motociclistiche di Milano e Como.

Ambrogio Ferrario, Renzo Castagneto, il giovane conte ing. Giovanni Lurani Cernuschi e per ultimo l'ing. Aurelio Moro, Podestà di Campione, si alterneranno dal '30 in poi nella carica di Presidente organizzativo - Direttore di gara.

Due mesi prima della manifestazione, i soci del sodalizio promotore venivano invitati a segnalare la loro disponibilità. Si trattava in sostanza di un'organizzazione basata sul volontariato, che comunque arrivò ad impiegare fino a 400 persone dislocate lungo i 36 chilometri di gara.

Il percorso era diviso in 10 zone: Asso-Osigo-Onno-Limonta-Visgnola-Guello-Ghisallo-Magreglio-Barni-Traguardo, ciascuna di esse dirette da un *Ispettore di gara*.

Il giorno prima della competizione, nel cortile adiacente al Municipio di Asso, venivano eseguite scrupolose verifiche di conformità delle moto, la consegna dei numeri di partenza e la piombatura dei motori e dei telai.

Nelle edizioni del '29, '30 e '31 i controlli furono effettuati presso l'*Albergo Barni*, nel Comune che in quegli anni ospitò il traguardo.

A presiedere la Commissione Tecnica di controllo era l'ing. Salvatore Nacci, commissario della Reale Federazione Motociclistica Italiana (R.F.M.I.).

I 13 Posti di Soccorso: Traguardo – Ceppo Palazzolo – Onno – Vassena – Limonta – Bivio Bellagio – Guello – Civenna – Scale Ghisallo – Magreglio – Barni – Lasnigo – Asso erano diretti dai medici locali. A quello di Asso assisteva il dott. Pavesi e dal 1934 in poi il dott. Truffi, il dott. Milesi e il dott. Donati.

Presso la Croce Verde di Asso era allestito un ambulatorio di Pronto Soccorso, l'elenco dei volontari era lungo, piace ricordare il più giovane: Arduino Mambretti.

La sicurezza del pubblico, il servizio d'ordine, il controllo dello sbarramento, erano affidati alla XVI Legione Alpina di Como, comandata dal Console on. Sandro Tarabini.

Le prove ufficiali, in circuito chiuso, avevano luogo nei giorni immediatamente



precedenti la gara, dalle ore 4 alle 6 del mattino, previa presentazione al Commissario della R.F.M.I. ad Asso, dalle 3,30 alle 5,30.

Fra i nomi dei componenti il *Comitato Generale* troviamo il conte Alberto Bonacossa, proprietario della *Gazzetta dello Sport* e Gino Magnani direttore della rivista *Motociclismo*.

Raffaello Bertieri, podestà di Asso, dirigeva assieme al dott. Luigi Oltolina il locale "*Comitato Esecutivo*"; affiancato da Uberto Valsecchi (molto attivo nella mansione di segretario organizzativo), Oreste Marzorati (supervisore alle strade) e da Visconti, Mambroni, Sormani, Binda, Ponzoni.

Fra i componenti la giuria spiccava per generosità la figura del cav. Antonio Brusa di Canzo, ricco scapolo impenitente con una grande passione per i motori, tecnico cotoniero di valore e socio di minoranza dell'industriale tessile Luigi Oltolina.

Anche le Società Sportive locali, *la Valassina* di Asso, *Ardita Sportiva* di Canzo e *U.S. Bellagina* di Bellagio, fornivano un supporto importante alla struttura organizzativa della gara.

Su "Motociclismo dell'8 luglio 1925 si legge a proposito dell'organizzazione:

"...gli uomini del Comitato di Asso hanno contribuito mirabilmente alla buona riuscita della prova, tutto approntando, tutto prevedendo, appianando tutte le difficoltà, pronte sempre a sorgere davanti ad ogni iniziativa"

IL TRAGUARDO A BARNI

"...Il ridente paesello di Barni è tutto un movimento, ogni giorno alle prime luci, rombano i motori che stanno per essere messi a punto per la grande prova. All'albergo Barni, sede del Quartier Generale è tutto il giorno un continuo andirivieni, il commissario generale della gara cav. uff. Giuseppe Guzzi è sul posto e deve accontentare tutti.

Ormai la fase preparatoria è ultimata e alcune squadre di operai stanno concretando quanto il Comitato nelle sue sedute ha deliberato. Così i cantonieri provinciali sotto la guida del sig. Cattaneo, ispettore della Provincia di Como, stanno sistemando il fondo stradale preparandolo al fissaggio.....

Le comode ed eleganti tribune sono state levate dal magazzino ed una squadra di carpentieri sta ultimandone la messa in opera...



La tribuna, che è rialzata rispetto al piano stradale, ha anche un comodo recinto sistemato a balconata, dove ognuno può liberamente circolare.

Una passerella collegherà poi il recinto delle tribune con un altro recinto pure rialzato, e battezzato "l'isola dei motociclisti" da dove si potrà seguire con lo sguardo i corridori per un lunghissimo tratto di strada.

Sia nel recinto tribuna che sull'isola, funzionerà un inappuntabile buffet dove ogni genere di vivande potrà essere servita, di tale servizio si è incaricato il signor Levati, già esercente il ristorante dell'Autodromo di Monza. Quello che ha avuto una cura particolare di studio è stato il servizio di informazioni al pubblico. Il Commissario Generale ci ha assicurato che su ogni parte del circuito il pubblico potrà essere informato sulle fasi della gara. Infatti, sappiamo che la S.T.I.P.E.L. ha disposto per l'impianto di 5 collegamenti telefonici col traguardo, e precisamente: ad Asso, Onno, Visgnola, Civenna, Madonna del Ghisallo; e se si riuscirà a trovare i microfoni amplificatori, in queste località verranno pure impiantati dei potenti altoparlanti. Abbiamo detto "il Comitato ha preso accordi se si riuscirà" perché di questi strumenti di trasmissione costosissimi, in Italia ce n'è un numero limitatissimo che difficilmente basta per normali servizi...

Per il pubblico che non ha mezzi propri il Comitato ha preso accordi con la Soc. Ferrovie Nord Milano, la quale ben conoscendo l'importanza della manifestazione, ai normali treni in partenza da Milano, alle 5,35 e 7,25, ha deciso di farne uno speciale che partirà alle 7. Oltre a questo la Soc. Ferrovie Nord ha istituito un biglietto cumulativo al prezzo di L. 15, il quale da diritto oltrechè al viaggio di andata e ritorno da Milano ad Asso, anche all'accesso al Circuito...

L'Autostradale ha pure stabilito un servizio che partendo da Largo Cairoli il mattino alle 7, con comodi autobus trasporterà le persone sino alle tribune, prezzo per il viaggio di andata e ritorno con diritto all'accesso al circuito ed al recinto tribune, L. 40.

La Società Lariana ha istituito un servizio da Lecco, Mandello, Lierna, per Onno, Vassena e Limonta, con piroscafi grandi, sui quali potrà essere acquisito il biglietto per il circuito, evitando la ressa agli sbarchi.

Alla stazione di Asso poi, autocorriere faranno continuamente servizio dalla stazione alle tribune di Barni...

A tutti questi servizi per il pubblico si devono aggiungere quelli di sicurezza per



i corridori, pei quali è stata mobilitata la XVI Legione Alpina di Como con alla testa il suo comandante console On. Tarabili. Al comando di detta Legione fanno capo tutti i servizi d'ordine e di sicurezza, sia dello sbarramento del circuito che di quello di controllo per il pubblico ed a quello medico diretto dal medico della Legione dott. Carrobio di Erba.

Anche per noi giornalisti e se vogliamo critici ad oltranza il commissario generale ha fatto costruire una speciale tribunetta comoda e con l'occorrente per il disimpegno delle nostre mansioni...

I cronometristi nella loro torretta, che molto opportunamente quest'anno è isolata, compiranno il loro delicato lavoro senza nessun disturbo, una rete di telefoni metterà in comunicazione il detto posto di comando coi diversi servizi, quadro tempi, ufficio comunicati...

Dalla rivista "Motociclismo" 22 Giugno 1929

L'organizzazione del *Circuito del Lario*, che era additata come esempio da imitare, per la complessità e la lunghezza del percorso non era priva di carenze, come evidenziava l'articolo di "Motociclismo" del 1928.

PARLIAMO MALE DELL'ORGANIZZAZIONE

"Se il Circuito del Lario fosse una gara come le altre, cioè una delle tante garette che domenicalmente deliziano le strade del nostro paese, noi saremmo qui a far tanto di cappello all'organizzazione ed a bruciare chissà quanto incenso sull'altare delle laudi.

Ma il Circuito del Lario ha la pretesa, ed è, la supergara italiana ed ha, soprattutto, la pretesa di essere l'emula italiana della grande gara inglese dell'isola di Man.

Quando si accampano tali pretese, è logico ed umano che si debbano uniformare le proprie azioni alle pretese che si hanno.

Come corsa di provincia il Circuito del Lario non avrebbe potuto essere meglio organizzato.

Come Tourist Trophy Italiano il Circuito del Lario è stato organizzato assai male...Vediamo dunque dove possono essere basate le nostre critiche.

In primo luogo discutiamo la chiusura del percorso. Tolto il breve tratto di



rettilineo dove era posto il traguardo. Il pubblico girava a suo talento lungo tutta la strada. Abbiamo visto gruppi di persone fermarsi in mezzo alla strada a far fotografie...con soggetti in movimento. Ed il soggetto era il corridore che transitava.

In altri punti abbiamo visto più di un ciclista percorrere, durante lo svolgimento della gara, la strada del circuito. E non parliamo del caos successo verso la fine della corsa quando corridori e pubblico facevano a gara per arrivare primi al traguardo. Ci consta che si dovette dar ordine ai vari punti di sbarramento, di fermare i corridori benché non fosse scaduto il tempo massimo.

Queste faccende in una supergara non dovrebbero succedere... per non parlare della partenza dei corridori.

Ricordiamo che al T.T. al momento della partenza non c'è sulla strada che un solo cronometrista.

Al Circuito del Lario, oltre agli ineffabili alfieri dei gagliardetti, vi erano, accanto al cronometrista, non meno di cinquanta persone...Gli organizzatori del Lario, nella loro ineffabile bonomia, lasciarono andare sulla linea di partenza tutte le autorità grandi e piccine.

Accanto alle autorità erano naturalmente anche tutti gli esibizionisti, ed è così che la linea del traguardo diventò un alveare degno non di una supergara nazionale, ma della corsa dei sacchi di una qualsiasi Peretola.

Ma non avrebbero potuto gli organizzatori, invece di spendere alcuni biglietti da mille per far costruire in ferro un colossale quanto inutile quadro dei tempi, provvedere per una piccola tribuna d'onore e qualche poltrona per le autorità?...Gli organizzatori del Circuito di Torino, che pure furono avvertiti all'ultimo momento della presenza del Principe di Piemonte col suo seguito, furono perfettamente in grado di riceverlo in una comoda tribuna...

...mentre gli organizzatori del Lario per ricevere la contessa e il conte Bonacossa che accompagnavano la signorina Edda Mussolini ed i fratelli Bruno e Vittorio dovettero ricorrere all'ospitalità di una specie di bouvette privata posta assai lontano dalla linea di traguardo...con buona pace del nostro amico Curli, che pare sia l'inventore anche del quadro dei tempi che è stato da un bello spirito definito un inservibile capolavoro di megalomania...

...Ci piacerebbe poi sapere perché quest'anno sono stati aboliti gli alto-parlanti i quali, se funzionano bene, sono senza dubbio i migliori elementi segnalatori. In una gara a percorso lungo come quella del Lario gli altoparlanti e il relativo

collegamento telefonico con i punti strategici del percorso, più che utili sono indispensabili...

...Noi sappiamo che Ambrogio Ferrario ed i suoi immediati collaboratori, hanno lavorato moltissimo per la organizzazione del Lario e francamente ci dispiace di dover muover loro rampogna...

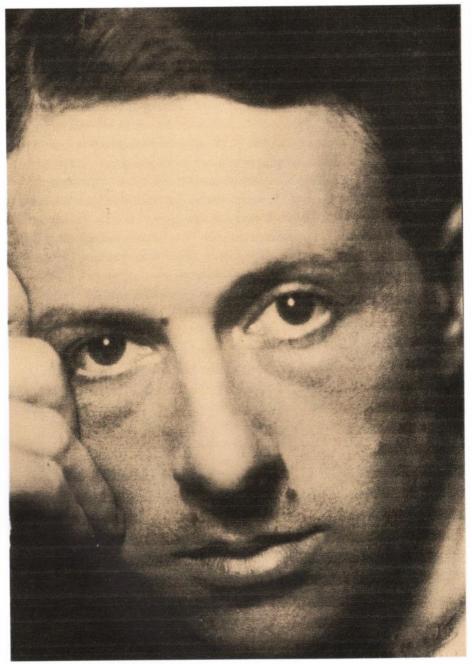
...debbono scomparire, per lo innanzi, tutte quelle grettezze che deliziarono quest'anno la nostra massima corsa...Insomma deve scomparire tutto ciò che fino ad ora ha fatto di quella che si aveva la pretesa fosse la più grande manifestazione nazionale, una gara né più né meno come tutte le altre, una gara che, in più delle altre, non ebbe che la fantastica montatura della Gazzetta, ma che più di tante altre si risolse in un caos organizzativo, in una prova avente la fisionomia adatta ad una sagra di paese montano.

...Noi critichiamo questa organizzazione perché vogliamo molto bene al Lario, ed abbiamo piacere che per il prossimo anno tutte queste pecche siano emendate".

Dalla rivista " Motociclismo" 23 Giugno 1928



Gruppo organizzativo all'opera.



Ritratto fotografico di Aldo Finzi - 1923. Archivio Fotografico Museo Civico A.E. Baruffaldi (Badia Polesine).

Capitolo Sesto

ALDO FINZI: SPORTIVO E POLITICO



La chiesa di Sant'Alessandro a Lasnigo e una panoramica di Asso (1925).



LA STORIA DI ALDO FINZI

"...bel ragazzo, alto, sottile, senza essere esile; dal viso fine e pur aperto, Aldo Finzi piace a tutti. La sua fisionomia non ha nulla di angoloso, né di duro. Bisogna parlargli, giova conoscerlo, per apprendere chi è, che cosa ha fatto, cos'è capace di fare...E' la sua parlata veloce e incisiva, lo scoppiettio delle sue frasi rapide ed eleganti ma pur così dense di sapere e di cose pensate, che ci dicono ch'egli è qualcuno, non solamente in campo sportivo, ma nella vita..."

Gazzetta dello Sport, 1921

A Bellagio ancora oggi c'è chi ricorda i Finzi, ricca famiglia ebrea, che per diversi anni, in villeggiatura, prese alloggio al Grand Hotel Serbelloni.

Forse la conoscenza del posto, delle sue bellezze naturali e delle strade tortuose, hanno dato al giovane Finzi l'idea di una gara motociclistica simile, per difficoltà e ambientazione, al Tourist Trophy inglese.

Al ritorno dalla guerra, dove aveva militato come pilota d'aerei, Aldo Finzi convince i soci del Moto Club Lombardo di Milano a organizzare la gara.

Sportivo, dinamico e intraprendente, giornalista, massone, appassionato di motociclismo e d'aerei, Aldo Finzi è stato, col prof. Guido Robecchi, l'IDEATORE del "Circuito del Lario" e assieme al fratello Gino uno dei suoi più convinti sostenitori.

Fra i premi della gara figura, fino all'ultima edizione del 1939, il "Trofeo del Lario", coppa in argento finemente lavorata, offerta da "S. E. Aldo e comm. Gino Finzi all'Associazione Motociclistica che per tre anni avrà ottenuto i tre miglior piazzamenti".

Entrambi i fratelli Finzi sono inoltre tra i partecipanti alla prima edizione del 1921 in sella ad una delle moto più avanzate del momento: l'inglese "ABC" 400 cc bicilindrica boxer, telaio elastico. Gino Finzi si classificherà settimo nella categoria 500.

Aldo Finzi è anche considerato, assieme al fratello Gino, a Mario Cavedini e al conte Marazzani uno dei primi piloti di una Guzzi in gara, avendo partecipato alla Milano-Napoli del 1921 con una delle primissime motociclette prodotte dalla casa di Mandello.

Nasce a Legnago, in provincia di Verona, il 20 Aprile 1891; trascorre gli anni della gioventù a Badia Polesine dove la mamma, vedova, manda avanti un moderno mulino a vapore, il "Mulino Finzi con annesso pastificio", che il compianto marito, il Cavalier Emanuele aveva fondato nel Polesano assieme ad altri due, a Adria e a Noventa Vicentina.

Studia a Rovigo e dopo il Ginnasio frequenta a Berlino un biennio del corso d'ingegneria. Completerà poi la propria cultura letteraria e scientifica in Svizzera. Giovanetto, non è raro vederlo scorrazzare in bicicletta per le strade di Badia e competere, senza troppa fortuna, con i campioni locali. Si appassionerà, qualche anno più tardi, di ascensioni in pallone comperando "a prezzo d'occasione" uno "sferico", il Condor, di 1500 mc per passare infine alle prime gare su biciclette a motore. Non ancora ventenne tenta la carriera giornalistica come redattore sportivo "non retribuito" al Corriere del Polesine di Rovigo. Dopo qualche mese di tirocinio ottiene la prima promozione e si trasferisce a Como, dove il Corriere del Mattino gli ha offerto l'incarico di redattore e inviato speciale per lo sport. Sceglierà poi di traslocare a Milano, considerando questa città il vero cuore sportivo d'Italia, diventando anche collaboratore della Gazzetta dello Sport.

Di carattere aperto ma all'occorrenza diplomatico, allaccerà in poco tempo nella metropoli lombarda numerose amicizie nel campo dello sport, dell'industria e del commercio. A 21 anni è eletto Consigliere Comunale di Badia Polesine. Nella primavera del 1914 ottiene un importante risultato sportivo aggiudicandosi la prima tappa, la Milano-Roma, del Primo Giro Motociclistico d'Italia. Era questa una gara massacrante di 2300 Km suddivisa in sei tappe, con partenza e arrivo a Milano, su strade polverose e dissestate. In sella alla "sua" Rudge, Aldo manterrà la prima posizione in classifica fino alla penultima frazione quando, urtato da un'automobilista imprudente, sarà costretto al ritiro. Ernesto Vailati sarà primo a Milano, ma nel giudizio di tutti gli appassionati motociclisti dell'epoca è Aldo Finzi il vincitore morale. Poche settimane dopo scoppia la prima Guerra Mondiale e Aldo, fervente interventista, riformato a 20 anni per "deficienza toracica", freme all'idea di non poter partecipare al conflitto. Nel 1915 ottiene il permesso di arruolarsi come volontario di guerra col grado di "soldato semplice motociclista"; in poco tempo si guadagnerà il grado di sottotenente d'artiglieria, meritandosi un "encomio semplice" per aver portato a destinazione un dispaccio urgente, attraversando in moto un ponte già danneggiato, sotto il fuoco dell'artiglieria nemica. Ma le esperienze di qualche anno prima con gli "sferici" gli hanno da tempo acceso una grande passione, il volo. Inoltra, di lì a poco, domanda per passare all'Aviazione. Dopo vari corsi di addestramento sui "Caudron-monomotore", "Caudronbimotore", "Nieuport"e infine "S.V.A." nel 1916 consegue il brevetto di pilota e l'anno seguente viene assegnato alla 87° squadriglia "Serenissima" con la quale partecipa, nell'agosto del 1918, insieme a Gabriele D'Annunzio al volo dimostrativo su Vienna. Decorato di due medaglie d'argento e una di bronzo al valor militare, terminata la guerra decide di tornare a Milano dove ritrova i numerosi amici che aveva lasciato e dove, probabilmente, avviene il primo contatto con Benito Mussolini. Pur condividendo molte posizioni, ma non tutte, del Movimento Mussoliniano, Aldo non pensava neanche lontanamente alla carriera politica preso com'era dalla cura dell'attività di famiglia, dalle numerose amicizie (specialmente femminili), dalla passione per la moto, dalla collaborazione con il maggior rappresentante milanese della nota marca di motociclette inglesi "A.B.C".

Nel 1921, a poco più di trent'anni, incoraggiato dal fratello, si candida alle elezioni politiche. Una campagna elettorale, la sua, breve ma intensissima, condotta all'insegna della velocità, in perfetto stile futurista: quarantacinque fra comizi, contraddittori, riunioni e discorsi in soli dodici giorni, spostamenti alla guida di un sidecar con pochi amici al seguito, tutti in moto, su e giù freneticamente per la circoscrizione di Padova-Rovigo. Si rivela eloquente oratore, "ragionatore stringente e caustico", colpisce la sua figura alta ed elegante con l'immancabile cappello a larghe tese, il gesto signorile. Il risultato è strepitoso, eletto alla Camera con un consenso vastissimo manterrà il mandato fino al 1929.

"Nel maggio 1921, per la sua nomina a deputato, il Moto Club Lombardo offre a Finzi un banchetto semi-intimo all'Orologio, con intervento di un centinaio di soci, alcuni dei quali non conosciuti personalmente dal festeggiato. Nell'antisala c'è un gruppo di una ventina di persone in smoking. Appena arriva Finzi tutti gli si serrano intorno. Finzi, gioviale e affabile come era sua abitudine, stringe rapidamente la mano uno dopo l'altro ai presenti, finché arriva a uno pure in smoking, che egli non comosce. Certo un ammiratore. E allora gli si presenta "Finzi" e gli allunga la mano.



ma quello, senza muovere né ciglio né dito, gli risponde impalato: "Sono il cameriere!".

Dal libro "Tre lustri di vita" di G. Besana 1929

Un mese dopo la sua elezione in Parlamento partecipa alla prima edizione del "Circuito del Lario e della Valassina". Attardato da due forature ai primi giri, sarà costretto al ritiro al quinto, a causa di un guasto alla candela mentre stava decisamente rimontando gli avversari.

"...Aldo Finzi, anche ora che è onorevole, è perseguitato dalla solita guigna..." è il commento della Gazzetta nel resoconto del giorno dopo, che prosegue con: "...Gino Finzi, il fratello minore di Aldo, che con una marcia sorprendente per audacia era riuscito a portare la sua ABC nettamente in testa al gruppo dei temibili concorrenti Acerboni, Vailati e Dall'Olio, perde un tempo prezioso per una fantastica caduta e per l'allentamento di alcuni dadi..."

Il deputato Aldo Finzi conservava quindi intatta, nei primissimi mesi del mandato parlamentare, tutta la passione per la moto e per lo sport, diventando in breve il punto di riferimento e il portavoce d'ogni sportivo italiano. Non è raro leggere sui quotidiani dell'epoca la definizione di "Onorevole dello Sport" rivolta ad Aldo Finzi, e sicuramente l'appellativo non gli dispiaceva, anzi ne andava fiero al punto da non perdere occasione per dimostrare di meritarselo. Siamo ancora nel 1921 e in un piccolo capannone di Mandello in riva al Lario, Carlo Guzzi e Giorgio Parodi stanno costruendo le loro prime motociclette. Sono verdi e sul serbatoio un'aquila e la scritta "Moto Guzzi" hanno da poco rimpiazzato il marchio "G.P." La moto c'è; il motore è ben lubrificato e affidabile, il telaio robusto, ma quel cilindro orizzontale sembra a tutti una stranezza e la moto non si vende. Il sciur Carletto ha passato le nottate in officina a studiare le più avanzate soluzioni per il motore, di più non sa fare. Tocca a Giorgio trovare il modo per convincere i clienti che la moto è buona e va bene. L'ing. Parodi si ricorda allora di Aldo, ex collega dell'aviazione durante la guerra, appassionato di moto e divenuto nel frattempo un politico in vista, specialmente nell'ambiente sportivo. Lo contatta a Milano, gli chiede se se la sente di partecipare al prossimo raid motociclistico Milano-Napoli con una "Guzzi". Mancano poche ore alla partenza e Aldo è senza allenamento, ma ugualmente accetta con entusiasmo.

Due giorni dopo, all'una di notte, il concorrente Finzi parte da Milano destinazione Napoli, in sella ad una "Moto Guzzi" consegnatagli qualche istante prima e da lui mai provata. 850 chilometri, di cui almeno 300 accidentati, tutti di seguito e su una moto priva di sospensioni elastiche posteriori e con pneumatici "gonfiati duri", per un percorso in parte notturno e praticamente privo di segnalazioni. A quaranta chilometri dal traguardo, quando era in buona posizione nello sparuto gruppo degli ultimi concorrenti rimasti in gara, viene attardato dalla rottura del tubo reggisella. Rimedierà all'inconveniente legando con lo spago sul portapacchi posteriore un sacco di farina prestatogli all'istante da alcuni tifosi locali. Aldo taglierà il traguardo a meno di un'ora dal primo classificato. Tre giorni dopo il fratello Gino, con la stessa "Guzzi" usata da Aldo (rimessa in sesto alla meglio) vincerà la Targa Florio, procurando alla promettente marca lariana la prima vittoria ufficiale e il necessario apporto pubblicitario. A soli quindici mesi dalla sua partecipazione al primo "Circuito del Lario" Aldo Finzi è ormai completamente assorbito dalla politica e accompagnerà in treno Mussolini, chiamato a Roma dal Re dopo la storica "Marcia". A proposito del primo incontro di Mussolini col Re vi è una nota curiosa riportata nel quaderno "Aldo Finzi, mio fratello", scritto da Gino per il Museo Civico di Badia, qualche anno prima di morire.

"Arrivato poi a Roma, viaggiando con Mussolini, Aldo ebbe poi a sbrigare subito colà molte pratiche che potrebbero dirsi "d'intendenza", per il previsto colloquio di Mussolini con il Re. Nel bagaglio personale di Mussolini non vi era alcun vestito che potesse convenire a una cerimonia ufficiale in presenza del Re; d'altra parte era impensabile poter ottenere in poche ore un abbigliamento su misura, poiché l'invito al Quirinale era già fissato per le ore 19 del giorno stesso; Aldo non vide altro scampo che affidarsi all'abilità del portiere dell'Hotel. Gli chiese di procurare d'urgenza – costi quel che costi – una redingote, un paio di calzoni rigati, un paio di ghette grigie ed un cappello a cilindro; il tutto in almeno due taglie rispondenti ad un'indefinibile taglia media. Il portiere compi il miracolo ricorrendo –così fu detto – ad un'impresa di noleggio di costumi teatrali. Mussolini si prestò con inaspettata rassegnazione alla prova e benebe

nessuno dei capi disponibili si adeguasse convenientemente, visto che il tempo stringeva, trovò l'insieme accettabile. Né Aldo, che pur vedeva l'infelice effetto di quel "completo", poteva ormai tentare altre ricerche. Purtroppo numerose fotografie furono scattate all'uscita dall'Hotel, sicché tale strano "paludamento" di Mussolini, che ha fatto allora sorridere, è passato alla storia. Con tutto ciò resta almeno smentita la voce secondo la quale Mussolini era al Quirinale con i calzoni prestatigli da Finzi".

Nel 1922 Aldo Finzi ricopre l'incarico di sottosegretario agli Interni del primo governo Mussolini.

Nel febbraio 1923 - pur essendo ebreo era stato battezzato - si sposa in Campidoglio con Mimy Celesti, nipote del cardinale Vincenzo Vannutelli; Guglielmo Marconi è il testimone di nozze della sposa.

Nello stesso anno Mussolini crea il Commissariato per l'Aeronautica e ne assume la presidenza, ma la direzione viene affidata, de facto, al vice-commissario Aldo Finzi.

Fascista della prima ora, fedelissimo e dinamico, Finzi brucia le tappe; il 28 Marzo, due mesi dopo, nasce il corpo della Regia Aeronautica, arma indipendente dell'Esercito con propria divisa, gradi e ruoli.

Quando il Duce, il 4 Novembre 1923, consegna alla neonata forza la bandiera, sul campo di Centocelle sono schierati ben trecento apparecchi.

Le fortune politiche del giovane onorevole, subiscono una brusca virata nel Giugno del 1924, quando Mussolini lo costringe a dimettersi dall'incarico di Sottosegretario all'Interno, addossandogli la responsabilità dell'OMICIDIO MATTEOTTI.

Negli anni seguenti cadrà nell'ombra, si parlerà ancora di lui per certe sue vicende sportive come motociclista e pilota d'aerei; fino al 1941, quando viene inviato al confino per affermazioni in pubblico contro il Regime e nel 1942 espulso dal Partito per "motivi disciplinari".

Dopo la caduta del Fascismo si ritirerà nella sua azienda agricola di Terracina, incurante dei rischi che la sua origine ebrea gli può comportare durante l'occupazione tedesca. Impegnato dal 1943 in attività partigiana, il 28 Febbraio 1944 viene arrestato dai Nazi-fascisti, condotto a Regina Coeli e, il 24 marzo successivo, trucidato alle Fosse Ardeatine.



Il trofeo del CONI riservato ai vincitori di categoria.



Barni: preparazione del fondo stradale.



Asso: il concorrente Manetti alla punzonatura.



Capitolo Settimo

LE PRIME CINQUE EDIZIONI (1921-1925)





Il fotografo Paredi al suo "stand".



La biglietteria d'ingresso al Circuito, sul piazzale della stazione di Canzo-Asso.

LE EDIZIONI DELLA GARA

LE PRIME CINQUE EDIZIONI (1921-1925)

Lando Ferretti, uno specialista di motorismo di Pontedera, bilaureato, conferenziere brillante e redattore di punta della *Gazzetta dello Sport*, nel presentare al mondo sportivo la nuova manifestazione, sul primo numero del programma ufficiale del "*Circuito del Lario*" scriveva:

"Dotare il motociclismo italiano del suo Tourist Trophy – di una prova cioè da svolgersi sempre sullo stesso percorso, e questo scelto con criterio di particolare severità – è stato appunto il pensiero, lo scopo, la volontà del Moto Club Lombardo nell'indire il Circuito del Lario e Valassina, che vedrà domenica 29 maggio la sua prima edizione..."

"Tourist Trophy d'Italia: sia questa la definizione più viva e più vera della classica prova lariana, degna espressione e sintesi del primato motociclistico italiano"

Una gran capacità dialettica, unita a doti di fantasia e di cultura generale, permisero a Lando Ferretti di creare, nel corso delle sue innumerevoli e applauditissime conferenze, espressioni e modi di dire ormai stabilmente entrati nel vocabolario italiano.

"Fu Lando Ferretti a rubare dalla mitologia, o meglio a prendere a prestito dalla mitologia, la figura di Centauro e a metterlo in motocicletta...

Quella di Lando Ferretti fu una trovata felicissima: veramente il motociclista e la macchina formano un tutto, si completano a vicenda e non si possono pensare disgiunti.

E'così vero questo, che in ogni gara, specialmente quelle più severe e difficili, i giornalisti non sanno mai se cominciare a elogiare la macchina o il guidatore".

Dalla rivista "il Centauro" organo ufficiale della Reale Federazione Motociclistica, 15 luglio 1938



29 MAGGIO 1921, L'INIZIO

Sotto una pioggia che batte incessante dal giorno prima e fra lo scetticismo generale, prende il via dal breve rettilineo che precede Visino di Valbrona, la prima edizione.

Le strade, specialmente nel tratto Magreglio-Asso, sono in pessime condizioni e in molti punti presentano ancora le ferite dell'alluvione del 1917. I lavori di ricostruzione dei ponti demoliti, muri di sostegno crollati, ecc. ingombrano ancora la sede stradale rendendo difficoltoso il passaggio ai concorrenti. L'acqua che cade senza tregua da ventiquattro ore, ha scavato solchi ovunque e il fondo delle strade nei tratti in pendenza somiglia al letto di un torrente.

Il prof. Guido Robecchi, in un articolo comparso su "Motociclismo" undici anni dopo, ricorderà così il giorno del primo "Circuito del Lario".

"...ma torniamo al battesimo che, com' è noto, ebbe il fonte...scrosciante nel breve rettilineo di Visino, in Valbrona, ove sono state impiantate le tribune e i boxes.

Quant'acqua, buon Dio! Su buona parte del circuito erano in corso lavori di rifacimento della strada, l'impresa, mediante muri a secco e raccordi appositamente costruiti, aveva lodevolmente provveduto a mettere il circuito in buone condizioni. Ma non s'eran fatti i conti con quel mezzo nubifragio che tutta notte e fino al tardo pomeriggio – quanto dire per quasi tutta la durata della manifestazione – ha scaraventato giù scrosci violentissimi di pioggia.

Sicché quando i muri a secco...si trovarono così abbondantemente in umido, credettero lecito... sedersi, e in parecchi tratti – lungo il lago dopo Onno, e in Valassina tra Lasnigo e Barni – la strada fu invasa dalle acque. Su, poi, il magnifico Pian di Guello era sommerso in una bianca e fitta coltre di nuvole nelle quali s'immergeva e correva per buon tratto la strada.

Quando tornammo sul rettilineo di partenza con la vettura che aveva chiuso il percorso recando queste non liete novelle, i pronostici sulla sorte dei coraggiosi motociclisti lanciati ormai nella lotta, furono...plumbei come il basso cielo che incombeva sul teatro della contesa..."

A causa del maltempo e del freddo, solo 25 dei 52 iscritti si presenteranno sulla linea di partenza.

Dalla cronaca della Gazzetta del giorno dopo:

"Quando gli ultimi partenti sono scomparsi dietro il gelido velario di pioggia, le previsioni degli spettatori sono pessimistiche: si teme che la maggioranza dei partecipanti debbano ritirarsi per lo stato delle strade e per il maltempo, e che le medie debbano essere assai basse.

Ecco invece l'urlo lacerante e rabbioso di un motore: è la 350 di Fergnani, che sopraggiunge a grande andatura sollevando spruzzi d'acqua e ondate d'entusiasmo, incalzato a breve distanza dall'audacissimo Visioli.

I concorrenti hanno il volto martoriato dalla pioggia, le mani intirizzite e gli abiti inzuppati, nonostante ciò i passaggi si susseguono assai veloci..."

Sul traguardo sono comunque allineati quasi tutti gli assi del motociclismo nazionale: Biagio Nazzaro, considerato il più forte pilota di moto del momento, Erminio Visioli, Ernesto Vailati, Primo Moretti, i fratelli Malvisi, Miro Maffeis, Amedeo Ruggeri e i fratelli Gilera, "Luisin" e Giuseppe il costruttore.

L'acqua continuerà a scendere implacabile per quasi tutto il tempo e il fango che schizza da tutte le parti, acceca gli occhialoni e copre il viso dei concorrenti, irriconoscibili anche per la fatica e il freddo.

Solo verso la fine del quinto giro, finalmente, si farà rivedere il sole.

Quattro ore di gara massacrante e all'ultima tornata, il milanese Miro Maffeis su Indian viene superato da AMEDEO RUGGERI (Harley Davidson 1000) che vincerà a 52,2 Km/h di media, con soli dieci secondi di vantaggio.

Le solite, immancabili, Cassandre, commenteranno così a fine gara:

"E' una corsetta che si svolge su di un circuito scelto da pazzoidi e difficilmente si ripeterà..."

Pur avversata dal maltempo e da difficoltà d'ogni genere, la gara aveva al contrario dimostrato la bontà della formula e la validità del circuito.

Gli organizzatori del "Circuito del Lario" avevano vinto la scommessa e gettato le basi per i futuri successi.

2 LUGLIO 1922, SECONDA EDIZIONE

Il nuovo collegamento ferroviario Erba-Asso, il bel tempo e la stagione estiva favoriscono un risultato insperato; la folla che accorre al Circuito da ogni parte della Lombardia supererà, infatti, ogni previsione.

Le partenze e l'arrivo vengono spostati sul rettifilo di Lasnigo, sensibilmente più lungo di quello di Visino, prima della chiesa di Sant'Alessandro e una tribunetta in legno viene per l'occasione montata sulla linea del traguardo.

I prati scoscesi si trasformano in tribune naturali gremite di pubblico.

"...Il grigio santuario di Sant'Alessandro, erto con la sua vecchia torre sopra un poggetto a cavaliere della strada, dominava il traguardo, e lì fra le baracche, i palchi e le tribune, in uno sventolar giocondo di bandiere, più fitta urgeva la moltitudine dei veicoli e delle persone, più denso s'agitava il viluppo degli uomini e delle macchine, più alto si elevava, nella letizia del sole, il festante clamore.

Come nei secoli scorsi le pigre lettighe e i dorati cocchi recavano alle giostre d'armi le leggiadre comitive gentilizie, e i cavalieri le accompagnavano caracollando agli sportelli, così i cavallerizzi del motore a scoppio, rullavano, a caso o a sproposito, accanto agli equipaggi moderni.

Era una ridda d'automobili borbottanti in un'acre atmosfera di benzina...".

Ulderico Tegani – dalla rivista "Motociclismo"

Qualche problema viene creato agli organizzatori dai reclami di un gruppo di villeggianti che, lamentandosi per il troppo rumore, premono sulle Autorità locali perché la gara non sia ripetuta l'anno successivo; e da qualche contadino, proprietario di terre invase, che reclama un risarcimento per l'erba calpestata. Nei successivi decreti che il Prefetto di Como invierà, qualche giorno prima della gara ai Podestà dei Comuni interessati, si legge testualmente:

"I promotori della gara sono tenuti a provvedere al tacitamento e al risarcimento dei danni eventuali che dovessero derivare ai fondi laterali delle strade per l'affluenza di spettatori lungo il percorso o per altre cause dipendenti dalla corsa stessa"

L'indennizzo dei danni ai proprietari dei terreni confinanti, graverà

pesantemente sul bilancio di questa e di tutte le successive edizioni del "Lario". Vengono abolite le categorie 1000 e 750 cc, considerate troppo potenti e poco idonee alle caratteristiche del circuito ed anche, condizione fondamentale per allora, scarsamente rappresentative dell'industria motociclistica nazionale.

Soltanto due categorie, la 350 e la 500 cc si contenderanno la vittoria.

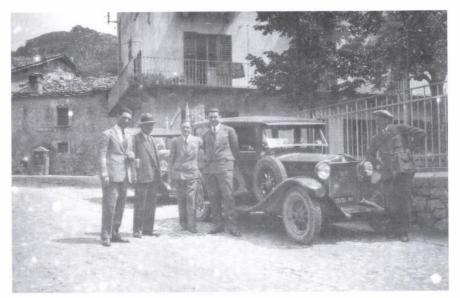
La "*Moto Guzzi*", fondata l'anno prima a Mandello del Lario dal milanese Carlo Guzzi in società col genovese Giorgio Parodi, si mette subito in luce piazzandosi al secondo posto assoluto col suo innovativo motore a cilindro orizzontale e valvole contrapposte.

La gara è vinta da ERNESTO VAILATI su Sunbeam 500 a 56 Km/h di media.

"...La storia della Moto Guzzi nasce tra le nuvole, per l'amicizia di tre avieri che, nei pionieristici anni venti d'inizio secolo, rimasero affascinati dal cavallo a vapore. Giovanni Ravelli avrebbe amato domarlo ed esasperarne le doti; Giorgio Parodi, realizzarne di propri; Carlo Guzzi, il terzo, un testardo e solitario uomo con le idee ben chiare su ciò che significa dar vita ad una moto, concretizzò il comune progetto, con le proprie convinzioni tecniche e le più profonde ed audaci intuizioni.

Nacque così la Moto Guzzi. Nel segno dell'Aquila, perché il primo, nel frattempo, era volato via, portato chissà dove da uno di quegli aerei sui quali, insieme con gli altri due, aveva fantasticato di motociclette...".

Dal libro "Guzzi, ergo sum" di M. Marrocchi e L. Terranera (Pieraldo Ed. - Roma)



Una foto di gruppo davanti all'Albergo Barni.



Piero Taruffi, Giovanni Lurani, Stanley Woods e Cesare Grassi (1934).

1 LUGLIO 1923, TERZA EDIZIONE

E' l'anno che vede la gara aprirsi per la prima volta ai concorrenti della categoria 250. Le grosse cilindrate (1000 e 750 cc) avevano ormai fatto il loro tempo (per allora!) e l'industria nazionale si era decisamente orientata verso moto più leggere ed economiche, grazie all'evoluzione tecnica e al rendimento dei motori che stavano facendo passi da gigante..

Gli organizzatori del Circuito del Lario, con l'inserimento della nuova classe, non fanno altro che assecondare una generale tendenza.

A conferma dell'importanza che la gara va assumendo, il numero dei concorrenti iscritti, sessantanove e delle "Case" in lizza è in netto aumento.

Spiccano i nomi del diciannovenne di Galliate Achille Varzi e del mantovano Tazio Nuvolari, 31 anni, entrambi per la prima volta al "Circuito del Lario".

Nella cat.500 i partecipanti sono 33; le Case rappresentate 11, delle quali 5 italiane e 6 straniere.

Più precisamente: 2 Gilera, 6 Frera, 3 Guzzi, 3 Galloni, 1 Sarolea, 7 Triumph, 3 B.S.A., 3 Sumbeam, 2 Norton, 2 New Hudson, 1 Douglas.

La *Gazzetta dello Sport* e la rivista *Motociclismo* assumono il patrocinio del "*Circuito del Lario*", sostenendolo con ampi e dettagliati articoli già un mese prima della gara.

I frequenti servizi fotografici del settimanale "Motociclismo" sono realizzati servendosi della collaborazione e della conoscenza del posto di Luigi Paredi, definito in un articolo di Motociclismo "piccolo, loquace e laborioso artista fotografico di Asso".

Il fotografo Paredi ricoprirà per diversi anni l'incarico di Fotografo Ufficiale della manifestazione e quello di corrispondente locale della *Gazzetta dello Sport*.

I premi in denaro messi in palio dagli organizzatori della terza edizione:

CATEGORIA 350: al primo classificato £. 1000; al secondo £. 750; al terzo £. 500; al quarto £. 300; al quinto £. 200; al sesto £. 150; al settimo £. 100.

A questi andavano aggiunti i premi offerti da industrie e privati:

Al primo classificato della cat. 350, £. 2000 se aveva ottenuto la vittoria usando carburante "Amac" – al secondo £. 1000 – al terzo £. 500, alla stessa condizione del primo.

CATEGORIA 500: i premi sono identici a quelli della categoria 350.



Riconoscimenti costituiti da: medaglie d'oro, coppe, trofei e diplomi erano assegnati alle Case Costruttrici e alle Associazioni Motociclistiche intervenute.

Il diciannovenne Achille Varzi risulterà primo nella cat. 350 su Garelli, cogliendo la prima, importante, affermazione della sua carriera.

Impressionati dall'ardimento e dallo stile perfetto del giovane pilota di Galliate, molti giornalisti presenti immagineranno per lui un sicuro avvenire di campione.

"Achille Varzi? Che dire di questo ragazzo, di questo giovanissimo studente, di questo gentlemen della più bell'acqua? Al Lario Varzi non ha solo meravigliato, ma ha impressionato. Confessiamo che noi in fatto di virtuosismo sportivo non siamo ormai troppo impressionabili: ebbene Achille Varzi domenica ci ha conquisi e ci ha meravigliati davvero. Lo abbiamo visto scendere dal Ghisallo a passo di record, a folle andatura. Ma che sicurezza, che abilità, che fermezza! Nessuno lo eguagliò in stile, in destrezza, in maestria di guida! Entrava nelle curve in pieno, ma vi entrava con sicurezza magnifica. Varzi è giovanissimo, ma vale molti campioni molto più vecchi di lui: Varzi non è solamente una "promessa". E' un motociclista che possiede delle doti di gran classe, è un uomo che si farà strada brillantemente, superbamente. E di lui avremo certo occasione di riparlare".

Dalla rivista "Motociclismo" del 7 luglio 1923

Per la prima volta la vittoria assoluta dell'ormai classica gara lariana è ottenuta da una marca nazionale, la *Moto Guzzi*, destinata a lasciare una impronta profondissima nella storia del *Circuito del Lario*.

In testa sin dal primo giro con Gatti, la Guzzi domina la gara senza mai essere seriamente disturbata dagli avversari.

Al primo giro è prima, seconda, settima e ventesima. Al secondo è prima, terza, sesta e dodicesima. Al terzo giro è prima, seconda, quinta e sesta. Al quarto giro è prima, terza e quinta (Mentasti è costretto al ritiro per guasto).

Le tre Guzzi 500 di Gatti, Ghersi e Cavedini marciano ormai verso il traguardo riscuotendo applausi e guadagnandosi l'ammirazione incondizionata del pubblico.

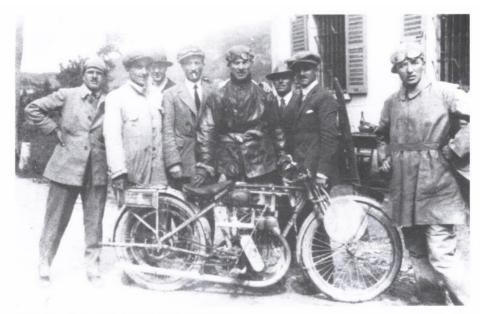
Al quinto giro sono ancora prima, terza e quinta.

Il traguardo finale le vedrà prima, terza e quarta.

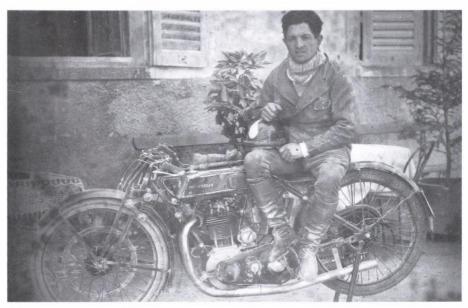
Il successo al "Lario" risulterà fondamentale per la definitiva affermazione delle motociclette mandellesi, costruite a due passi dal Circuito.

Pietro Ghersi si aggiudicherà il giro più veloce, mentre la vittoria assoluta è ottenuta da VALENTINO GATTI, "Gurleton" per i suoi compaesani, "il fanciullone di Mandello" per tutti gli altri, a una media di 61,2 Km/h. Nuvolari sarà costretto al ritiro dalla rottura della leva del cambio della sua B.S.A. 500.





Vailati e Ruggeri, trionfatori nel 1921.



Il campione Isacco Mariani.

29 GIUGNO 1924, QUARTA EDIZIONE

L'organizzazione della gara è diventata una macchina complessa che richiede tempi di realizzazione sempre più lunghi.

Il 24 febbraio il Moto Club Lombardo organizza una gita sociale al Ghisallo, con sosta per la colazione all'albergo "Leon d'Oro" di Asso. Nell'occasione vengono presi accordi con le Autorità locali e con un gruppo di industriali della Valassina. Il dott. Luigi Oltolina e il cav. Antonio Brusa, presumibilmente presenti alla riunione, entrano stabilmente nell'Organizzazione del "Lario". L'Associazione Nazionale Cicli Moto Accessori (A.N.C.M.A.) conferisce alla gara il titolo di "I° Gran Premio dell'Industria", a conferma dell'importanza che la manifestazione lariana sta assumendo sul piano del collaudo del mezzo meccanico e della promozione commerciale. L'avvio della gara è previsto per le 10, e già tre ore prima della partenza una lunga interminabile fracassona carovana di automobili, motociclette e ciclisti bianchi di polvere risale lentamente la strada che dal Piano d'Erba porta al borgo di Canzo e poi ad Asso; saranno 8 o 10.000 gli spettatori stimati sul percorso. Davanti allo stato maggiore del MCL schierato sulla tribuna d'onore, lo starter Marzorati darà il segnale di partenza in perfetto orario, dopo che l'automobile dei commissari ha concluso di gran carriera il giro d'ispezione. In sella a una Frera 350 prende il via per la prima volta, in questa competizione, Ugo Prini, un nome destinato a ricorrere spesso nell'albo d'oro del "Circuito del Lario". Tazio Nuvolari, che non aveva avuto tempo sufficiente per allenarsi e studiare le infinite curve, cade al primo giro con la sua nuovissima Bianchi 350 e danneggia una staffa poggiapiedi; infine, disturbi all'impianto di lubrificazione, lo costringeranno ad accumulare 40 minuti di ritardo ed a classificarsi soltanto dodicesimo nella sua categoria.

Anche Achille Varzi subisce una rovinosa caduta al primo giro, buca il serbatoio, danneggia il manubrio ed è costretto al ritiro.

La lotta per il primo posto si restringe così ai due piloti in sella alla nuova Guzzi 500 monoalbero: Guido Mentasti e Pietro Ghersi, un genovese dalla guida grintosa e decisa. Vincerà quest'ultimo a 61 Km/h di media, confermandosi così il corridore più in forma della stagione. La categoria 350 è di nuovo appannaggio della famiglia Varzi, ma non di Achille. Sarà il fratello maggiore Angelo, classe 1900, in sella ad una Sunbeam a vincere migliorando i record delle 350 sul giro e sull'intero percorso.

12 LUGLIO 1925, QUINTA EDIZIONE

ISACCO MARIANI

"...il Lissonese è una delle più popolari figure del motociclismo italiano, Mariani, infatti, è l'uomo che ha saputo far convergere su di sé la generale attenzione delle folle sportive che vedono in lui uno dei più generosi che vanti attualmente il nostro sport.

La sua scapigliata condotta di gara, il suo brio, l'impegno col quale si getta a corpo perduto nelle più accanite battaglie, fanno di lui una delle più caratteristiche e simpatiche figure del nostro mondo...

Rievocare le sue vittorie crediamo sia inutile, troppo note essendo le gesta del ricciuto lissonese, dalla Milano Napoli ai Giri d'Italia, oppure le vertiginose corse di velocità sui rettilinei cremonesi o sull'anello della pista di Monza...

Pel circuito del Lario ha dato la preferenza alla Sunbeam. Tutto lascia sperare in una gara degna del suo brillantissimo passato che ha fatto di Isacco Mariani un invitto campione".

Dalla rivista "Motociclismo" dell'8 luglio 1925

Sabato 11 luglio, ore quindici: un grave incidente si verifica durante le prove dell'ultimo giorno, prima della gara; Isacco Mariani, pilota della Sunbeam, si scontra frontalmente nella strettoia di Onno con Primo Moretti che, secondo la Gazzetta, procedeva in senso inverso. Trasportato al Pronto Soccorso di Asso, morirà poco dopo per emorragia interna.

Il quotidiano "La Provincia di Como" riporta dell'incidente una versione leggermente diversa sulla dinamica, e molto più cruenta nella descrizione.

"Le prove che i 63 corridori iscritti al Circuito del Lario compivano da qualche giorno sul difficile percorso sono state ieri funestate da una mortale sciagura. Potevano essere le 15 quando nei pressi di Onno il corridore Isacco Mariani, da Milano, che filava velocemente con la sua Sunbeam percorrendo la strada che porta a Bellagio, ad una curva si trovava davanti, nel bel mezzo della strada, il corridore Primo Moretti che montava una Guzzi, e che lo aveva preceduto.

Il Mariani sterzava violentemente, ma la manovra non gli riusciva e andava a

sbattere contro il portone di un ristorante, spaccandosi la testa.

Subito il disgraziato motociclista veniva soccorso dallo stesso Moretti e da alcuni villeggianti che cercavano di prodigargli qualche cura.

Purtroppo però, il disgraziato che aveva avuto la testa fratturata e perdeva lembi di materia cerebrale dall'orrenda ferita, era già morto.

...Il Mariani era nato a Lissone 32 anni fa!".

Giacomo Pavesi, medico condotto burbero e sbrigativo, dissacratore incallito, bestemmiatore come pochi, passerà tutta la notte chiuso nella saletta della Croce Verde di Asso a ricomporre amorevolmente la salma dello sfortunato campione, guadagnandosi da quel giorno la stima incondizionata e la simpatia di tutti gli Assesi.

La sciagura di Isacco Mariani sarà l'unico incidente mortale nella storia del Circuito del Lario.

I fratelli Varzi, amici e compagni di squadra del pilota di Lissone, in segno di lutto non prenderanno parte alla gara.

Con la rinuncia della *Sunbeam*, la lotta si riduce allo scontro fra la *Bianchi 350 Freccia Celeste* e la favorita *Guzzi 4 valvole*.

Suscita viva impressione la guida irruente di Nuvolari in sella alla Bianchi: attardato da un "incendio alla candela" sulla discesa dopo il Ghisallo, prosegue alla meglio fino al box, dove si ferma per sostituirla. Ghersi e Raggi che lo tallonavano accanitamente riescono così a superarlo.

Terminata velocemente la riparazione - Nuvolari era anche un bravo meccanico - riparte e si butta a corpo morto nella discesa verso Onno; in due soli giri recupera quasi 5 minuti, al bivio di Visgnola supera gli avversari e riesce ad aggiudicarsi la cat. 350 e il secondo posto assoluto della gara.

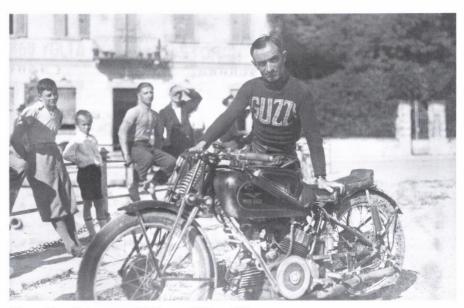
"Nelle 350" scriveranno: "Tazio Nuvolari ha conseguito una delle sue vittorie. E' stato il corridore che più ha colpito l'attenzione del pubblico e ne ha destato l'entusiasmo. Si gettava giù per le discese a ..capofitto, abbordava le curve e passava oltre saettando. Per riguadagnare terreno e avvicinarsi all'avversario valorosissimo, Mario Ghersi, dovette osare oltre ogni limite".

Intervistato, alla fine della gara, gli chiedono se è stanco. Abbozzando un sorriso risponde:

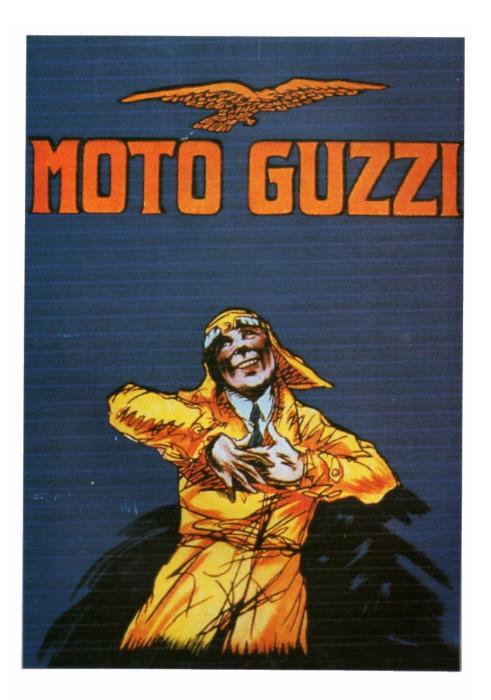
"Quando si vince non si sente la stanchezza".

Nella categoria 500, solitamente la più combattuta, la lotta si svolge in modo stranamente monotono; certamente le immagini dell'incidente di Mariani del giorno prima, di cui gli uomini della Guzzi sono stati testimoni oculari, smorzano l'agonismo.

Per cinque giri Pietro Ghersi, su Guzzi 500, è il dominatore della corsa, realizzando anche il giro più veloce; ma a causa di un guasto al "debraiage" all'ultimo giro, quando era ormai in vista del traguardo di Lasnigo, cade cedendo il passo al compagno di squadra AMEDEO RUGGERI (Guzzi 500). Vincerà quest'ultimo a 64 Km/h di media, ma per tutti sarà Ghersi il vincitore morale della gara.



Terzo Bandini, presso l'Albergo Volta ad Onno.









(GOLDEN SHELL)

OLIO SPECIALE PER MOTOCICLETTE

MOTOSHELL

SOCIETA NAFTA CENOVA

NUMERO UNICO - 6 LUGLIO 1930 - ANNO VIII



Capitolo Ottavo

DALLA SESTA ALLA DECIMA EDIZIONE (1926-1930)





La lapide celebrativa di Isacco Mariani nel comune di Onno.



11 LUGLIO 1926, SESTA EDIZIONE

Presenti i corridori al completo e le Autorità, il giorno prima della gara, sabato, sulla piazzetta di Onno viene scoperta una grande lapide in bronzo a ricordo di Isacco Mariani.

Il giorno dopo vede competere, per la prima volta, anche le piccole "motoleggere" 175 cc. Il 1926 è ricordato come l'anno della definitiva affermazione della produzione motociclistica nazionale. L'incremento del fatturato fu il più forte mai registrato negli anni a cavallo delle due guerre mondiali: Bianchi, Guzzi, Gilera, Benelli, Garelli, Frera, Galloni, M.M., Della Ferrera, Mas, Balsamo, Sarolea, Garanzini, favorite dal Decreto Governativo che ha fortemente elevato i dazi d'importazione, hanno ormai consolidato definitivamente le loro posizioni sul mercato interno e nelle competizioni sportive nazionali, a scapito delle maggiori marche straniere. Il "Circuito del Lario" conferma questa tendenza: tutte e quattro le categorie in gara: 175, 250, 350, 500 cc sono vinte da moto italiane.

Sollecitato da più parti dopo l'incidente mortale del pilota di Lissone, per la prima volta il Prefetto di Como autorizza la chiusura del percorso durante le prove, nella settimana che precede la gara.

Il successo di spettatori, che nella edizione dell'anno precedente erano stati ben 50.000, sprona i responsabili a migliorare l'organizzazione con l'allestimento di nuove tribune per il pubblico, comodi box di rifornimento per i piloti, cabina panoramica per i cronometristi, passerella a pochi metri dalle tribune per un sicuro sovrappasso del circuito. Viene stampato anche un elegante numero unico, a cura del Comitato Organizzatore e in vendita la domenica della gara a una lira la copia. Al suo interno l'albo d'oro della corsa, la tabella dei tempi, le foto dei concorrenti e del paesaggio lariano e, come riporta la Gazzetta, "alcuni articoli che lumeggiano l'importanza e il carattere della prova".

La chiusura del percorso mezz'ora prima dell'inizio, e la riapertura dopo l'arrivo dell'ultimo concorrente, vengono segnalate da un colpo di cannoncino, "gentilmente offerto dalla ditta Fusi" di Milano.

Una breve cerimonia per inaugurare i nuovi impianti sul traguardo di Lasnigo precede l'inizio della competizione. Il marchese Alberto Visconti, presidente del Moto Club Lombardo pronuncia un breve ma applauditissimo discorso e la signora Oltolina, madrina della manifestazione, spezza la tradizionale bottiglia

di spumante alla presenza delle autorità: il prefetto di Como, il vice prefetto e l'immancabile conte Alberto Bonacossa. Alle 11,20, con leggero ritardo, inizia la sfida.

Nuvolari, sofferente per ben tre incidenti consecutivi in moto, correrà con un occhio bendato; un sasso scagliato dalla ruota del concorrente che lo precedeva al Circuito di Padova, quattordici giorni prima, gli aveva frantumato la lente destra degli occhiali ferendogli l'occhio.

Vincerà la sua categoria, ma è una vittoria tiepida, sofferta, strappata a Mario Ghersi con fatica e sofferenza al quarto giro. Non fu, insomma, una vittoria "alla Nuvolari". L'occhio offeso e dolorante e il ricordo delle recenti cadute sicuramente frenarono lo slancio del grande campione.

"Tazio Nuvolari è fuggito ai fotografi" scriverà Renato Tassinari il giorno dopo sulla Gazzetta, "oscuro in volto si è trincerato dietro i suoi meccanici fedeli. Eppure il mantovano aveva vinto..."

La Moto Guzzi, reduce da due importanti affermazioni a Monza e al Circuito d'Italia, conferma la propria superiorità per la quarta volta consecutiva.

Sin dal primo giro Pietro Ghersi, su Guzzi 500 conduce la gara, aumenta il vantaggio ad ogni passaggio e vince a 68,5 Km/h di media.

Al secondo posto assoluto, su Guzzi 250, un pilota destinato a diventare uno dei grandi del "*Lario*", Ugo Prini, un agente della *milizia stradale* che tutta la settimana percorreva in moto centinaia di chilometri per servizio e la domenica si "riposava" partecipando alle gare, con ottimi risultati.



24 LUGLIO 1927, SETTIMA EDIZIONE

La manifestazione lariana, con l'appoggio dell'industria nazionale e della stampa sportiva, è diventata la corsa più importante del calendario italiano. Le principali marche di moto, gomme, candele e benzina hanno disteso ovunque i loro striscioni e colorato di manifesti tutto il percorso.

In un editoriale comparso sulla prima pagina della *Gazzetta* del 5 maggio, Renato Tassinari scriveva:

"Tutta la zona del Lario e della Valassina deve sentirsi favorevole allo sviluppo di questa manifestazione che arrecherà sempre maggiori vantaggi agli abitanti e darà alla zona stessa una più vasta fama. E'bene che si sappia che il Circuito del Lario dello scorso anno ha avuto una ripercussione mondiale e che giornali e riviste d'ogni nazionalità hanno accennato con frasi lusinghiere a questa manifestazione nostra...Non ci è mancata l'occasione di scrivere che la regione del Lario e della Valassina deve poter diventare la zona motociclistica italiana ed è a questo proposito che noi rinnoviamo l'appello a tutti i costruttori, a tutti gli importatori di macchine estere, come a tutti gli industriali e commercianti di accessori e di articoli affini, di creare quartieri generali che non siano soltanto animati dal febbrile lavoro di preparazione, ma che costituiscano anche centri di propaganda e di affari...

Bisogna creare ai bordi del difficile percorso tutto un mondo motociclistico".

La crisi economica, le vicende politiche degli anni che seguirono e infine la II° Guerra mondiale, interromperanno un discorso che avrebbe potuto incidere profondamente sull'economia del Triangolo Lariano. Spetta a Lando Ferretti, neo presidente del C.O.N.I., l'onore di starter di gara. Achille Varzi su Guzzi 500 e Nuvolari su Bianchi 350 conducono già dal primo giro le rispettive categorie. Varzi realizza anche il giro più veloce, ma al penultimo giro, quando il vantaggio sul secondo era di quasi cinque minuti, taglia la gomma posteriore su un vetro rotto. Arrancando alla meglio con la camera d'aria che fuoriesce dal copertone riesce a raggiungere i box del traguardo. Nei grandi occhi azzurri del galliatese un profondo senso di sconforto. Poiché il regolamento non consentiva il cambio di ruota e il tempo per riparare il pneumatico sarebbe stato troppo lungo, Varzi, sconsolato, preferisce abbandonare.



LUIGI ARCANGELI, soprannominato con affetto dai suoi tifosi romagnoli "e Gigion" o anche "e Leon de Rumagna" (era di Savignano sul Rubicone) vince su Sunbeam 500 a 66,6 Km/h di media; secondo Guido Corti, cognato di Carlo Guzzi e collaudatore-pilota della casa di Mandello; un omaccione corpulento, alto un metro e ottantacinque, che faceva sembrare piccola anche la moto più grossa.

Terzo assoluto e primo delle 350 l'indiavolato Nuvolari, a soli trentasette secondi dal vincitore. Costretto a una sosta all'ultimo giro per cambiare una maglia della catena, si vede superare da Arcangeli quando era in testa alla gara con oltre un minuto di vantaggio.

Al termine della gara Varzi piange, Arcangeli ride e Nuvolari è "alterato"; aveva dato tutto se stesso in gara e in allenamento; aveva modificato i comandi della moto adattandoli alle caratteristiche del "*Lario*" e per pochi secondi, a otto chilometri dall'arrivo quando ormai assaporava il successo assoluto, si è visto sfuggire il risultato.

Nuova vittoria di Ugo Prini su Guzzi nelle 250 cc e ottima prova del pesarese Tonino Benelli, inarrivabile nello stile di guida, che si aggiudicherà dopo una lotta serrata con Nino Bianchi la sua categoria in sella a una *Benelli 175 cc* progettata e costruita da Giuseppe, il maggiore dei sei fratelli Benelli.

TONINO BENELLI

"...La Benelli ha trovato in Tonino Benelli il pilota che meglio di ogni altro sa sfruttare le sue risorse; abbiamo visto Tonino Benelli lungo le curve del tratto in discesa da Barni e francamente il suo stile di guida è dei più perfetti; sembra che egli dipinga le curve, sembra che egli segua una linea tracciata idealmente sul terreno, tanto è stilisticamente perfetta la sua guida; un fenomeno di motoristica la Benelli, ma un corridore fenomenale anche il signorile Tonino...".

Dalla rivista "Motociclismo" del 1927



d'oro. Dopo un paio d'ore non si trova più una gazosa a pagarla un milione.

Chi s'aspettava tanta gente?...

...la gara è finita, ci sono applausi, abbracci, strette di mano, rallegramenti, sorrisi per tutti: vincitori e vinti. Chi ha condotto a termine la faticosa gara è un eroe.

Si sfolla, si deve sfollare.

Tutti i pianori sono ingombri di residui di cibarie e di giornali che hanno servito da tovaglie e da tovagliuoli.

Si scende al piano e lo spettacolo è fantasmagorico. Il camion dei forlivesi che reca la scritta "Noi, Forlì e il Mondo" non cede il passo ad alcuno. Lassù, intorno alle tribune, agli impianti, sono rimasti in pochi.

Fra i pochi, il Capo: Ambrogio Ferrario.

Il lavoro è finito.

Incomincia il lavoro."

Dalla rivista "Motociclismo" del 1927 - Friquet







Tonino Benelli con la Benelli 175 cc (1927).



Con maglia a strisce Luigi Arcangeli "Gigion" in sella alla Sunbeam 500.



"Nello spiazzo retrostante agli stalli delle varie Case sono le polite macchine graveolenti di benzina e di lubrificanti. Gran rumore di ferraglia: candele she passano da una mano all'altra, utensili in continuo movimento. latte che rintronano: un parlottar sommesso e sospettoso che par d'essere capitati in um covo di rivoluzionari. C'è il quintale e mezzo di Aliprandi che troneggia fra le sue macchine che sono allo start per onore di firma; c'è l'ingegner Garelli, il mago di Sesto S. Giovanni che segue ogni mossa di Quattrocchi con altrettanti occhi; c'è Ugo Prini che va in cerca di paletti insidiosi: c'è il popolare "Nivola" che non sta più nei panni dalla voglia di incominciar la danza, anche perché l'altoparlante intona un charleston, e che fa l'occhietto a Nino Bianchi; c'è il tarchiato Ruggeri intento a vestire la sua Frera, preoccupato non già di un'infreddatura, ma di un riscaldo; c'è Alberti il coraggioso ed esile difensore dell'Ancora che somiglia piuttosto a un divoratore di tacchini che di chilometri; c'è il biondo Self che si distingue dall'aria di self-made-man; c'è la faccia bronzea e rugosa di Riva che ha evidentemente sentito più di un "Raggio di Sole"; c'è il lungo Gatti in dolce colloquio con Giulio Casellato passato dalla Guzzi alla Fiat 509; c'è Mario Colombo che amoreggia con la Sarolea, anzi con la Sora Lea; c'è Zanchetti, il fratello del motorista di De Pinedo, che guarda la sua Miller come se fosse il Santa Maria; e Rava e Panella e Zanchetta e chi più ne ha più ne metta.

Nino Bianchi parte per primo, Varzi per ultimo. Mentre i centauri corrono, il pubblico prende d'assalto le cibarie, molto scarse in verità dato il numero enorme degli affamati imprevidenti.

Ma mentre i denti tritano ogni sorta di grazia di Dio, l'orecchio è sempre teso. Un ronzio lontano prima, un rombo dopo: passa rapida come una folgore, una freccia che è (naturalmente) celeste, Nino Bianchi, il binomio più armonico e completo. Addio tranquillità! Per ogni eco di rombo è un sussulto. Ci s'interroga con gli occhi perché si ha la bocca piena e si vuol sapere chi è passato per far lavorare il cervello. Gli orologi non hanno pace. Chi ha un cronometro è guardato con ammirazione, come fosse un mezzo-campione. L'altoparlante alterna le notizie agli inni. Nello stretto parterre della ribuno non si circola più. Intanto i venditori di marene, di acqua tinta, di neve cambione colorata che ha tutta l'apparenza del gelato, di bibite oneste.



Caricature umoristiche disegnate dal pittore Bazzi nel 1934.

17 GIUGNO 1928, OTTAVA EDIZIONE

Il Partito Nazionale Fascista, che vede di buon occhio il "Lario", spinge la Provincia di Como a stanziare una considerevole somma per il miglioramento del percorso: pavimentazione a porfido del centro di Asso, allargamento della curva pericolosa di Onno, consolidamento di un muro a Barni, variante di tracciato alla Madonna del Ghisallo, rettifica dell'imbocco di Visgnola...

Assente la Guzzi, che non prende parte alla gara di quest'anno con corridori ufficiali, l'attenzione si sposta sul confronto Nuvolari-Varzi, entrambi in sella alla Bianchi 350.

Inizia una gara che sarà ricordata come la più emozionante e incerta della storia del "Circuito del Lario".

La sfortuna si accanisce quasi subito contro i due assi della Bianchi.

Varzi nel corso del terzo giro, quando era in testa alla corsa, rompe il comando della frizione; proseguirà ugualmente mettendo a dura prova il cambio della sua moto.

Nuvolari, che incalzava furibondo Mario Ghersi, al quarto giro urta contro un'asperità del terreno e spezza parecchi raggi della ruota posteriore; sbandando paurosamente ad ogni curva, continua caparbio nella corsa. Nessuno dei presenti riesce a capacitarsi come possa rimanere in sella alla sua moto, marciando a tutto gas, con una ruota sbilenca.

La gara prende pertanto una piega inaspettata: Mario Ghersi su A.J.S. 350 balza al comando, mentre il fratello Pietro su Sunbeam 500 realizza il giro più veloce.

Quando ormai sembrava scontata una vittoria delle moto inglesi, all'ultimo giro avviene il colpo di scena: Mario Ghersi si ritira a Visgnola per foratura (i chiodi dei ferri da cavallo si sprecavano sul percorso) e il fratello Pietro, sofferente per i postumi della caduta di qualche giorno prima al Circuito di Ravenna, abbandona.

Fra l'entusiasmo incredulo del pubblico e la gioia "infrenabile" dei suoi sostenitori, il primo a tagliare il traguardo è ACHILLE VARZI su *Bianchi 350* a 68,7 Km/h di media.

Compiendo miracoli di equilibrio su una ruota che minacciava di andare in pezzi da un momento all'altro, Nuvolari riesce a tagliare il traguardo piazzandosi terzo.

DUE "ASSI" MOTOCICLISTICI IN ACCADEMIA PUGILISTICA

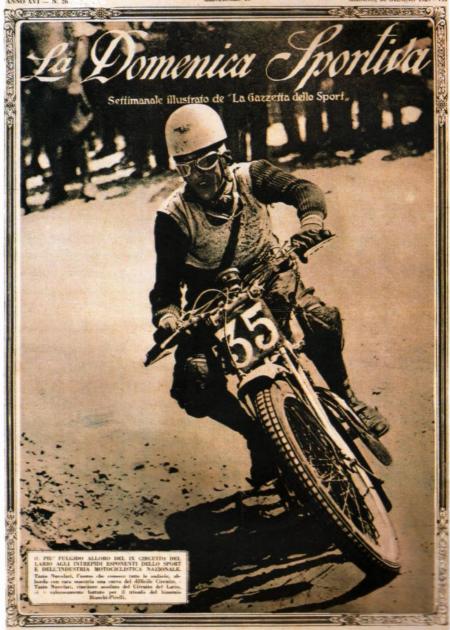
Nei pressi di Asso, quartier generale del recente Circuito del Lario, e precisamente sulle rive del romito e tranquillo laghetto del Segrino, si sono installati da tempo i pugili dilettanti in allenamento collegiale per le prossime Olimpiadi; inoltre, sempre in quei paraggi e sempre nel periodo di vigilia del Lario si trovava in allenamento anche il campione Mario Bosisio, che fra l'altro ha sempre avuto in simpatia lo sport motociclistico.

Tutta questa atmosfera satura di...pugni ha avuto un effetto pernicioso anche sugli "assi" motociclistici; e due di questi, precisamente Achille Varzi e Pietro Ghersi, che quando non sono schierati in corsa l'un contro l'altro, sono due amiconi per la pelle, hanno subìto talmente il contagio da sentirsi nelle mani e nel sangue il prurito di misurare le loro forze in una accademia pugilistica. Detto fatto, eccoli sul ring, guanti alla mano, bendaggio più o meno regolamentare; si dice che Achille Varzi abbia dimostrato in questo incontro, accademico sino a un certo punto, una notevole attitudine anche al pugilato, tant'è vero che sarebbe riuscito a costringere al ritiro il più bollente Pietro Ghersi; il quale, mentre sabato sera andava raccontando di averle prese di santa ragione dal galliatese, tastandosi qualche bernoccolo sul volto, agli intimi confidava propositi alquanto fieri di rivincita, previo congruo allenamento alla chetichella, in uno coi pugili della colonia di Zambon.

"Oh bel ... È forte come un toro, quel cr...!" esclamava Pietro Ghersi, mentre a bordo della sua silureggiante Lambda si allontanava dal crocchio di ammiratori ai quali aveva confidato le sue pene per la disavventura pugilistica.

Ecco un nuovo titolo di merito di cui può fregiarsi il veramente atletico Achille Varzi, l'acclamato trionfatore del Circuito del Lario.

Dalla rivista "Motociclismo" del 23 Giugno 1928



Tazio Nuvolari sulle "Scale" del Ghisallo (1929).





Nuvolari al bivio di Asso e le notizie sul Circuito pubblicate sulla Gazzetta dello Sport del 24 giugno 1929.



23 GIUGNO 1929, NONA EDIZIONE

La gara ottiene la qualifica di "I" Gran Premio del C.O.N.I." L'artistico trofeo di bronzo, opera dello scultore Leonardo Foschi e messo in palio dal Comitato Olimpico, è destinato ai vincitori di classe e raffigura, nell'intenzione dell'autore, un discobolo che lancia per le vie del mondo una ruota di motocicletta. Sarà da quest'anno il più importante premio della gara lariana. Il traguardo è spostato dal rettilineo di Lasnigo a quello all'uscita di Barni e il quartier generale dell'Organizzazione si trasferisce da Asso all'Albergo Barni, vicinissimo alla linea di partenza. Nei suoi locali sono svolte tutte le operazioni preliminari della corsa: punzonatura macchine, verifica licenze, distribuzione bracciali, autorizzazioni, trasmissione ordini di servizio e quant'altro.

L'Organizzazione assume da quest'anno una forma più diffusa e articolata: tutti i Podestà dei comuni attraversati dalla gara sono coinvolti nel lavoro di preparazione.

Il tratto di strada Magreglio-Asso, particolarmente polveroso, viene cosparso con uno *speciale liquido fissativo "il FIX"* fornito dalla ditta Reinach di Milano.

I punti salienti del percorso sono finalmente collegati al traguardo con rete telefonica e la ditta *Allocchio-Bacchini* di Milano realizza uno dei primi impianti di altoparlanti nei punti di maggior affollamento: le tribune di Barni, i tornanti del Ghisallo, Onno.

Oltre 70.000 le persone presenti sul Circuito.

L'affluenza del pubblico, che continua ininterrotta dalla mattinata di sabato, prosegue anche nella nottata per terminare a pochi minuti dalla partenza.

E' una folla straripante che preme alle porte d'ingresso di Asso, Bellagio e Onno, un brulicare di uomini e mezzi che ha fretta d'entrare.

Nella mescolanza disordinata non è raro assistere a qualche episodio divertente: d'un tratto, sul piazzale della stazione di Canzo-Asso, in mezzo al trambusto generale, si fa largo un autobus scoperto, sovrastato da una grande macchina da presa cinematografica. Gli armeggiano attorno con aria professionale un nugolo di operatori in sahariana ed elmetto coloniale, che si danno affannosamente il cambio a girare chilometri di pellicola "senza badare a spese". Subito subito si raduna attorno un nugolo di curiosi, naso all'insi e occhi fissi all'obiettivo; da lontano qualcuno agita freneticamente il cappello

nella speranza di farsi notare e le dame presenti, accaldate dall'afa e dall'aria resa pesante dal fumo degli scappamenti, dopo un fulmineo colpo di cipria, sporgendosi dal finestrino delle automobili guardano verso la cinepresa sistemando con gesto studiato il capellino alla moda.

Le inquadrature si susseguono incalzanti, i primi piani si sprecano, sembra d'un tratto che la corsa non interessi più a nessuno, nessuno ha più fretta d'entrare al *Circuito*.

Si scoprirà poi, fra lo spasso generale e le canzonature di quelli che "non l'avevano bevuta" (quanti?) che era tutta una burla architettata da un gruppo di buontemponi in divisa coloniale e che la "potente macchina" altro non era che un innocuo cassone di legno, vuoto e dipinto di nero, con manovella del telefono applicata, ma intanto si ride di gusto.

"Lariopoli", ovvero il traguardo, a pochi minuti dalla partenza è ormai stracolma di gente in un festoso sventolio di bandiere e striscioni.

"...la grande tribuna dei posti da cinque lire è tutta addobbata e pavesata, con lo sfondo di tele giallo-rosse a fiorami, il parapetto bianco, i sostegni fasciati di tricolore e in cima, sul cornicione, una siepe di bandierine dritte. Poi le tribune della stampa e dei cronometristi, ambedue sgargianti di festoni e di bandiere, sotto la striscia del traguardo che garrisce e schiocca nella brezza montanina..."

Ulderico Tegani dalla rivista "Motociclismo" del 1929

Tutto è pronto per la gara e la partenza è alle dieci, anticipata di un'ora per consentire il ritorno a Milano, in tempo per il Gran Premio di trotto a San Siro. Pietro Ghersi su Norton, reduce dalla prestigiosa affermazione al Tourist Trophy è il favorito. Ma gli occhi di tutti sono puntati su Tazio Nuvolari. Dall'inizio della stagione non vince una gara, ha subito diverse cocenti sconfitte e molti lo considerano ormai un pilota in declino. Una settimana prima Renato Tassinari era andato a trovarlo a Mantova. "Non valeva la pena di venire da Milano a Mantova per trovare un Nuvolari ormai finito", furono le prime parole di Tazio accogliendo il famoso giornalista, ma al momento di lasciarsi, due ore dopo, Nuvolari gli aveva sibilato deciso attraverso il finestrino abbassato della macchina che stava partendo: "Scrivi pure che correrò al Lario e che arriverò primo assoluto, ciao".

L'incontro con l'amico gli aveva ridato fiducia, la determinazione e la voglia di vincere del grande campione erano d'incanto tornate.

Emilio Colombo, il giornalista sportivo più stimato a Palazzo Venezia, direttore della *Gazzetta*, scriverà il giorno dopo la gara:

"Pochi momenti prima della partenza Tazio Nuvolari non poteva nascondere il suo dramma. Non riusciva più a vincere da tre mesi. Ma questo atleta degli sport del motore deve considerarsi eccezionale. Per vincere, per poter risalire d'un balzo la scala dei valori, per riafferrare tutta una folla tormentata da più di un interrogativo, non poteva bastare al mantovano l'audacia e il virtuosismo prodigioso.....Nuvolari, frenetico nel desiderio di vittoria, proverbiale per la bizzarria dello stile e degli acrobatismi, si è vestito della più sottile accortezza e, pur non sacrificando nulla del proprio repertorio, è passato rapido come il fulmine, preciso come un cronometro, da Barni, alle curve di Asso, dalla discesa di Onno, alle rampe del Ghisallo...

Salutiamo con sereno compiacimento la superba conquista del non più giovane campione"

Giunto con largo anticipo a Canzo, Nuvolari ha preso alloggio all'hotel Croce di Malta e ha trascorso le mattinate in severo allenamento sul Circuito. Nei pomeriggi non è raro vederlo vagare per i boschi della Valassina, pensieroso e concentrato, tutto teso a riflettere sugli avversari e sulla tattica di gara, con la sola compagnia del suo vecchio cane Febo.

In forma strepitosa e assolutamente deciso a vincere, sfoggerà in gara per intero il suo campionario di prodezze acrobatiche, provocando applausi frenetici e cori d'incitamento ad ogni passaggio.

Quella del '29 sarà la più esaltante vittoria di Nuvolari motociclista.

Dopo il primo passaggio tutto il circuito, che ha capito quanto sia importante la vittoria per il pilota mantovano, tifa per lui.

Partenza fulminea, al primo giro è subito in testa alla classe 350, al quarto supera anche i concorrenti della 500, realizza il più veloce al quinto, è primo assoluto al traguardo al sesto, in sella alla sua Bianchi 350, a 69,5 Km/h di media, fra l'esaltazione generale.

"Son partito con l'intenzione di fare il primo assoluto. Mi sono subito accorto che la macchina poteva rispondere al mio desiderio, difatti nel primo giro



avevo superato tutti i concorrenti delle 350 e allora ho preso di mira quelli della categoria 500.

Le strade non sono di asfalto ma non mi posso lamentare. Non ha mai visto un circuito così affollato e con spettatori tanto entusiasti".

Tazio Nuvolari: intervista alla Gazzetta dello Sport del 24 Giugno 1929

Sgominati gli avversari e battuti tutti i record, al traguardo Nuvolari è letteralmente travolto, preso a braccia, issato sulle spalle, accarezzato dai suoi tifosi.

Il mito di un piccolo uomo bruno, dai nervi d'acciaio, la volontà di ferro e lo sguardo penetrante inizia dalla moto e dal "Circuito del Lario".

"Tazio Nuvolari seppe ritrovare se stesso nella battaglia più difficile, vinse e piegò la fortuna che si era tanto accanita contro di lui e si poté dire allora che egli trionfò più che sugli avversari, su se stesso".

Dal libro "Ricordi di vita rapida" di Renato Tassinari

"...fuso con la sua moto in un blocco unico, armonioso nelle movenze, Nuvolari sul manto stradale sembrava muoversi lieve e fulmineo, come sospeso ad un nastro aereo...dominava le leggi della meccanica come uno strumento sensibilissimo, con un'eleganza che solo i suoi grandi avversari Achille Varzi e Pietro Ghersi riuscivano ad imitare..."

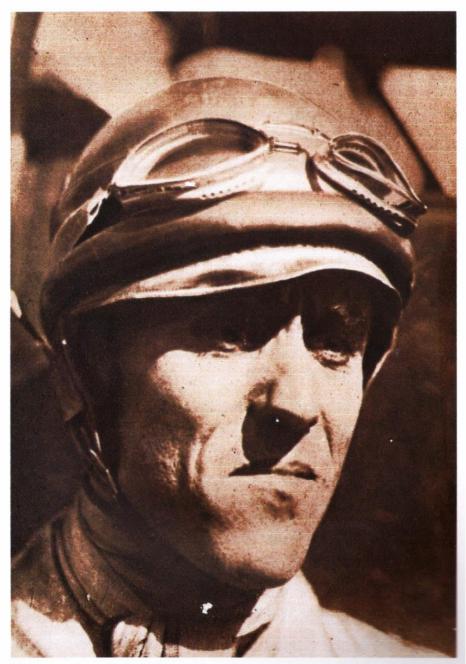
Giovanni Canestrini

"...anch'io dopo le prime prove combattute con lui cominciai a chiedermi cosa avesse di speciale quell'ometto smilzo e serio, il cui valore si rivelava di regola tanto più alto quanto maggiore era il numero di curve - che lui definiva "risorse"- di un percorso. Così un giorno..."

Enzo Ferrari

Ad un gerarca nazista che gli chiedeva qualche anno più tardi se non aveva paura di morire in pista, rispose: "Scusi, lei dove crede di morire?" "Mah! Nel mio letto". "E allora non ha paura quando va a letto tutte le sere?"





Un primo piano di Tazio Nuvolari.



6 LUGLIO 1930, DECIMA EDIZIONE

Sono passati dieci anni da quando un gruppo d'appassionati, capeggiati da Aldo Finzi, Guido Robecchi, Pietro Ostali, Ambrogio Ferrario, Edoardo Scotti e Renato Tassinari, tentava la prima edizione del "Circuito del Lario". Era una fredda e piovosa giornata di maggio e l'acqua che si rovesciò sui concorrenti e sullo sparuto drappello di pubblico, intirizzì i presenti, mise a dura prova i piloti e battezzò abbondantemente la gara.

L'aver caparbiamente portato a termine la manifestazione, nonostante le difficoltà e i pareri contrari, fu il vero successo del primo "Circuito del Lario". Nove edizioni, non prive d'errori e lacune, ma sempre in costante crescita di pubblico e risultati sportivi; il consenso ogni anno più vasto della stampa specializzata e dell'industria; il Potere politico che guarda con sempre maggior simpatia alla manifestazione lariana, convincono gli organizzatori che la decima edizione deve sancire, una volta per tutte, quello che il "Circuito del Lario" è ormai diventato: "la grande festa del motociclismo italiano".

La direzione e l'organizzazione della gara vengono offerte, su pressione della *Gazzetta dello Sport*, a un uomo diventato in poco tempo celebre nell'ambiente delle corse automobilistiche: Renzo Castagneto, un giovane organizzatore geniale che assieme ai bresciani Aymo Maggi, Franco Mazzotti e al giornalista Giovanni Canestrini tre anni prima, nel 1927, aveva ideato e diretto l'esordio di una corsa che in pochissimo tempo era diventata famosa e destinata a farsi negli anni leggenda: "la Mille Miglia".

Competente, fantasioso, perfezionista, con un grande gusto per le scenografie grandiose, Castagneto accetta con entusiasmo l'incarico.

La fama che si è meritato sul campo, contribuendo anche al successo della Targa Florio e del Gran Premio delle Nazioni, lo precede e suscita vasti consensi nella stampa sportiva. E' un uomo di larghe vedute, che ubbidisce al motto "quel che ci va, ci vuole!", che mira al risultato spettacolare e all'efficienza organizzativa prima di tutto.

Più di cinquanta cantonieri provinciali sono impegnati sul percorso, alla sistemazione del fondo stradale, nei giorni che precedono la gara.

Il Lario deve diventare anche, nelle intenzioni di Castagneto, un grande avvenimento mondano, un appuntamento che competa con le maggiori manifestazioni sportive, in ogni settore, del tempo: Ascot, Montecarlo, Viareggio, San Siro, Sanremo, Deauville, Ostenda.

Uno stuolo di dame dell'alta borghesia lombarda sfileranno il giorno della gara, davanti alle tribune di Barni, in un "Concorso di Eleganza femminile" - una delle prime sfilate di moda in Italia - medaglia d'oro alla prima classificata. Nelle successive edizioni l'iniziativa non sarà più ripetuta.

Maggior successo otterrà il "Convegno motociclistico" (il termine "Motoraduno" non era stato ancora inventato). Guzzisti, Milleristi, Fenisti, Massisti, Arielisti... provenienti da tutta Italia, daranno vita ad una fantasmagorica sfilata di centauri che farà rintronare di scoppiettii e di rombi assordanti l'intera Valassina, in uno sfavillare variopinto di moto, nichelature e maglioni colorati.

"Nonostante il periodo indubbiamente difficile, case costruttrici e agenti di marche estere sono andate a gara per intervenire al Lario e collaborare nei limiti delle loro forze al successo della manifestazione. Le locande, gli alberghi di Canzo, di Asso, di Limonta, di Valbrona, di Guello, di Onno, di Civenna hanno imbandierato terrazze e balconi. I quartieri generali delle marche sono già fissati; in ogni centro abitato è un insolito fervore di vita e le motociclette, da corsa e da turismo, sono abbandonate lungo i cigli delle strade, nei cortiletti, nei giardini, sotto le logge delle osterie... L'arrivo di Tazio Nuvolari e Achille Varzi è stato un vero avvenimento per Canzo, dove i due assi hanno preso alloggio...A Barni troviamo Terzo Bandini, in colloquio con Mario Colombo...La piazzetta di Onno è affollata di motociclisti tra cui notiamo Giusto Zaro, Alberti, Felice Nazzaro, Macchi... L'animazione sul Circuito del Lario è di gran lunga superiore agli scorsi anni... Intanto, dietro le tribune di Barni si stanno preparando i tavolini per il ristorante Levati, avvelenatore sistematico ed inesauribile di folle sportive...".

La Gazzetta dello Sport - giugno 1930

"Lo straordinario interesse della gara motociclistica, la fresca poesia dei luoghi, lo spettacolo di mondanità, la possibilità di una colazione au grand air contribuiscono a rendere attraentissima l'adunata... Spettacolo d'eccezione, dunque, svariato, complesso e completo intorno ad una battaglia di campioni che rinnoveranno le gesta degli scorsi anni e che ebbero a



protagonisti uomini cari alle folle...Ci saremo tutti, il 6 di luglio, a bearci dei mirabili sfondi, degli scenari paradisiaci, come ci fummo negli anni andati, perché al Circuito del Lario non si può mancare."

"Motociclismo" - 28 giugno 1930

La Gazzetta dello Sport il giorno dopo stimerà quasi 100.000 le persone assiepate lungo il tracciato di gara, cifra mai più eguagliata nelle edizioni che seguiranno.

Il successo è pieno, completo, superiore ad ogni aspettativa. Unica nota stonata l'incasso: risulterà, infatti, che poco meno della metà degli spettatori non ha pagato il biglietto d'ingresso e il passivo della manifestazione sarà di oltre ventimila lire, ripianato in parti uguali dal buon Ferrario e dalla *Gazzetta dello Sport*.

Gli eterni rivali Nuvolari e Varzi si sono dati appuntamento ancora una volta al *Lario*, entrambi in sella alla *Bianchi 350 Freccia Celeste*, per una sfida ad armi pari.

Ritirato quasi subito Varzi per noie al magnete, la lotta si accende fra il campione della Bianchi e Mario Ghersi su *Velocette 350*; ma la classe e l'ardimento di TAZIO NUVOLARI s'impongono ancora una volta: vincerà a 72,2 Km/h di media, ottenendo l'ultima vittoria sul circuito che più ama e che maggiormente evidenzia il suo stile acrobatico e le sue doti di "curvista" istintivo.

Per cogliere fino in fondo la tecnica di guida del "Nivola", un particolare importante: quando correva al "Lario" Tazio si imbottiva con lana le ginocchiere di cuoio e i gomiti della blusa per poterli strisciare in curva contro i muretti, stringere il più possibile la curva e frenare l'impeto della moto!

Passato attraverso duecento chilometri di passione, ammirazione e applausi, portato in trionfo dai suoi ammiratori, poco dopo Nuvolari, seduto sul davanzale del box confuso tra i suoi meccanici, guardando la gente sfollare confidava con tono malinconico a un amico: "Questo è il mio ultimo Lario." (aveva 38 anni e le gare in moto cominciavano a pesargli).

Ormai impegnati quasi esclusivamente nelle corse automobilistiche, gli eterni rivali, Achille Varzi e Tazio Nuvolari, non parteciperanno più alla corsa lariana.



Ezio Pirazzini, uno dei biografi più entusiasti di Nuvolari, ecco come lo descriveva in uno dei suoi frequenti quadretti:

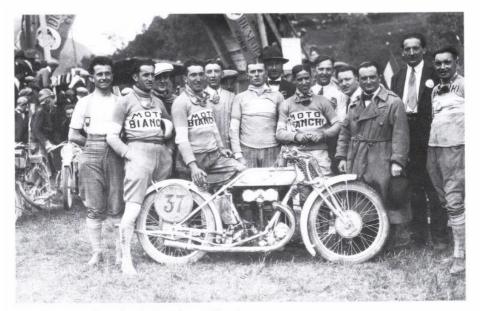
"...La gente che abita in fondo alla discesa del Ghisallo, fra i mucchi di case che riducono a strettoie le strade, ricorda quell'omino, già vecchio d'aspetto quand'era giovane, affrontare le curve senza ricorrere ai freni ma solo puntando con decisione contro il muro un gomito imbottito, in modo da far perno su se stesso, per imprimere alla forza centrifuga un acrobatico moto rotatorio che lasciava sbigottiti gli spettatori. In corsa non esisteva acrobazia che egli non sapesse compiere con la motocicletta. Riusciva persino a sfruttare il rialzo dei marciapiedi.

Classe, temperamento, abilità e coraggio, spregiudicatezza e abnegazione, offrivano all'opinione pubblica l'idea di un personaggio stregato e miracoloso...Un Nuvolari spadaccino in corsa e quindi un po' guascone; un Nuvolari che caracollava con la moto così come un gaucho, nel rodeo settimanale che festeggia la vendita dei numerosi armenti, volteggia in groppa ai cavalli selvatici fra un cerchio di spettatori esultanti..."

"Se a Monza Nuvolari ha dimostrato di essere il centauro più rapido su un percorso veloce, a Como ha dimostrato di essere il più abile su un percorso tortuoso, tutto montagne russe, vincendo nel '25, nel '26, nel '27, nel '29 e nel '30, sempre con la Bianchi 350...Assente nel 1928 si è preso la soddisfazione, nelle ultime due annate, di battere anche le 500...".

Dal libro "Nuvolari" di Aldo Santini - Rizzoli Editore 1983





Barni: foto ufficiale di Nuvolari e Varzi.



Edda Mussolini fra Nuvolari e Varzi. Dietro, col cappello, il conte Bonacossa (1928).

Capitolo Nono

TAZIO NUVOLARI E ACHILLE VARZI





TAZIO NUVOLARI E ACHILLE VARZI: DUE GRANDI CAMPIONI

Tazio Nuvolari e Achille Varzi sono i personaggi che, praticamente, caratterizzarono e condizionarono, in campo motociclistico e automobilistico, il periodo d'attività sportiva fra le due guerre mondiali.

Quando Varzi, diciottenne, aveva cominciato a correre in motocicletta, Nuvolari aveva già trent'anni. Dopo la prima guerra mondiale, alla quale aveva partecipato come autiere, Tazio aveva ripreso a correre, distinguendosi subito con facilità, pur trovandosi a competere con campioni di grande valore.

In un primo momento Nuvolari era stato infastidito dall'arrivo di quel ragazzo di Galliate, Achille Varzi, che non aveva complessi, che possedeva doti atletiche non comuni e che veniva ad affrontarlo, in motocicletta, dove lui era già un asso.

La rivalità fra i due era scoppiata, inevitabile, specialmente dopo gli scontri sul "*Lario*", un circuito che sembrava fatto apposta per mettere in evidenza e per esaltare le doti dei piloti di classe.

Il duello Nuvolari-Varzi, che doveva praticamente tenere il cartello, ed elevare il livello competitivo delle manifestazioni di tutta un'epoca, era dunque cominciato sulla motocicletta e al "Circuito del Lario"; un duello nel quale spesso il terzo incomodo era Pietro Ghersi, motociclista di eccezionale coraggio e valore.

Storicamente sempre divisi in due, Guelfi e Ghibellini, fin dai tempi del Medioevo, gli Italiani ritroveranno per anni, nel dualismo Nuvolari-Varzi, argomenti e spunti per discussioni interminabili.

L'antico vezzo, tutto italiano, migrerà dopo la guerra alla bicicletta, con Coppi e Bartali.

E'comunque fuor di dubbio che va ad Achille Varzi e a Tazio Nuvolari il grande merito di avere eccitato la passione e la fantasia delle folle italiane e aver dato vita a memorabili competizioni, con le loro doti di sportivi e guidatori, ma soprattutto per le loro personalità tanto diverse e discordanti.

Veemente, combattivo, autoritario, tutto nervi pur nella apparente fragilità del fisico Tazio; calcolatore, pedante, stilista, composto nella guida e di costituzione robusta Achille. Opposta anche la tattica di gara adottata dai due campioni.



Se Nuvolari amava partire forte e condurre in testa sin dal primo giro, Varzi al contrario controllava da dietro gli avversari, ne studiava i punti deboli, rilevava le incertezze e sferrava l'attacco nel finale.

Felice Nazzaro, considerato un grande personaggio del motociclismo italiano, vincitore di tutti i Gran Premi automobilistici del 1907 e inventore dello "stile di guida", a proposito di Nuvolari e Varzi scriveva:

"...Non avendo gareggiato direttamente con questi piloti, ho però personalmente seguito le loro gesta in un gran numero di competizioni estere e nazionali. Da ognuna di esse ho sempre tratto una impressione profonda: sono due grandi, due veri assi... Singolarmente analizzati e studiati, balzano evidenti due caratteri, due metodi, due sistemi che portano sempre alla conclusione vittoriosa. Giudicati singolarmente: Nuvolari è tutto fuoco ed ardimento. In ogni competizione profonde tutte le sue energie, tutto il suo incommensurabile coraggio. Tende solo verso un'unica meta: trovarsi in testa alla muta dei concorrenti, precederli tutti. Il suo spirito indomito e battagliero lo porta fin dall'attimo della partenza, verso un'inarrestabile marcia verso il successo pieno ed incondizionato. Varzi: un grande pilota forse meno appariscente di Nuvolari per la grande folla, impressiona l'esperto per la classe, lo stile veramente superiori che dimostra in corsa. In qualche gara da me osservata, ho trovato in Varzi tale gamma di finezze stilistiche e tattiche che veramente mi hanno impressionato. Una coniugazione perfetta tra muscoli, cervello e mezzo meccanico..."

e così sintetizzava Giovanni Canestrini: "Nuvolari obbedisce al suo istinto. Varzi al suo ragionamento. Ed entrambi in queste tattiche di corsa, così diverse, toccano forse l'apice della perfezione"

Differenti, o addirittura opposti, il carattere ed il comportamento fuori dai campi di gara. L'uno (Nuvolari) vestiva elegantemente dal maggior sarto di Milano, l'altro indossava solo abiti sportivi, confezionati apposta per lui a Londra. Riservato, attaccato alla casa, affezionatissimo alla moglie e ai figli Nuvolari; amante della vita notturna e della compagnia degli amici Varzi. Sebbene tanto diversi, si stimavano e rimasero sempre grandi amici. Sia l'uno che l'altro avevano piena consapevolezza di non essere da meno dell'altro, non solo, capivano altresì che, sul piano tecnico-sportivo si integravano e stimolavano a vicenda.

Senza Varzi, probabilmente, la grandezza di Nuvolari sarebbe stata attenuata; senza Nuvolari, lo stile, la tecnica di Varzi, adombrate.



Il dott. Luigi Oltolina, grande sostenitore del Circuito del Lario.

ilcentauro

PUBBLICAZIONE UFFICIALE DELLA REALE FEDERAZIONE MOTOCICLISTICA ITALIANA

ANNO V - N. 13 - 15 LUGLIO 1938-XVI

Cent. 50

ROMA - STADIO DEL P. N. F.



Dorino Serafini, con la "Gilera 4 cilindri" alla curva del bivio di Asso.



Capitolo Decimo

LE ULTIME EDIZIONI DEL CIRCUITO DEL LARIO (1931-1939)



Egregio Consosio.

Domenica 12 luglio si svolgerà il nostro CIRCUITO DEL LARIO. Siete invitato ad assistervi e vi preghismo passare in Sede per il ritiro dei biglietti di accesso al Circuito, nei giorni 8 e 9 corrente poichè col giorno 10 la Organizzazione si trasporta sul Circuito.

Qualora desideraste avere un incarico nella complessa organizzazione ci sarà gradito il Vostro intervento alla Seduta di MERCOLEDÌ 8 corrente che avrà luogo alle ore 21.30 nella nostra Sede appunto per l'assegnazione dei vari compiti per la gran giornata, onore e vanto della nostra Associazione.

Cordiali ossequi

IL COMITATO ESECUTIVO

Biglietto invito del Moto Club di Milano.



Nello Pagani sulla sua "Guzzi".



12 LUGLIO 1931, UNDICESIMA EDIZIONE

Renzo Castagneto, colpevole di aver speso troppo l'anno precedente, non verrà riconfermato; "...persino le tendine da alcova ai box!" commenterà sdegnato qualcuno per sottolineare una delle tante spese "inutili" del giovane direttore di gara. Il suo posto è ripreso dal buon "papà" Ferrario che ostinatamente cerca di far quadrare i conti, economizzando su tutto.

Ma sono le conseguenze della crisi americana del '29 che cominciavano a farsi sentire pesantemente anche in Italia, disoccupazione diffusa, riduzione dei salari e difficoltà economiche per tutti, le vere cause dei problemi del "Circuito del Lario".

I prezzi d'ingresso al "Lario" del 1931 sono: pedoni, ciclisti, motociclisti, conducenti auto e passeggeri £. 5; moto, sidecars e biciclette a motore £. 5; automobili £. 15; un posto in tribuna £. 10 oltre l'ingresso.

Le più importanti marche italiane, *Bianchi, Guzzi e Gilera* che stanno attraversando un momento difficile a causa di un mercato sostanzialmente fermo, decidono di non partecipare ufficialmente alla gara.

L'assenza infine dei grandi piloti nazionali: Nuvolari, Varzi, Pietro Ghersi, del povero Arcangeli (deceduto due mesi prima in un incidente a Monza) determinano un calo d'interesse per la gara e conseguente forte diminuzione di pubblico. La partenza è fissata per le 11; mezz'ora prima parte di gran carriera la solita macchina dell'organizzazione che annuncia, con bandiera rossa, la chiusura del Circuito. Qualche minuto più tardi ne parte una seconda, ancora più velocemente e con un capitano dei carabinieri a bordo, che segnala la riapertura sventolando freneticamente una bandiera bianca, e infine una terza, di nuovo con bandiera rossa.

La prassi è inconsueta, il pubblico è perplesso, serpeggia un po' di sconcerto, e i giornalisti sulla tribuna stampa s'interrogano e pretendono spiegazioni, subito. Sarà la voce metallica dell'altoparlante a chiarire di lì a poco ogni dubbio: la prima macchina, quella guidata dal pilota Aldo Crosti, è andata a sbattere contro un muretto qualche chilometro più sotto, prima di Asso.

L'autista è illeso, ma il passeggero che gli sedeva a fianco, il giornalista Erberto Levi della "Rosea" (Gazzetta dello Sport) ha un labbro tagliato e il naso pesto per una "musata contro il parabrise della Delage".

Niente di grave. Lo sfortunato cronista, narici gonfie e bocca sanguinante.



stralunato e sofferente (lui che era sempre così lucido e mordace!), trascorrerà la giornata disteso sul letto in una casa di Barni e le partenze non subiranno altri ritardi.

Alla gara partecipano per la prima volta due futuri assi della motocicletta: il diciannovenne Nello Pagani su *Ancora 175* e Omobono Tenni con *AJS 350*.

Un assiduo del Lario sin dal 1925: il forlivese Terzo Bandini, che nel cuore degli appassionati romagnoli ha colmato il vuoto lasciato dalla scomparsa di Luigi Arcangeli, realizzerà finalmente il suo grande sogno di vittoria al "Lario". Sarà primo assoluto su Rudge 500 a 71,4 Km/h di media dopo un'accesa lotta, sul filo dei secondi, con Mario Colombo.

UN GUSTOSO ARTICOLO DI POLEMICA SPORTIVA

scritto dopo l'edizione del 1931, quando ormai Nuvolari e Varzi erano definitivamente passati alle gare automobilistiche e la crisi economica cominciava a farsi sentire pesantemente anche in Italia:

"Barni 12 Luglio – Il Circuito del Lario è uno di quei pretesti "classici" per una scampagnata con relativa frescheggiatura domenicale, vuoi fatta in semplicità col sacco dietro le spalle, un po' in treno e un po' a piedi, o in autobus o sugli economici due pneus, spinti a gambe; vuoi fatta in una varia gamma di sfoggi, dalle maglie ai giubboncini e alle camicie dernier cri, con occhialoni e berretti baschi, o caschi coloniali, di quelli che hanno da intonarsi con un più o meno trespolo a motore, su due, tre, quattro e persino cinque pneus quando c'è anche quello di ricambio.

Quest'anno però il Circuito del Lario è stato un Tourist Trophy a scartamento ridotto. Sono mancati gli uomini, i foresti che tirano in ballo l'orgoglio nazionale, ed i famosi nazionali che una volta davano il brivido ed accendevano le folle con le loro scorribande sulla moto, e che oggi purtroppo o non sono più, o espongono la pelle più remunerativamente e più comodamente su quattro ruote.

Bisognava sentire il rinfocolamento dell'ambiente alla comunicazione della radio: "Fino alle...ultime notizie (di che epoca?) Nuvolari è in testa a Spa" Applausi e grida: "Viva Nuvolari, bene, bravo!"

Ghersi che passava e che ha sentito, si è voltato istintivamente per vedere se non ci fosse Nivola alle calcagna.



Insomma, dite quel che volete, ma senza il divismo le grandi prove non vivono. Vivacchiano, anche se il risultato sportivo e i records battuti o da battere sono quelli che dovrebbero contare, e contano, nella realtà delle tabelle però.

Un'edizione un po'dimessa in sostanza, senza quei colori che accompagnarono in un crescendo le precedenti dispute.

Altri hanno raccontato "Folla delle grandi occasioni, tribune stipate, entusiasmo vivissimo". E che volete dicessero? Il ribasso è da fare?!

Lo scorso anno si rimproverò Castagneto perché aveva speso troppo: "persino le tendine da alcova ai boxes!". Quest'anno si è fatta economia, perché c'è la crisi persino in seno al Moto Club: è una crisi di sviluppo badate, ve lo premettono le pubblicazioni tecniche, e quindi è proibito insinuare. Ma è compreso che devono svilupparsi anche le finanze...locali. E giù polemiche con quei maligni di professione che dicono le "sciocchezze a tutto gas"!

Perciò giriamo al largo. Constatiamo e basta. Constatiamo che mancano le tendine, che manca qualche quadretto o circolo delle spiegazioni, che la tribuna stampa ha un tavolo ed una porta di meno, che su un tavolo c'è un telefono, ma soltanto a titolo decorativo, perché, chiamato, il morto non risponde (probabilmente riferito al telefono che non dava segni di vita o non funzionava), che i bollettini d'informazione, quelli che a Monza risparmiano la fatica di far la cronaca, tirati al moltiplicatore e ampi di particolari, come l'altro anno anche qui, quest'anno sono scarsi e scarni, tirati con copie a macchina; che a tutta prima si ha sorpresa di non trovar da bere nel cestino largito dagli organizzatori con inusitata generosità, anche se poi l'impressione verrà capovolta da bottiglie di birra e vari altri generi liquidi, distribuite senza parsimonia.

Ed allora di che vi lamentate? Pensa il lettore certamente.

Per quello che avete speso!

Questo si, e credetelo non ci è a fare il giornalista che il compenso di aver bevuto, prima di darla a bere, e l'unica soddisfazione di passare tutti gli sbarramenti con aria di sufficienza, indicando il dischetto appeso all'occhiello, e il lasciapassare sulla macchina, mentre molti altri sostano allo sportello dei biglietti, ed a farsi bucare, i biglietti ben s'intende.

E' ora di venire alla gara con la sua benedettissima miscela speciale, che quest'anno è stata l'ossessione di varie organizzazioni...



Prima della partenza assistiamo alla partenza di una vettura che chiude il Circuito, di una seconda che lo riapre, e di una terza con capitano dei carabinieri che lo richiude. L'altoparlante darà poi la notizia che la seconda vettura, la Delage di Crosti, si è scontrata con una collega ed un muretto, e chi ne ha avuto la peggio è stato il passeggero, sostituto di Tassinari della rosea, Erberto Levi, il quale "riprenderà però il suo posto di lavoro in tribuna".

Invece l'Erberto, infortunato con molto sangue, ma con un guaribilissimo taglio sotto il naso, è dovuto star supino su un letto entro una casa per tutto il tempo della corsa, che nessuno poteva descriver meglio di lui sulla rosea del lunedì. In automobile gli va male al Levi.

Era appena uscito da un flusso all'orecchio presosi sulle Alpi, e in partenza gli han gridato, il mena buono: "Fatti coraggio!"

Se l'è fatto come si vede, e gliel'ha fatto anche Lurani...quando per l'incidente del suo amico Erberto son venuti a passarlo dal ruolo di spettatore, con casco coloniale, al ruolo di cronista, nel quale, modestia a parte, se l'è cavata benone, da quel ragazzo simpatico ed intelligente che è. Così la rosea ha potuto rimediarsi il servizio compromesso dalle assenze e dagli incidenti...

L'ultimo concorrente che parte è Macchi, la cui Frera s'impunta, e lui insiste a spingere ed a fermarsi per rivedere il motore, spingere e fermarsi, fin che quando meno se l'aspetta la macchina se ne va, e se Macchi non è lesto a saltarle in groppa rimane a terra. Ma ha perso molto tempo, e in seguito ci piangerà anche sopra il ragazzone, per far capire che è uno sportivo, e per dare uno di quei toni patetici alla corsa, che ci vogliono.

Tonino Benelli, l'abituale vincitore, costretto a ritirarsi per una rottura serve anche lui a darci il senso dell'ineluttabile, e la giostra continua, con le cadute, i ritiri, specialmente di quelli che portano i numeri con un 8. Una corsa da ragionieri, perché qui occorre tenere la contabilità, non ci si rende conto di nulla a guardare soltanto, dice un collega, capace di questa e di ben altre freddure, che aiutavano a mitigare il calore stagionale, insieme con quelle del venditore di gelati, il quale vendeva il "pezzo duro alla Ghersi, il tricolore a lire una", e che guadagnerà anche se certi giornalisti non lo desiderano. Un venditore polemista e d'una... costanza più unica che rara.

L'unico sul Circuito del Lario in grande forma...per tutto il giorno credo sia stato lui, con le sue variazioni, sul tema preferito.



Ha venduto successivamente gelati all'Alberti, alla Prini, alla Pigorini, i vincitori di categoria, ed infine ha dovuto togliere dal...cartellone, a denti stretti, Ghersi per metterci Bandini.

Nelle 175, sparita la temuta Benelli, Alberti ha... buttato l'Ancora della vittoria. Sceso di macchina, un po' stanco, col catino del casco sotto braccio, pieno d'occhiali e guanti, ha perso un guanto. Gliel'hanno gridato e lui è corso a raccoglierlo, poi lo ha riperso, e lo ha riraccolto, poi lo ha ririperso e via di seguito mentre la platea applaudiva alla brillante trovata.

Perché non può dubitarsi che fosse una trovata di spirito!...

Nelle 250 la solita Guzzi, con Prini però; e nella 350 Ghersi, Pigorini, e Tenni che è un Omo bono, in tre all'inseguimento dell'osso, per modo di dire, della vittoria.

Ghersi ha avuto varie cadute, anche ferendosi non gravemente alla faccia, segno che i freni gli hanno dato fastidio, e forse che la giornata non era buona. Così l'ha spuntata Pigorini, e Ghersi è rimasto a pensarci sopra sconsolato, mentre l'unica maglia tricolore vittoriosa, quella di Bandini, faceva il pendant della soddisfazione con la sua triste.

Nel box della Velocette il prode condottiero Galimberti esultava per Pigorini, mentre in quello del "Raggio di sole" Colombo tirava la cabala su quei 13 secondi che non gli era riuscito a mangiare, in un fierissimo duello, a Bandini. Conclusione: due record battuti, col carburante speciale.

Malgrado le apparenze il Circuito del Lario continua davvero a segnare la strada del progresso motociclistico.

Ed allora auguri per quella crisetta di sviluppo.

Fante di Fiori per il settimanale "Lo Sport" 1931



Verso la fine di gugno del 1932 un laconico comunicato stampa rende noto che: "...Il Moto Club di Milano, ottenuto il nulla-osta dal Reale Moto Club d'Italia, previo benestare dall'Ufficio Sportivo della Federazione Provinciale Fascista, d'accordo con l'ANCMA, su conforme parere della Commissione Economica Industriale del R.M.C.I., ha rinviato il Circuito del Lario e Gran Premio d'Industria, che doveva aver luogo il 26 giugno, a data da destinarsi".

Nemmeno un accenno alle cause; proviamo a ricostruire le vicende che hanno portato al rinvio.

Ottobre 1931. La Commissione Internazionale riunita a congresso a Parigi decide di escludere il "Circuito del Lario" dal calendario delle gare internazionali dell'anno dopo.

Il barone Ricci del Riccio, commissario del Moto Club d'Italia, il conte Bonacossa e Ambrogio Ferrario presenti alla riunione, non riescono in alcun modo a contrastare la decisione. Il colpo è durissimo. La gara lariana, celebrata come la più importante competizione motociclistica del continente, seconda soltanto al Tourist Trophy inglese, esce ridimensionata dal Congresso francese. "Ma tant'è", pensarono in molti, "in fondo la partecipazione estera non è mai stata numerosa e ancor meno essenziale, basteranno i piloti nostri!"

Febbraio 1932. Il Moto Club di Milano invia la solita lettera all'A.N.C.M.A. per chiedere la conferma del consueto premio e del titolo di "Gran Premio d'Industria" che l'Associazione del Ciclo e Motociclo assegna, da otto anni ormai, al Lario. La domanda è una semplice formalità e la risposta affermativa sembra scontata, ma così non è. Di rimando l'A.N.C.M.A. fa sapere al Moto Club di Milano che "il Gran Premio dell'Industria sarebbe stato riconcesso soltanto alla condizione che avesse raccolto l'adesione di un determinato numero di squadre direttamente iscritte dalle Case".

I problemi, fino a quel giorno minimizzati, cominciavano a venire a galla. Tempo prima infatti il M.C. di Milano. Aveva inviato una lettera alle maggiori case costruttrici chiedendo se intendessero iscriversi alla gara. Su dodici richieste inviate solo quattro ottennero una risposta e, purtroppo, negativa. Il "Lario" 1932 veniva così a perdere l'importante titolo di "Gran Premio dell'Industria" e il relativo contributo finanziario.

Marzo 1932. Esce, come ogni anno a primavera, il calendario delle

manifestazioni organizzate e sostenute dalla "Gazzetta dello Sport". Nell'elenco non figura più il "Circuito del Lario".

Il messaggio è fin troppo esplicito: "la Gazzetta", benché comproprietaria del "Lario" assieme al M.C. di Milano non intendeva più interessarsi e tantomeno sostenere finanziariamente l'organizzazione.

"Il Circuito del Lario è una gara che può procurare ai suoi organizzatori (com'è avvenuto negli ultimi tre anni) il piacere di perdere alcuni biglietti da mille. Coloro che li hanno perduti in passato, pare non avessero troppa voglia di arrischiarli anche quest'anno", commenterà la rivista Motociclismo. Ma c'erano soltanto motivi economici alla base della decisione della Gazzetta? Il "Lario '32" non era più una gara di valenza internazionale, aveva perso il titolo di Gran Premio d'Industria, si prospettavano pochi e non molto qualificati concorrenti e pertanto, secondo il grande quotidiano sportivo, era scaduta al livello delle tante gare che domenicalmente si tenevano un po' dovunque in Italia (si veda, a tal proposito, il calendario motociclistico dell'anno 1931).

Un gruppo di cinque o sei appassionati, Brusa e Oltolina in testa, si assunse comunque l'impegno di sobbarcarsi le eventuali perdite ed il problema finanziario fu, almeno quello, in parte superato.

Ma "Il Lario è una corsa specialissima che non può essere organizzata alla meglio ed avere un successo mediocre...L'insegna impone doveri...Il nome del Circuito del Lario è luminoso, sonoro, affascinante. E' il nome di un grandioso avvenimento. Sarebbero da considerarsi nemici del Lario coloro che lo volessero organizzare in tono minore e in modo non degno del gloriosissimo passato": questo era quello che scriveva Gino Magnani su Motociclismo a proposito della vicenda. La stessa cosa deve averla pensata anche Ambrogio Ferrario quando, alla fine di maggio, si recò a Milano per incontrare i dirigenti della Gazzetta.

E' il direttore in persona a riceverlo. L'incontro è cordiale ed Emilio Colombo, da quell'appassionato sportivo che è, dimostra comprensione e condivide le preoccupazioni. Promette al Ferrario il suo interessamento, rassicura, ma rimanda le decisioni che impegnano.

Il tempo ormai stringe, la data fissata per la gara si avvicina e, vedendo passare inutilmente i giorni, il buon Ambrogio tornò alla Gazzetta. Questa volta è Edgardo Longoni, l'amministratore, a riceverlo.

"Il comm. Colombo è partito per il Giro Ciclistico d'Italia" informò il Longoni,



che era presente al primo incontro e che conosceva le promesse fatte dal direttore, "io le consiglio di conferire direttamente col Presidente del Consiglio d'Amministrazione, il conte Bonacossa."

L'incontro, anche se riportato in maniera molto sfumata dai giornali, non deve essere stato facile e ancor meno pacato. Questo è quanto, secondo la rivista *Motociclismo*, Bonacossa disse a Ferrario a conclusione della discussione:

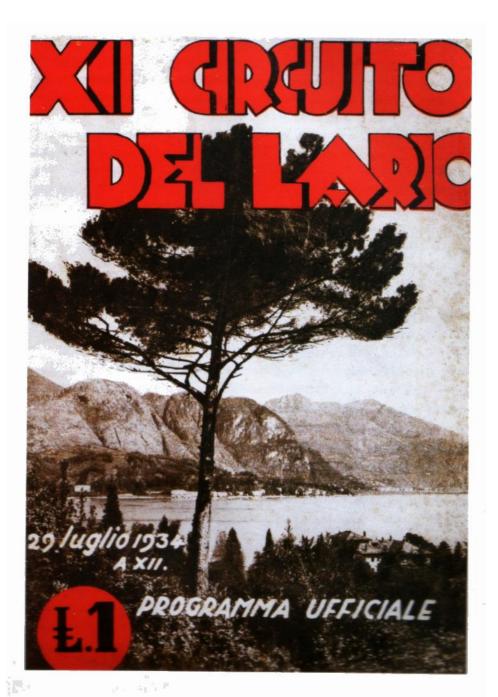
"La Gazzetta dello Sport parlerà del Circuito del Lario alla sola e semplice condizione che Lei lasci immediatamente tutte le cariche che ricopre in campo motociclistico!"

Il giorno dopo Ambrogio Ferrario, nell'intenzione di salvare il salvabile, inviava prontamente una lettera di dimissioni al Direttorio del Moto Club d'Italia e, per conoscenza, al conte.

Usciva così di scena l'uomo che per undici anni aveva organizzato e diretto con passione, impegno e considerevoli sacrifici personali, il *Circuito del Lario*. Alla ripresa della gara, nel '34, si limiterà a svolgere solo compiti di secondo piano. Qualche giorno più tardi il colpo di grazia, la Commissione Economico Industriale del Reale Moto Club d'Italia esprimeva un parere negativo sull'opportunità di svolgere la manifestazione.

Isolato e senza appoggi, privo di una guida, con scarse risorse finanziarie il Moto Club di Milano decideva il rinvio, emettendo il comunicato stampa riportato in precedenza.

Ma la causa vera della crisi è probabilmente da ricercare nel difficilissimo momento economico attraversato dall'Italia. Non è un caso, infatti, se altre due importanti gare di moto, il Gran Premio delle Nazioni di Monza e il Giro Motociclistico d'Italia, vennero lo stesso anno sospese.





29 LUGLIO 1934, DODICESIMA EDIZIONE

Due anni di interruzione hanno lasciato un vuoto profondo nel calendario delle gare motociclistiche e nel cuore degli appassionati.

Da diversi fronti - politico, economico, sportivo - si preme per la ripresa del "Lario", ma le difficoltà sono tante. Approfittando del passaggio a Milano del campione inglese Stanley Woods, il lungo e aristocratico conte Giovanni Lurani Cernuschi, novello presidente del M.C. di Milano, organizza una gita sulle strade del Circuito. Sono della comitiva anche il rappresentante dei piloti Piero Taruffi e Cesare Grassi. Lo scopo della visita è duplice: controllare lo stato delle strade lariane e sentire il parere di un "asso" inglese. Le condizioni del percorso risulteranno pessime, specie nel tratto Bellagio-Guello e Woods giudicherà il tracciato lariano "sportivo e difficile da imparare"

Non facile da interpretare il significato di "sportivo". Che sia stata una battuta dal sapore "inglese"? Al termine del giro d'ispezione, al bivio di Asso, l'immancabile foto di gruppo e il giovane conte comincia a ragionare col segretario Grassi che in fondo, sistemate le strade, reperiti i fondi, trovati i piloti, formato un gruppo di organizzatori, convinte le Case, coinvolta la stampa...rimettere in piedi il "Lario" non è impresa impossibile. L'entusiasmo dei giovani, se affiancato dall'esperienza di quelli che lo sono di meno, a volte compie miracoli.

Febbraio: "L'idea di far risorgere il Lario va ogni giorno più concretandosi", è il titolo di un servizio di Motociclismo che riporta di una riunione ad Asso, "capitanata dal cav. Antonio Brusa", per discutere con i "maggiorenti locali" la possibilità e le modalità di una collaborazione. Seguono l'immancabile foto e colazione al Leon d'Oro a base di piatti tipici del posto (polenta uncia?) offerta dal piccolo ma sempre grande capitano.

"Ritorno al Circuito del Lario", sembra il titolo di un film, invece è il preambolo di un articolo del solito Motociclismo che annuncia con enfasi: "Il Circuito del Lario si farà, anzi è già entrato nella fase acuta della sua organizzazione...il Circuito del Lario - prosegue più avanti - ha sempre esercitato un fascino speciale...Era il percorso stupendo e tremendo al tempo stesso? Era il paesaggio incomparabilmente dolce e al tempo stesso aspro e selvaggio? Era il nome indovinatissimo della gara oppure la suggestività della plaga manzonianamente famosa? Era lo spirito di Lupo o la leggenda di

Lucia?..". "Era ora!" devono aver pensato i lettori della rivista.

Domenica I luglio, salone del Municipio di Asso, l'incontro fra Lurani e i Podestà della zona per accordi sui servizi d'ordine, ubicazione parchi autoveicoli, motociclette, biciclette, sistemazione impianti...

Sono presenti per Asso il cav. Luchino Visconti in rappresentanza del Podestà comm. Raffaello Bertieri; per Valbrona il Podestà ing. Cesare de Marchi col segretario comunale sig. Bonacina; per Oliveto Lario il cav. Carlo Paracchi in rappresentanza del Podestà rag. cav. Donadelli; per Civenna, Magreglio e Barni il segretario politico rag. Rodolfo Caminada in rappresentanza del Podestà cav. Cassia; per Lasnigo il Podestà sig. Giovanni Tavecchio; ed inoltre il sig. Icilio Ponzoni del Fascio di Asso e il sig. Uberto Valsecchi in rappresentanza del cav. Antonio Brusa del Comitato Locale. La discussione fu facile e piana, ricca di passione e spirito collaborativo: l'esempio del grande stampatore d'arte Raffaello Bertieri, indimenticabile Podestà di Asso, di offrire un premio intitolato al suo Comune, è seguito con entusiasmo da tutti gli altri.

Barni, Lasnigo e Visino si disputano l'onore di ospitare il traguardo. Unanime è il riconoscimento per la magnifica funzione di promozione turistica svolta, negli anni precedenti, dal *Circuito del Lario*.

Al termine, colazione di rito e poi giro d'ispezione sul Circuito, guidati dall'ingegnere capo della Provincia, Gelpi.

Intanto, il Comitato Organizzatore del Moto Club di Milano, riesce finalmente ad ottenere consistenti appoggi finanziari: l'A.N.C.M.A. metterà a disposizione degli organizzatori la cifra di 5000 lire e il Podestà di Campione, ing. Aurelio Moro, offrirà al M.C. di Milano una considerevole somma.

Più di un esponente della cultura del tempo, alla notizia della ripresa, spezza una lancia a sostegno della manifestazione. Ecco cosa scrisse Marinetti, leader del movimento Futurista:

"S.E. l'Accademico d'Italia Filippo Tommaso Marinetti si è compiaciuto d'inviare ai corridori motociclisti del Circuito del Lario un incandescente messaggio augurale che, nell'espressivo stile futurista, esalta lo sport della motocicletta e sintetizza la poesia della corsa ardita. Eccolo: "...VI ABBRACCIO TUTTI CON LO SLANCIO BOLLENTE E SCATTANTE DEL MIO ENTUSIASMO. VI ALGUNO DI SENTIRVI NELLE VOSTRE MASSIME VELOCITÀ FIERI DI REALIZZARE UNA QUASI



COMPLETA FUSIONE DELL'UOMO CON LA MACCHINA. CUORI A PISTONE. CURVE PRESE A RITMO DI BOLIDE. DOMINARE CON LA STRAPOTENZA DELLE BRACCIA LE RIBELLIONI DELLA STRADA AGGREDITA. ACCAREZZARE MINUZIOSAMENTE TUTTI I PERICOLI E DIVENTARE SEMPRE PIÙ L'IDEALE EROICO UOMO-PROIETTILE. A TUTTA VELOCITÀ".

F.T. Marinetti

Per interessamento del Lurani, finalmente due campioni inglesi, Tyrell Smith e Ted Mellors sono fra i concorrenti. Anche Stanley Woods doveva essere della partita, in sella a una Guzzi 500, ma l'incidente di qualche settimana prima al Gran Premio d'Olanda lo costringe al riposo per slogature a una spalla e al polso.

Nell'elenco degli iscritti figurano anche due membri della scuderia Ferrari: i milanesi Aldo Pigorini e Giordano Aldrighetti, accaniti rivali in gara quanto amici per la pelle nella vita di tutti i giorni. Feritosi in allenamento, Aldrighetti sarà costretto a rinunciare. Nonostante l'impegno dei promotori, si assiste però a un forte calo dei partecipanti: solo 26 piloti. La punta più alta si era verificata nel 1923 con 61 e negli anni seguenti il numero non era mai sceso al di sotto dei 40 iscritti.

Il "Lario" era una gara ambita e prestigiosa, ma per la conformazione del percorso richiedeva un lungo allenamento sul posto e grande utilizzo di risorse; l'impegno richiesto stava diventando troppo gravoso per molte *Case* e i premi destinati ai piloti migliori non ripagavano a sufficienza del tempo impiegato, delle fatiche e dei rischi.

Il traguardo ritorna a Visino, e il breve rettilineo che fu già sede della prima edizione, viene completamente risistemato. Abbattuti gli alberi, spostati i paracarri e riempita la cunetta, si guadagna un metro in larghezza e il fondo viene completamente *bitumato*; un sesto del percorso risulta così asfaltato. Le vecchie tribune in legno e gli altri impianti del traguardo, ormai decrepiti, vengono sostituiti con una più agile struttura in tubi di ferro.

Alle 10,30 giunge alle tribune il Duca di Bergamo accompagnato da uno stuolo d'autorità: l'aiutante di campo Col. Negroni, il generale Vaccaro, il conte Bonacossa, l'On. Montù, il console Leonardi, il grand'uff. Tommaselli, il prof. Robecchi, l'on. Baragiola, il comm. Lanza, il dott. Carugati, il cav. Ferrario, il cav. Parini e, dietro, un plotone di sportivi, industriali, ex corridori, ...curiosi.



UN VIBRANTE MESSAGGIO DI S. E. MARINETTI AI MOTOCICLISTI DEL CIRCUITO DEL LARIO

S. E. l'Accademico d'Italia F. T. Marinetti si è compiaciuto d'inviare per tramite del Camerata Renato Tassinari ai corridori motocicisti del Circuito del Lario un incandescente messaggio augurale che, nell'espressivo stile futurista esalta lo sport della motocicletta e sintetigga la poesia della corsa ardita. Eccolo:

- Vi abbraccio tutti con lo siancio bollente e scattante del mio entusiasmo.
- Vi auguro di sentirVi nelle vostre massime velocità fieri di realizzare una quasi completa l'usione dell'uomo con la macchina. Cuori a pistone. Curve prese a ritmo di bolide. Dominare con la strapotenza delle braccia le ribellioni della strada aggredita. Accarezzare minuziosamente tutti i pericoli e diventare sempre più l'ideale arolico uomo proiettile.
- A tutta velocità.



Filippo Tommaso Marinetti: padre del Futurismo.



All'arrivo del corteo i tacchi dei militari battono a mitraglia e una selva di braccia tese scatta in verticale; sull'adunata aleggiano le note della *Marcia Reale* e poi di *Giovinezza*, diffuse a tutto volume dagli altoparlanti.

In disparte il pittore Bacci traccia nervosamente su un foglio le caricature dei convenuti. Verso le undici iniziano le partenze a coppie di corridori. Si ritirano una dopo l'altra per una banale noia meccanica le tre nuove *Guzzi bicilindriche 500* di Tenni, Bandini e Moretti. Un cattivo trattamento termico causerà la rottura dello scodellino di ancoraggio delle molle valvola e le tre macchine di Mandello saranno costrette ad abbandonare già al primo giro.

La vittoria assoluta è ottenuta dal campione di casa, il lecchese CARLO FUMAGALLI, capigliatura ribelle a cespuglio verticale che neanche il casco da aviatore riesce a domare, su Bianchi 500 a 74,9 Km/h di media.

Ecco come "Motociclismo" traccia la figura del vincitore:

"...stile classico, compostezza magnifica, potenza di comando, occhio vigile, mente pronta, cuore saldo, braccio sicuro..."

7 LUGLIO 1935, TREDICESIMA EDIZIONE

La crisi fatica ad essere superata, nondimeno l'Italia attraversa un breve periodo di tranquillità, durerà pochi mesi, ma intanto la gente ha di nuovo voglia di divertirsi.

Il direttore di gara Lurani, il segretario Grassi e gli altri soci del M. C. di Milano s'impegnano a fondo per organizzare al meglio la manifestazione, promuovendo anche la partecipazione di giovani piloti esordienti. Risulta nel contempo sempre più evidente che le sole forze del sodalizio milanese non bastano più a sostenere il pesante onere finanziario e organizzativo della manifestazione.

Si affaccia per la prima volta l'ipotesi di trasferire il traguardo al Ghisallo.

La rivista *Motociclismo* propone di creare in cima alla ormai celebre salita una "Lariopoli cintata" con punti di ristoro e tribune panoramiche dove il pubblico possa assistere, già dal sabato, alle operazioni di punzonatura, "vero godimento per gli appassionati" e nella notte a spettacoli e intrattenimenti vari, riducendo nel contempo il prezzo d'ingresso in tutti gli altri punti del circuito ad una o due lire al massimo per scoraggiare i sempre più numerosi portoghesi, disposti a compiere lunghi tragitti a piedi attraverso le montagne pur di non pagare il biglietto da 5 lire, "...e se non vorranno versare nemmeno quel modesto obolo, pazienza; saranno sempre graditi gli umili ciclisti innamorati del Lario". (Gazzetta dello Sport)

Nel frattempo, per aumentare la spettacolarità e rimediare in parte al calo di piloti iscritti, la durata della gara viene portata a 7 giri per tutte le categorie. I chilometri da percorrere passano così da 219 a 255,5.

I punti di maggior affollamento, il Ghisallo e il traguardo di Visino, vengono attrezzati con un ampio parcheggio e con un grande tabellone dei tempi che aggiorna costantemente i presenti sullo svolgimento della gara. Poche le modifiche al tracciato, qualche curva allargata, qualche chilometro in più di asfalto sulle "scale" del Ghisallo. A dimostrazione della simpatia che la gara lariana gode presso le alte gerarchie, giunge inaspettata e graditissima la notizia di una grande medaglia d'oro offerta dal Popolo d'Italia alla marca italiana meglio classificata; il direttore della testata, Vito Mussolini, entra a far parte del Comitato Generale.

Alle 10,45 precise inizia la gara: i corridori partono singolarmente ogni 30° e il via è dato dall'On. Diaz, vice presidente del C.O.N.I.



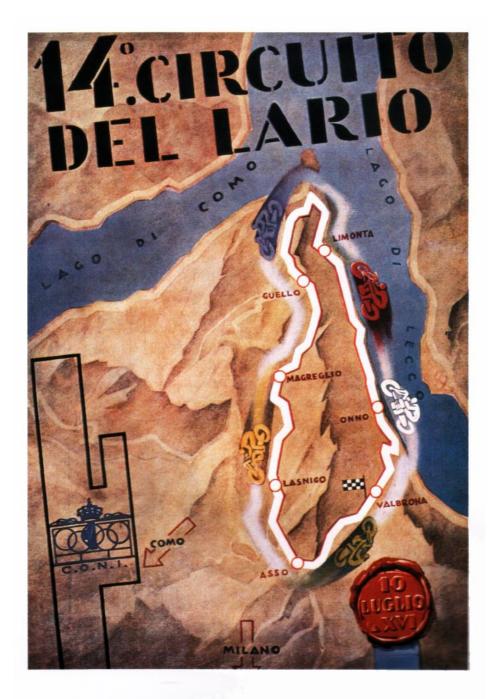
Le Guzzi 500 bicilindriche a "telaio elastico" affidate a Bandini, Aldrighetti, Tenni, pur vittoriose all'ultimo Tourist Trophy e alla Milano-Roma-Napoli, si dimostreranno troppo potenti e poco maneggevoli, non adatte al tormentato tracciato lariano. I tre piloti della Guzzi si ritireranno uno dopo l'altro.

La "Bianchi", eterna rivale della casa di Mandello, manterrà la testa della gara dal primo all'ultimo giro, vincendo con Dorino Serafini su Bianchi 500 a 76,8 Km/h di media. Perfettamente a loro agio, invece, le quattro Guzzi 250 in gara; si sprecano gli elogi da parte dei giornalisti presenti: "Guizzanti, agili, feline, stabilissime...". Porteranno a termine la corsa distanziate di pochi secondi l'una dall'altra.

Spettacoloso in particolare il primo giro realizzato da Aldo Pigorini, alla media di 77,852 Km/h. Vincitore della sua classe, secondo assoluto dietro a Serafini e realizzatore del giro più veloce della gara, Pigorini avrebbe potuto anche ottenere la vittoria assoluta se una rovinosa caduta all'ultimo giro non gli avesse fatto perdere secondi preziosi.

1936-1937, SECONDA INTERRUZIONE

Nonostante i contributi dell'Associazione Costruttori di Milano, del C.O.N.I., della *Gazzetta dello Sport*, del dott. Luigi Oltolina e del cav. Antonio Brusa di Asso, il passivo economico, causato dall'impossibilità di far pagare a tutti il biglietto d'ingresso, è diventato insostenibile. Come se non bastasse, la guerra di Etiopia che polarizza l'attenzione di tutti e una situazione economica generale che si sta aggravando ogni giorno di più per via delle Sanzioni Economiche, saranno le cause dell'inevitabile seconda sospensione.





10 LUGLIO 1938, QUATTORDICESIMA EDIZIONE

La gioia con la quale viene accolta la notizia della ripresa del Circuito, dimostra quanto gli abitanti della penisola lariana siano ormai legati alla manifestazione, spettacolare e formidabile fonte di reddito e promozione turistica. Il carico organizzativo della gara è da quest'anno supportato dalle Associazioni Motociclistiche di Milano e di Como, che lavorano in stretta collaborazione, con l'immancabile patrocinio dell'Associazione Costruttori (A.N.C.M.A.) e della *Gazzetta dello Sport*.

Una nuova attribuzione viene assegnata alla gara lariana. Questo l'elenco completo:

- "XI Gran Premio dell'Industria";
- "VI Gran Premio del C.O.N.I.";
- "IV Prova del Campionato motociclistico d'Italia";
- "I Trofeo del Turismo Lariano", da aggiudicare al primo classificato con moto senza compressore.

Le prove ufficiali iniziano cinque giorni prima della gara, già di mattina a buon'ora, quando ancora è buio, al bivio di Asso è tutto un brulicare di piloti e curiosi. Alle quattro in punto due militi della Milizia Stradale partono dal cortile del Municipio assese per un sopralluogo al tracciato ed un controllo degli sbarramenti delle strade di accesso. Appena terminato il giro d'ispezione, il Commissario della R.F.M.I., ing. Nacci, dà il permesso per iniziare le prove. Il rombo dei motori interrompe il sonno di molti villeggianti lungo il percorso. I primi a passare sono quelli della Bianchi e della Miller che risiedono a Canzo e Asso, poi quelli della Gilera che arrivano da Limonta e per ultimi quelli della Guzzi, che avendo il quartier generale all'albergo Flora di Onno, devono compiere quasi un giro completo prima di arrivare ad Asso per presentare la polizza assicurativa al Commissario ed ottenere il bracciale giallo che autorizza i piloti all'allenamento. Le prove proseguiranno fino alle sei, quando verrà segnalato lo stop e contemporaneamente l'ordine di riapertura delle strade al traffico. In tutta la zona, l'attesa per la grande manifestazione è addirittura febbrile. Nelle osterie dei paesini le interminabili discussioni della "morra" hanno lasciato il posto a erudite disquisizioni tecniche. Ognuno ha la sua da dire su valvole, gomme e freni. E' una popolazione di contadini, pescatori, artigiani, operai e piccoli commercianti che di colpo si trasforma in una legione

di meccanici e motoristi, sfoggiando conoscenze tecniche insospettate.

Chi mai avrebbe detto che nei paesi e per le valli del Triangolo Lariano si nascondevano tanti esperti di moto e motori? La *Gazzetta* con l'elenco degli iscritti e i numeri di gara passa di mano in mano, accende discussioni, provoca qualche battibecco.

I "Guzzisti" contro i "Bianchisti", quelli per la Gilera contro tutti. Il tifo divide le famiglie: mio padre era un Guzzista, mio fratello un Gilerista. Gruppi di ragazzini, eccitati dall'odore del ricino bruciato che pervade ogni strada, corrono a frotte per le vie dei paesini, si radunano attorno alla moto quando un pilota sosta al bar; qualcuno riesce anche a fare un giro sul portapacchi della moto, aggrappato alla tuta del famoso campione: un'esperienza raccontata con orgoglio per anni e mai più dimenticata.

E' una settimana di sensazioni forti, che lascerà un ricordo indelebile a tutti e farà dimenticare per qualche giorno i duri problemi quotidiani. E finalmente dopo tanta attesa, arriva la domenica della gara!

Il regolamento è stato ancora una volta modificato; si sperimenta per la prima volta la partenza in linea per classe: i concorrenti della medesima cilindrata, allineati sulla linea del traguardo, partiranno tutti assieme.

Per evitare pericolosi ingorghi, la prima curva (il curvone di Visino) viene allargata e leggermente sopraelevata. La novità più importante del '38 è il "I° Trofeo della Valassina", corsa aperta ai non professionisti e ai giovani esordienti con moto "tipo sport" di serie, della durata di due giri e da svolgersi nella mattinata con partenza alle ore 10.

UGO PRINI (39 anni), vecchia volpe del Lario, risulterà primo su Guzzi 500. Altro motivo di grande interesse di questa edizione è l'esordio nella categoria 500 della Gilera quattro cilindri. Il duopolio Sunbeam-Guzzi dei primi anni del Lario e Bianchi-Guzzi degli ultimi, viene rotto dalla casa di Arcore con una moto equipaggiata da un propulsore di concezioni modernissime, il quattro cilindri sovralimentato.

Sono tre scuole a confronto, tre modi diversi di concepire la moto: il nervoso monocilindro bialbero di *Bianchi*, l'impetuoso bicilindrico a V 120° di *Guzzi*, il possente quattro cilindri in linea di *Gilera*. Quest'ultimo sarà l'antesignano di tutti i motori pluricilindrici frontemarcia sviluppati, quaranta anni dopo, dall'industria motociclistica nipponica.

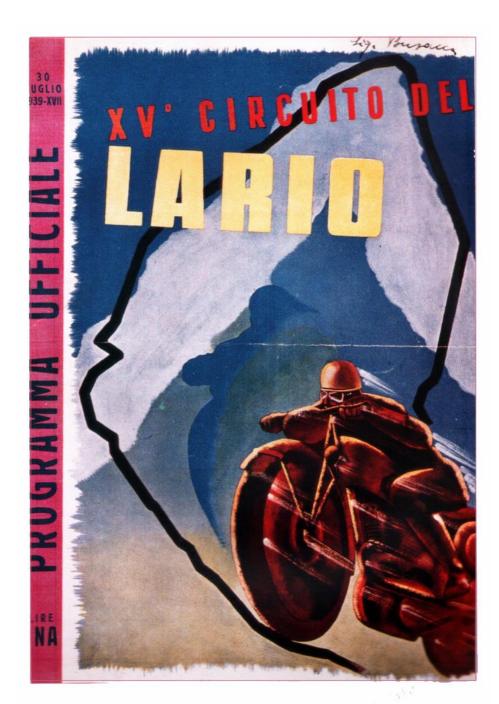
Alle 13,30, dopo la sosta per la colazione, prende il via la competizione per le



moto da corsa e piloti professionisti. I giri da compiere sono tornati a sei. Il percorso è molto migliorato, diverse curve sono state allargate e per due terzi il fondo stradale è ormai "bitumato".

Tutto lascia prevedere che i precedenti record saranno ampiamente battuti. Il ventenne Alberto Ascari, futuro asso del volante e già promettente pilota di moto, è fra i partecipanti alla gara alla guida di una Bianchi 500.

DORINO SERAFINI sulla ruggente *Gilera 500/4 cilindri-compressore* è il vincitore della penultima edizione a 83 Km/h di media.



30 LUGLIO 1939, QUINDICESIMA ED ULTIMA EDIZIONE

Il traguardo viene spostato in cima alla salita del Ghisallo.

Durante le prove del mercoledì, per evitare un carretto nascosto da una curva, Omobono Tenni, pilota di punta della Guzzi, s'infortuna gravemente nel tratto Barni-Lasnigo.

Dal quotidiano "La Provincia di Como" di venerdì 28 luglio, la cronaca completa dell'incidente:

"Ieri mattina verso le 4,45 il noto campione motociclista Omobono Tenni su una Guzzi 250 partiva da Onno dov'è il quartier generale della Casa motociclistica per compiere una prova lungo il circuito chiuso, in vista della grande prova di domenica prossima. Giunto ad una svolta tra Barni e Lasnigo, il Tenni si trovava sbarrata la strada da un carro trainato da un cavallo e seguito da un asinello. Il motociclista che procedeva ad elevata velocità ha tentato di scansare il carro, che era guidato a mano dal carrettiere Giovanni Lagori, abitante a Barni, avventuratosi sulla strada nonostante le precise norme contrarie delle Autorità. Il tentativo di Tenni, purtroppo, non aveva l'esito sperato; egli urtava con la gamba destra contro il mozzo della ruota sinistra del veicolo e col braccio destro contro il carro stesso. Sbalzato dall'urto fuori strada, il motociclista ruzzolava per una cinquantina di metri lungo la scarpata laterale: gravemente ferito, sanguinante, giaceva presso la riva di un corso d'acqua. Anziché portare soccorso al motociclista, il carrettiere abbandonava sulla strada il carro, il cavallo e l'asino e si dava alla fuga; il Tenni restava così, privo d'aiuto, per parecchio tempo e soltanto dopo circa quaranta minuti riusciva con grande sforzo a richiamare l'attenzione di alcuni ciclisti i quali davano l'allarme ad Asso. Da qui partiva subito un'autolettiga della Croce Rossa: il Tenni veniva immediatamente trasportato all'Ospedale di Como, ove giungeva verso le 6,30. Il dott. Cappello gli prestava le prime cure redigendo il seguente referto: frattura al 3ºgrado inferiore del femore destro-frattura comminuta esposta al ginocchio destro-frattura al 3° medio all'avambraccio destro. La guarigione, salvo complicazioni, è prevista in 80 giorni. Il chirurgo primario prof. Pecco procedeva poi ai necessari atti operatori che sono stati lunghi e delicati e che il Tenni ha superato con ammirevole forza d'animo senza astenia. Nel pomeriggio il Tenni veniva visitato dal prof. Donati, giunto appositamente da San Martino di Castrozza, chiamato dalla Casa Guzzi.

Dirigenti della Casa stessa, sportivi, compagni di squadra si sono recati al capezzale del ferito, le cui condizioni sono stazionarie. Il Lagori si mantiene latitante."

Nei pronostici della gara si profila uno scontro fra la potente, ma pesante, Gilera/4 cilindri di Serafini e l'agile monocilindrica Guzzi Condor di Pagani, appositamente preparata da Carlo Bacchi e Giulio Cesare Carcano, giovane e brillante ingegnere, da tre anni alla "Moto Guzzi" come responsabile delle moto per i clienti sportivi e futuro progettista, assieme ad UmbertoTodero ed Enrico Cantoni (il trio Lescano), del mitico e tuttora inarrivabile motore Guzzi 500/8 cilindri.

Favorito del *II*° *Trofeo Valassina* (3 giri) è il veterano Ugo Prini su Guzzi 500. Le partenze vengono date alle 11,20 da Achille Starace, segretario del P.N.F. Pagani, con partenza fulminea, scatta in testa; primo al passaggio di Asso, è raggiunto e superato da Serafini a Valbrona. Fermo a Visgnola per un cambio di candela, Pagani perde due minuti e si vede superare da Fumagalli su Gilera *"otto bulloni"*.

Nel secondo giro Pagani passa all'attacco, riguadagna la seconda posizione portandosi a soli 6" dal battistrada. Al terzo giro, pressato da vicino, Serafini forza ancora l'andatura, realizza il giro più veloce (Umberto Todero è di opinione diversa) e distanzia Pagani di altri 10". All'inizio del quarto, a Barni, Serafini rompe il filo del gas ed è costretto al ritiro.

NELLO PAGANI condurrà indisturbato fino al traguardo, vincendo l'ultima edizione del "Circuito del Lario" a 84,1 Km/h di media su Guzzi 500 Condor. La gara delle macchine tipo Sport (Trofeo Valassina) sarà vinta ancora una volta dal Maresciallo Ugo Prini, il grande esperto del Lario, che porterà così ad otto le sue affermazioni sulla strada lariana. Terminate le premiazioni l'ing. Aurelio Moro, Presidente del Comitato organizzatore, prenderà la parola per ringraziare il pubblico e quanti hanno duramente lavorato con lui:

"Il XV Circuito del Lario si è chiuso con un risultato brillante...

...A Voi che foste collaboratori entusiasti dell'organizzazione il ringraziamento del Comitato Permanente del Circuito del Lario e un cordiale arrivederci alla XVI edizione".

Verso le 15,30 comincerà l'esodo, dapprima caotico in un frastuono indiavolato di trombe e motori; poi calmo e rassegnato. Un lungo serpentone multiforme che si avvia senza fretta verso casa; un parlottar di moto e motori, di vincitori e vinti, in una calca polverosa che procede ordinatamente in discesa, al ritmo borbottante dei motori al minimo.

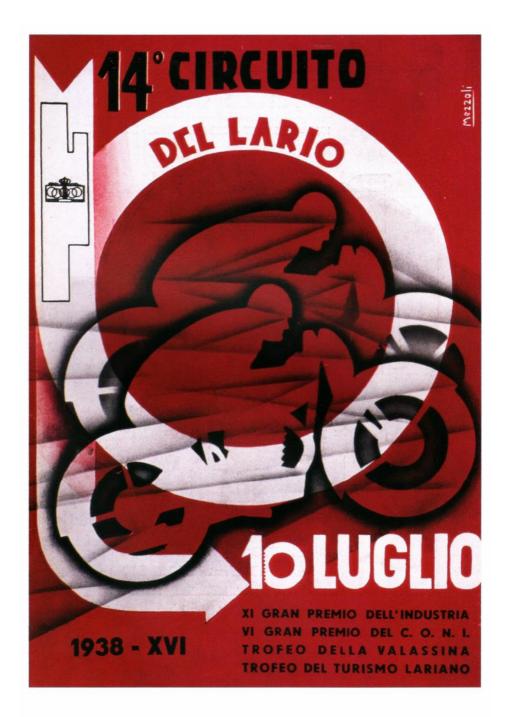
Le brevi soste agli ingorghi lasciano il tempo per l'appuntamento all'anno dopo; qualche pacca sulle spalle qualche stretta di mano e la carovana si rimette lentamente in moto. Sulle facce accalorate più dalla passione che dal sole di luglio, la soddisfazione per la bella giornata.

Ma per chi resta l'entusiasmo cede presto alla malinconia.

Sulle tribune e nei prati solo i resti sconsolati e deprimenti dell'invasione, dello spettacolo festoso e travolgente non durerà che la cronaca di qualche giornale, imbastita sulle cifre dei risultati sportivi. E qualche foto di Strazza e di Paredi. Sarà l'ultima colonna allegra e spensierata. Un uragano immane si profila all'orizzonte, spazzerà tutto con forza devastante sconvolgendo le consuetudini e la vita a milioni di uomini, ma solo pochi sembrano accorgersi del pericolo. Le ultime macchine, gli ultimi ciclisti lasceranno Asso solo all'imbrunire...







Capitolo Undicesimo

IL CIRCUITO DEL LARIO E IL TOURIST TROPHY



IL CIRCUITO DEL LARIO E IL TOURIST TROPHY: DUE GARE A CONFRONTO

Liberamente tratto da un articolo di "Motociclismo" dell'11 luglio 1931.

"...A parte l'incomparabile maggiore bellezza paesistica e panoramica del percorso del Lario rispetto al Tourist Trophy, sono numerose e sostanziali le differenze che distinguono la nostra corsa da quella inglese, pel cui svolgimento occorrono tre giornate distinte di un'intera settimana.

Il tracciato, il profilo, la lunghezza del percorso, la sezione, la larghezza, lo stato delle strade, la frequenza, la natura, la pendenza delle curve, il loro raggio medio, la loro pericolosità, sono tutti questi elementi che assieme formano, nel loro complesso, la maggiore o minore difficoltà della gara, che ne sanzionano il valore dimostrativo ai fini pratici.

Orbene esaminiamo rapidamente i due Circuiti:

Il Tourust Trophy inglese si svolge su di un terreno collinoso, con un tracciato molto vario, che alterna le curve a S, ai tornanti, agli angoli retti nell'attraversamento degli abitati e anche qualche sia pur breve rettilineo. Una sola salita notevole, che porta dai 15 metri sul mare di Ramsey ai 470 di Bugalow, punto più alto del percorso. La strada si svolge quasi costantemente attraverso campagne disabitate e brulle, con buona visibilità, e solo per pochi chilometri s'interna nei boschi.

E' in una parola il vero circuito misto, tipico, ideale, ove sono egualmente rappresentati i rettilinei, le salite, le discese, le curve, i tratti facili e quelli difficili, i ponticelli a schiena d'asino e le cunette, e tutte le altre difficoltà stradali (esclusi i selciati nei rari centri abitati) giudiziosamente distribuite su di un percorso di notevole lunghezza, misurando il giro più di 61 Km.

La strada è sempre in ottimo stato, con una magnifica pavimentazione permanente e con sezione quasi ovunque piana o a leggera schiena d'asino, minima sopraelevazione delle curve, larghezza sufficiente anche per le maggiori difficoltà: in media dai 6 agli 8 metri, con pochi stretti passaggi obbligati.

Pochissime sono le curve difficili e veramente pericolose, da affrontarsi a velocità ridottissima; se si eccettua la famosa svolta ad angolo acutissimo al ponte Governors, presso il traguardo, che esige il rallentamento sino al passo



d'uomo, e che può paragonarsi alla curvetta della ripresa sul nuovo nostro Autodromo del Littorio a Roma, e quella pure molto acuta all'inizio della salita a Ramsey, nessun altro punto di tutto il lungo circuito obbliga a scendere sotto i 50 Km all'ora, e ciò a detta dei più famosi esperti specialisti del T.T., Alec Bennet e Graham Walker. Viceversa, sempre a detta di costoro, non sono pochi i tratti dove si può lanciare e mantenere la macchina a velocità spaventose: 100 ed anche 105 miglia, che rappresentano qualcosa come quasi 170 chilometri all'ora!

Il Circuito del Lario si svolge invece su di un terreno hen più accidentato e con caratteristiche che potrebbero dirsi addirittura di montagna, con un percorso tormentatissimo che non concede mai, in nessun tratto per quanto breve, di lanciare la macchina alle velocità che il T.T. inglese permette per vari chilometri di seguito. Il più lungo rettilineo è quello all'uscita di Barni, ov'è posto il traguardo; dopo Lasnigo segue la precipitosa discesa ad Asso, la tortuosa salita sino a Valbrona, quindi la lunga discesa fino al lago, in riva al quale, ad Onno, la strada raggiunge il suo punto più basso (m 201). Il tratto pianeggiante lungo la costiera è quanto mai accidentato: strada stretta, ricchissima di curve pericolose, tormentata dalle continue svolte necessarie per seguire anfrattuosità della costa, strozzata ancora dagli abitati (non così ridotti di numero e di lunghezza come sul percorso del T.T. inglese e non altrettanto ben pavimentati); ed ecco nuovamente la salita sino alla famosa svolta al bivio di Bellagio, ecco l'ardua ascesa attraverso un'ininterrotta successione di curve difficili sin oltre Guello e, la corta, provvidenziale discesa su Civenna che, se disarrostisce i motori, impone ai guidatori una ancor maggiore attenzione, una tensione nervosa quasi spasmodica; ecco infine i celebri tornanti della ripidissima salita alla Madonna del Ghisallo, ove si tocca il punto più alto del percorso (m 754) e la precipitosa discesa su Barni, che ci riporta al traguardo. Mentre nei 61 Km al giro del T.T. inglese la somma dei dislivelli totali non arriva ai 600 metri, il percorso del Lario, su di una lunghezza poco superiore alla metà (36,5 Km) ha un dislivello complessivo di quasi 800 metri! Non si tratta più di un circuito misto, nel vero senso della parola, che alterni tratti facili e tratti difficili, ma di un circuito essenzialmente montagnoso, tutto quanto difficile, tutto quanto pericoloso. La visibilità è quasi ovunque molto limitata, le curve - a differenza del T.T.inglese - sono quasi tutte coperte ed insidiose. Il fondo stradale non è certo paragonabile a quello che, nell'isola di

Man, permette le più rabbiose riprese; la sezione della strada non sempre è piana e non sempre è liscia.

Il primo circuito è adatto specialmente per macchine potenti, dalla velocità altissima, dalla perfetta tenuta di strada; il secondo è invece favorevole alle macchine dalla estrema maneggevolezza anche se non velocissime.

In proposito è ben significativo il fatto che, mentre al T.T. inglese le medie ottenute dalle tre cilindrate ammesse alla gara sono quasi sempre in scala sia sul percorso totale che sul giro, e notevolmente distanziate tra di loro, al Circuito del Lario la media totale e quella sul giro sono per tutte e quattro le categorie molto più vicine tra loro. La conquista della vittoria assoluta da parte della macchina di media cilindrata, che supera tutte le più grosse, più potenti, più veloci e più pesanti mezzo-litro non solo non è un'eccezione, ma un fatto quasi naturale.

...Lotta di irruenti bolidi al Tourist Trophy, titanico sforzo di giganti su macchine superpotenti. Avvincente ed ardua tenzone di abilità e di audacia, di assennatezza e di calcolo fra uomini montati su gioielli di macchine, meno potenti ed anche meno famosi, ma non meno adatte al percorso, sul Circuito del Lario.

Laggiù la fatica immane, l'opera grandiosa, dalle linee possenti, dal largo respiro: la corsa colossale, unica al mondo per grandiosità. Qui il delizioso ricamo, la grazia tutta propria delle cose minute, la corsa avvincente non per le velocità folli ma per le difficoltà del percorso.

Due gare che si assomigliano, pur essendo - come spesso avviene - agli estremi opposti della scala; che hanno un valore altissimo, una risonanza mondiale. E, com'è diverso il percorso ed il carattere, così è diversa la tattica di gara nelle due più belle competizioni motociclistiche del mondo. Al Tourist Trophy occorre soprattutto saper lanciare la macchina, al Lario bisogna essenzialmente saperla dominare, trattenere. Là non è mai eccessiva la potenza del motore, qui è spesso - anzi quasi sempre - esuberante. Là si lavora di gas e di cambio, qui soprattutto di freni. L'efficienza dei freni è elemento principale; vitale per la buona affermazione di una macchina al Circuito del Lario.

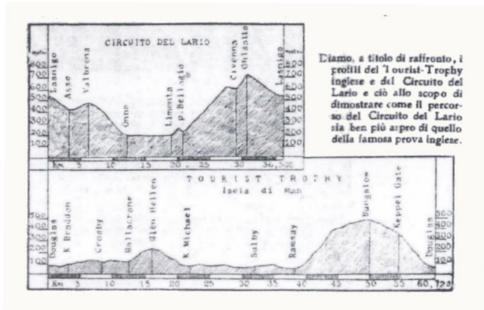
...Ma la necessità di un ottimo e sicuro sistema di frenatura non è che una delle



caratteristiche delle macchine che si cimentano al Lario, una seconda è la facile maneggevolezza, la perfetta rispondenza dei comandi, che devono essere azionati continuamente, quasi istintivamente dal corridore trasformato veramente – e qui più che altrove – in un centauro: corpo e macchina fusi in un insieme armonico ed ugualmente pronto e sensibile.

...sul Circuito del Lario, che ha dieci anni di storia gloriosa, e che si accinge a riscrivere la sua undicesima gloriosa giornata, vincerà ancora l'uomo che avrà saputo fondere con la sua audacia e la sua abilità, le doti della macchina fino a dominare la velocità, signora e serva ad un tempo...".

Gianni Magnani, direttore di "Motociclismo" 1931



I tracciati stradali del Tourist Trophy e del Circuito del Lario a confronto.



Capitolo Dodicesimo

TESTIMONIANZE SCRITTE SUL CIRCUITO DEL LARIO

IL FASCINO DEL CIRCUITO DEL LARIO

"...Basta un sommario sguardo alla cartina topografica per capire che difficilmente si possa trovare un percorso che, pur essendo estremamente selettivo ed aspro per le macchine e per gli uomini, offra tanta grandiosa bellezza di spettacoli naturali in modo da congiungere, compiutamente, gli allettamenti dello sport, con quelli - più fini e più spiritualmente efficaci - del panorama.

Partendo da Asso si percorre per i primi chilometri una strada caratteristicamente montana: stretta, incassata fra i monti, con lo sfondo della Grigna, le cui cime - in rapidissima successione - si avvistan dapprima e poi si staglian ben marcate e, un attimo dopo, sfolgoreggiano sulla sommità del grande anfiteatro montuoso.

Nel piano di Valbrona è tutto un verdeggiar di prati e di alberi, quasi si fosse entrati in un parco. Due passi sotto, al primo inchinar della discesa verso Onno, appare il lago che luccica, giù, in fondo, come un gioiello da conquistare. La strada in questo tratto è semplicemente meravigliosa, una delle più belle e delle più suggestive. Ad ampie svolte, serpeggiando con larghe volute, cala giù come un potente volatile a lambire le sponde del Lario, bevendosi sorso a sorso le sfumature, i dettagli, le gioie del panorama. E quando è al lago la segue litoraneamente, sull'orlo, quasi volesse carpirgli tutta la serena e tranquillante giocondità.

A Limonta si torna a salire, dolcemente, grado a grado, rasentando la montagna e dominando le acque, fino al bivio di Visgnola, da cui il Lario si offre nella biforcazione dei suoi tre rami e con la gemma della Tremezzina.

Il punto migliore del Circuito: l'anello di congiunzione tra il lago di Como e la Valassina. Qui comincian le aspre salite e le scale di Guello: l'assalto, diremmo, al vertice del circuito che s'incorona alla sommità, con il romito santuarietto della Madonna del Ghisallo. Rampe quasi verticali, curve fantastiche, paesaggio veramente alpestre, interrotto dalla piana di Civenna, che brucia il margine del monte e si sporge a precipizio sui dirupi che scoscendono al lago Visione, alla chiesetta di San Rocco, più unica che rara, maestosa, indicibilmente bella.

Le motociclette volan via, si rifanno della fatica delle precedenti scale, tirano

il fiato per mordere il Ghisallo. Lassù ricomincia la discesa: il Lambro valica più volte la stradicciuola: i ponticelli presepiali, le anse strette, il fondo roccioso della strada conferiscono un sapore asiatico al percorso, che ha punte melanconiche e ricordi vetustissimi. Son gli ultimi chilometri, siam prossimi alla conclusione; par quasi che la natura si riduca al minimo per lasciar concentrare il corridore nello sforzo massimo.

Asso raccoglie il motociclista e lo riavvia sul circuito.

Questa ad un dipresso la linea, le caratteristiche del percorso.

Superficialmente, diremmo, perché c'è diffuso nel "Lario" tutto un sentimento pittorico e poetico che ognuno sente e gusta a modo suo: dal velocista che brucia la strada, allo sportivo che non si stacca dal cronometro, al meccanico che tende l'orecchio per riconoscere, tra il rombar dei motori, quello della sua Casa.

Tutta gente, questa, che a parole - con la sigaretta in bocca, la tuta unta d'olio, le mani ruvide - nega la poesia. Ma è un non giustificato pudore il loro; una verecondia fuor di luogo. Uno per uno, presi in confidenza, vi dichiarano che amano il "Lario" come l'ultimo spettatore, che sospirano l'ora di venir quassù, che di tanti Circuiti questo è il migliore.

Perché? Interrogati vi risponderanno: Mah!"

Aristide Gilardi - "L'Italia" - 1938



SCRITTORI E GIORNALISTI AL CIRCUITO DEL LARIO

RENATO TASSINARI direttore del "Littoriale"

"...Il Circuito del Lario ha servito per irrobustire la struttura delle nostre macchine, per affinare l'ardimento dei campioni, e per avvicinare ad una folla sportiva di centomila persone lo spettacolo appassionante di una lotta strenua entro l'incanto di un paesaggio suggestivo.

Il Circuito del Lario è manifestazione che non invecchia e continua ad essere, per le sue ineguagliabili prerogative, il più completo banco di pubblica prova per gli uomini e le macchine..."

BRUNO ROGHI direttore de "La Gazzetta dello Sport"

"...Una manifestazione sportiva - così come ogni altra opera dell'ingegno o del coraggio - tanto più conta e vale quanto minore è il numero di parole che occorrono per illustrarla. Il titolo elimina la necessità della spiegazione. Così il Circuito del Lario: tre parole, uno squillo e tutti sanno quel che vuol dire..."

EMILIO DE MARTINO direttore del "Corriere della Sera"

"...Vi sono delle manifestazioni sportive che si distaccano nettamente da tutti gli altri per spontanea elezione popolare. Fra questi è il Circuito del Lario. Perché? Il fascino del suo tracciato? La felice scelta della data? Quel suo carattere di grande adunata campestre fra le luci e i sorrisi di uno degli scenari più belli del mondo? L'adesione dei campioni più celebrati che ad ogni corsa hanno creato nel tempo quasi una leggenda? L'organizzazione sempre più perfetta e sicura curata da appassionate persone di fede e di volontà innamorate della moto?

Tutto questo ha contribuito indubbiamente a formare l'inquadratura dell'avvenimento, a dargli tono, a creargli la fama.

Ma il "Lario" ritornò a vivere tra la gioia dei puri e l'approvazione vivissima di tutto il mondo sportivo, per una sua propria essenza che sta al di sopra di ogni convenienza e di ogni interesse e che ha vinto in virtù di una legge superiore che ridà luce a tutto ciò che realmente vale.

In campo motociclistico il Circuito del Lario è un piccolo capolavoro..."



NINO NUTRIZIO del "Popolo d'Italia"

"...Il Circuito del Lario è tra le grandi manifestazioni sportive che non conosco; è quella che desidero soprattutto di vedere perché ho sempre sentito parlare di un percorso incantato sul quale piloti audaci gareggiano con inarrivabile bravura..."

EMILIO COLOMBO direttore del "Guerin Sportivo"

"...Il Circuito del Lario è come la "Sanremo". Questa ultima corsa ciclistica è stata definita la più bella del mondo. Il Lario è il circuito motociclistico più suggestivo, più pittoresco, più tecnicamente completo che io abbia mai visto. Ho per questa gara una predilezione.

Mi sembra la "classicissima" del motociclismo.

Ogni anno quando ritorna, riprovo tutte le emozioni che ha saputo offrire alle folle, ai costruttori, ai tecnici, ai giornalisti..."

GINO CUCCO del "Corriere della Sera"

"...Nel passato si disse che la classica gara lombarda era il "Tourist Trophy" italiano; ma se gli inglesi avessero conosciuto il tracciato che si snoda aspro e pittoresco tra i due rami del Lario, con ardite serpentine e vertiginose scale, a specchio del lago, e all'ombra dei secolari castagni, non avrebbero esitato ad affermare che il loro T.T. nella brumosa isola di Man era il "Lario" britannico, pensando con nostalgia al sole del luglio italiano che avvampa le strade e infiamma i cuori..."

GIORGIO RASTELLI de "La Sera"

"...Una chiostra di cime. Un occhieggiar di lago lontano.

Un canto di motore dalla valle, un altro, altri ancora che s'inseguono, rabbiosi, sonori, petulanti, violenti. Crescono, passano e scompaiono nella sonorità dei monti. Parentesi di silenzio. Poi lo sfrecciare incredibile riprende mentre la fama insegue i numeri, il cronometro, i tempi e l'occhio i saettanti bolidi.

Questo è il Lario...".



ITALO LURASCHI direttore de "La moto"

"...due anni di sosta nella sua organizzazione sono serviti a convincere che il vuoto lasciato dal "Lario" nelle tabelle dei valori meccanici e umani non poteva venire colmato da nessun'altra gara, perché solo attraverso le saettanti strade della Valassina si costringe realmente sia la macchina sia il guidatore a dare sempre il massimo delle capacità..."

GIOVANNI CANESTRINI de "La Gazzetta dello Sport"

"Noi automobilisti non possiamo dimenticare che il "Lario" è stata la fucina dalla quale sono usciti i nostri assi: da Nuvolari a Varzi, da Arcangeli a Ruggeri".

MAURIZIO ROMEO dal volume "...Gh'era a Magrej" figlio di Nicola Romeo, fondatore della casa automobilistica Alfa Romeo

"...Lo incontrai un giorno di giugno, se non sbaglio nel 1929, alla Chiesetta del Ghisallo; erano circa le sei del mattino e il "Nivola" stava provando il Circuito del Lario; si era fermato un momento a lavorare di pinza intorno alla sua motocicletta: "I freni", mi disse, vedendo che io mi ero avvicinato incuriosito e soprattutto intimidito per la grande fortuna che mi era capitata. "E come farà queste ripide discese senza i freni?" Chiesi con l'ingenuità del pivello. Mi rispose calmissimo: "A questo ci penso io". Appoggiò con un salto il suo piccolo peso sul sellino della motocicletta spingendola con incredibile vigore e partì a razzo. Ancora oggi mi chiedo come abbiano potuto quei sessanta chili scarsi aver ragione della compressione della sua Bianchi! Ma per Nuvolari le leggi della natura contavano poco: la volontà trionfava su tutto. Stravinse quella gara battendo con la "freccia celeste 350" tutte le 500, sferrando calci rabbiosi sui tornanti a molti muretti per riprendersi dalle sbandate. Sembrano cose incredibili; sono, invece, terribilmente vere...".

ULDERICO TEGANI per la rivista "Motociclismo" – 1925 "SUL MARGINE ROMBANTE DEL TRAGUARDO"

"Sono qui sbalordito e fremente sulla proda luminosa e sonora, tra la folla che urge da ogni parte, in una festa di colori, in un'orgia di fragori.

lo guardo, sorrido, gioisco, con tutto il candore del novizio stupefatto.

No, non avrei mai immaginato una cosa simile e ringrazio il cielo che m'ha riserbato una sorpresa tanto viva e piena. Evidentemente io sono giovanissimo tuttora, se posso godere il bene d'una meraviglia così sincera; oppure è un gran segreto per la felicità dell'esistenza l'aver saputo rinunziare a qualche godimento per trovare ancora qualcosa di fresco, di vergine, di nuovo, quando già s'avanza la stanchezza del mondo con la sazietà delle sue gioie ormai conosciute e decrepite.

Ecco che oggi io mi piglio questa, così limpida e calda di piacere, e mi par d'essere un fanciullo perché so di assaporarla per la prima volta e tutto ciò che vedo mi rende attonito e mi tocca l'anima con un fremito non mai provato. Lasciatemelo dire: io non avevo mai assistito ad una corsa di motociclette ed è forse ingenuo lo stupore che mi turba, è forse puerile il palpito che mi commuove dinanzi allo spettacolo inatteso: ma c'è pur tanta schiettezza nella mia franca confessione. E poi, non sono neanche del tutto solo nel mio sbalordimento. Persino i veterani di cento e cento gare non esitano ad esprimere la loro gaia sorpresa per questo Quinto Circuito del Lario che si sta rivelando con i caratteri più vistosi d'una grandiosa festa di popolo. Mai come quest'anno, essi mi dicono, la corsa del Lario ha richiamato una moltitudine così imponente. E' questa, veramente, la meravigliosa kermesse dei motori. Il treno delle Nord che stamattina mi ha portato quassù, rigurgitava di gente. Ai passaggi a livello salutavano lunghe carovane di veicoli imbottigliati dalle sbarre. Il piazzale della stazione Canzo-Asso era diventato un parco strepitante che si rinnovava di continuo nel fluire ininterrotto. Dalle cinque del mattino è cominciato il rosario delle tribù di automobili, di motociclette, di biciclette. Vetture d'ogni marca e ogni colore, carrozzoni mastodontici di autocorriere col largo ventre colmo di gente e il tetto coperto d'uomini; sidecar che trasportano tre quattro cinque persone. famiglie al completo; signore e signorine in bilico sui seggiolini, allacciate ai guidatori; emporio di caschi, di spolverini, d'impermeabili, di mollettiere, di gambali, di veli d'ogni tinta. Motociclisti e ciclisti che sfoggiano berretti con pare

le sfumature dell'iride; polvere sui copertoni, sui cofani, sulle vesti, sui volti; grida, tumulto, movimento; la processione indescrivibile e interminabile si svolge da ore ed ore tra soste brevi e riprese chiassose. E' un popolo che migra. Ha invaso la strada e la piazza, fiumana pittoresca che i carabinieri e le camicie nere della milizia s'affannano ad arginare balzando come scoiattoli tra la minaccia delle ruote. Uomini col bracciale bianco della sorveglianza, uomini colla grossa borsa del pedaggio s'insinuano a mettere ordine e ad esigere le competenze del Circuito.

Piovono biglietti di banca e nicheloni, s'intrecciano ordini, commenti, consigli e proteste, risate e saluti, e ad ogni istante una bicicletta sguscia sgattaiolando dalla ressa, un pedone si divincola e salta via, una vettura scatta e si fa largo; la processione ripiglia, procede, svolta l'angolo, infila le strade di Asso le riempie della sua giostra clamorosa e l'inverosimile mescolanza di carrozzoni e carrozzelle, di motoroni e motorini, di ruote obese e di ruote snelle, di cicli e motocicli di ogni specie, di pedoni d'ogni calibro e d'ogni rango, di voci d'ogni suono, di rumori d'ogni sorta, questa processione babelica che ci intontisce e ci entusiasma, passa e cammina.

Quanti veicoli sono? Vorrei contarli, vorrei valutarne d'un colpo il numero enorme. Cinquemila, diecimila? Chi sa? E questo ch'io vedo è soltanto l'esercito che proviene dal sud ed ha lasciato il bivio di Lecco. E quelli che hanno proseguito da quella parte? E l'altro esercito che è sceso dal nord, che ha fatto il giro di Como e di Bellagio per venire a concentrarsi sulla penisola del Circuito, per occuparne i crocicchi, gli sbocchi, le alture, per impadronirsi delle posizioni strategiche, per conquistare tutto il nastro serpeggiante della lunga strada destinata al torneo dei centauri?

E'veramente un'invasione, una presa di possesso, una conquista che ha obbedito a un piano d'attacco, che è maturata da un assalto sistematico, avvolgente e irresistibile. E nessuno può a contare le formidabili truppe vittoriose...".

"...Eccomi adesso sul rettifilo del traguardo. Non lo ravviso più; ha cambiato faccia; ha indossato l'abito di gala. Di qua e di là della strada sono sorti gli edifici effimeri, e questo angolo di valle mi mostra una certa allegria che non le conoscevo.

Certo la festa è anche nel cielo, in questo cielo azzurro della giornata divinamente serena; ed è il sole che rende e mette una luce d'oro dappertutto.

I monti esultano nella gloria splendente del mattino di luglio, così verdi e ariosi; e là dietro il villaggio di S. Antonio mi appare con una fisionomia tanto gentile, e anche il vecchio santuario di S. Alessandro, erto a cavaliere della strada, mi sembra meno grigio e meno severo.

Ma poi, c'è tanta letizia di bandiere. Eccone là una che sventola con lusinghevole civetteria sulla baracchetta del buffet. Più innanzi sul nero tabellone dei tempi eretto sulla passerella che scavalca la strada, è la grande tribuna dei posti da cinque lire, accanto una tribunetta riservata e di fronte si stendono i posti di rifornimento. Una siepe metallica è stesa per un buon tratto della strada e vi si addossa la folla proletaria dei curiosi. Numerosi e folti gruppi di spettatori si sono arrampicati sui clivi, come sulle gradinate di un anfiteatro, ed hanno eletto i loro comodi osservatori nei coni d'ombra degli alberi. Molte automobili han trovato modo d'incunearsi in alcune anse incolte nei bordi della strada; altre si spingono nei praticelli attigui e si allineano dove c'è un fil di posto. Fasci di biciclette s'improvvisano qua e là, in un groviglio di ruote e di manubri. E' l'accampamento d'una bizzarra armata e vi si indovina il voluttuoso piacere della gente di città che può finalmente abbandonarsi al conforto d'una piacevole parentesi agreste.

Il quartiere di rifornimento è fra le cose più singolari dello scenario, e appunto i boxes fanno pensare alle quinte di un teatro, dietro le quali si adunano gli artisti prima d'uscire alla ribalta, mentre i macchinisti lavorano agli ultimi preparativi della rappresentazione.

E'un ampio rettangolo cintato, con una serie di compartimenti per le varie Case concorrenti. C'è un po' dell'officina meccanica e del garage, in questo affollarsi di macchine diverse e d'operai. Le motociclette, verdi, rosse, nere, turchine, sono i corsieri da battaglia a cui torme di mozzi e scudieri assestano la bardatura. Un lavorio di chiavi e cacciaviti, un balenar di congegni. I cavalieri indugiano intorno con le loro sagome d'atleti. Indossano la tenuta di combattimento, che varia dall'uno all'altro. Ci sono quelli in mollettiere, quelli in gambali e quelli elegantemente stivalonati. Quasi tutti si muniscono di ginocchiere e tutti riparano la testa con cuffie di cuoio e con grossi caschi da aviatore. Hanno pronte anche le giubbe di cuoio, ma nell'attesa se ne stanno col maglione.

Ecco i maglioni verdi della Guzzi, i celesti della Bianchi, i blue della Frera, i russi della Garanzini. Bello sarebbe il gioco dei colori, ma vi sarà soltanto quello dei numeri per distinguere i corridori. Già si applicano i cartelli contro le ruste delle



1 1 marks 19

macchine e le schiene degli uomini, perché il tempo passa e l'ora si avvicina.

S'affrettano i preparativi attorno ai concorrenti, che sono i più calmi di tutti.

Non vedo forse Mario Ghersi levare dalla sua borsetta un astuccio, cavare un pettine e ravviarsi con cura la soffice chioma? E' il gesto dell'artista che vuol essere bello, ed anche del combattente che ci tiene alla propria estetica. Intanto continua senza tregua l'arrivo degli spettatori ed è incessante il passaggio dei veicoli, i quali, provenienti da Asso proseguono in senso inverso al Circuito e vanno a cercar posto a Barni, Magreglio. Le signore e signorine spiccano in gran numero tra la ressa. S'infoltiscono le file dei pedoni tra i quali s'aggira il medico di Asso col suo cappellone di paglia e con la sua faccia barbuta che sembra la reclame della salute.

Le tribune appaiono gremite. Quella della stampa è largamente popolata. I cronometristi, nella loro barcaccia di proscenio, armano il telefono, dispongono sui tavoli tutti i loro ferri del mestiere...e affrontano in anticipo la colazione per accingersi alla lunga opera in istato di grazia.

Il Circuito, che doveva chiudersi alle dieci, è ancora aperto alle dieci e tre quarti. Qualche corridore ne approfitta per un'ultima corsettina di assaggio. Qualche altro impiega il ritardo facendosi fotografare.

Devono ancora passare due autocorriere in servizio pubblico, e finalmente sopraggiungono anch'esse, monumentali, stipate di gente, sovraccariche di passeggeri, la cui piramide pone a repentaglio l'incolumità dello striscione del traguardo. Adesso il tremendo Marinoni può scattare con la sua torpedine per il giro di chiusura. Egli balza verso Asso. I commissari impugnano bandierette verdi. Carabinieri e Milizia, col moschetto ad armacollo, fanno sgombrar la pista.

La folla ondeggia in un brusio che si diffonde lontano. L'impazienza è acuta. Di fronte a noi, di là dalla strada, dalla siepe di metallo e dalla folla, presso gli alberi che si specchiano nel Lambro ancora piccolino come un ruscello, son legati per la cavezza quattro somarelli che brucan l'erba e sonnecchiano pacifici e indifferenti..."

"...Alle undici e un quarto i corridori sono usciti dal loro recinto e sono venuti con le macchine ad allinearsi sulla strada.

Sono cinquanta su due file e occupano un buon tratto del rettifilo, viso al traguardo, di cui la prima coppia tocca il bianco segno.

Ciascuno sostiene al proprio fianco, con le braccia tese sul manubrio, la motocicletta a motore spento. Sembrano in verità cavalieri appiedati presso i cavalli e in procinto di balzare in sella e piacerebbe vederli saltare e partire tutti in un colpo solo, squadrone compatto.

Ma l'operazione non è così spiccia.

Essa procede per categorie e per pariglie e s'inizia al ritorno di Marinoni, il bolide guardaporte. Presso il traguardo, davanti ai corridori, sono il conte Bonacossa con la bandierina a scacchi bianchi e rossi e il cronometrista Ottolini in maniche di camicia, l'orologio nella sinistra, la destra in aria. Egli conta i secondi ad alta voce; prima quindici, poi dieci, indi manovrando anche le dita per far più evidente il giusto conteggio, scandisce: cinque, quattro, tre, due, uno. Via!

La bandierina dello starter s'abbassa risoluta e i due concorrenti s'inoltrano di corsa sospingendo la macchina che s'accende scoppiettante, e con agile volteggio da cavallerizzi le si avventano in sella mentre essa s'affretta e fugge. Cantano i motori sul rettifilo. Un fil di fumo azzurro segna la scia del tragitto. La coppia procede un momento di conserva, poi l'uno sorpassa l'altro e i due corridori spariscono nella prima curva volgendo a sinistra sotto il santuario. Via via li seguono i compagni e partono così sedici concorrenti della categoria del quarto di litro, quindici della 350 cc, e diciotto della categoria del mezzo litro. Il pubblico, attentissimo, saluta con applausi Ghersi e Ruggeri, i beniamini.

In venti minuti l'operazione è sbrigata, e mentre i corridori, scomparsi dalla nostra vista, si vanno avventurando sui saliscendi e sulle giravolte del Circuito, la folla si sbanda, va in cerca d'ombra e di cibo. Dopo la prima emozione sportiva, essa vuol gustare la gioia del pic-nic.

E'così bello far colazione sull'erba e l'appetito e così gagliardo fra questi monti, in quest'aria balsamica!

Proviande di ogni genere scaturiscono da ogni parte. I cestini da viaggio provocano un assalto in piena regola. Dappertutto si bivacca lietamente, le tribune diventano cimiteri d'ossa di pollo e di bottiglie vuote, l'erba dei campi e dei poggi circostanti si costella di carte svolazzanti come farfalle. E'l'ora sacra della feroce strage e chi non può distruggere altro, s'avventa ad una latteria rustica e ad un paio di gelaterie da sagra villereccia, e in un batter d'occhio vi sparecchia creme e sorbetti.

Në tra la folla bonaria e di facile contentatura mancano i buongustai raffinati. Ci



son di quelli che han saputo conservarsi le bevande fresche calando le bottiglie nei rigagnoli come se fossero le casalinghe ghiacciaie. Lo sport è una gran bella cosa, ma come diventa più bella col contorno d'un buon boccone e d'un buon bicchiere...!"

"...E' una pausa di prosa saporita, nella forte poesia della corsa; e questa ritorna pronta e riprende tutto il suo predominio sugli spiriti, appena s'annunzia l'arrivo di uno che ha già compiuto il suo primo giro.

La folla è subito in piedi, si sporge dalle tribune, si pigia contro le reti di fil di ferro. Innanzi a noi, come per miracolo è sbucato un carro sul quale si assiepa un gruppo di spettatori privilegiati.

Tutti guardano a nord. In fondo alla valle, dietro a una curva, la strada segnata in bianco tra il verde la sua linea sottile.

E' di là che spunta il corridore, piccolo, lontano, che apparisce e scompare in un attimo, nascosto da una cresta di vegetazione. Eccolo ancora subito dopo, mentre gira la curva in una nuvola di polvere. S'avanza, s'avvicina rapidissimo, è davanti a noi sul rettifilo libero, trasvola rombando, supera le tribune, affronta la curva e si dilegua.

E' Nino Bianchi, che partì fra i primi. Sopraggiunge un secondo, poi un terzo. Il pubblico non ha il tempo di ritirarsi: si arma di ombrellini per fermarsi sul posto sotto il sole. L'altoparlante gli segnala le fasi della corsa, ma son questi passaggi fulminei che più lo avvicinano, sono questi i momenti dell'emozione più viva.

I corridori si giovano logicamente del rettifilo, uno dei pochissimi e certo il migliore di tutto il Circuito. E poi qui è il pubblico più scelto, qui son le tribune, i cronometristi, la stampa, il traguardo. E' naturale che corrano più forte. La volata di taluni ha del fantastico, sono appena sboccati dal rettifilo e già ne sono spariti. Il rombo dei loro motori è una musica possente, è un coro che s'approssima, è un urlo che c'investe. Lo si direbbe il canto formidabile d'una segatrice meccanica che d'istante in istante si rafforza, s'intensifica, diviene altissimo, acuto, insostenibile come uno spasimo.

Di colpo, con uno schianto che sembra una lacerazione spaventosa, la voce frenetica cambia suono, s'attutisce nel freno che prepara la macchina alla curva, e anche la nostra angoscia s'allenta e s'attenua in un respiro di sollievo. Ma non è solo l'orecchio che vibra in questi attimi atroci e silenziosi. C'è la vista. I nostri occhi s'inchiodano sul fantasma che giunge e passa nel turbine sonoro, che

strizza via diritto come una freccia, che appena si può accompagnare, con un moto istantaneo, nel suo balenare fugacissimo. L'uomo e la macchina ci appaiono allora come un corpo fuso, come un organismo unico, e la fiera immagine mitologica del centauro assume al nostro sguardo attonito l'aspetto prodigioso di una realtà vivente, d'una verità assoluta.

I giovani atleti che ci saettano dinanzi, rigidi sull'ala rotante che li travolge nello spazio, hanno una maestà superba che ci fa tremare di commossa meraviglia.

Non par possibile ch'essi reggano più oltre a quell'impeto, che i loro polsi non si spezzino, che il loro cuore non ceda. Han forse un'anima metallica anch'essi, questi cavalieri temerari, e non avvertono il rischio, non misurano lo sforzo, non sanno l'immensità della loro audacia.

Ma lo sanno, e una tal consapevolezza li ingigantisce nella nostra considerazione e ce li mostra in un'aureola di luce ideale.

Sono veramente i cavalieri d'una battaglia epica, sono gli eroi d'un cimento che richiede tutti gli equilibri, fisici e morali, e che si affida al fragile filo del caso. Essi corrono superbi con la morte a lato che li può cogliere in un attimo, in un brivido imponderabile.

Vanno sul ciglio dell'al di là, sfidando il baratro con impavido ardire. La fiamma divina di tanta vita può spegnersi d'un tratto, come d'un tratto s'è spenta per Isacco Mariani, il prode lissonese fulminato nell'operosa vigilia.

L'ho veduto stamane, in una cameretta del Municipio di Asso, disteso in un lettino di ferro, coperto da un velo, cosparso di fiori.

Dormiva immobile sulla soglia del Circuito a cui fremente s'avventurava. Quel fascio di muscoli e di nervi, di generosa ambizione e di caldissima volontà, s'era schiantato come al tocco d'una folgore, era trapassato, forse senza accorgersene, dalla luce più radiosa al più profondo buio.

Così rasente al definitivo nulla del sepolcro è il vivere turgido di queste giovinezze intrepide che ora passano e ripassano abbaglianti sulla strada insidiosa di sole e di candore.

Io li seguo con lo spirito attento, via pel cammino terribile in cui s'accumula tutta la ferocia del nemico ch'essi devono battere.

Dentro la Valassina sino al bivio di Asso, giù per la Valbrona fin sull'orlo placido di Onno, avanti per Vassena e Limonta, su per l'erta di Guello e Civenna e pei ghirigori del Ghisallo, turbinano i centauri sulla pista diabolica e il sentiero e il tempo fuggono dietro le loro orme rutilanti.



Eccoli ricomparire dalla Sacca di Barni e passare e ripassare sul ritmo della fatalità...".

"... La folla li attende al varco, li saluta con affettuosa confidenza, li acclama e li incoraggia con animo cordiale. Forza Ghersi! Bravo Ruggeri! Qualcuno si sofferma, ripara una gomma, trangugia un bicchiere, rimonta in sella, riparte velocemente.

Nino Bianchi è puntuale come un orologio, Ghersi non ha fortuna, Ruggeri tien duro robustamente. I giri si succedono. Il terzo, il quarto, il quinto: questi giovani d'acciaio sembrano insensibili al trascorrere del giorno e al volgere del sole. La monotonia del duro viaggio non li stanca, il peso della fatica non li disarma. Ogni minuto che scocca è un chilometro che s'aggiunge al conto, che li avvicina alla meta.

Son cento, son duecento: avanti!

L'ansia dell'ultimo giro ridesta la curiosità della folla, che minaccia di travolgere le barriere e qua e là straripa sulla pista per vedere più presto, per distinguere da lontano, per vedere da vicino i vincitori. Le acclamazioni echeggiano alle volate dei prediletti, mentre la bandierina bianco-rossa spampanando sul traguardo raffrena il loro slancio e li avverte che il segno ambito è raggiunto.

Nel recinto, Nino Bianchi mostra il viso raggiante di fanciullo biondo; Tazio Nuvolari sorride contento; Ghersi è un po'triste nella sua delusione non meritata e Amedeo Ruggeri, il colosso bolognese, si va nettando il viso unto per liberare gli occhi che brillano nel solco sanguigno tracciato dalle lenti. E'un uomo felice, tutti se lo contendono, lo abbracciano, lo baciano, lo complimentano, lo fotografano, lo consacrano al trionfo.

E'l'ora giusta del dolce gaudio. Ed è anche l'ora dell'esodo tumultuoso. La pista è invasa, la gente abbandona le alture e le tribune, scende dalle linee avanzate della valle. Biciclette, motociclette, automobili riempiono la strada. Ricomincia strepitosa l'orchestra dei motori e fra il tumulto e la polvere, la folla sciama e il campo si svuota.

Sulla riva del Lambro rimangono ancora, pigri e impassibili, i quattro somarelli filosofi, ironici superstiti di lontane età, intorno ai quali s'era scatenata invano la poderosa frenesia moderna..."

ASSO "CAPITALE" DELLA CORSA

"...L'inizio della grande corsa lariana era, quest'anno, fissato per le ore 11 di domenica 6 luglio ma, in effetti, il Circuito del Lario è cominciato la mattina del sabato: la partenza fu data esattamente all'ora fissata, ma la marea umana cominciò a salire ventiquattro ore prima.

Asso, capitale morale della zona che è teatro della grande contesa motociclistica, costituisce anche il nodo di smistamento della folla che viene ad assistere alla grande gara.

Il transito di Asso è quasi obbligatorio, ormai, ed è di prammatica. Caposaldo del percorso, Asso vede la biforcazione della strada la quale corre da sinistra verso l'altura del Ghisallo e si snoda, a destra, per la Valbrona fino a raggiungere il litorale lariano.

Asso, centro famoso che dà il nome alla superba valle che quivi s'inizia, è un poco il cuore del Lario: da qualche anno la sede ufficiale è stata trasportata, per ragioni organizzative, più su verso Barni, ma Asso è e rimane il cuore della manifestazione.

Se il paragone fra Lario e Tourist Trophy è ancora possibile, noi non esitiamo a definire Asso la Douglas del Tourist Trophy Italiano.

Douglas è la capitale del T.T., ma il quartier generale è lontano da Douglas su per giù come il traguardo lariano è distante da Asso. Anche sotto l'aspetto della capitale, il Lario e il T.T. si assomigliano...".

Tratto dal numero speciale della rivista "Motociclismo" in occasione della decima edizione del "Lario" - 12 Luglio 1930.

HANNO RIPORTATO NOTIZIE DEL CIRCUITO DEL LARIO

La Gazzetta dello Sport - Milano

Motociclismo - Milano

La Moto - Milano

La Motocicletta - Milano

Motori Aero Cicli e Sports - Milano

Il Centauro - Milano

Illustrazione Italiana - Milano

Il Secolo Illustrato - Milano

La Domenica Sportiva - Milano

Il Corriere della Sera - Milano

La Domenica del Corriere - Milano

La Provincia di Como - Como

L'Ordine - Como

Cronaca prealpina - Varese

La voce di Bergamo - Bergamo

La Scure - Piacenza

Il Popolo - Lodi

La Stampa - Torino

Gazzetta del Popolo - Torino

L'Arena di Verona - Verona

Il Solco Fascista - Reggio Emilia

Il Popolo di Trieste del lunedì - Trieste

Le ultime notizie - Trieste

La Provincia di Padova – Padova

Regime Fascista - Cremona

Il Nuovo Giornale - Firenze

Il Gazzettino di Venezia - Venezia

Il Mattino – Napoli

Corriere Emiliano - Parma

Fonosport – Vicenza

Il Resto del Carlino - Bologna

La Gazzetta dell'Emilia - Modena

Il Popolo d'Italia – Milano

Lo Sport - Milano

Genova Sport - Genova

Giornale di Genova - Genova

Il secolo XIX - Genova

Il Nuovo Cittadino - Genova

Corriere Mercantile - Genova

II Veneto – Padova

Corriere di Napoli - Napoli

Corriere del Tirreno - Livorno

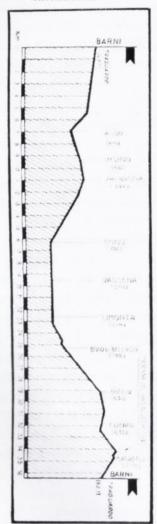
II Littoriale - Roma

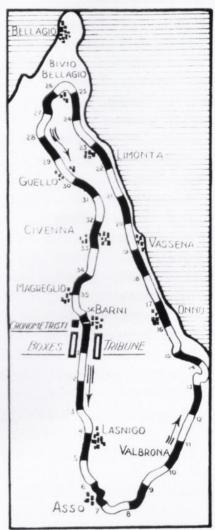
Il Giornale d'Italia - Roma

Il Telegrafo - Livorno

Il Mezzogiorno Sportivo - Napoli

LA FISIONOMIA E IL PROFILO DEL CIRCUITO DEL LARIO ALTIMETRIA PLANIMETRIA





Capitolo Tredicesimo

STATISTICHE



ELENCO DELLE MARCHE CHE HANNO PARTECIPATO AL CIRCUITO DEL LARIO

1 - ABC 2 - AJS 3 - ALIPRANDI 4 - AMBOLDI

5 - ANCORA 6 - ARDEA 7 - ARIEL 8 - ATALA

9 - BRD 10 - BSA

11 - BARBIERI 12 - BENELLI 13 - BIANCHI

14 - C G 15 - C I

16 - CALTHORPE 17 - CASOLI 18 - CATHER-LEA

19 - CLEVELAND 20 - D K W

21 - DARDO

22 - DELLA FERRERA

23 - DOT

24 - DOUGLAS 25 - EXCELSIOR

26 - F.N. 27 - FIESCHI 28 - FRERA

29 - G.D. 30 - GALBAI

31 - GANNA 32 - GARELLI

33 - GILERA 34 - GRINDLAY

35 - PEERLES 36 - HARLEY-DAVIDSON

37 - HAWKER 38 - HAZLEWOOD 39 - HENLEY

40 - INDIAN 41 - JAP-GARANZINI

42 - JUNIOR

43 - LADETTO E BLATTO

44 - MAS 45 - M.B. 46 - M.F.G. 47 - M.M. 48 - MAFFEIS 49 - MASSARINI 50 - MATCHLESS

51 - MIGNON 52 - MILLER

53 - MOTO GALLONI
54 - MOTO GUZZI
55 - MOTO PIANA
56 - MOTOSACOCHE

57 - NSU 58 - NUT

59 - NAGAS & RAY 60 - NEW HUDSON 61 - NEW IMPERIAL

61 - NEW IMP 62 - NORTON 63 - O M B 64 - ORIONE 65 - P.M. 66 - PIAZZA 67 - PREMOLI

68 - RANZANI 69 - REX ACME

70 - ROYAL ENFIELD

71 - RUDGE 72 - SAROLEA 73 - SCOTT 74 - SERTUM 75 - SIMPLEX 76 - SUNBEAM

77 - TAURUS 78 - TAVEGGIA 79 - TRESPIDI 80 - TRIUMPH 81 - VASSENA 82 - VELOCETTE

83 - VEROS 84 - ZUNDAPP

CALENDARIO DELLE 158 GARE MOTOCICLISTICHE DELLA STAGIONE 1931

GENNAIO

18 Rosa d'Inverno (M.C.Milano)

25 Cross Country (M.C.Roma)

FEBBRAIO

Marcia motosciatoria (M.C.Monza)

15 Coppa Albano (M.C.Roma)

15 Cross Country (M.C.Como)

22 Audax motociclistico (M.C.Milano)

MARZO

Cross Country (M.C.Pisa)

Marcia di regolarità (M.C.Gornate)

Coppa Ferrarese (M.C. Verona)

15 Giro del Vesuvio (M.C.Napoli)

15 Criterium delle Società (M.C.Genova)

22 Sassi-Superga (M.C.Torino)

22 Giro invernale della Lombardia a coppie (M.C.Milano)

22 Marcia di regolarità (M.C.Ferrara)

22 Audax motociclistico (M.C.Mantova)

22 Marcia di regolarità (M.C.Trieste)

29 Cross Country (M.C.Bologna)

29 Coppa Mentasti (M.C.Udine)

29 Torreglia-Castelnuovo (M.C.Padova)

29 Pesaro-Rimini-Predappio (M.C.Pesaro)

29 Corsa in salita alla Merluzza (M.C.Roma)

APRILE

Circuito di Belfiore (M.C.Mantova)

Riunione in pista a Modena (M.C.Modena)

Marcia delle 12 ore (M.C.Gorizia)

Criterium d'apertura (M.C.Napoli)

Riunione in pista a Montebello (M.C.Trieste)

Marcia interregionale per motoleggere (M.C.Milano)

Ore per la Ruota d'Oro (M.C.Milano) Marcia montana (M.C.Savona)

12 Targa Florio (M.C.Palermo)



- 12 Coppa Andreani (M.C.Piacenza)
- 12 Salita delle Torricelle (M.C. Verona)
- 12/19 Giro d'Italia S.I.A.P. 4° Premio Lampo (M.C.Genova)
- 19 Circuito di Modena (M.C.Modena)
- 21 Giornata dei Records (M.C.Cremona)
- 21 Napoli-Roma-Napoli (M.C.Napoli)
- 21 Riunione in pista a Ferrara (M.C.Ferrara)
- 26 Gran Premio delle Nazioni (S.A.Monza)
- 26 Gara motoalpina (M.C.Roma)
- 26 Marcia dell'Istria (M.C.Pola)
- 26 Marcia di regolarità (M.C.Ancona)

MAGGIO

Circuito Monti Peloritani (M.C.Messina)

Triangolo Subalpino (M.C.Torino)

Circuito del Savio (M.C.Ravenna)

Trieste Poggioreale (M.C.Trieste)

Raduno motoalpino sul Venta (M.C.Padova)

Coppa Consuma (M.C.Firenze)

Coppa Pasubio (M.C. Verona)

G.P.Turismo M.C.d'Italia (Società Emiliane)

Salita dello Scopetone (M.C.Arezzo)

Coppa Vittorio Longhi (M.C.Lecco)

Premio Esso S.I.A.P. (M.C.Genova)

Pesaro-monte S.Bartolo (M.C.Pesaro)

14 12 Ore per la ruota d'oro (M.C.Milano)

14 Agnano-Cappella di Cangiani (M.C.Napoli)

- 14 Corsa in salita (M.C.Savona)
- 17 Circuito del Mugello (M.C.Firenze)
- 17 Handicap mista (M.C.Mantova)
- 17 Coppa Adriatico (M.C.Ancona)
- 24 G.P.Reale e G.P. del Moto Club d'Italia (M.C.Roma)
- 24 Giro motociclistico di Romagna (M.C.Imola)
- 24 Raduno motoalpino (M.C.Como)
- 24 Circuito di Fasana (M.C.Pola)
- 24 Raduno Nazionale (M.C.Trieste)
- 31 Circuito del Friuli (M.C.Udine)
- 31 Chilometro lanciato (M.C.Modena)



GIUGNO

Circuito di Bologna (M.C.Bologna)

Lucca-Radici (M.C.Lucca)

Marcia verso l'Ignoto (M.C.Monza)

6/7 Marcia nazionale delle 24 Ore (M.C.Milano)

Circuito dei Colli Monregalesi (M.C.Mondovi)

Circuito di Crema (M.C.Crema)

12/13/14 Raduno Internazionale (M.C.Padova)

14 Circuito di Torino (M.C.Torino)

14 Campionato Parmigiano (M.C.Parma)

14 Campionato provinciale (M.C.Pesaro)

14 Marcia Principe di Piemonte (M.C.Savona)

14 Criterium degli Assi (M.C.Napoli)

21 Circuito di Brentelle (M.C.Padova)

21 Biella Oropa (M.C.Biella)

21 Raduno nazionale al Montello (M.C.Lugo)

28 Circuito di Forlì (M.C.Forlì)

28 Circuito Prealpi Varesine (M.C. Varese)

28 Campionato Provinciale (M.C.Lucca)

28 Convegno città di S.Giusto (M.C.Trieste)

28 Convegno al Brennero (M.C. Verona)

29 Massarosa Lucca (M.C.Lucca)

29 Coppa Bissoni S.I.A.P. (M.C.Genova)

29 Chilometro lanciato (M.C.Ancona)

LUGLIO

Chilometro lanciato (M.C.Lugo)

Circuito piacentino (M.C.Piacenza)

Circuito di Avellino (M.C.Napoli)

Circuito del Lario

(M.C.di Milano e Gazzetta dello Sport)

11/12 Marcia Nazionale (M.C.Mantova)

Corsa in salita Monte Maggiore (M.C.Pola)

Susa Moncenisio (M.C.Torino)

19 Coppa Arduino

(M.C. Verona)

19 Marcia di regolarità (M.C.Como)

19 Gran Audax Coppa Garettoni (M.C.Roma)



19 Gara a squadre (M.C.Gorizia) 26 Coppa del Mare (M.C.Livorno)

AGOSTO

Circuito del Trasimeno (M.C.Castiglion del Lago)

Raduno motociclistico (M.C. Verona)

Gran Premio delle 500 miglia di velocità (M.C.Imola)

Raduno di Formia (M.C.Napoli)

Marcia di regolarità (M.C.Ancona)

Chilometro lanciato (M.C.Lugo)

Raduno Adriatico (Società emiliane)

Coppa due mari (M.C.Roma)

Verona Venezia (M.C. Venezia)

Circuito di Tarcento (M.C.Udine)

16 Circuito di Arona (M.C.Arona)

16 Marcia di regolarità (M.C.Rimini)

23 Circuito di Gornate (M.C.Gornate)

23 Marcia di regolarità (M.C.Modena)

23 Le 12 ore (M.C.Torino)

23 Circuito di Senigallia (M.C.Ancona)

30 Agosto-Sei giorni Internazionale

SETTEMBRE

3/4/5 Audax Verona-Firenze-Roma-Napoli (M.C. Verona)

Settembre (M.C.d'Italia)

Marcia di regolarità (M.C.Somma Lombardo)

Riunione in pista a Modena (M.C.Modena)

Circuito delle Cortine (M.C.Messina)

Raduno Italia centro meridionale (M.C.Napoli)

Circuito di Redipuglia (M.C.Monfalcone)

Coppa del Re (M.C.Arezzo)

Campionato provinciale (M.C.Parma)

13 Marcia turistica alpina (M.C.Torino)

20 Scalata del Mottarone (M.C.Milano e M.C.Torino)

20 Scalata monte Bernadia (M.C.Udine)

20 Circuito di velocità (M.C.Gorizia)

20 Gara marcia e tiro (M.C. Roma)

20 Circuito Primo Lanza (M.C.Biella)



- 20 Riunione in pista a Montebello (M.C.Trieste)
- 27 Circuito Campi Flegrei (M.C.Napoli)
- 27 Circuito Colli Euganei (M.C.Padova)
- 27 Campionato sociale (M.C.Pola)
- 27 Premio motoleggere (M.C. S. Giorgio Piano)

OTTOBRE

Varese Campo dei Fiori (M.C. Varese)

Circuito motociclistico del Sud a tappe (M.C.Napoli)

Bologna Barbiano (M.C.Bologna)

Trofeo turistico a squadre (M.C.Milano)

Vermicino Rocca di Papa (M.C.Roma)

Marcia Audax (M.C.Ferrara)

- 25 Giornata dei Records (M.C.Milano)
- 25 Giro delle Torricelle (M.C.Verona)
- 25 Marcia di regolarità (M.C.Savona)
- 28 Coppa XXVIII Ottobre (M.C.Savona)
- 28 Gara sociale con scalata (M.C.Parma)

NOVEMBRE

Staffetta nazionale della Vittoria (M.C.Padova)

Circuito Principe di Piemonte del Tigullio (M.C.Genova)

- 22 Cimento invernale (M.C.Parma)
- 22 Coppa Marino (M.C.Roma)
- 29 Criterium di chiusura coppa Sasillo (M.C.Napoli)
- 29 Marcia di regolarità (M.C.Ravenna)
- 29 Raduno invernale (M.C.Ravenna)

DICEMBRE

Otto Euganeo (M.C.Padova)

11 Gara staffetta a squadre (M.C.Roma)

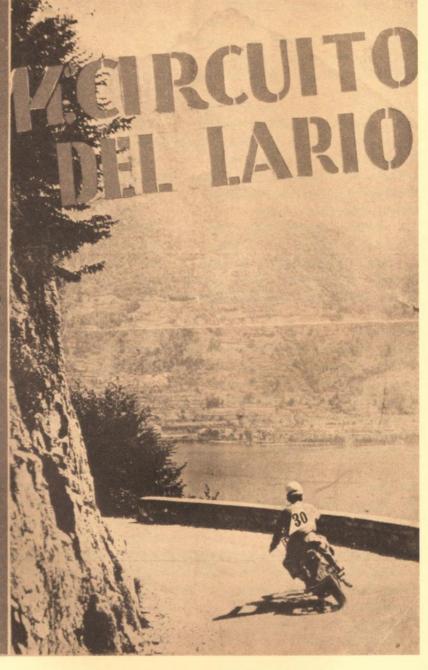
Gare Internazionali valide per il campionato italiano di Prima Categoria:

- 1 Targa Florio (Palermo)
- 2 G. P. delle Nazioni (Monza)
- 3 Gran Premio Reale (Roma)
- 4 Circuito del Lario (Como)
- 5 Coppa del Mare (Livorno)



1.0 1.00EEO

JNA





Capitolo Quattordicesimo

IL LIBRO D'ORO DEL CIRCUITO DEL LARIO



1921

classe 1000

1° AMEDEO RUGGERI

(Harley Davidson)

Km 219 in 4h 11' 36"

alla media di 52,222 Km/h

2° Miro Maffeis (Indian)

3° Domenico Malvisti

(Harley Davidson)

giro più veloce:

Biagio Nazzaro

(Harley Davidson)

al terzo giro a 58,436 Km/h

classe 750

1° AGIDE FIACCADORI (Frera)

2º Romolo Spallanzani

(Galloni)

3° Ferdinando Martinengo

(Gilera)

giro più veloce:

Romolo Spallanzani

al quarto giro a 47,500 Km/h

classe 500

1° ERNESTO VAILATI (Sunbeam)

2º Mario Acerboni (Frera)

3° Ottorino Dall'Oglio (Frera)

giro più veloce:

Ernesto Vailati

al terzo giro a 52 Km/h

classe 350

1° ARISTIDE FERGNANI (Garelli)

2° Francesco Rampini (Garelli)

3° Giovanni Cocchi (Douglas)

giro più veloce:

ERMINIO VISIOLI (GARELLI)

al secondo giro a 48,886 Km/h

1922

classe 500

1° ERNESTO VAILATI (Sunbeam)

km 219 in 3h.52' 31"

alla media di 56,545 km/h

2° Valentino Gatti (Guzzi)

3° Gianni Battaglia (Triumph)

giro più veloce:

Ernesto Vailati

al quinto giro a 58,200 km/h

classe 350

1° ERNESTO GNESA (Garelli)

2° Miro Maffeis (Motosacoche)

3° Damiano Rogai (A J S)

giro più veloce:

Ernesto Gnesa

al quarto giro a 57,700 km/h

1923

classe 500

1° VALENTINO GATTI (Guzzi)

2° Achille Poletti (Frera)

3° Pietro Ghersi (Guzzi)

giro più veloce:

Pietro Ghersi

al quinto giro a 62,448 km/h

classe 350

1° ACHILLE VARZI (Garelli)



2° Erminio Visioli (Veros) 3° Isacco Mariani (Garelli) giro più veloce: Achille Varzi al quinto giro a 61,042 km/h

classe 250

1° MIRO MAFFEIS (Maffeis)

2° Pietro Visioli (Hawker)

3° Mario Bavassano (Maffeis)

giro più veloce:

Miro Maffeis

al terzo giro a 55,753 km/h

1924

classe 500

1° PIETRO GHERSI (Guzzi)

Km 219 in 3h.14' 17"

alla media di 67,031 km/h

2° Guido Mentasti (Guzzi)

3° Edoardo Self (Norton)

giro più veloce:

Pietro Ghersi

al sesto giro a 68,487 km/h

classe 350

1° ANGELO VARZI (Sunbeam)

2° Ernesto Gnesa (A J S)

3° Ugo Prini (Frera)
giro più veloce:
Angelo Varzi
al primo giro a 61,925 km/h

classe 250
1° MIRO MAFFEIS (Maffeis)

2º Augusto Rava (Galloni) 3º Afredo Panella (Galloni) giro più veloce: Miro Maffeis al sesto giro a 57,294 km/h

1925
classe 500
1° AMEDEO RUGGERI (Guzzi)
Km 219 in 3h.25' 14"
alla media di 64,023 km/h
2° Mario Saetti (Norton)
3° Ugo Prini (Guzzi)
giro più veloce:
Pietro Ghersi
al secondo giro a 66,831 km/h

classe 350

1° TAZIO NUVOLARI (Bianchi)

2° Mario Ghersi (Frera)

3° Olindo Raggi (A J S)

giro più veloce:

Tazio Nuvolari

al terzo giro a 65,191 km/h

classe 250

1° NINO BIANCHI (Ariel)

2° Alfredo Panella (Galloni)

3° Enrico Bottoni (Jap-Garanzi giro più veloce:

Nino Bianchi
al sesto giro a 61,534 km/h

1926 classe 500



1° PIETRO GHERSI (Guzzi) Km 219 in 3h.11' 31" alla media di 68,560 km/h 2° Achille Varzi (Sunbeam) 3° Mario Colombo (Frera) giro più veloce: Pietro Ghersi al primo giro a 69,767 km/h

classe 350

1° TAZIO NUVOLARI (Bianchi)

2° Mario Ghersi (Bianchi)

3° Miro Maffeis (Bianchi)

giro più veloce:

Mario Ghersi

al primo giro a 66,233 km/h

classe 250

1° UGO PRINI (Guzzi)

2° Mario Saetti (Guzzi)

3° Nino Bianchi (Galloni)

giro più veloce:

Ugo Prini

al terzo giro a 67,219 km/h

classe 175

1° ENRICO MANETTI (Ancora)

2° Carlo Carena (Ancora)

3° Fausto Moroni (Miller)

giro più veloce:

Enrico Manetti

al quinto giro a 58,959 km/h

1927 classe 500 1° Luigi Arcangeli (Sunbeam) km 219 in 3h.17' 13" alla media di 66,626 km/h 2° Guido Corti (Guzzi) 3° Valentino Gatti (Guzzi) giro più veloce: Achille Varzi (Guzzi) al primo giro a 69,194 km/h

classe 350

1° TAZIO NUVOLARI (Bianchi)

2° Amilcare Moretti (Bianchi)

3° Emilio Marchi (Bianchi)

giro più veloce:

Tazio Nuvolari

al primo giro a 68,163 km/h

classe 250
1° UGO PRINI (Guzzi)
2° Orth Geissler (Guzzi)
giro più veloce:
Ugo Prini
al primo giro a 65,061 km/h

classe 175

1° TONINO BENELLI (Benelli)

2° Riccardo Brusi (Benelli)

3° Armando Pizzioli (Benelli)

giro più veloce:

Nino Bianchi (Bianchi)

al primo giro a 61,236 km/

1928 classe 350 1° ACHILLE VARZI (Bianchi)



km 219 in 3h.11'15" alla media di 68,701 km/h 2° Amilcare Moretti (Bianchi) 3° Tazio Nuvolari (Bianchi) giro più veloce: Tazio Nuvolari al terzo giro a 70,478 km/h

classe 500

1° MARIO COLOMBO (Sunbeam)

2° Giusto Zaro (Gilera)

3° Edoardo Self (Sarolea)

giro più veloce:

Pietro Ghersi (Sunbeam)

al secondo giro a 70,698 km/h

classe 250

1° GUALTIERO PIANA (Piana)

2° Mario Moradei (Piana)

3° Arrigo Cimatti (Guzzi)

giro più veloce:

Gualtiero Piana

al quinto giro a 62,577 km/h

classe 175

1° TONINO BENELLI (Benelli)

2° Gino Zanchetta (Bianchi)

3° Riccardo Brusi (Benelli)

giro più veloce:

Tonino Benelli

al quarto giro a 64,405 km/h

classe 125 1° AMEDEO TIGLI (M. M.) 2° Enrico Mariani (M.M.) 3° Raffaele Alberti (Orione) giro più veloce: Enrico Mariani al primo giro a 60,107 km/h

classe 350

1° TAZIO NUVOLARI (Bianchi)
km 219 in 3h.09' 09"
alla media di 69,479 km/h
2° Luigi Macchi (Frera)
3° Raffaele Alberti (Frera)
giro più veloce:
Tazio Nuvolari
al quinto giro a 70,600 km/h

classe 500

1° ACHILLE VARZI (Sunbeam)

2° Terzo Bandini (Rudge)

3° Giovanni Broggi (Frera)

giro più veloce:

Achille Varzi

al sesto giro a 70,274 km/h

classe 250

1° UGO PRINI (Guzzi)

2° Carlo Fumagalli (Ariel)

3° Oreste Villa (Guzzi)

giro più veloce:

Ugo Prini

al primo giro a 66,303 km/h

classe 175 1° PRIMO ZINI (G.D.) giro più veloce:



Armando Brusi al secondo giro a 65,075 km/h

1930

classe 350

1° TAZIO NUVOLARI (Bianchi)
km 219 in 3h.01'58"
alla media di 72,209 km/h
2° Mario Ghersi (Velocette)
3° Toni (A.J.S.)
giro più veloce:
Tazio Nuvolari

al sesto giro a 73,820 km/h

classe 500

1° TERZO BANDINI (Rudge)

2° Giovanni Broggi (Frera)

3° Elio Lanfranconi (Norton)

giro più veloce:

Attilio Cavalleri (Rudge)

al primo giro a 72,444 km/h

classe 250
1° UGO PRINI (Guzzi)
2° Alfredo Panella (Guzzi)
3° Oreste Villa (Guzzi)
giro più veloce:
Ugo Prini
al secondo giro a 69,034 km/h

classe 175 1° TONINO BENELLI (Benelli) 2° Raffaele Alberti (Ancora) 3° Carlo Baschieri (Benelli) giro più veloce: Tonino Benelli al secondo giro a 67,724 km/h

1931

classe 500

1° TERZO BANDINI (Rudge)

Km 219 in 3h 03' 50"

alla media di 71,476 Km/h

2° Mario Colombo (Sunbeam)

3° Elio Lanfranconi (Sunbeam)

giro più veloce:

Terzo Bandini

al sesto giro a 73,178 Km/h

classe 350
1°ALDO PIGORINI (Velocette)
2° Mario Ghersi (Rudge)
3° Omobono Tenni (A.J.S.)
giro più veloce:
Aldo Pigorini
al sesto giro a 71,196 Km/h

classe 250

1° UGO PRINI (Guzzi)

2° Riccardo Brusi (Guzzi)

3° Alfredo Panella (Guzzi)

giro più veloce:

Ugo Prini

al primo giro a 69,819 Km/h

classe 175

1° RAFFAELE ALBERTI (Ancora)

2° Camillo Saini (Miller)

3° Celeste Cavacciuti (C.F.)

giro più veloce:

Tonino Benelli (Benelli) al primo giro a 65,752 Km/h

1934

classe 500

1° CARLO FUMAGALLI (Bianchi) km 219 in 2h 55' 15" alla media di 74,978 Km/h 2° Mario Colombo (Bianchi) 3° Gino Spaggiari (Norton) giro più veloce: Amilcare Moretti (Bianchi) al primo giro a 75.874 Km/h

classe 350

1° SILVIO GIROTTO (Norton)
(ritirati gli altri due concorrenti in gara
Pigorini al 5° e Secchi al 4° giro)
giro più veloce:
Aldo Pigorini (Rudge)
al quarto giro a 76,112 Km/h

classe 250

1° UGO PRINI (Guzzi)

2° Riccardo Brusi (Guzzi)

3° Nello Pagani (Miller)
giro più veloce:
Ugo Prini
al terzo giro a 74,178 Km/h

classe 175

1° AMILCARE ROSSETTI (Benelli)

2° Raffaele Alberti (Benelli)

3° Francesco Lama (M.M.)

giro più veloce:

Raffaele Alberti al primo giro a 72,596 Km/h

1935

classe 500

1° DORINO SERAFINI (Bianchi) Km 255,500 in 3h 19' 26" alla media di 76,867 Km/h 2° Felice Macchi (Gilera) giro più veloce: Giordano Aldrighetti (Guzzi) al secondo giro a 78,673 Km/h

classe 350

1° AMILCARE ROSSETTI (Norton)
2° Silvestro Secchi (Norton)
3° Biagio Nocci (Rudge)
giro più veloce:
Amilcare Rossetti
al secondo giro a 72,693 Km/h

classe 250

1° ALDO PIGORINI (Guzzi)

2° Riccardo Brusi (Guzzi)

3° Ugo Prini (Guzzi)

giro più veloce:

Aldo Pigorini

al terzo giro a 77,852 Km/h

1938

classe 500

1° DORINO SERAFINI (Gilera)

Km 219 in 2h 36' 00"

alla media di 83,073 Km/h

2° Guido Cerato (Bianchi)



giro più veloce: Dorino Serafini al sesto giro a 85,184 Km/h

classe 350

1° MICHELE MANGIONE (M.M.)

2° Lino Bonazzi (M.M.)

3° Biagio Nocchi (Norton)

giro più veloce:

Michele Mangione

al quarto giro a 76,641 Km/h

classe 250

1° GUGLIELMO SANDRI (Guzzi)

2° Nello Pagani (Guzzi)

3° Raffaele Alberti (Guzzi)

giro più veloce:

Guglielmo Sandri

al sesto giro a 84,794 Km/h

1939

classe 500

1° Nello Pagani (Guzzi)

Km 216 in 2h 34' 06"

alla media di 84,101 Km/h

2° Silvio Vailati (Gilera)

giro più veloce:

Dorino Serafini (Gilera)

al terzo giro a 86,561 Km/h

classe 350

1° MICHELE MANGIONE (M.M.)

2° Guglielmo Palvis (Norton)

3° Domenico Carancini (C.M.)

giro più veloce:

Michele Mangione

al secondo giro a 82,036 Km/h

classe 250 1° GUGLIELMO SANDRI (GUZZI) 2° Raffaele Alberti (GUZZI) giro più veloce: Guglielmo Sandri al secondo giro a 81,969 Km/h

IL TRAGUARDO NELLE QUINDICI EDIZIONI

-1921-	Visino	Provenendo da Asso, sul breve rettilineo che precede la frazione Visino di Valbrona.
-1922-	Lasnigo	In direzione di Asso; sul rettilineo che precede a chiesa di Sant'Alessandro, le tribune a destra e i box a sinistra.
-1923-	Lasnigo	
-1924-	Lasnigo	
-1925-	Lasnigo	
-1926-	Lasnigo	
-1927-	Lasnigo	
-1928-	Lasnigo	
-1929-	Barni	In direzione di Asso: duecento metri dopo il vecchio nucleo di Barni, le tribune sul lato destro e i box a sinistra.
-1930-	Barni	
-1931-	Barni	
-1932-		
-1933-		
-1934-	Visino	Sul rettilineo che precede Visino, le tribune sul lato sinistro, a fianco dell'ex coltelleria Nava, i box di fronte.
-1935-	Visino	
-1936-		
-1937-		
-1938-	Visino	
-1939-	Magreglio	In cima alla salita del Ghisallo. In direzione di Asso: le tribune sul lato sinistro alla prima curva verso Magreglio, a seguire i box; la cabina Stampa sul lato destro a filo muro cimitero.



CONCLUSIONI

Questa la storia, le date, gli avvenimenti salienti e i protagonisti del "Circuito del Lario e della Valassina", una corsa che meglio di qualunque altra rappresenta il periodo pioneristico, avventuroso ed eroico del motociclismo italiano.

Le caratteristiche uniche del *Circuito del Lario* lo rendevano una gara a sé stante, diverso da tutte le altre: bellissimo e oltremodo impegnativo.

Bello perché "..svolto in un ambiente ancora incontaminato; sopra una collinosa penisola verde, lambita dalle acque del lago e per una strada che, snodata a serpe l'abbraccia tutta, fra scorci mozzafiato.."

Impegnativo perché "..sul Lario uomini e macchine subiscono il più completo e duro collaudo."

Per le sue peculiarità il Circuito del Lario è stato, nel periodo a cavallo delle due guerre mondiali, la corsa motociclistica più famosa d'Italia, tra le più celebrate al mondo, seconda soltanto all'infernale Tourist Trophy inglese.

Se il T.T. fu il più severo campo sperimentale dell'industria d'oltre Manica e una sorta di esame di laurea per i campioni inglesi, così il Circuito del Lario ha segnato anno dopo anno le tappe dell'evoluzione della motocicletta italiana e vincerlo equivaleva a dimostrarsi un corridore completo, capace di controllare il mezzo nelle condizioni più difficili, su di un percorso misto, duro e massacrante. Chi si affermava o si distingueva al *Lario* poteva legittimamente ambire a diventare un pilota famoso. Dalla "scuola" del *Lario* sono usciti i più grandi piloti dell'epoca: Nuvolari, Varzi, i fratelli Ghersi, Arcangeli, Ruggeri, Omobono Tenni, Dorino Serafini, Alberto Ascari... Nello Pagani; il *Lario* è stato per tutti loro il trampolino di lancio verso la fama e la gloria sportiva.

Solo al Lario si poteva vivere da vicino la corsa, controllare il gesto, osservare per un lungo tratto la bravura del concorrente; sulle sue strade le folle hanno imparato ad apprezzare lo "stile" del motociclista, a distinguere il campione.

L'avvento della guerra blocca di fatto tutte le manifestazioni agonistiche, terminava così una gara che per anni aveva conteso al Tourist Trophy inglese la fama di competizione più dura, e a quella di Monza il primato delle corse motociclistiche in Italia. Nessun altra competizione in Italia, nemmeno il G.P. delle Nazioni di Monza o il G.P. Reale di Roma ha mai avuto tanta popolarità

ed un significato tanto profondo per gli appassionati. Il "Lario" era la festa del motociclismo italiano, una grande scampagnata, un ritrovarsi tutti, vecchi e nuovi piloti, campioni del passato, campioni del momento in mezzo ai giovani in cerca di affermazione.

Le difficoltà finanziarie, l'inadeguatezza del percorso alle nuove esigenze di sicurezza, l'impossibilità a chiudere le strade per l'aumentato traffico della zona, hanno impedito la ripresa della manifestazione; anche se non sono mancate le proposte per una riedizione da parte di piloti, associazioni motociclistiche ed Enti locali.

Si concludeva così l'epopea del "Lario" e con essa un ciclo, durato quasi vent'anni, che aveva pervaso di passione motociclistica la gente del Lario e della Valassina, portando grande notorietà alla zona e indiscutibili vantaggi economici a tutti.

"...Mai fu dato di veder vincere il Circuito del Lario da un oscuro outsider, da un modesto corridore che abbia tentato la gloria in questo durissimo campo di lotta; e questo vale più di ogni altra parola a dire come grandissimo, ineguagliabile, sia il valore del Circuito del Lario come prova sportiva, come vaglio di campioni, come poderoso selezionatore di valori umani e meccanici. Il Circuito del Lario è sempre stato vinto dal binomio più formidabile, dall'uomo migliore, dalla macchina più completa; il "Lario" non è mai stata una prova con risultati a sorpresa..."

Anonimo - 1939

"...Non si vince al Lario se non si è un "asso" della motocicletta; le mezze figure possono benissimo imbroccarla giusta ovunque, fuorché sulle strade lariane...".

Gino Magnani - 1932



INDICE GENERALE

Presentazione, di Daniele Redaelli		
Se la storia diventa cronaca	pag.	5
Capitolo Primo:		
La fondazione del Moto Club Lombardo	pag.	9
Capitolo Secondo:		
Le origini del Circuito del Lario	pag.	23
Capitolo Terzo:		
Il percorso	pag.	29
Capitolo Quarto:		
Il Regolamento	pag.	35
Capitolo Quinto:		
L'organizzazione	pag.	41
Capitolo Sesto:		
Aldo Finzi sportivo e politico	pag.	51
Capitolo Settimo:		
Le prime cinque edizioni (1921-1925)	pag.	61
Capitolo Ottavo:		
Dalla sesta alla decima edizione (1926-1930)	pag.	79
Capitolo Nono:		
Tazio Nuvolari e Achille Varzi	pag.	103
Capitolo Decimo:		
Le ultime edizioni del Circuito del Lario (1931-1939)	pag.	109
Capitolo Undicesimo:		
Il Circuito del Lario e il Tourist Trophy	pag.	137
Capitolo Dodicesimo:		
Testimonianze scritte sul Circuito del Lario	pag.	143
Capitolo Tredicesimo:		
Statistiche	pag.	161
Capitolo Quattordicesimo:		
Il Libro d'Oro del Circuito del Lario	pag.	169
Conclusioni	pag.	179

Finito di stampare

Luglio 2003

Dalla GRAFICA A.ZETA

Erba (CO)

