

AYMO MAGGI. IL “BON VIVANT” DELLA MILLE MIGLIA

“Nobiluomo bresciano. Amò la velocità, l’automobile, la vita”. Poteva essere un buon epitaffio per il Conte Aymo Maggi di Gradella, nato cento anni fa e morto nel 1961. Bresciano per nascita, per orgoglio e convinzione, nobile, ricchissimo, fu tra i creatori e padre spirituale della più famosa corsa su strada del mondo, la Mille Miglia, e pilota egli stesso, in grado di battersi con onore con i grandi nomi della sua epoca. Dell’istante in cui scaturì nella testa sua e degli altri tre “moschettieri” – il conte Franco Mazzotti, suo amico fraterno e grande sportivo, il già affermato giornalista sportivo Giovanni Canestrini e Renzo Castagneto, direttore de “*Lo Sport Bresciano*” e organizzatore del Giro d’Italia ciclistico – sappiamo tutto dalle parole di uno dei protagonisti, Canestrini, nel suo “Mille Miglia”. Una sera del dicembre 1926 i quattro – amici tra loro da tempo – si chiesero cosa si poteva organizzare allo scopo di galvanizzare l’ambiente automobilistico sportivo italiano, languente di risultati e di idee di fronte alle macchine e alle case estere. Si pensò ad una gara: non su circuito, per carità – sarebbe entrata in concorrenza con l’appena inaugurato circuito di Monza – ma una gara da città a città. Un Brescia – Roma, per esempio. Però così, si osservò, la pubblicità sarebbe ricaduta tutta su Roma. Allora, perché non un Brescia – Roma – Brescia? Sarebbe stato un percorso di circa 1600 chilometri. 1600...ossia, come suggerì Mazzotti, appassionato aviatore, mille miglia, all’americana o meglio ancora (visto il regime) alla latina: e se la gara si chiamasse Coppa delle Mille Miglia? Detto, fatto: e il 26 marzo 1927 prese il via la prima edizione della corsa destinata a diventare la più famosa del mondo.

La proposta veniva ad inserirsi alla perfezione in un vuoto acerbamente sentito da tutti gli sportivi italiani, ed in particolare da quelli bresciani. Brescia era stata la sede delle prime gare italiane importanti e soprattutto aveva ospitato sul circuito di Montichiari, nel 1921, il primo Gran Premio d’Italia (vedi *Auto d’Epoca* del maggio 2001). Aveva digerito molto male lo “scippo” perpetrato dall’Automobile Club di Milano, quando questi promosse la costruzione dell’autodromo di Monza che divenne la sede naturale di tutti i successivi gran premi d’Italia. Brescia divenne di punto in bianco una sede marginale dell’automobilismo sportivo. Non era però soltanto uno spirito di rivalsa quello che animava Maggi e Mazzotti, allora entrambi giovanissimi (ventitré anni il primo, ventidue il secondo). Entrambi piloti, assistevano ad un crisi dell’automobilismo europeo che sembrava inarrestabile. Sostituita la formula dei 2 litri di cilindrata con quella che prevedeva una cilindrata massima di un litro e mezzo, la rosa delle case costruttrici partecipanti alle gare si era ridotta a due marche francesi, la Bugatti e la Delage; e correre su una buona macchina sportiva italiana diventava sempre più difficile. Per non parlare della diffusione dell’automobile in Italia, o della situazione delle strade ordinarie. Circolare in Italia significa più spesso che mai soffocare nella polvere, o impantanarsi nel fango: appena fuori Milano, una delle zone già allora più ricche della nazione, le strade erano semplici tratturi. Sulla Novara – Vercelli, nel 1924, proprio i nostri due eroi, Maggi e Mazzotti, avevano visto quasi disintegrarsi una Ansaldo nuova di zecca, per i salti provocati dalle buche. Due giovani di lignaggio, sportivi, innamorati dell’automobile e delle competizioni, e

soprattutto con grandi disponibilità finanziarie e le conoscenze giuste, come non potevano cercare di intervenire?

Aymo Maggi nacque a Brescia il 30 luglio 1903, da una famiglia la cui storia risaliva al 1200. Il padre Berardo, grande cavallerizzo e cacciatore, produttore dei vini di Franciacorta, insegnò presto al suo primogenito a cavalcare e a cacciare, a guidare indifferentemente un'automobile, o uno yacht o un aeroplano, a comportarsi da grande gentleman quale la sua ascendenza imponeva. Aymo imparò subito, e nel modo migliore: fu per tutta la vita un gran signore, amato dai subalterni e ricercato nel gran mondo, generoso e liberale. Presto si stancò di correre sui cavalli, e privilegiò dapprima la bicicletta, poi la motocicletta infine l'automobile. Le prime foto che lo ritraggono nei suoi venti anni ce lo mostrano elegante, con un sorriso scanzonato da viveur, la sigaretta tra le dita. E' audace, cavalleresco, abituato ad una vita di sport: ha il mondo ai suoi piedi. La sua prima gara su un'automobile si svolse nel 1922, e conseguì la prima vittoria alla corsa in salita Gargnano-Tignale nel 1924. I suoi risultati, però, sono stati spesso confusi con quelli di un altro Maggi, Onofrio, vincitore della II Pontedecimo- Giovi nel 1923 e poi morto qualche giorno dopo la gara per un incidente automobilistico presso Vercelli. Un Onofrio Maggi (lo stesso?) è passato alla storia per essere stato il creatore della bellissima camelia doppia, rosa chiaro, intitolata alla Contessa Lavinia Maggi.

Nel 1924 Aymo si iscrive invece al IV Circuito del Garda, su Bugatti, la vettura più congeniale per lui, vero gentleman – driver. Gareggiò con furia, vinse la sua classe (categoria 1500 cc), battendo il record dell'anno precedente con la velocità di 78 km/h, arrivò quarto nella classifica generale e per la prima volta la sua foto al volante di un'auto in corsa comparve su un giornale. Nello stesso anno fu vittorioso anche nella gara del Campionato Bresciano, *“svoltosi alla costa di Sant'Eusebio, e ciò dopo aver subito l'incredibile handicap di un completo capovolgimento, con relativo conseguente raddrizzamento a braccia, avventura che fece annunciare la sua vittoria, per opera di un arguto cronista, nel seguente modo: primo il Conte Maggi sotto Bugatti!”*. Davvero spettacolosa fu la sua prestazione al medesimo circuito del Garda l'anno dopo, su una Bugatti 2 litri. *“Pochi campioni, e rare volte, hanno dato prova di così superba combattività e di eccezionale valore. Fermo per due volte al box per noie alle candele, sorpassato di quasi due minuti dal valoroso Minoia...non ha avuto attimi di nervosismo o di alterazione. Calmo e preciso ha ripreso a girare con foga e vigore irresistibile, tutto chiedendo e tutto ottenendo dalla sua incomparabile Bugatti. La sua corsa ha veramente del fantastico e del meraviglioso...Per venti volte ci è passato davanti bello e sublime, arditamente invitto, con i muscoli contratti dallo spasimo assillante per la conquista della gloria...Ma la vittoria più pura e più grande, perché aspramente combattuta, ha infine coronato la giovane fronte del pilota che tutto osò per meritarsela”*. Altro che una piccola foto sul giornale: il giorno dopo la “Gazzetta dello Sport” gli dedicò il titolo principale, “Aymo Maggi battendo tutti i records vince il V Circuito del Garda”. Questa vittoria suggellò la nascente amicizia fra lui e il grande Ettore Bugatti. Il costruttore italo-francese infatti amava circondarsi dei giovani rampolli dell'Europa – bene, che costituivano un fertile mercato per la sua strepitosa 35 da 2

litri, sperimentata per la prima volta sul circuito di Lione l'anno precedente. Il modello su cui corse Maggi sul circuito del Garda era una 35 A detta "Imitazione", o "Tecla", ossia una due litri, ma in versione semplificata e più economica, che Bugatti aveva concepito espressamente per quei ricchi "amatori" che pur non facendo della competizione automobilistica la propria professione, amavano, un po' per snobismo, un po' per passione, cimentarsi sui campi di gara, e avevano perciò bisogno di una vettura all'altezza delle loro aspirazioni. La Bugatti 35, costruita nelle sue varie versioni in quattrocento esemplari circa, fu l'unica vettura di formula venduta anche ai privati, e questo ne spiega l'infinito palmarès: più di duemila vittorie in pochi anni. In parallelo ai "gentlemen – drivers" correva la squadra ufficiale della Bugatti, che debuttò alla Targa Florio del 1925 con Meo Costantini (destinato a diventare il direttore sportivo della casa), Pierre e Ferdinand de Vizcaya. I risultati dei piloti privati venivano pubblicizzati sulle maggiori riviste sportive dell'epoca accanto a quelli dei piloti ufficiali, accorta manovra psicologica per lusingarne l'amor proprio. Nel caso di Maggi, però, l'amicizia con Bugatti ebbe anche altri risvolti. Nello stesso anno della sua eclatante vittoria sul Garda, e che segnò anche altri interessanti risultati ottenuti su Bugatti (4° di categoria 1500 al circuito del Mugello, 1° di categoria 2000 alla Susa Moncenisio), Maggi decise di rilevare la direzione della "Azienda Commerciale Italiana Automobili Bugatti" di Milano, allora in via Ludovico Muratori 5, fino a quel momento seguita da Carlo Massimo Bianchi, e a cui facevano riferimento le sei agenzie di Torino, Teramo, Napoli, Verona, Palermo, Genova. Dopo aver trasformato l'Azienda in Società Anonima, ne cura il trasferimento in una sede più appropriata, in via Pietro Colletta 27. La pubblicità ne ricava nuovo slancio, e il coinvolgimento di Maggi fu palese quando per varie volte su Auto Italiana comparve una pagina pubblicitaria intera, in cui viene enfaticamente riportato il suo risultato al Garda, con lo slogan "*Il puro sangue ha fatto e ha vinto anche l'ultimo galoppo del 1925*". Cosa curiosa, due pagine più in là, nel numero del 31 ottobre, Auto Italiana riportava una maliziosa inserzione pubblicitaria della Salmson, che diceva: "*Un banale incidente al 1° giro ha tolto ad Abele Clerici su Salmson la consueta vittoria al Circuito del Garda, dove si classificava però secondo*".

Doveva però trovare qualcuno che gli desse una mano, un uomo di fiducia a cui affidare incarichi delicati, e che sapesse anche mettere le mani dentro un motore. Lo trovò in un diciannovenne di Brescia, Rino Berardi, con cui negli anni si creò un legame indistruttibile. Berardi ne diventò il meccanico, co-pilota, factotum, socio. Egli trovò anche il tempo di fondare, generosamente supportato da Maggi ormai amico fraterno, un'azienda di macchine utensili a Brescia, ingranditasi fino a diventare una multinazionale nel campo dei sistemi di produzione automobilistica e aerospaziale (Officine Meccaniche Rino Berardi, Brescia, chiusa pochi anni fa). Suggello di questo vitalissimo rapporto di amicizia, collaborazione e comune passione furono alcune creature: il figlio di Berardi, in primis, chiamato Aymo in omaggio al benefattore, e tre diverse vetture da corsa, di loro personale concezione e realizzazione. Di queste si sa poco, perché non presero mai parte ad alcuna gara, ma testimoniano un'appassionata attività davvero non comune. La prima, una monoposto

a trazione anteriore costruita nel 1925, montava un motore a quattro cilindri, carrozzeria d'alluminio e ruote a disco. La seconda, di un anno successiva, sempre monoposto, ha invece trazione posteriore e motore anteriore. La terza, alla cui realizzazione collaborò anche l'amico Mazzotti, arrivò alla fine del 1926, e sembra potesse fregiarsi del titolo di "più piccola monoposto del mondo".

Lo slogan scelto per il 1926 dalla Società Commerciale Italiana Automobili Bugatti fu *"Mentre i nostri bolidi fremono nell'attesa, i nostri puledri hanno galoppato vincendo..."*, chiaro accenno ai buoni risultati ottenuti già in inizio stagione da alcuni piloti privati come Cesare Rocchi, Edoardo Giani e Giuseppe Vallemani alla corsa in salita della Merluzza. Nel febbraio del 1926 Aymo può tirare le fila di un anno di attività ed esserne davvero soddisfatto. Ecco quel che scrisse la stampa specializzata della sua attività: *"Di questa nuova caratteristica che è destinata a concedere alla produzione del Lombardo Alsziano quella diffusione che già da tempo logicamente avrebbe dovuto esserle consentita presso di noi, tutti gli sportmen e i buongustai dell'automobile dovranno essere grati al Conte Aymo Maggi: è infatti a lui che va attribuito il merito della creazione della Società Anonima che si è proposta di dare il massimo sviluppo all'Azienda Commerciale Italiana delle Automobili Bugatti, e che a tal uopo, alla sua sede centrale di Milano, ha aggiunto via via tutte le agenzie regionali...Il successo, com'era intuitivo, si è già profilato vivissimo, tale che per aver certi tipi di vetture gli agenti sono ormai costretti alla prenotazione...Dato il numero delle vendite e delle richieste, la sede centrale è stata costretta ad allargarsi con una nuova officina montaggio e manutenzione che è in corso di finitura. Una tale dimostrazione di fine intuito e di abilità pratica e fattiva nel campo commerciale potrebbero far supporre nel Conte Maggi un tipo di maturo commerciante rotto a tutte le astuzie del mestiere...Il Conte Aymo Maggi invece è ben diverso! Egli è un puro gentleman, uno dei tanti che, acquistata una Bugatti, prima ha corso per passione, poi se ne è innamorato, infine ha pensato che era un vero delitto riservare a pochi privilegiati una simile gamma di soddisfazioni"*.

Non di sole soddisfazioni commerciali poté godere quell'anno Aymo Maggi, perché fu anche l'anno più fulgido nella sua carriera sportiva. Colse il primo grande successo della stagione al II Reale Premio di Roma, coprendo i 300 km del tortuoso percorso in 3 ore 1'25", alla media oraria di 99,213 km/h e arrivando al primo posto assoluto, davanti a Brilli Peri su Alfa Romeo superato all'ultimo giro. Risultato tanto più apprezzabile considerando che la sua Bugatti Grand Prix non era sovralimentata, a differenza della maggioranza degli avversari: ma al traguardo lo accolse un gelido silenzio. Il pubblico, fino ad un momento prima tutto per Brilli Peri su Alfa, non gli perdonò di aver vinto su una macchina straniera. Un commentatore scrisse il giorno dopo: *"Noi comprendiamo e professiamo uno sviscerato amore per i prodotti del nostro paese, ma da uomini di sport non abbiamo potuto negare ad Aymo Maggi il nostro vibrante applauso e la nostra parola confortatrice, in mezzo alla ostile freddezza del pubblico romano, che ha per certo dimenticato due cose: come la macchina di Maggi è frutto della genialità di un altro italiano e come la cavalleria sportiva sia ben altra cosa che un malinteso nazionalismo cieco ed ingiusto...Maggi ha gareggiato con grande spirito di sacrificio, con grande fede, con infinito*

coraggio... Tutto questo non gli si è voluto riconoscere, ma non importa, il fatto non si nega né si cancella”.

Maggi nel suo intimo sapeva di aver compiuto una grande impresa sportiva, e quell'accoglienza inaspettata gli bruciò molto. Se fosse arrivato su una vettura italiana, il trionfo sarebbe stato assicurato. Ma le case nazionali, a parte l'Alfa Romeo, latitavano. Diatto, Fiat, Itala, OM, Chiribiri, o ripiegavano su corse di secondaria importanza, o lasciavano campo libero ai piloti privati. Maggi cominciò a chiedersi proprio da quel giorno come riequilibrare la situazione, e riportare nelle competizioni importanti una partecipazione di case nazionali. Occorreva creare un evento nuovo, di tale portata e rinomanza che non fosse possibile esserne assenti, che costituisse di per sé un traino infallibile.

Intanto proseguiva la stagione sportiva con il circuito di Alessandria, dove la Bugatti vinse con Giovanni Allodi, con il circuito di Tripoli, in cui si affermò Eysermann, e con la II Coppa Etna, che vide protagonista proprio Maggi, arrivato al traguardo con dieci minuti di vantaggio sul secondo. La pagina pubblicitaria della Società Commerciale Italiana Automobili Bugatti naturalmente annunciava con enfasi tali vittorie (*“Dopo i recenti successi nella II Coppa Etna, circuito di Alessandria, circuito di Tripoli le Bugatti trionfano anche nel circuito del Savio”*), ed era ferreamente seguita, nella pagina successiva, da un'inserzione della Salmson che diceva suppergiù le stesse cose (*“La vettura Salmson. 6 corse 6 vittorie al Gran Premio Turismo Roma, Targa Florio, circuito di Alessandria, circuito dell'Etna, Premio Turismo Alessandria, circuito del Savio”*). Ovviamente, la Salmson giocava con le vittorie di categoria.

Al I Gran Premio d'Alsazia per vetturette, svoltosi a Molsheim il 30 maggio, Aymo partì sulla nuova monoposto da 1100 cc, la Tipo 36, come pilota della squadra ufficiale Bugatti diretta da Meo Costantini. Sembra che per suo ordine dovette cedere il primo posto al compagno di squadra Dubonnet, cosa che gli fece vivere subito male l'atmosfera di “scuderia”. Si consolò in parte segnando il giro più veloce alla velocità record di 123,5 km/h. La gara fu tutta in famiglia, perché dei sedici concorrenti se ne presentarono cinque, di cui tre Bugatti e due Sima Violet, marca parigina. L'assenza delle Case italiane dalle competizioni stava infatti prendendo dimensioni tali da non poter più essere considerato un fenomeno transitorio. *“L'assenteismo italiano diventa ogni giorno più deplorabile – scriveva l'Auto Italiana del 31 luglio 1926 – sia per le considerazioni di coloro che fanno di tali primati tecnici e sportivi una questione di orgoglio nazionale sia...per gli stessi interessi degli industriali che si trovano ogni giorno di più a perdere terreno nel campo commerciale”*. Certo, le corse costano, riconosceva l'editoriale, ma tutta la pubblicità costa; e di questa pubblicità l'industria automobilistica italiana ha bisogno come l'aria, pena un suo inarrestabile indebolimento. Al Gran Premio d'Europa, disputato sul circuito di San Sebastiano, la battaglia si svolse tra sei macchine, tre Bugatti e tre Delage. Al Gran Premio di Spagna, di qualche giorno dopo, su dieci partenti vi erano tre Delage, sei Bugatti, una Sunbeam. Al Gran Premio di Francia, nonostante venti iscrizioni, partirono in tre, tutte Bugatti. Allo stesso Gran Premio d'Italia, Fiat, Alfa Romeo e OM diedero forfait, e a difendere i colori nazionali rimase soltanto l'esordiente Maserati, che fu

costretta al ritiro già nei primi giri. Invece la casa di Molsheim, sia pure con una prestazione incolore, si classificava al primo posto assoluto sia a Monza, con Charavel, sia alla III Coppa Acerbo con Spinozzi (Maggi arrivava terzo). In una pubblicità del settembre la Bugatti si proclamava “Campione del Mondo”, avendo vinto anche il Gran Premio di Milano, e i suoi trionfi quell’anno non erano ancora finiti. Vinse anche, e proprio con Aymo Maggi, il VI Circuito del Garda, organizzato dall’Automobile Club di Brescia ed in particolare dall’amico di Maggi, Renzo Castagneto. Nonostante gli sforzi e l’eccellente organizzazione, *“la sesta edizione del circuito del Garda non è riuscita a sollevarsi da quell’atmosfera di aurea mediocrit  che ha caratterizzato tutte le gare automobilistiche svoltesi quest’anno in Italia. La crisi che travaglia con l’industria lo sport automobilistico nazionale non lasciava d’altra parte adito a grandi speranze...”*, era il commento sconfortante della stampa specializzata all’indomani della corsa. Per Maggi una grande affermazione (stabilì anche il record assoluto, migliorando il risultato da lui stesso conseguito l’anno precedente), conseguita però in una situazione che non poteva non amareggiarlo. Si disse, delle macchine partecipanti, che a parte quella di Maggi e la Maserati di Alfieri, fossero le stesse vecchie macchine già mille volte sfidatesi sugli stessi circuiti; che la maggior parte dei concorrenti non era all’altezza della gara; che il bilancio della prova fu oltremodo sconsolante, visto che soltanto quattro dei quindici partiti arrivò al traguardo, una moria che la dice lunga sull’affidabilità tecnica delle vetture.

Bisognava far qualcosa per lo sport, e soprattutto per lo sport italiano. L’ appena costituitosi Automobile Club di Brescia, con Franco Mazzotti Presidente, Maggi vicepresidente e Castagneto vicesegretario, cominciò a pensare ad una manifestazione che scuotesse l’ambiente industriale e sportivo, e che al contempo appagasse le giuste aspirazioni di Brescia. Il momento non poteva essere più adatto. Mussolini si era voluto dimostrare più volte un appassionato automobilista e sportivo; alla Camera si discuteva vivacemente il problema delle strade, che una corsa come quella in progetto avrebbe finalmente portato alla luce e contribuito a risolvere; Augusto Turati, segretario generale del partito nazionale fascista, era molto vicino agli ambienti sportivi bresciani e poteva costituire un appoggio politicamente prezioso. Fu la sera del 2 dicembre che, riuniti a casa Canestrini a Milano, i quattro delinearono la loro idea di una gara che coinvolgesse le strade di mezza Italia, sulla scia di una tradizione di competizioni di velocità su strada che era nata con l’automobile stessa, e che si era tragicamente interrotta con la Parigi – Madrid del 1903 (vedi Auto d’Epoca del gennaio 2003). Il 4 dicembre Canestrini ne diede già l’annuncio sulla “Gazzetta dello Sport”, che fin dai primi giorni si rivelò un validissimo alleato. Il 15 dicembre “Auto Italiana”, altro pilastro della stampa sportiva italiana, segnalava la nascita della “Coppa Mille Miglia”, definita “interessante prova riservata alle macchine turismo e sport, retta da una formula originale e attraente”. A capo del Comitato esecutivo, si precisava, *“sono lo stesso Mazzotti, Aymo Maggi e Renzo Castagneto, un terzetto di nomi che lascia ben sperare nella riuscita della manifestazione, e indubbiamente questa sarà degna del glorioso passato automobilistico di cui Brescia va giustamente famosa”*.

Quello che successe nei trent'anni successivi è storia conosciuta e raccontata mille volte, anche se ogni volta il fascino delle Mille Miglia si riscopre intatto. Il successo fu enorme fin dalla prima edizione del marzo 1927, superiore ad ogni più rosea aspettativa. La villa dei Maggi a Calino si trasformò negli anni in una sontuosa dépendance per piloti, giornalisti e costruttori nella settimana della gara, e la loro squisita ospitalità divenne leggendaria. Aymo Maggi, che per seguire l'organizzazione dal 1927 diminuì la sua attività sportiva, confinandola alle partecipazioni alla "sua" gara, rimase fedele per tutta la vita all'idea originaria che l'aveva ispirata, una corsa di velocità su strada. Vi rimase fedele anche di fronte al terribile incidente che nell'edizione del 1938 costò la vita a dieci spettatori, e che causò la sospensione della gara per l'anno successivo. Maggi non si perse d'animo, ed insieme ai suoi amici di sempre, Mazzotti e Castagneto, decise di recarsi a Berlino per ottenere la partecipazione di qualche macchina tedesca. Ritenevano infatti che, con l'appoggio delle autorità naziste, il bando imposto dalle autorità italiane potesse essere revocato. Ottennero l'iscrizione di una forte squadra BMW, e la Mille Miglia poté svolgersi regolarmente ancora nel 1940. Poi seguirono gli anni della sospensione a causa della guerra, ma la lunga interruzione sembrò non scalfire il fascino della gara, che riprese nel 1947 superando difficoltà d'ogni genere, dalle strade distrutte alla mancanza di carburante. Per i dieci anni successivi, la Mille Miglia fu il campo dove si diedero battaglia tutti i grandi nomi, italiani e stranieri, dell'automobilismo sportivo, insieme a schiere di dilettanti animati da infinita passione.

L'incidente di Guidizzolo, il 13 maggio 1957, in cui Alfonso De Portago uccise se stesso e il suo copilota insieme a dieci spettatori, fu un nero sipario che si alzò all'improvviso. Maggi capì subito che una tragedia di quella portata avrebbe inesorabilmente portato alla cancellazione della gara, e ne ebbe il cuore spezzato. Già da troppi anni si levavano voci contro le eccessive velocità raggiunte, e ora non vi era più argomento che valesse. Niente poteva più essere come prima, nella vita sportiva italiana e di conseguenza nella vita di Aymo Maggi, che si era completamente identificato con essa. Vi sono delle fotografie che testimoniano il suo umanissimo sconforto: immagini che ce lo restituiscono improvvisamente invecchiato, più anziano dei suoi 54 anni, segnato in volto. Nessuna delle proposte che furono avanzate, tese tutte a trovare una qualche via d'uscita "imprigionando" la gara, e cambiandone la formula, fu di suo gradimento: anzi, ne aumentarono l'amarrezza. "Io non prenderò mai in considerazione niente di diverso da una corsa di velocità su strada", ebbe a dire, anche contro Castagneto, che si sforzava di trovare delle soluzioni alternative.

La sua vita cambiò, da un giorno all'altro. Si ritirò nei suoi possedimenti, a occuparsi soltanto di vini. Nel 1959 fu colpito da un attacco di cuore. Sembrò riprendersi, ma fu per poco. Morì per un secondo infarto il 23 ottobre 1961.

Donatella Biffignandi

Centro di Documentazione del Museo Nazionale dell'Automobile di Torino
(2003)