



## Breve storia del Circuito

Possiamo facilmente immaginare l'atmosfera carica d'euforia ed entusiasmo di quel 6 maggio 1923. L'evento, dopotutto, è di quelli memorabili; sta, infatti, per scattare il primo "Circuito Automobilistico di Cremona". Per l'esordio, gli organizzatori dell'Unione Sportiva Cremonese non hanno certo lesinato in quanto ad impegno. Così sono riusciti ad iscrivere alla loro gara i campioni più affermati a bordo delle auto delle squadre ufficiali. Tra le tante stelle al via la più fulgida è quella di Antonio Ascari, reduce da una prova esaltante nella Targa Florio. Inoltre le Ferrovie dello Stato hanno acconsentito a fermare i convogli nel week-end della corsa. Così il via può essere dato in Via Mantova, che appare profondamente trasformata per l'occasione: sull'area del foro boario ci sono i box per le vetture ed è stato costruito un grande tabellone per seguire le vicende della corsa, mentre all'angolo con via Ghisleri un sovrappasso in legno consente ai pedoni l'attraversamento stradale anche durante le manches. Una cronaca dell'epoca racconta dell'avvenimento e di auto che sfrecciano a forte velocità mentre lo stradale è ininterrottamente inaffiato schizzando i curiosi che impassibili tengono il loro posto mentre squadre di operai innalzano tribune che ornano di trofei e bandiere.

Anche a Cremona Ascari scende in pista con l'affidabile Alfa Romeo RL, un bolide di quasi tre litri di cilindrata. Sul cofano della vettura appare, per la prima volta, il quadrifoglio verde in campo bianco che da allora accompagnerà tutti i successi sportivi delle auto milanesi. Cercano di ribaltare il pronostico le Diatto e le Ceirano nella divisione maggiore, mentre nella categoria fino a 1500 centimetri cubici le velocissime Chiribiri e le robuste OM godono di maggiori credenziali per il successo. Decisamente ridotta la partecipazione cremonese, limitata alla presenza di una Bugatti Tipo 13 per il concorrente Costa nella classe inferiore.

Al termine dei tre giri l'Alfa di Alberto Ascari piomba sul traguardo all'incredibile media di oltre 134 chilometri orari; è il primo vincitore del "Circuito di Cremona". Tra le vetturette, invece, si impone Antonio Masperi, su Fiat 804, davanti a Deo Chiribiri.

Nel tracciato, intanto, è già inserito il rettilineo di 10 chilometri voluto da Roberto Farinacci onde omologare qualche record di velocità e riconsegnare alla città quel prestigio di centro motoristico che Brescia, dove da qualche anno si disputa il Gran Premio d'Italia, le sta sottraendo. Anche se non viene infranto alcun primato il più rapido è Maurizio Ramasotto che spinge la sua Chiribiri alla fantastica media di oltre 161 chilometri l'ora.

I bolidi da competizione tornano a sfidarsi a Cremona il 9 giugno 1924. Stranamente è un lunedì. I responsabili dell'Unione Sportiva Cremonese, infatti, hanno previsto per domenica la corsa delle motociclette, preferendo procrastinare quella delle auto. Il "Circuito" è ormai assorto a fama internazionale e pertanto le squadre ufficiali schierano i piloti più competitivi ed i veicoli più performanti onde conquistare il successo. Così, incoraggiata dall'introduzione della nuova classe fino a due litri l'Alfa Romeo iscrive la debuttante P2 progettata dal geniale Vittorio Jano. Manca, invece, la Fiat: il dt della casa torinese si giustifica così: "a Cremona o si viene con macchine da duecento all'ora o si sta casa".

Antonio Ascari azzecca una partenza da manuale, braccato solo nei primi chilometri dalle altre 27 vetture in lizza. La sua media sui cinque giri è inavvicinabile per tutti ed ancor oggi incredibilmente alta: 185 chilometri orari, mentre sul tratto rettilineo cronometrato supera addirittura i 196! Completa il successo di squadra Giuseppe Campari che strabilia tutti percorrendo i dieci chilometri lanciati ad una media prossima ai 180 chilometri l'ora. Nella classe inferiore, invece, bottino pieno per gli alfieri della Chiribiri; Alete Marconcini vince la gara mentre Tazio Nuovolari, prima del ritiro, stabilisce il giro più veloce nella propria



## “CIRCUITO DI CREMONA”

RALLY NAZIONALE – RALLY NAZ. AUTO STORICHE – REGOLARITA' SPORT AUTO STORICHE  
10-11 LUGLIO 2004 – CREMONA – COPPA ITALIA 2ª ZONA



classe ed anche il rekord sui dieci chilometri.

Gli ingenti debiti, quasi 40.000 lire, accumulati nell'allestimento della corsa nel 1924 convincono tuttavia l'Unione Sportiva Cremonese a desistere dall'organizzazione di una terza edizione del "Circuito". Prima di poter rivedere i bolidi da competizione all'ombra del Torrazzo occorre quindi attendere fino al 24 giugno 1928. La gara, stavolta, è patrocinata dall'Automobile Club Cremona. La vacanza, intanto, non ha certo scalfito il prestigio della manifestazione, anzi, alle contendenti di sempre Alfa e Bugatti, rappresentate rispettivamente da Campari e da un gruppo di quattro piloti comprendente Varzi, Nuvolari, Bona e Saccomanni, si aggiungono le Talbot affidate ad Arcangeli e Materassi, e le Delage di Serboli ad Aymini. Si iscrivono anche due concorrenti cremonesi: Anselmi, con una Talbot, e Facchetti, con una Chiribiri vecchia di qualche anno.

Il caldo, poi, rende più incerta la prova, giacché i pneumatici mal sopportano le alte temperature e tendono a deformarsi o esplodere. Campari, il più penalizzato a causa del peso della vettura, già alla vigilia manifesta una certa apprensione.

Si schierano in trenta in attesa che Roberto Farinacci e la baronessa D'Avanzo diano il via. Subito un colpo di scena: la Talbot di Arcangeli è tamponata da un'auto di servizio e deve rientrare ai box per la sostituzione di una ruota posteriore. La partenza, invece, è regolarissima: scattano le vetture più potenti e dopo dieci minuti i bolidi di cilindrata inferiore. Il primo passaggio sotto le tribune è annunciato da un rombo assordante: Campari si è avvantaggiato di una decina di metri rispetto Varzi, Nuvolari e Bona. Arcangeli, dopo le difficoltà incontrate in partenza a causa della prima marcia recalcitrante, è ora in pieno recupero e insegue a non più di 100 metri. Tra le cilindrata più piccole, invece, Materassi sta allungando sugli avversari.

Al secondo giro un imprevisto colpo di scena: Arcangeli transita primo, braccato da Nuvolari, Saccomanni e perfino Materassi. Campari “el negher” è invece fermo a San Lorenzo Picenardi per il primo cambio gomme. I meccanici lo completano in tre minuti e mezzo: anche questo è un rekord! Cosa è successo? Il portacolori dell'Alfa, sentendo di non poter più vincere la corsa vuole cogliere almeno il primato di velocità, ma l'obiettivo è possibile solo con una macchina perfettamente a punto.

Così dopo la sosta lascia sfrecciare qualche avversario per non doverlo poi superare e si attacca al pedale dell'acceleratore. Nonostante il quarto d'ora di ritardo, piomba su Cremona ad una velocità pazzesca. Intanto i cronometristi pubblicano il risultato: ha percorso la breve distanza in 2'45"1/5 alla media di 217,654 km/h.

L'abbassarsi della bandiera a scacchi suggella invece il trionfo delle Talbot che si impongono tanto nella classe fino ad un litro e mezzo di cilindrata con Emilio Materassi, quanto nella divisione superiore, facile bottino di Luigi Arcangeli che precede, sul podio tutto francese, le Bugatti di Nuvolari e Saccomanni.

Il record stabilito da Campari convince molte Case ad iscrivere i propri bolidi al "Circuito" del 1929. Sotto il Torrazzo, quindi, confluiscono, oltre alle già vittoriose Alfa Romeo e Talbot, anche le Bugatti, che però non coglieranno neppure in quest'occasione i risultati sperati, le debuttanti Maserati e le Sunbeam.

Dopo la debacle del 1928, il 29 giugno 1929, le Alfa Romeo si schierano ai nastri di partenza in gran forma. Al volante ci sono un fondista di buona fama, Gastone Brilli Peri, nobiluomo toscano, notissimo tanto nei salotti bene di tutta Italia per via di quell'eloquio coloratissimo che lo distingueva quanto per le doti di virtuoso del volante e Achille Varzi, pilota dai modi aristocratici e dalla guida precisissima. Le due Alfa, invece, sono praticamente uguali, ad eccezione dei cilindri alesati per il monoblocco di Brilli Peri.

Il toscano arriva a Cremona deciso a rifarsi della sconfitta patita a Monza il 15 settembre



proprio per mano del compagno di scuderia. Così giunge in città il martedì, con qualche giorno d'anticipo rispetto alle gare, per studiare ogni dettaglio del percorso. Con grande sorpresa incontra Varzi già al lavoro: uscite antelucane per provare la strada quando ancora il traffico lo permette e prove continue sulle curve di Piadena e Palvareto caratterizzano le giornate di due compagni-avversari che si spiano da lontano evitando di incrociarsi lungo il percorso.

La giornata di sabato è dedicata alle prove sui 10 chilometri. Il rettilineo, tra Cremona e la parabolica di Sant'Antonio deve essere percorso nei due sensi e la somma dei tempi è la base di calcolo per la media. Ai concorrenti, inoltre, è concesso un lancio di quattro chilometri prima del settore cronometrato. È Borzacchini l'eroe della giornata, giacché lancia la sua Maserati 16 cilindri alla media di 246, 069 chilometri orari. In bella evidenza anche i piloti Alfa che conquistano primato e rekord nelle rispettive classi.

Domenica, invece, è il giorno del “Circuito” vero e proprio. Alla partenza Brilli Peri scatta con prontezza: il record sul giro cade immediatamente. Dopo 63 chilometri il suo vantaggio è, però, solo di 50 metri, mentre il gruppo degli inseguitori si sfilava e perde terreno. Il dominio Alfa è totale quando Varzi, alla quarta tornata, rompe gli indugi. All'ultimo passaggio il toscano transita ancora in testa davanti alle tribune di San Sigismondo, ma il suo motore sembra fiaccarsi. Quando mancano sette chilometri all'arrivo di Gadesco Varzi è ormai a soli 13 secondi. Brilli Peri se li fa bastare e senza più sollevare il piede dall'acceleratore conclude vittorioso. Completa la giornata trionfale delle vetture milanesi Achille Varzi, protagonista di una prestazione esaltante che gli vale il primato internazionale per la categoria fino a due litri. Nella gara riservata ai bolide di piccola cilindrata, invece, Emilio Materassi bissa il successo dell'anno precedente.

A questo punto la storia del "Circuito di Cremona" s'interrompe. La bufera economica che già imperversa in America si leverà, di lì a poco, anche in Europa. Per la gara, poi, sarà così impetuosa ed esiziale da non lasciarne traccia se non nella memoria.