

Un sorpasso dalla gloria

di Pascal Izzicupo

Mi chiamo Guy Moll.

Ma forse il mio nome ti è nuovo.

Eppure, lungo quello che già ai miei tempi era conosciuto come *Chilometro Lanciato*, ci sono una piazza a me intitolata e una targa che celebra i miei successi. Era il rettilineo della *Coppa Acerbo*, un circuito di oltre venti chilometri che andava dal mare alle colline, passando attraverso boschi e paesi.

Il circuito più lungo mai disputato.

Folle numerose accorrevano lungo le strade ad assistere alle nostre gesta temerarie, a bordo di bolidi ruggenti e indomabili.

Sì. Ero un pilota.

Venivo dall'Algeria. Ero di madre spagnola e di padre francese. Dicevano che avessi una guida audace e determinata. Oggi forse direbbero che ero un predestinato. Ma per fare il pilota, ho fatto anche il meccanico.

Dal suolo africano, dove mi son fatto notare, sono arrivato in Europa. Enzo Ferrari mi ha voluto con sé, nonostante avesse in scuderia piloti straordinari come Varzi e Chiron. Ma non importava chi fossero: chiunque mi fossi trovato davanti lo avrei sorpassato.

Guidavo un'Alfa Romeo P3 quando vinsi il Gran Premio di Monaco al debutto. Tra vittorie e piazzamenti, sono infine arrivato a correre la Coppa Acerbo.

Era una giornata grigia e ventosa. Il 15 agosto 1934. I giornalisti avevano nominato la gara “la Battaglia dei Titani” e questo aveva contribuito a far sì che vi fossero grandi aspettative: per la prima volta le nuove vetture tedesche sfidavano i bolidi italiani sul loro suolo.

Sulla griglia di partenza la nostra attenzione era divisa tra le germaniche “Frecce d’argento” e il cielo enigmatico; ma erano i nostri motori a rombare come tuoni alla partenza, lasciando dietro una nuvola densa di fumo e gomma bruciata. Poco dopo ero quinto, dietro la Mercedes-Benz di Fagioli.

Al secondo giro il tempo migliorava: Un sole pallido ogni tanto si affacciava tra le nuvole, mentre sfrecciavamo giù dalle colline per lanciarcì sul rettilineo oltre i 200 chilometri orari. Guidavo deciso ma il cambio di una candela mi costringeva a fermarmi. Hamilton, Nuvolari e Chiron mi passarono. Quando due giri dopo li avevo quasi ripresi mi fermavo ancora.

Di nuovo per le candele.

Al quinto giro avevo di nuovo rimontato. Improvvise folate di vento rendevano il compito ancora più arduo. Come se non bastassero pioggia e sole a darsi il cambio, il motore dava problemi. Ai box sistemarono la mia auto e mi dissero di spingere: dopo pochi giri, davanti alla tribuna, ero quarto. Poi superai Henne, sul lungo mare di Montesilvano, per la terza piazza.

La sfida era entusiasmante. Verso metà gara mi ero finalmente primo. Il vento intanto continuava a tirare folate improvvise e furibonde. La pioggia, in alcuni punti, aveva reso la pista una lastra di vetro. Lungo il *Chilometro Lanciato* si toccavano velocità folli. Si sarebbero forse potuti raggiungere i 300 chilometri orari. Dopo il rifornimento, mi trovavo di nuovo all’inseguimento ma ero lì per vincere, determinato a raggiungere e superare chiunque avessi davanti.

Sì. Sapevo di poter vincere.

Sapevo che potevo tener testa a qualsiasi avversario: Varzi, Fagioli. Davanti a me non vedevo le loro vetture da superare.

Henne, Brivio, Nuvolari. Dagli specchietti non vedevo neppure rivali da lasciare indietro.

Contro chi lottavo dunque?

Contro chi lotta il pilota che siede su questi bolidi meccanici indomabili e a tratti traditori?

Se mi fossi fermato a pormi simili interrogativi, magari fissando il soffitto sdraiato su di un letto, sarei rimasto tutto il giorno a scrutare le crepe dell'intonaco, senza trovare una risposta. Ma il rombo di un motore sovrasta qualsiasi domanda. Il pilota che fa stridere le gomme, piegando la probabilità al cospetto della sua ambizione, trova risposte senza chiedersi nulla. E così, tra il mare e la collina, passando e ripassando avversari davanti a folle entusiaste, io non vedevo che un avversario.

Ma chi era?

Ero forse io stesso che inseguivo e seminavo curva dopo curva?

Era la Fama che, metro dopo metro, vedevo sempre svoltare davanti a me alla curva successiva?

Chiunque fosse non importava.

L'unica cosa che contava era essere più veloce.

Dopo quindici giri ero di nuovo secondo. Davanti a me da superare c'era solo la *Silberpfeile* dell'italiano Fagioli.

E poi la Gloria.

Ma intanto, come ennesimo capriccio di quella strana giornata iniziata con nuvole tediose all'orizzonte, il caldo si era fatto tropicale e dentro le nostre vetture era addirittura infernale. Tuttavia, Fagioli era sempre più vicino: il mio passo era di gran lunga migliore. Contavo i secondi che mi separavano da lui e già pensavo in quale punto del tracciato lo avrei passato. Ci separavano poco più di venti secondi, probabilmente, quando uscivo di pista davanti ai box. Dovetti riaccendere la mia auto a manovella, prima di lanciarmi ancora all'inseguimento dell'asso italiano.

Mancavano oramai solo due giri ma continuavo a essere il più veloce. Scendendo dalle colline mi apprestavo a sfrecciare oltre i 250 chilometri orari lungo il *Chilometro Lanciato*. Fagioli era sempre lì. Sempre più vicino. Sul rettilineo, davanti a me, l'auto di Henne. Dovevo doppiarlo, poi avrei trovato Fagioli. E infine la testa della gara.

Da questo punto, i miei ricordi si fanno confusi. Eravamo veloci, troppo veloci, probabilmente, per capire. Di chi era la responsabilità? Vi era un colpevole o si trattò di una tragica fatalità?

Queste domande rimarranno senza risposta.

Scendevo dalle colline pronto all'ultimo sorpasso. Il doppiaggio di Henne non mi avrebbe infastidito. Pensavo solo al sorpasso successivo. Pensavo a passare davanti all'avversario inseguito giro dopo giro, gara dopo gara.

No. Non era Fagioli quello che vedevo davanti a me.

Lì davanti vedevo la Fama. La Gloria Eterna. L'Immortalità dei campioni. Coi che inseguivo dalla prima volta che afferrai un volante. E tra me e lei, tra me e il sorpasso che mi avrebbe reso eterno, c'era un ultimo ostacolo: il pilota italiano della Mercedes-Benz, Fagioli.

Guardavo così lontano, persino oltre Fagioli, da non considerare un doppiaggio. Un ostacolo non contemplato. Henne era un motociclista. Dicevano non avesse l'esperienza per le gare automobilistiche... secondo qualcuno, la sua manovra fu maldestra. Secondo altri, la mia, azzardata.

Ma forse, la mia sorte era portata da una raffica di vento: una folata di scirocco furiosa, quanto basta a spostare un'auto tanto veloce da toccare a malapena la strada. Un ultimo, inaspettato sorpasso del destino.

Era un traliccio di cemento a fermare la mia corsa. Finito in un fosso, ogni tentativo di riguadagnare la carreggiata fu inutile. La mia Alfa Romeo P3 continuava la sua folle corsa, ribaltandosi più e più volte, per oltre 300 metri, tranciando piccoli alberi e cavi del telegrafo.

Io ero già stato sbalzato fuori.

Il mio corpo era già senza vita, quando accorsero gli spettatori accampati sull'altro lato della strada. La mia corsa si era fermata contro un pilastro di cemento.

Ero morto sul colpo,
Senza alcun dubbio.

Mi chiamo Guy Moll.

Ma forse il mio nome ti è nuovo.

Eppure, ci sono una piazza e una targa a me intitolati sul *Chilometro Lanciato*, vicino a dove ho trovato la morte. Sono arrivato lì dall'Algeria, conquistando il volante dell'Alfa Romeo P3 gara dopo gara.

Eravamo in tanti a voler diventare leggenda.

Io ero un predestinato.

Inseguivo la Gloria, convinto ogni volta di acciuffarla alla prossima curva. Non le ero mai arrivato così vicino.

La Coppa Acerbo si è disputata fino al 1961. L'impossibilità di garantire la sicurezza di piloti e spettatori fu uno dei motivi che ne determinò la scomparsa. Tutt'oggi, è il tracciato più lungo dove si sia mai disputata una gara di Formula 1. Il giovane pilota Guy Moll vi trovò la morte il 15 agosto 1934. Venne ricordato da Enzo Ferrari con queste parole: "tra i piloti che arrivarono alla mia scuderia, Moll non fu il primo straniero, ma fu senza dubbio il primo pilota sensazionale. [...] egli è stato, secondo me, degno di essere accostato a Nuvolari, insieme a Moss: simile a Nuvolari per talune singolari e strane affinità mentali, per il medesimo spirito aggressivo, la disinvoltura di guida, la determinazione nell'affrontare il rischio".