

Romano Franchini

1934 – La Formula 1 a Biella

La curva violenta di Santa Devota, quasi 90 gradi verso destra, e davanti una salita dove si passa dalla seconda alla settima marcia raggiungendo i 260 km/h, poi il curvone del Casinò a sinistra e, poco dopo, uno altrettanto secco verso destra per imboccare la discesa che porta alla frenata violenta del Mirabeau, curva a destra da fare in seconda, poi ancora discesa fino al Loews, tornante a sinistra da prima marcia e 80 km/h. Ancora seconda marcia fino al Portier, poi giù l'acceleratore e via dentro al Tunnel.

Chiunque conosca un poco l'automobilismo sportivo ha già capito dove siamo, ovvero nella prima parte del tracciato cittadino più famoso al mondo: Montecarlo, sede dal 1929 del Gran Premio di Monaco.

All'epoca non esisteva ancora il campionato mondiale di Formula 1 così come lo conosciamo oggi, ma un campionato europeo piloti, strutturato su cinque o sei prove da svolgere sui circuiti più famosi del tempo: Monza, Spa Francorchamps, Monaco, Monthléry, e lo straordinario Nürburgring.

Alfa Romeo, Maserati, Bugatti, Mercedes e Auto Union erano i bolidi che sfrecciavano a quasi trecento all'ora guidati magistralmente dai *top driver* dell'epoca, ovvero Tazio Nuvolari, Achille Varzi, Rudolf Caracciola, Bernd Rosemeyer, Louis Chiron, Guy Moll e, tra gli altri, un gentiluomo biellese di nome Carlo Felice Trossi.

Alfa Romeo P3 di Trossi al box della Scuderia Ferrari.



1934 – Trossi a Montecarlo
(Fonte sconosciuta)

Proprio lui realizzò, sabato 1° aprile 1934, la *pole position* (allora si diceva “miglior tempo in qualifica”) al Gran Premio di Monaco in 1'58” al volante dell'Alfa Romeo P3 della Scuderia Ferrari.

Il giorno successivo in gara fu costretto a ritirarsi a cinque giri dal termine per la rottura della trasmissione. La Scuderia Ferrari si aggiudicò comunque il Gran Premio con Guy Moll, completato dal secondo posto di Louis Chiron, pilota di casa, entrambi su Alfa Romeo P3.

Chissà se immaginava che cinque mesi dopo, il 2 settembre 1934, avrebbe colto la vittoria proprio sulle strade della sua città, in quello che sarebbe stato il Primo Circuito Automobilistico di Biella.

L'idea “temeraria”

Primavera 1934, a una adunanza della Commissione Sportiva del R.A.C.I (Regio Automobile Club Italiano) locale, si discute della gara automobilistica Biella-Oropa; i componenti sono divisi tra chi ne vanta ancora la bellezza e il fascino e coloro che la ritengono una competizione superata che, ormai, ha fatto il suo tempo.

Nel pieno della discussione ci fu chi avanzò una proposta quantomeno azzardata, se non addirittura folle: “... e se si facesse un circuito?”.

La provocazione ebbe il suo effetto e ci fu chi immediatamente propose le *location* più disparate, dal giro della Serra, a quello della Vallestrona, fino a quelli più brevi di Vigliano e Candelo.

Quando la mente vola non c'è più limite alla fantasia e, nel bel mezzo della riunione, qualcuno azzardò l'idea più folle, ovvero un circuito cittadino in piena Biella. Sul momento, la proposta venne assolutamente bocciata e definita, come riportano le cronache dell'epoca "...*talmente temeraria da non prendersi nemmeno in considerazione*"¹ (Illustrazione Biellese, anno IV, numero 7, Agosto 1934).

Viene da pensare che, rispetto ai giorni nostri, a quei tempi ci fosse comunque più spazio per i sogni e una maggiore determinazione nel realizzarli, visto che, solo pochi mesi dopo quella riunione, la "temeraria follia" era una realtà e il 2 Settembre 1934 si correva, in pieno centro cittadino, il Primo Circuito Automobilistico di Biella.

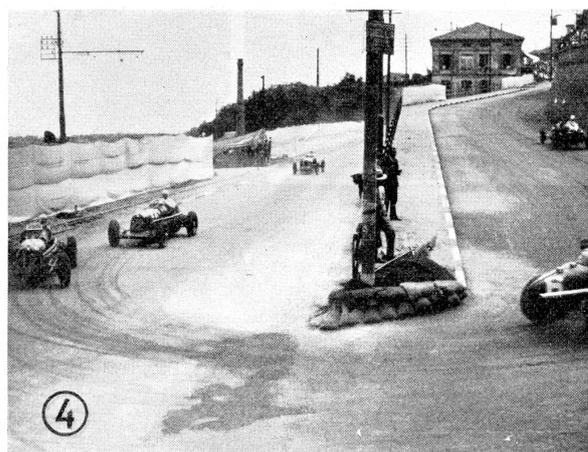
Ci furono, comunque, momenti di apprensione legati ad alcune difficoltà tecniche, rilevate dal R.A.C.I. nazionale, che nel mese di agosto avevano messo in dubbio lo svolgimento della manifestazione. Finalmente, il 25 Agosto arrivò da Roma la conferma definitiva; il Presidente del R.A.C.I. locale, Comm. Adolfo Rivetti, e i suoi collaboratori che tanto si erano spesi negli ultimi mesi potevano tirare un sospiro di sollievo.

Il circuito

Fino a quel momento, in Piemonte, la sola città di Alessandria organizzava una gara automobilistica su un

proprio circuito; Biella si poneva quindi come novità assoluta proponendo un tracciato di 2,2 km. particolarmente suggestivo, con parecchie analogie col più celebre Montecarlo.

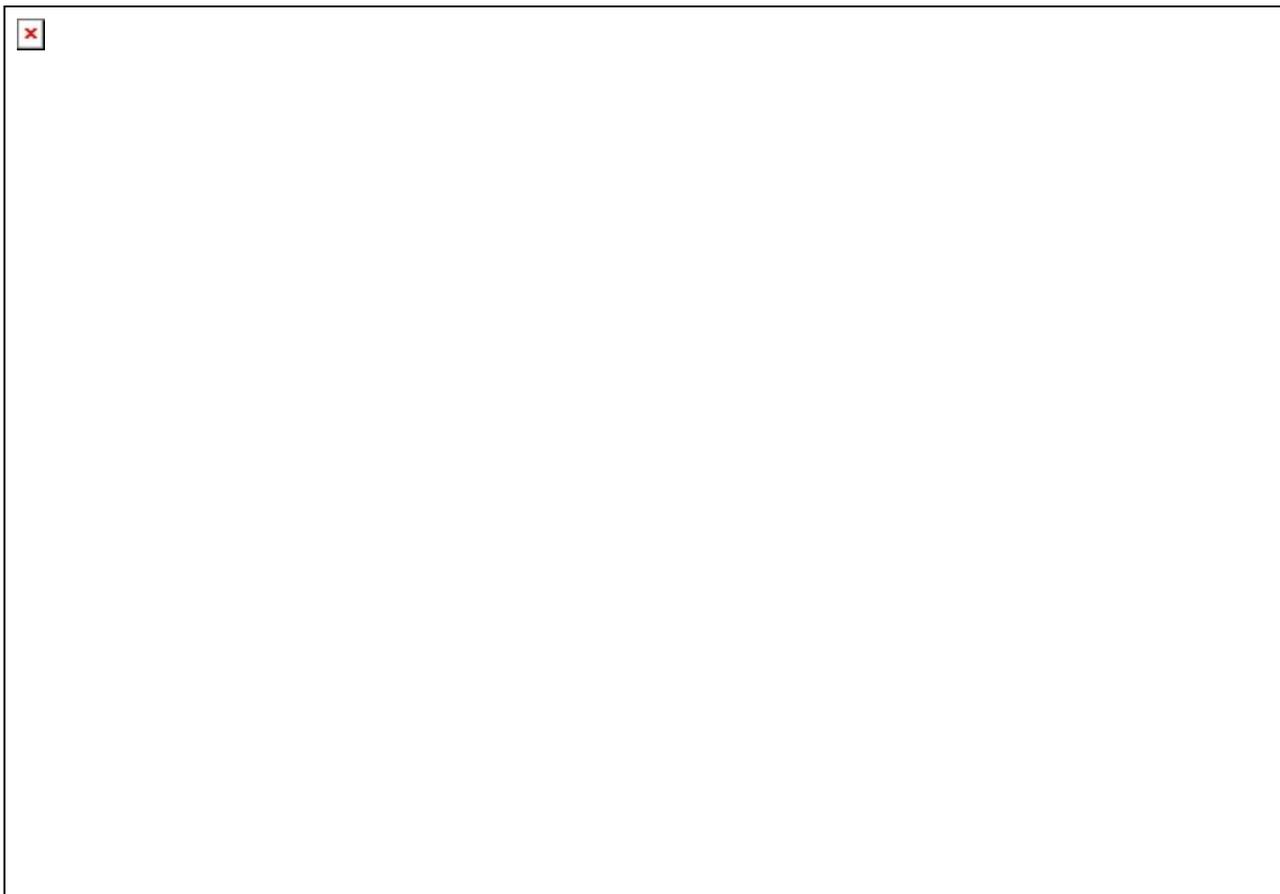
La partenza era fissata in via Torino, davanti ai Giardini di fronte ai portici e, dopo un breve rettilineo di circa sessanta metri, si imboccava la prima delle cinque curve a novanta gradi svoltando in via Lamarmora (oggi via Bertodano) che veniva percorsa per cento metri fino alla stazione delle Ferrovie Elettriche, per poi piegare di nuovo a novanta gradi a sinistra e imboccare via Vittorio Emanuele (oggi via Repubblica).



Il tornante di Ponte Cervo

(Illustrazione Biellese, Anno V, n. VI, Giugno 1935)

Altri centoventi metri di rettilineo e si giungeva alla terza curva di novanta gradi, questa volta a destra, che immetteva in Via Cernaia dove cominciava il lungo tratto in discesa con una prima ampia curva a sinistra oltre la quale si scendeva ulteriormente, raggiungendo le massime velocità, fino al punto più spettacolare e difficile del tracciato:

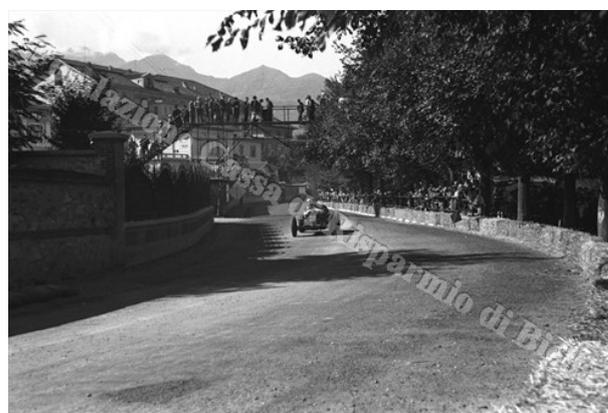


(Illustrazione Biellese-Anno IV-numero VII – Agosto 1934)

il tornante di Ponte Cervo, curva violenta di centottanta gradi a sinistra dove iniziava la salita dell'ospedale, proseguendo poi lungo tutto il viale Principe di Piemonte (oggi via Carducci) al termine del quale, con una curva a destra di novanta gradi, si imboccava il viale Regina Margherita (oggi viale Matteotti) che veniva percorso completamente, attraversando nuovamente via Vittorio Emanuele, per giungere all'ultima curva di novanta gradi a sinistra che immetteva sul rettilineo del traguardo.

Un tracciato particolarmente impegnativo, con cinque curve a novanta gradi più il tornante di Ponte Cervo dove i piloti, arrivando in discesa alla massima velocità, erano costretti a vere e proprie acrobazie per tenere sotto controllo i bolidi, sollecitando violentemente i freni e gli

pneumatici, oltre al cambio con la decisa scalata dalla quarta alla prima marcia. Immediatamente dopo avere completato la curva, toccava ai motori il massimo sforzo per riprendere velocità sul tratto in salita dietro all'ospedale.



*Viale Principe di Piemonte
(Fondazione Cassa di Risparmio)*

Come nel più celebre tracciato di Montecarlo, era necessaria una grandissima precisione di guida in quanto una pista così stretta e con poche vie di fuga non consentiva ai piloti il minimo errore.

La velocità media sul giro era relativamente bassa, poco oltre gli 80 km/h, consentendo quindi agli organizzatori l'abolizione di qualsiasi vincolo di cilindrata e motorizzazione per le macchine concorrenti con conseguente classifica unica.

Tra le auto iscritte troviamo infatti le potenti Alfa Romeo da tre litri della Scuderia Ferrari, insieme alle Maserati 1500, per arrivare addirittura ad una piccola vettura equipaggiata da un motore bicilindrico di 900 mc.

La gara era strutturata su tre batterie eliminatorie da 25 giri ciascuna, più una finale di 40 giri alla quale accedevano i primi due classificati di ogni batteria più il miglior terzo. Le ridotte dimensioni del circuito obbligarono gli organizzatori a limitare il numero dei partecipanti a ventuno, sette per ogni batteria, nonostante circa trenta adesioni pervenute durante le iscrizioni.

Il montepremi complessivo ammontava a 50.000 lire, delle quali 8000 andavano al vincitore, 6000 al secondo classificato e 4000 al terzo.

Si riuniscono quindi a Biella alcuni dei più grandi *driver* dell'epoca, su tutti Tazio Nuvolari e Achille Varzi più il beniamino locale Carlo Felice Trossi, tutti su Alfa Romeo, ai quali si aggiungono il Marchese Brivio su Bugatti e la giovane promessa (futuro primo campione del mondo di Formula 1) Giuseppe Farina su Maserati.

Varzi e Trossi corrono sulle potenti Alfa Romeo 3000 sotto le insegne di un *team* già famoso all'epoca, destinato però a diventare una

leggenda insieme al suo direttore: la Scuderia Ferrari.

Enzo, Tazio, Achille e il Conte, prima di Biella

Nei filmati e nelle immagini dell'epoca si vede un non ancora quarantenne Enzo Ferrari sulla linea del traguardo insieme ai suoi piloti Achille Varzi e Carlo Felice Trossi.

La sua Scuderia, di fatto il reparto corse dell'Alfa Romeo, ha già cinque anni di vita essendo nata il 16 Novembre 1929 a Modena nello studio del Notaio Della Fontana come Società per Azioni con capitale complessivo di 200 mila lire. Azionisti di maggioranza con 130 azioni sono i fratelli Alfredo e Augusto Caniato ai quali si aggiungono lo stesso Ferrari con 50, l'Alfa Romeo con 10, la Pirelli e un certo Ferruccio Testi (veterinario di Modena con la passione dell'automobilismo) con 5 azioni ciascuna.

Alfredo Caniato, *gentleman driver* dell'epoca ne è il Presidente mentre Ferrari, vero *dominus* e cervello dell'organizzazione è il consigliere delegato.

L'idea di fondare la scuderia è ovviamente di Enzo Ferrari, dal 1921 concessionario dell'Alfa Romeo per l'Emilia Romagna e le Marche, nonché ex pilota da corsa con al suo attivo discreti risultati agonistici.

L'obiettivo era quello di subentrare nella gestione sportiva dell'Alfa Romeo che, come molte altre case automobilistiche alla fine degli anni venti, stava diminuendo decisamente investimenti e relative partecipazioni in forma ufficiale alle corse a causa degli elevati costi con il reale rischio di ritiro dalle competizioni.

Nell'autunno del 1929 Ferrari propone quindi alla dirigenza della casa del Portello, in crisi finanziaria e a rischio liquidazione, di offrire la sua esperienza e la sua organizzazione

logistica per consentire ai piloti professionisti e, soprattutto a quelli dilettanti che acquistavano le auto presso di lui, di poter partecipare alle competizioni agonistiche in continuo aumento in quegli anni.

La sua struttura avrebbe avuto costi organizzativi decisamente più bassi consentendo quindi all'Alfa Romeo di continuare a rimanere nel mondo delle corse automobilistiche.

Pochi mesi dopo la creazione della Scuderia, Ferrari piazzò il primo grande colpo ingaggiando il pilota più affermato e ricercato dell'epoca: Tazio Nuvolari.

Nato a Castel d'Ario presso Mantova nel 1892, Nuvolari comincia la sua carriera con le motociclette fino al 1925 quando viene chiamato dall'Alfa Romeo, che cercava un sostituto di Antonio Ascari morto al Gran Premio di Francia pochi mesi prima, per un test sulla pista di Monza.

Nuvolari sale sull'auto e, dopo pochi giri, uguaglia il tempo ottenuto dallo stesso Ascari l'anno precedente. Poco dopo, esce di strada ribaltandosi in una scarpata, incrinandosi varie costole e riportando contusioni e lacerazioni.

Dopo una settimana, contro il parere dei medici, esce dall'ospedale e chiede il permesso di correre in moto il Gran premio motociclistico partendo ultimo, completamente fasciato rigidamente. Sotto l'acqua battente, vince.

Nel 1930 è ufficialmente pilota dell'Alfa Romeo e partecipa alla Mille Miglia. Verso la fine della corsa, alle prime luci dell'alba in prossimità di Brescia, si trova in seconda posizione e intravede davanti a lui il pilota al comando. A quel punto, decide di spegnere i fari per non essere visto, arrivarli alle spalle e superarlo poco prima dell'arrivo.

Dotato di un talento naturale e di un coraggio al limite della follia che

Ferrari definì "disumano", Nuvolari guida in modo aggressivo, quasi violento, portando l'auto sempre al limite, a volte anche oltre, ma con una straordinaria capacità di controllo.

Gli viene riconosciuta l'invenzione della "sbandata controllata", ovvero l'ingresso in curva con una sterzata violenta e conseguente slittamento delle ruote posteriori verso l'esterno, a cui faceva seguito una controsterzata in piena accelerazione che lo portava ad entrare in rettilineo ad una velocità superiore a tutti gli altri.

Nell'estate del 1930 entra a fare parte della Scuderia Ferrari rimanendovi fino al 1933, vincendo i Gran Premi di Monaco e Italia e, per due volte consecutive, la Targa Florio.

Quando nel 1934 si presenta a Biella, corre su un'Alfa Romeo della Scuderia Siena.

La vittoria alla Mille Miglia del 1930 fa comunque scalpore anche perché colui che viene superato nelle battute finali è un altro grande dell'automobilismo alla guida della sua Maserati: Achille Varzi.



*1934-Varzi al tornante di Ponte Cervo
(Illustrazione Biellese-Anno IV-numero VII -
Agosto 1934)*

Piemontese di Galliate, di ben dodici anni più giovane di Nuvolari, anche Varzi proviene dal mondo delle due

ruote, dove diventa campione italiano assoluto della classe 500 nel 1929, battendo proprio il mantovano all'ultima gara.

Fu proprio l'amico-rivale Nuvolari a portarlo verso le quattro ruote, convincendolo ad acquistare insieme una Bugatti 35C per partecipare a gare automobilistiche.

La coabitazione tra i due dura pochi mesi. Varzi acquista in proprio un Alfa Romeo P2 che usa per breve tempo per poi tornare alla guida di una Bugatti con la quale vince al Gran Premio di Tunisi e a Monthlèry.

Nel 1933, sempre sulla Bugatti, si prende la rivincita su Nuvolari al Gran Premio di Monaco superandolo all'ultimo giro dopo un esaltante testa a testa.

Dotato di una guida precisa ed elegante, completamente in antitesi con quella di Nuvolari, Varzi rischia in gara il minimo possibile e commette pochissimi errori, facendo della regolarità e della precisione il proprio punto di forza.

A metà degli anni Trenta, Nuvolari e Varzi sono due piloti di livello mondiale, alimentando con la loro bravura e la loro diversità, una rivalità che entrerà nella storia dell'automobilismo sportivo.

Nel 1934 Varzi entra a fare parte della Scuderia Ferrari, proprio al posto di Nuvolari, e con questa si presenta a Biella insieme all'idolo locale: Carlo Felice Trossi.

Nato a Biella nel 1908, Carlo Felice Trossi rappresenta il "pilota-gentiluomo" dell'epoca, proveniente da famiglia benestante, che si dedica all'automobilismo per passatempo e non per professione.

E' figlio del conte Felice Trossi, industriale della lana, e di Clementina Sella figlia dell'esploratore-fotografo Vittorio Sella e discendente della famiglia di industriali e banchieri biellesi.

Esordisce nel 1931 alla corsa in salita Biella-Oropa a bordo di una Mercedes. L'anno successivo acquista un'Alfa Romeo 8C 2300 con la quale vince nel 1933 il circuito automobilistico di Firenze.

Nel 1932 la Scuderia Ferrari, al suo terzo anno di vita, si trova in una situazione delicata in quanto i fratelli Caniato decidono di lasciare mettendo in vendita il loro pacchetto azionario, che rappresentava il 65 per cento del totale, con le conseguenti dimissioni dello stesso Alfredo Caniato dalla carica di Presidente.

Enzo Ferrari offre a Trossi le azioni, pari a centotrentamila lire, ed egli accetta pagando la quota tramite emissioni della Banca Sella, l'istituto di credito di famiglia, entrando così nella scuderia non solo come pilota, ma sostituendosi ad Alfredo Caniato nella carica di Presidente.² (L. Dal Monte, Ferrari Rex, 2016. p.307)

Nel 1934, dopo i ritiri a Monaco e al Gran Premio di Tripoli, si impone a giugno nel Gran Premio di Montreux e ottiene un terzo posto al Gran Premio di Francia il 1° Luglio.



1935 - Trossi e Nuvolari alla partenza.
(Fondazione Cassa di Risparmio)

Pilota corretto, attento e preciso (in questo più simile a Varzi che a Nuvolari) venne definito il "cesellatore di curve" e collaborò attivamente con il R.A.C.I. di Biella nell'organizzazione della manifestazione che lo vedeva,

insieme a Nuvolari e Varzi, favorito per la vittoria.

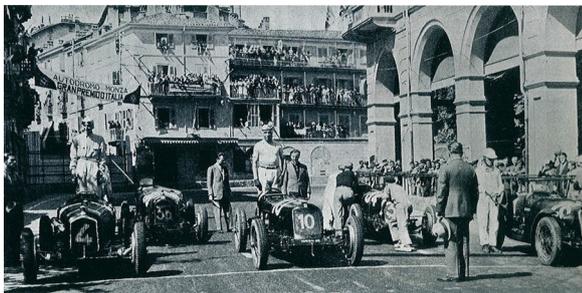
Tutto è pronto, quindi, per il grande evento, e venerdì 31 agosto il quotidiano "La Stampa" annuncia la formazione delle batterie del 1° Circuito Automobilistico di Biella con i tre grandi *driver* separati: Trossi nella prima, Nuvolari nella seconda e Varzi nella terza.³ (La Stampa, 31 agosto 1934)

2 Settembre 1934

Domenica 2 settembre è una magnifica giornata di sole e trentamila spettatori affollano le tribune e i recinti approntati per l'occasione. Nella tribuna d'onore, in compagnia delle autorità locali a rappresentare Casa Savoia, è presente la Duchessa di Pistoia alla quale toccherà il compito di dare il via alla gara finale.

Alle ore 14 si inizia con la prima batteria, vinta da Trossi a cui faranno seguito le altre due, vinte, come da previsione, da Nuvolari e Varzi.

Alla finale, da disputare sulla distanza di 40 giri, accedono i seguenti piloti: Nuvolari (Alfa Romeo 2300), Varzi e Trossi (Alfa Romeo 3000), Minozzi e Balestrero (Alfa Romeo 2600), Farina (Maserati 1500) e Brivio (Bugatti 2300).



1934 – Linea di partenza
(Newsbiella.it)

Alle ore 17,10 la Duchessa di Pistoia dà il via ai sette piloti che disputeranno la finale. I bolidi

scattano verso la prima curva a sinistra ed è Minozzi il più lesto ad imboccarla seguito da Farina e Varzi con Trossi e Nuvolari leggermente attardati.

Dopo pochi giri Varzi supera Minozzi e si porta al comando con Trossi in piena rimonta e con Nuvolari attardato per problemi alle gomme che lo costringeranno al ritiro al venticinquesimo giro.

Al quinto giro anche Trossi supera Minozzi portandosi decisamente all'attacco di Varzi, trascinato dal tifo degli spettatori che vanno letteralmente in visibilio quando, al dodicesimo giro, il campione biellese supera il compagno di squadra e si porta in testa alla corsa.

Il primato dura solo due giri e, al quattordicesimo giro, Varzi effettua il controsorpasso e riprende il comando. I due compagni di scuderia continuano la loro cavalcata solitaria, superandosi più volte a vicenda, fino al ventinovesimo giro quando, con l'ennesimo sorpasso, Trossi ritorna in prima posizione.



1934 – Varzi alla curva di via Cernaia
(Fonte sconosciuta)

Questa volta Varzi si arrende e interrompe la sua azione accontentandosi del secondo posto anche perché Trossi continua la sua

splendida cavalcata facendo segnare il giro più veloce in gara con il tempo di 1' 29" 4.

Ultimo giro: Trossi è nettamente in testa e si presta a tagliare il traguardo tra l'entusiasmo della folla ma, a pochi metri dall'arrivo, rallenta visibilmente per permettere a Varzi di raggiungerlo e fare il classico arrivo "in parata" per la gioia del pubblico locale, che esulta alla vittoria del suo beniamino, e di Enzo Ferrari che piazza le sue due auto ai primi due posti.

I due piloti vengono chiamati a fare il giro d'onore e, dopo le premiazioni, la manifestazione si chiude. Il successo, sia di pubblico che sportivo, è stato totale. Già si pensa all'edizione dell'anno successivo.

9 Giugno 1935 - La seconda edizione

Il notevole successo della prima edizione spinge gli organizzatori a riproporre l'evento, questa volta nel mese di giugno del 1935.



1935 - La partenza della seconda batteria.
(Fonte sconosciuta)

Vengono apportate alcune modifiche al regolamento in modo da snellire la manifestazione, riducendo a due le batterie eliminatorie (sempre su 25 giri), con accesso alla finale dei primi tre classificati più il migliore quarto per un totale di sette piloti. La gara

finale viene allungata a 50 giri complessivi e il montepremi raddoppiato a 100.000 lire.⁴ ("La Stampa", 9 giugno 1935)

L'elenco dei partecipanti comprende i migliori "assi del volante" dell'epoca: oltre a Nuvolari, Varzi, Trossi e Farina si aggiunge il monegasco Louis Chiron, anche lui con la Scuderia Ferrari. Da segnalare la presenza di una donna pilota: la signorina Hellè Nice su Alfa Romeo.

Prevista anche la partecipazione degli squadroni tedeschi di Mercedes e Auto Union, che declinano l'invito per problemi tecnici.

Rispetto al 1934, vi è da segnalare l'abbandono della Scuderia Ferrari da parte di Varzi, con conseguente ritorno di Nuvolari a fare coppia insieme a Trossi sulle potenti Alfa Romeo P3 progettate da Vittorio Jano, insieme a Chiron e Tadini.

Nelle prima batteria si qualificano Nuvolari e Trossi (Alfa Romeo P3), Farina e Dusio (miglior quarto) su Maserati; nella seconda Chiron e Tadini su Alfa Romeo P3 e Varzi su Maserati a completare lo schieramento dei sette piloti partecipanti alla finale.

Purtroppo Varzi accusa noie meccaniche alla sua Maserati ed è costretto al ritiro privando così la gara di uno dei principali candidati alla vittoria, dopo il secondo posto dell'anno precedente.

Alle 16,25 S.A.R. il duca di Spoleto dà il via alla finale con i piloti disposti nel seguente ordine: Trossi, Nuvolari e Farina in prima fila, Dusio e Chiron in seconda, Tadini in terza.

Farina è il più lesto in partenza e giunge alla prima curva davanti a tutti, inseguito da Nuvolari che ben presto lo supera portandosi al comando prima della fine del giro.



1935 – Nuvolari al comando
(Fonte sconosciuta)



1935 – Nuvolari in via Principi di Piemonte
(Fonte sconosciuta)

Nel frattempo, Chiron e Trossi si affrontano senza esclusione di colpi per la seconda posizione, dopo avere entrambi sorpassato Farina. Dopo vari superamenti reciproci è il pilota biellese ad avere la meglio sul monegasco e, con strada libera, punta decisamente su Nuvolari.

Giro dopo giro, Trossi recupera terreno sul battistrada facendo registrare, tra le acclamazioni della folla, il miglior giro in gara, l'undicesimo, con il tempo di 1' 25"35 alla media di 92,523 Km/h, di ben quattro secondi inferiore al record sul giro dell'edizione del 1934.

Il *driver* biellese, spinto da un tifo incessante, vede ormai Nuvolari a pochi metri e al tredicesimo giro lo attacca e lo supera, portandosi in testa alla gara.

Il grande Tazio non è però uno che si fa intimidire e, al giro successivo, restituisce il sorpasso al collega di scuderia riprendendosi il comando. La gara continua con i duellanti che si inseguono ruota a ruota fino al venticinquesimo giro quando, tra lo stupore generale, Trossi giunge lentamente fino al traguardo e si ferma ai box annunciando il ritiro. Pochi minuti dopo, la notizia che il pilota biellese è stato costretto a fermarsi da una forma di insolazione

che, pur se lieve, gli ha impedito di continuare la corsa a quel ritmo indiatolato.

Tra la delusione del pubblico, Nuvolari procede quindi indisturbato verso la vittoria finale, senza dover forzare più di tanto visto il notevole distacco sul secondo, ovvero Chiron, *"...ripassando due volte il traguardo alle prese con una arancia, guidando con una mano sola..."*⁵ ("La Stampa", 10 giugno 1935)

Le ultime emozioni arrivano proprio dalla battaglia per il secondo posto quando Chiron, con evidenti problemi ai freni, deve difendersi dall'attacco di Farina che, al quarantesimo giro, riesce ad arrivarci a ruota senza però riuscire a superarlo.

Nuvolari compie quindi l'ultima parte di gara in tranquillità, tagliando il traguardo al cinquantesimo giro tra gli applausi del pubblico biellese; secondo giunge Chiron e terzo Farina su Maserati.

Al vincitore viene gettato un mazzo di fiori e concesso il giro d'onore.

Termina, quindi, con un altro grande successo sportivo e di pubblico la seconda edizione del Circuito Automobilistico di Biella, che conclude così la sua breve, ma entusiasmante, storia.

Non finisce invece la storia dei nostri quattro grandi protagonisti.

Enzo, Tazio, Achille e il Conte, dopo Biella

Enzo Ferrari, vincitore di entrambe le edizioni con la sua scuderia, continuerà fino al 1939 quando, dopo avere consumato il "divorzio" dall'Alfa Romeo, darà vita ad un'altra sua creatura, l'Auto Avio Costruzioni, con la quale produrrà il suo primo modello di vettura nel 1940. Dopo la guerra, nel 1947, nascerà la Ferrari e la sua estensione sportiva, la rinata Scuderia. Nel 1950 la partecipazione al primo campionato mondiale della neonata Formula 1; un anno dopo, al Gran Premio di Gran Bretagna a Silverstone la prima vittoria.

Nel 1935, nonostante la vittoria di Biella, i tempi sono difficili. L'avvento delle formidabili Mercedes e Auto Union ha messo in serie difficoltà l'Alfa Romeo (le P3 pagano quasi duecento cavalli in meno in termini di potenza) e, di conseguenza, la Scuderia Ferrari.

Mancano poco più di quaranta giorni all'evento più importante della stagione, il Gran Premio di Germania sul temibile Nürburgring. Apparentemente non c'è nessuna possibilità di competizione con le "Frecce d'argento" tedesche, pressoché imbattibili. Solo un folle può anche solo "pensare" di vincere... a meno che non si chiami Nuvolari.

Il 27 luglio 1935 Tazio Nuvolari, con la sua Alfa Romeo P3, compie il vero capolavoro della sua carriera, battendo a casa loro gli squadroni tedeschi, forti di campioni del calibro di Caracciola, Rosemeyer, Stuck, Von Brauchitsch.



1935 - Nuvolari trionfa al Nürburgring
(Fonte sconosciuta)

Alla premiazione gli organizzatori sono colti di sprovvisa in quanto si accorgono di non avere nemmeno il disco dell'inno italiano: fu lo stesso Nuvolari a fornirglielo.

Fino a quel momento definito "il mantovano volante", il grande Tazio diventa per tutti i tedeschi *der Teufel*, il diavolo.

Con la sua Alfa compirà ancora un'impresa andando a vincere in America la Coppa Vanderbilt nel 1936.

Passerà poi all'Auto Union nel 1938, vincendo ancora tre Gran Premi fino allo scoppio della guerra.

Tragicamente colpito nella vita familiare (perderà entrambi i figli per gravi malattie), nel dopoguerra continuerà a correre e a rischiare ma, a differenza di tanti altri piloti, morirà nel suo letto per una malattia ai polmoni (probabilmente dovuta ai tanti gas di scarico inalati negli anni) l'11 agosto 1953.

Quel giorno al Nürburgring, comunque, erano in tanti a rincorrere *der Teufel* e, tra loro, anche un italiano al volante di una Auto Union: Achille Varzi.

Quando Achille viene a Biella nel giugno del 1935 fa già parte dello squadrone Auto Union, ingaggiato proprio quell'anno.

La rinuncia dei tedeschi a partecipare al Circuito lo obbliga a correre con una Maserati 6C. Al volante del bolide tedesco, progettato da Ferdinand Porsche, vincerà quell'anno la Coppa Acerbo a Livorno e il Gran Premio di Tripoli l'anno successivo.

In seguito ad un intervento di appendicectomia dovrebbe lasciare per un po' di tempo le competizioni ma, temendo di perdere la fiducia dei dirigenti tedeschi, decide di ricorrere alla morfina come antidolorifico su consiglio dell'amante Ilse Hubitsch con la quale ha intrapreso una relazione clandestina (era la moglie del pilota Pietsch).

Col tempo diviene però dipendente dalla sostanza con conseguenti problematiche fisiche e psicologiche, nonché un forte calo nelle prestazioni. Interrotto il legame con Ilse, torna in Italia nel 1938 per disintossicarsi.

Riprende a correre con l'Alfa Romeo, ma l'avvento del secondo conflitto mondiale interrompe la sua attività.

Il dopoguerra lo vede di nuovo al volante dell'Alfa Romeo con la quale nel 1946 vince il Gran Premio del Valentino a Torino.

Continua a guidare con stile e precisione, commettendo pochissimi errori fino al 1° luglio 1948, giorno delle prove del Gran Premio di Svizzera al Bremgarten.

Sulla pista resa scivolosa dalla pioggia, commette forse l'unico vero errore della sua carriera, perdendo il controllo della sua "Alfetta" in rettilineo e uscendo fuori strada, ribaltandosi. Muore sul colpo.

Pochi giorni dopo, domenica 4 luglio, si disputa il Gran Premio di Svizzera che vede trionfare su Alfa Romeo l'ultimo protagonista della nostra storia: Carlo Felice Trossi.

Dopo la vittoria del 1934 e la splendida gara dell'anno successivo,

il conte Trossi lascia i circuiti automobilistici per dedicarsi alle corse in montagna dove ottiene numerosi successi negli anni a seguire.

Dopo la guerra riprende a correre con l'Alfa Romeo vincendo il Gran Premio d'Italia del 1947 e proprio quello di Svizzera nel luglio 1948, che corre nonostante sia ormai malato di un cancro che lo porterà via nel 1949, togliendogli la reale possibilità di essere protagonista nell'ormai prossimo campionato mondiale di Formula 1.

Dona un intero padiglione all'Ospedale di Biella e, negli anni Sessanta, il Comune di Biella ricorderà la sua figura intitolandogli il primo tratto della nuova strada da Biella verso Vercelli che prenderà appunto il nome di "strada Trossi".

La breve storia del Circuito Automobilistico di Biella rimane nelle immagini e nella memoria di quelle persone che ricordano questo straordinario evento, sicuramente irripetibile ai tempi nostri, nobilitato dalla presenza di personaggi e automobili che sono passati alla storia.

Il ricordo di chi scrive è, invece, quello di un nonno che un giorno gli raccontò la storia di una splendida corsa automobilistica nel pieno centro di Biella, vinta da un certo Nuvolari correndo con un'arancia in una mano e il volante nell'altra.

Riferimenti bibliografici.

- Illustrazione Biellese, anno IV, numero VII, Agosto 1934.
- Illustrazione Biellese, anno V, numero VI, Giugno 1935.
- La Stampa, 28 Agosto 1934.
- La Stampa, 31 Agosto 1934.
- La Stampa, 1 Settembre 1934.
- La Stampa, 3 Settembre 1934.
- La Stampa, 4 Giugno 1935.
- La Stampa, 6 Giugno 1935.
- La Stampa, 9 Giugno 1935.
- La Stampa, 10 Giugno 1935.
- L. Dal Monte, Ferrari Rex, G. Nada Editore, 2016.
- G. Terruzzi, Una curva cieca, G. Nada Editore, 1991.