

EVENTO Appuntamento il 19 maggio

Lodi celebra il mito Campari, gigante buono della Mille Miglia

di Aldo Papagni

Da Eugenio Castellotti a Giuseppe Campari. La Mille Miglia storica torna a Lodi dopo due anni per celebrare un altro mito dell'automobilismo dei pionieri, un omeone grande e grosso, dagli occhi dolci e dal sorriso gentile, per oltre vent'anni protagonista sulle strade e sulle piste d'Italia e d'Europa, un eroe amato dalle folle per la sua generosità, l'indomabile coraggio e la formidabile resistenza alla fatica. Uno che non aveva paura di sporcarsi le mani: non a caso lo chiamavano "el Negher" per come a fine gara o dopo gli interminabili collaudi spesso si presentava con il volto scurito dal grasso e dalla polvere. Furono sue la Mille Miglia di 90 anni fa, la seconda della storia, e anche la terza, l'anno successivo, sempre al volante dell'amata Alfa Romeo.

Giuseppe Campari era nato a Graffignana, all'ombra delle colline banane, l'8 giugno 1892, in una casa di via dell'Osteria 100 dove vivevano i genitori Pietro e Vitalina, abile commerciante. Quando la famiglia si trasferì a Milano, il giovane Campari, che nutriva già una passione per la meccanica, aprì una propria officina, ma poco dopo venne assunto all'Alfa, da qualche anno trasferitasi da Napoli al Portello. "Bepnon" - come lo chiamavano allora -, era robusto, ma agile e forte, con un fisico formato dalla pratica del podismo, del canottaggio e del ciclismo.

Il suo debutto al volante avvenne il 14 maggio 1911 alla Targa Florio,

sul circuito delle Madonie, in Sicilia: un giro alla guida, lui iscritto come meccanico, dell'Alfa 24 Hp Corsa affidata al pilota Nino Franchini. Un antipasto, perché la seconda - e questa volta "ufficiale" - occasione gli venne concessa solo due anni più tardi: lui ripagò l'Alfa con il secondo posto alla Parma-Poggio di Berceto.

Fu tuttavia nel dopoguerra che la carriera di Campari decollò. La sua specialità erano le corse su strada, meglio se in salita. Non a caso la prima vittoria gli arrise il 30 maggio 1920 proprio nell'ascesa al Poggio di Berceto. Poi il bis al Mugello.

Campari era ormai nel ghotà dell'automobilismo, uno dei "tre moschettieri" della Squadra Corse del Portello, con Antonio Ascari e Ugo Sivocci, cui si aggiunse, novello D'Artagnan, un certo Enzo Ferrari.

La consacrazione avvenne nel 1924 con il trionfo nel Gp di Francia, a Lione, in coppia con il meccanico lodigiano Attilio Marinoni. Poi le due Mille Miglia trionfali. Non le ultime perché "el Negher" ne corse altre tre, conquistando un terzo e un secondo posto nel 1931 e nel 1932. Era marito e padre, Campari. Aveva sposato nel 1922 la cantante lirica Lina Cavalleri. Perché l'opera era l'altra sua grande passione che l'aveva portato anche a calcare il palcoscenico. Quella di Monza, il 15 settembre 1933, sarebbe stata forse la sua ultima gara. Una macchia d'olio, o forse solo la sfortuna gli costarono la vita, spenta nell'urto contro il semaforo alla curva sud dell'autodromo forse più amato. ■



LE VETTURA VINCENTE

Leggera, brillante e affidabile: era l'Alfa Romeo 6C 1500 SS

Una vettura leggera, brillante e affidabile, un capolavoro di ingegneria frutto del talento di Vittorio Jano, uno dei più grandi progettisti di automobili di tutti i tempi. Questa era l'Alfa Romeo 6C 1500 Super Sport con la quale Giuseppe Campari vinse la sua prima Mille Miglia, tagliando il traguardo di Brescia, il 1° aprile 1928, dopo 19h14'05" di gara, alla media di 84,128 km/h. La SS era la versione da competizione della 6C 1500 S. Un modello con motore a sei cilindri, da un litro e mezzo, evoluzione della vettura "base" che, presentata al Salone dell'Automobile di Milano nel 1925, aveva raccolto un grande successo, sia commerciale che sportivo.

La versione affidata a Campari e al suo coequipier

Giulietto Ramponi era equipaggiata con un motore di 1.487 centimetri cubici di cilindrata, con doppio albero a camme in testa, carburatore orizzontale, compressore Roots e sistema di sovralimentazione che garantiva 76 cavalli di potenza e una velocità massima di 140 km/h. Se della 6C 1500 SS furono prodotti in tutto 61 esemplari, della versione portata in gara dal "Negher", denominata "Compressore Testa Fissa" ne furono realizzati soltanto sei.

Le cronache raccontano che fu Campari, dopo averla collaudata, a convincere Jano a iscriverla alla Mille Miglia del 1928: l'ingegnere riteneva infatti che soli 300 km di collaudi fossero insufficienti a garantire la tenuta della vettura sui 1.618 chilometri di gara. L'intuizione del "Negher" si dimostrò vincente.

L'anno successivo avrebbe concesso il bis, questa volta in coppia con il lodigiano Attilio Marinoni, alla guida della nuova 6C 1750 SS Zagato. ■

CONTO ALLA ROVESCIA Grazie alla regia del Club Eugenio Castellotti

Il "museo viaggiante" a quattro ruote torna a portare in piazza i suoi "gioielli"

Il passaggio in città nel 2016 generò un entusiasmo popolare incredibile, tanto che gran parte dei piloti definirono l'attraversamento di piazza della Vittoria uno dei più spettacolari della gara. Ma quest'anno lo "sbarco" della Mille Miglia nel capoluogo si annuncia ancora più avvincente: i circa 450 bolidi iscritti (i piloti arriveranno da 44 Paesi in tutto il mondo) si fermeranno infatti a lungo davanti al Duomo, dove la mattina di sabato 19 maggio si terrà il controllo orario. «Stiamo ultimando il programma - fa sapere Maurizio Amadio, presidente del "Comitato Mille Miglia Lodi" - . Nei prossimi giorni comunicheremo la data di una conferenza, aperta alla cittadinanza, in cui illustreremo i dettagli. In piazza le auto si disporranno su alcune

file, per un totale di 10-14 vetture ognuna in attesa del controllo orario».

La corsa, il «museo viaggiante unico al mondo» come da mitica definizione di Enzo Ferrari, scatterà ufficialmente mercoledì 16 maggio da Brescia: la prima tappa si concluderà a Cervia-Milano Marittima, mentre il giorno successivo la "carovana" si sposterà alla volta di Roma. Dalla capitale partirà la risalita dello Stivale: venerdì 18 maggio le auto storiche faranno sosta a Parma, per poi raggiungere di nuovo Brescia, dove sabato 19 verrà proclamato il vincitore sul palco allestito in piazza della Loggia.

Proprio la quarta e ultima tappa vedrà coinvolta Lodi. Le prime vetture arriveranno in città di buon mattino: intorno alle 7 è previsto il

passaggio di un centinaio di modelli moderni che partecipano al "Ferrari Tribute to 1000 Miglia" e al "Mercedes Benz 1000 Miglia Challenge". Verso le 8 cominceranno invece a sfilare le auto storiche che entreranno all'altezza della rotonda davanti alla caserma dei vigili del fuoco, a San Bernardo, per poi sfilare lungo viale Piacenza e corso Mazzini e addentrarsi nel centro storico, imboccare viale Dante fino a raggiungere piazza della Vittoria.

Tra i partecipanti alla trentaseiesima rievocazione della corsa di velocità disputata tra il 1927 e il 1957 è sicura la presenza del tandem lodigiano formato da Luciano Attardo e Tonino Ercoli (alla loro sesta Mille Miglia) a bordo di una storica Patriarca, mentre sono in lista d'attesa le squadre formate da



Massimo Pavesi e Vincenzo Di Leo (Porsche) e da Felice Soffientini e Margherita Bertuzzi (Austin Healey). Il passaggio a Lodi, dedicato a Giuseppe Campari, pilota di Graffignana che nel 1928 vinse la prima

delle sue due Mille Miglia, fa parte dei circa 1.700 chilometri di un percorso affascinante che porterà le auto in mezzo ai paesaggi più suggestivi d'Italia. ■

Fabio Ravera



Giuseppe Campari e Attilio Marinoni alla guida di un'Alfa Romeo 6C 1750 SS Zagato, la vettura che la coppia portò al trionfo nella terza edizione della Mille Miglia, quella del 1929. Era un modello più potente, per cilindrata e cavalli vapore, rispetto a quella che "el Negher" aveva condotto al successo l'anno precedente



Il pilota di Graffignana vinse le edizioni del 1928 e del 1929, un incidente a Monza gli costò la vita nel 1933



La sfilata delle auto storiche in piazza della Vittoria a Lodi: la Mille Miglia per vetture d'epoca torna nel cuore della città per ripetere lo straordinario successo del 2016 quando il centro fu invaso da migliaia di appassionati

1911-1933 Dal debutto, appena 19enne, alla Targa Florio al tragico volo sulla pista di Monza

Tutte le gare del "Negher"

1911

Il 14 maggio alla partenza della Targa Florio sul Circuito delle Madonie, Giuseppe Campari, iscritto come meccanico del pilota Nino Franchini, prende per la prima volta in corsa il volante dell'Alfa 24 Hp Corsa ed effettua tutto il primo giro, completandolo al secondo posto assoluto. La coppia si ritira alla terza tornata per incidente.

1913

Il 28 settembre debutta ufficialmente, sempre su un'Alfa 24 Hp Corsa alla prima Parma-Poggio di Berceto, classificandosi secondo di categoria e quinto assoluto.

1914

In maggio al Giro di Sicilia, sull'Alfa 40-60 Corsa si ritira nella seconda tappa, quando era 16°. La settimana successiva è quarto assoluto nella Coppa Florio. Il 25 giugno torna alla Parma-Poggio di Berceto, strappando il secondo posto assoluto.

1919

Solo due ritiri nell'anno del ritorno alle gare dopo la pausa bellica: alla Parma-Poggio di Berceto e alla Targa Florio, al terzo giro per lo scoppio simultaneo di tre pneumatici.

1920

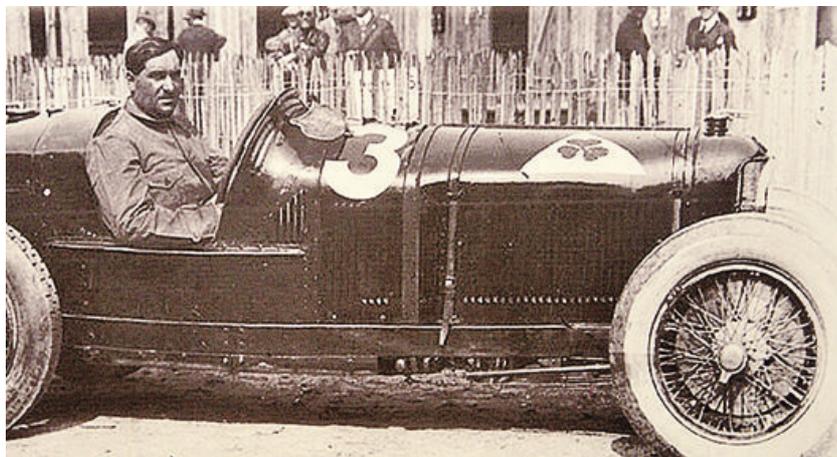
La prima vittoria arriva il 30 maggio 1920, proprio sui 53 km in salita della Parma-Poggio di Berceto, percorsi in 38'25"4 alla media di 79.639 km/h. Il bis il 14 giugno sul Circuito del Mugello, 390 km alla media di 60.800 km/h. Una settimana più tardi arriva la terza piazza alla Coppa della Consuma, altra gara in salita da Pontassieve al Passo della Consuma. In ottobre torna alla Targa Florio, ma si deve ritirare per avaria al magnete. La stagione chiude con il primo posto di categoria al Chilometro lanciato di Gallarate.

1921

La presenza alla Parma-Poggio di Berceto è un classico: Campari chiude secondo assoluto ed è poi terzo alla Targa Florio. La prima vittoria dell'anno arriva il 24 luglio al Mugello, oltre sei ore di corsa, con la media che sale a 62.565 km/h. In agosto si ritira alla Coppa delle Alpi di regolarità, affrontata con l'Alfa Romeo 20-30 ES Sport, e in settembre deve abbandonare al Gp Gentlemen di Montichiari quando con la sua Alfa Romeo GP 14 era in testa: pochi giorni prima era stato quinto assoluto al Chilometro lanciato di Brescia.

1922

La stagione parte con la Targa Florio, di nuovo con la 40-60 che Campari porta all'11° posto assoluto, terzo di categoria. Seguono la sesta piazza alla Parma-Poggio di Berceto e il terzo posto alla Aosta-Gran San Bernardo, inframmezzati dal ritiro al Mugello. Stessa sorte alla Coppa d'Autunno sul circuito di



Giuseppe Campari è nato a Graffignana l'8 giugno 1892; morì il 15 settembre 1933 in un incidente di gara a Monza

Monza.

1923

È un anno senza squilli. Arrivano i ritiri alla Targa Florio con l'Alfa Romeo RLS e al Gp del Turismo a Monza con la RL. Il 9 settembre con la P1 è al via del Gp d'Italia e d'Europa a Monza, ma la squadra viene ritirata per la tragica morte in prova di Ugo Sivocci.

1924

La Targa Florio gli porta in dote un quarto posto assoluto, primo di categoria, con la RLS; il giro aggiuntivo per la Coppa Florio gli vale la terza piazza assoluta. In giugno è primo di categoria al Chilometro lanciato di Cremona, ma si ritira nella gara in circuito. Ritiro anche alla Coppa Acerbo, sul Circuito di Pescara, quando è in testa al terzo giro. Il 3 agosto 1924 è invece la data del trionfo, in coppia con il lodigiano Attilio Marinoni sull'Alfa Romeo P2, nel X Gp di Francia, sui 35 giri del Circuito di Lione, 808 km percorsi in 7h05'34"8, alla media di 114.208 km/h. La ciliegina sulla torta è il terzo posto assoluto al Gp d'Italia a Monza.

1925

Il 28 giugno Campari è secondo assoluto con la P2 nel Gp del Belgio sul circuito di Spa-Francorchamps: stesso piazzamento il 6 settembre al Gp d'Italia a Monza. Il 26 luglio nel Gp di Francia si ritira per la morte di Ascari quando è in testa al 23° giro

1926

È un anno quasi sabbatico per il ritiro dell'Alfa dalle corse. Non manca però di trionfare sui 510 km della Coppa Acerbo a Pescara con il giro più veloce ai 112.998 km/h.

1927

Si riparte in luglio proprio da Pescara con la quarta piazza (seconda di categoria) nella Coppa Acerbo su Alfa Romeo 6C 1500. Partecipa alla Cuneo-Colle della Maddalena (risultato sconosciuto) e il 4 settembre a Monza è secondo sulla P2 al Gp di Milano.

1928

È l'anno del trionfo alla II Mille Miglia, in coppia con Giulio Ramponi (31 marzo-1 aprile): su Alfa Romeo 6C 1500 SSC Zagato chiude in 19h14'05" alla media record di 84.128 km/h. In maggio è secondo assoluto e primo di categoria nella Targa Florio-Coppa Florio, sul circuito siciliano delle Madonie. Al Mugello in giugno nella Targa Masetti fa segnare il giro più veloce ma si deve ritirare, come pure nella 200 miglia sul Circuito di Cremona dove però vince la Dieci chilometri lanciati alla media record di 217.654 km/h. In luglio è primo nella Vittorio Veneto-Cansiglio e nella Susa-Monconensis, entrambe gare in salita, sempre a tempo di record. Agosto gli porta la vittoria nella Coppa Acerbo sulla P2 e il terzo posto alla Coppa Ciano sul Circuito del Montenero alla guida dell'Alfa Romeo 6C 1700 prototipo. Al Gp d'Italia a Monza è secondo in coppia con Varzi e si laurea campione italiano assoluto.

1929

Il 13 e 14 aprile Campari, sempre in coppia con Ramponi, concede il bis nella Mille Miglia, portando la media record a 89.688 km/h. Seguono il quarto posto alla Targa Florio e il sesto al Mugello. In luglio è terzo nella Coppa Ciano sul circuito del Montenero e secondo al Tourist Trophy sul circuito di Ards, a Belfast, guidando una 1500 & C SS della scuderia Campari & Sorniotti.

1930

Alla Mille Miglia è in coppia con Attilio Marinoni e si piazza terzo assoluto e di categoria. Poi è quarto alla Targa Florio, terzo al Circuito di Caserta e quinto al Gran Premio Reale di Roma. Alla Cuneo-Colle della Maddalena è terzo di categoria, poi al Gran Premio d'Irlanda, sul Circuito di Phoenix Park a Dublino, si piazza al posto d'onore, primo di categoria. Altri due secondi posti in agosto alla Coppa Ciano e al Tourist Trophy. Al Gp di Monza si ritira in finale dopo la piazza d'onore in batteria. Torna alla vittoria in ottobre alla Coppa del Cimino.

1931

La quarta Mille Miglia di Campari, di nuovo con Marinoni sull'Alfa Romeo 6C 1750 GS, si chiude al secondo posto assoluto, primo di categoria. Dopo il quarto posto alla Targa Florio, arriva la vittoria al Gp d'Italia, a Monza sulla 8C 2300 Monza, in coppia con Nuvolari. Con la Maserati corre il Gp d'Irlanda che gli vale il secondo posto, per tornare all'Alfa nel Gp di Francia sul circuito di Linas-Monthéry e guadagnare un'altra piazza d'onore in coppia con Borzacchini. Dopo il quinto posto alla Susa-Monconensis con la Tipo A, il ritiro per incendio al Gp del Belgio e il quarto posto alla Coppa Ciano, Campari torna al successo in agosto nella Coppa Acerbo a Pescara. Chiusura con il sesto posto al Tourist Trophy e il ritiro al Gp di Monza. È campione italiano assoluto e secondo nell'europeo.

1932

Alla sua quinta Mille Miglia si ritira per uscita di strada a tre quarti di gara quando è in testa e al volante era appena passato Carlo Sozzi. Al Gp di Monaco è decimo e al Gp d'Italia quarto. Nessun risultato a Reims e Adenau, poi torna sul podio (terzo) alla Coppa Ciano. In settembre al Gp di Monza vince la batteria, ma salta la finale perché i pezzi della sua auto servono per riparare quella di Nuvolari.

1933

L'anno fatale inizia con il ritiro al Gp di Tripoli quando è in testa e con il secondo posto alla Parma-Poggio di Berceto, beffato da una foratura. L'11 giugno sale sulla Maserati 8C 3000 per vincere il Gp di Francia a Linas-Monthéry. Sempre su Maserati è terzo alla Coppa Ciano, mentre a Reims, nel Gp della Marna, deve ritirarsi per un sasso schizzato gli nell'occhio (ma segna il giro più veloce). Noie meccaniche lo attendono al Gp di Nizza, mentre il 15 agosto alla Coppa Acerbo, tornato su un'Alfa P3 della Scuderia Ferrari, esce di strada nei pressi di Spoltore, riportando escoriazioni e contusioni. Un mese più tardi, il 15 settembre, il fatale epilogo di Monza. ■