

## BARTOLOMEO COSTANTINI

“L’élégant Meo Costantini”, è la definizione che troviamo nei ricordi dell’Ebé Bugatti<sup>1</sup>, e anche il giornalista Canestrini, nel descrivere il gentiluomo veneto, usa parole che rievocano una grande eleganza di stile e di comportamento: “compassato, preciso ed aristocratico”, “una delle più nobili figure del nostro automobilismo”. Dunque dalle prime parole che ci permettono di ricostruire questa figura di magnifico pilota di aeroplani da guerra, grande corridore, divenuto con gli anni l’alter ego di Ettore Bugatti, esperto tecnico e vero allevatore di piloti, emerge una sensazione di stile, ricercatezza, raffinatezza. Non poteva che essere così per una persona che non solo trova nelle vetture Bugatti il migliore mezzo per esprimere le sue ottime doti di stradista, ma che diventa il direttore sportivo della squadra francese per dieci anni, amico intimo di Ettore e della famiglia, inserito a tempo pieno nel dorato ed affascinante mondo di Molsheim. Ma ci fu anche molta guerra, negli anni giovanili del Costantini, molto rischio, molta audacia. Nato nel 1889 a Vittorio Veneto, seguì le orme del padre, ingegnere civile, iscrivendosi al Politecnico di Torino. Prima però di terminare gli studi si arruolò volontario, il 30 settembre 1909, seguì il corso di allievo ufficiale, partecipò alla guerra di Libia nel 1911 e nel 1912 venne nominato sottotenente di complemento. Schiere di fanciulle s’intenerivano sull’immagine del nobiluomo che, a sprezzo della sua vita, nel 1912 conseguì il brevetto di pilota dell’aviazione militare, senza trascurare di partecipare anche a competizioni automobilistiche. Erano quelli i campi, automobile e aeroplano, che all’epoca più davano la vertigine del progresso, il senso dell’avventura, del pericolo, dell’ebbrezza. Negli anni immediatamente precedenti lo scoppio del primo conflitto mondiale gareggiò a bordo di una “Aquila Italiana” (complice un’amicizia fraterna con Giovanni Marsaglia, figlio del proprietario dell’azienda), e quando venne richiamato alle armi nell’estate del 1914 già poteva annoverare una vittoria di classe (Parma – Poggio di Berceto) e alcuni piazzamenti. Ma la Patria è la Patria, e Bartolomeo, “Meo”, rispose come allo sparo dello starter. Il suo fu il curriculum di un eroe. Divenuto tenente di complemento fu assegnato alla 78° Squadriglia Aeroplani. Nel 1917 fu promosso capitano e assegnato alla squadriglia Baracca, dal cui emblema Enzo Ferrari copiò il “cavallino rampante” divenuto poi famoso in tutto il mondo come contrassegno delle sue vetture.

Far parte della squadriglia comandata dal capitano, poi maggiore, Baracca, significava entrare a far parte della leggenda. Ci riuscivano soltanto i più bravi, i più coraggiosi, i più audaci e tra questi Costantini si distinse con onore, tanto da meritare due Medaglie d’Argento e una Croce di Guerra al Valor Militare. Le motivazioni parlano di “insuperabile abilità e singolare fermezza”, “pilota arditissimo di grandissima perizia e mirabile coraggio”.

Finita la guerra, Costantini tornò alla seconda delle sue grandi passioni, quella per l'automobile. L'Aquila su cui aveva gareggiato tra il 1910 e il 1914 era una splendida vettura progettata dal geniale Cappa (poi progettista alla Fiat e all'Itala), con motore a sei cilindri, 4 litri di cilindrata, pistoni in alluminio, valvole in testa, velocità massima 130 km/h. Costantini ne era entusiasta soprattutto per la grande elasticità: soleva ripetere che sarebbe stato possibile guidarla senza cambio. Ci fu chi lo prese in parola e gli propose di piombare il cambio: detto, fatto, Costantini accettò e compì il tragitto da Torino a Vittorio Veneto, 500 chilometri di strade certo non agevoli, sempre in presa diretta. Un'impresa da virtuoso dell'automobile.

Nel dopoguerra però la casa torinese non era stata in grado di riprendere la produzione e il nostro rimase in attesa di una nuova creazione del Cappa, che però non arrivava mai. Pur di non perdere l'occasione di farsi rivedere sui campi di gara che ritornavano ad affollarsi, affiancò il suo amico Eugenio Silvani a Milano nel modificare e rielaborare (pistoni più corti e più leggeri, nuovo sistema di lubrificazione ed altri dettagli di minor conto) una Bugatti T13 ma l'esperienza si concluse dopo poche gare. Altrettanto breve fu il suo passaggio nella squadra Bianchi, nel 1922: giusto il tempo di partecipare al Gran Premio d'Autunno di Monza. Quello stesso anno prese anche parte alla Coppa delle Alpi, arrivando primo di categoria su una Amilcar 1100. Arriva la stagione del 1923: è quella che cambierà la sua vita, perché è l'anno dell'incontro con Ettore Bugatti, che gli propone di lavorare alle sue dipendenze in un ruolo che cambierà con gli anni, da collaudatore a pilota a direttore sportivo. Ettore Bugatti amava le corse, e poche furono le grandi competizioni tra le due guerre in cui le sue vetture risultarono assenti. Ma ciò che egli amava delle corse non era, come ci spiegò la figlia L'Ebé, né lo spettacolo né la competizione, e neppure il gusto della vittoria. Per lui le competizioni rappresentavano il solo implacabile modo di provare la qualità delle vetture che costruiva e di migliorarle continuamente. Era l'unico costruttore al mondo che metteva in catalogo le vetture da turismo e le vetture da corsa, avendo come imprescindibile principio che le vetture che correvano nelle gare internazionali erano del tutto uguali a quelle che si poteva comprare qualunque cliente (che se lo potesse permettere). C'è un brano illuminante al riguardo, nel libro dell'Ebé. *“Uno dei pretesti del costruttore che decide di ritirarsi dalle corse è che si vuole dedicare alla clientela...La realtà è tutta diversa...Egli non corre perché, anche spendendo milioni, anche avvalendosi dei migliori ingegneri, dei migliori operai, delle migliori macchine e scegliendo i migliori materiali, egli non sarebbe sicuro di vincere. Ha paura di perderci in reputazione...Costruttori del genere arriveranno a dire che gli insegnamenti della corsa non servono per le vetture della clientela. Fortunatamente le corse automobilistiche hanno dimostrato la loro importanza nel perfezionamento innanzitutto del motore: tutti hanno potuto constatare il progresso che hanno generato, nel campo degli acciai e dei materiali diversi, grazie a migliori concezioni, per il motore*

*aeronautico*". Su questa convinzione di Bugatti, questa sua modernità di valutazione si è sicuramente fondato il rapporto che l'ha legato per lunghi anni a Costantini, egli stesso convinto assertore del legame tra aeronautica ed automobilismo. *"E' per questo che fin che potrò andare avanti, andrò avanti. So bene che non si può sempre vincere, ma quando sarò battuto, saprò perché e batterò il mio avversario alla volta successiva"*, continua Bugatti. Che non ha timore a, come dice egli stesso, *"vuotare il sacco"*. *"Per fare una vettura da corsa, il costruttore sceglie sempre le migliori soluzioni, i migliori operai, i migliori ingegneri. Niente è troppo bello, niente è troppo caro, bisogna vincere a qualunque costo...Sulla vettura del cliente invece...non si può adottare quella soluzione, perché è troppo cara, né quell'acciaio, è troppo caro, né quel bronzo, né questo né quello, insomma non si può applicare nulla...Ma venite a fare una visita nelle mie officine, e vi renderete conto da voi stessi di ciò che non vedrete in nessun'altra officina al mondo, ossia che le mie vetture da corsa sono vetture prese dalla produzione in serie come le mie vetture sport, e che anche le mie vetture da turismo hanno le stesse soluzioni delle mie vetture da corsa, gli stessi materiali, e sono montate dagli stessi operai"*.

Per un giovane asso come Costantini queste parole erano realmente musica: significava entrare a far parte di un mondo dove non ci sono compartimenti stagni, ogni esperienza diventa preziosa ed *"esportabile"*, vi è un rapporto continuo tra sperimentazione sul campo di gara e applicazione sulla costruzione di serie. Iniziarono per Bartolomeo gli anni più splendidi della sua carriera di pilota. Il culmine furono le annate 1925 e 1926. Così vengono ricordate da *"Auto Italiana"*: *"Per la prima volta accadde che per due anni consecutivi lo stesso italiano, al volante della stessa macchina, costruita da un italiano in terra straniera, vinceva trionfalmente la più dura gara del mondo che per oltre un quarto di secolo ha costituito il severissimo banco di prova della costruzione mondiale: la Targa Florio. E Meo Costantini la vinceva in tal modo che solo quattro anni dopo, nel 1930, un altro grande asso, Achille Varzi al volante dell'Alfa Romeo, poteva superare il suo tempo"*. Entrambe le volte Costantini gareggiò su una Tipo 35 8 cilindri ma mentre per il 1925 si iscrisse alla categoria 1501 a 2000, l'anno successivo, con una lieve modifica dell'alesaggio e della corsa, gli fu possibile schierarsi nella massima categoria, oltre 2000 cc. Ennesima dimostrazione di versatilità da parte di quel motore che, con altre modifiche, talvolta fu inquadrato persino nella categoria 1100. Nella corsa del 1925 Costantini fu affiancato in squadra da De Vizcaya, e si trovò come avversari Boillot su Peugeot (che si aggiudicò la Coppa Florio, ossia su quattro giri del circuito, pari a 432 km), Wagner su Peugeot, Ginaldi su Alfa Romeo, Platé su Chiribiri, Kuchel su Tatra. Fu già questa una vittoria straordinaria, perché compì i cinque giri del circuito, pari a 540 km, in 7 ore e 32', con una velocità media oraria di 71,6 km/h, battendo di gran lunga il precedente record di Werner su Mercedes (65,1 velocità media oraria). Ma ancora più clamorosa fu la sua vittoria dell'anno dopo, quando

rimase al comando dall'inizio alla fine, sfatando così la leggenda per cui il leader iniziale non era mai il vincitore finale. Stavolta tra i suoi avversari vi era la Delage, con Masetti, Thomas, Benoist e Divo, la Diatto con De Sterlich, la Maserati con Alfieri Maserati, la Itala con Materassi, la Salmson con Borzacchini: ma non ci fu storia, e la sua superiorità non fu mai seriamente minacciata. Arrivò a tagliare per primo il traguardo, dopo 7 ore e 20', migliorando ulteriormente la velocità media, 73,511 km/h, con dieci minuti di vantaggio sul suo compagno di squadra Minoia. *“Con Costantini e Bugatti – scrisse Rapiditas, la rivista dell'Automobile Club di Sicilia – qualche cosa di veramente nuovo e diverso dal passato e superiore al passato è comparso sul circuito delle Madonie”*. Non fu però una giornata priva di ombre: trovò la morte in gara il conte Masetti, e per Costantini fu un colpo durissimo, tanto da indurlo a rifiutare l'invito di Vincenzo Florio a partecipare alla Targa del 1927.

E non fu solo il rifiuto di correre alla Targa. Costantini decise di smettere con l'agonismo, all'apice della sua carriera e lo fece con la naturalezza e l'assolutezza che lo contraddistingueva, senza tentennamenti né rimpianti. La sua ultima grande vittoria, quella al Gran Premio di Milano del settembre 1926, fu commentata dalla stampa con la definizione di *“miglior pilota europeo del momento attuale”*. *“Profondo conoscitore del suo mezzo meccanico, essendo oltreché pilota anche prezioso consigliere di Ettore Bugatti, padrone dei suoi nervi, sa caratterizzare le sue corse con una impronta tutta personale che lo fa uno dei nostri più tipici piloti. Il successo nel Gran Premio Milano ... lo ripone in primissima linea della ribalta dell'automobilismo sportivo”*.<sup>2</sup> Eppure, di lì a pochi mesi fu Costantini a scrivere ad un amico: *“La mia carriera sportiva è finita, perché non correrò più. Sono troppo vecchio e la corsa non mi diverte più. Mi do' in pieno alla tecnica e non voglio essere distratto”*. Vecchio, non lo era certo: trentasette anni. Ma in quel desiderio di darsi alla tecnica c'è la sopraggiunta noia di essere sotto i riflettori, la voglia di un ruolo più defilato, ma forse più importante e profondo. Cominciano gli anni della sua preziosa collaborazione con Bugatti. Sotto la sua conduzione la squadra Bugatti vince altre tre Targhe Florio, oltre a parecchie gare di rilievo, e Costantini diventa sempre più parte integrante del mondo di Molsheim. E' un periodo felice: le Bugatti vincono dovunque e dovunque si vendono. Nel dirigere i piloti, Costantini conserva quel suo stile misurato e preciso, per cui era stato definito il primo allievo di Felice Nazzaro come limpidezza di guida e di comportamento. Diventarono proverbiali gli scambi di battute con Maggi, l'esuberante gentleman driver, e Canestrini ce ne tramanda uno tra i più gustosi. Al Gran Premio di Alsazia del 1926 Costantini raccomandò a Maggi di non superare i 6300 giri, se non voleva far saltare le molle di valvole. A gara finita, che si concluse per Maggi con un secondo posto a nove minuti di distacco, Costantini gli chiese se avesse rispettato i regimi del motore. *“Certamente”*, fu la baldanzosa risposta. La mattina dopo Canestrini accompagnò i due in officina, dove si trovavano le

vetture con i motori smontati. *“Questa è la sua macchina – osservò Costantini rivolto a Maggi – Ha visto? Un macello di molle di valvola”. “Sarà il materiale che non va” – ribatté Maggi – bisognerà cambiarlo”. “No – rispose con pacatezza Meo – non è il materiale che bisogna cambiare, ma il pilota”*. Inutile dire che Maggi non gliela perdonò mai.

Non a caso la rivista Auto Italiana, anni dopo, osservò che *“l’epoca d’oro della marca Bugatti, i cinque anni in cui si mostrò imbattibile dominatore su tutti i campi di gara furono quelli in cui al fianco del patron era Meo Costantini”*. Strinse una forte amicizia con il giovane Jean, che gradatamente stava sostituendo il padre nella direzione delle officine, lasciandolo libero di occuparsi della “autorail” (automotrice ferroviaria). Fu vicino a Jean nella progettazione delle nuove vetture sia da turismo sia da corsa. Una delle sue ultime soddisfazioni fu la vittoria della Bugatti alla 24 ore di Le Mans del 1937 con una Tipo 57 pilotata da Robert Benoist e Jean-Pierre Wimille.

Quando Jean Bugatti si uccise mentre provava una 57G, l’11 agosto 1939, Meo Costantini era già tornato in Italia, attirato da un’offerta di Ugo Gobbato, Direttore Generale dell’Alfa Romeo, che gli aveva proposto un ruolo di Ispettore Tecnico-Commerciale auto. Gli anni felici della Francia, della “douce France”, erano finiti. Adesso erano le vetture tedesche color argento, ornate di svastica, a farla da padrone. Con la sensibilità di cui aveva già dato prova, Costantini l’aveva avvertito in tempo e con l’usuale determinazione, pur conservando il ricordo di anni splendidi, aveva preferito cambiare radicalmente pagina, ancora una volta.

Ma stavolta la nuova stagione durò poco. Una malattia se lo portò via, ad appena cinquantadue anni, il 19 luglio 1941.

ANNO	CORSA	VETTURA	RISULTATO
1914, 24/25 maggio	Targa Florio	Aquila Italiana	Ritirato
1914, 31 maggio	Coppa Florio	Aquila Italiana	Ritirato
1914, 25 giugno	Parma – Poggio di Berceto	Aquila Italiana	1° di categoria
1914, 4 luglio	ACF Lione	Aquila Italiana	Ritirato
1920, 14 novembre	Chilometro lanciato Gallarate	Bugatti 1500	3° di classe
1921, 8 maggio	Parma – Poggio di Berceto	Bugatti 1500	7° di categoria
1921, 22 maggio	Circuito del Garda	Bugatti 1500	2° assoluto
1922, 22 ottobre	Gran Premio d’Autunno	Bianchi	3° di classe
1923, agosto	Coppa delle Alpi	Amilcar 1100	1° di classe
1924, 3 agosto	ACF Lione	Bugatti 2000	Ritirato
1924, 27 settembre	GP San Sebastiano	Bugatti 2000	2° assoluto

1925, 3 maggio	Targa Florio	Bugatti 2000	1° assoluto
1925, 19 luglio	Gran Premio Turismo Monthléry	Bugatti 1500	1° assoluto
1925, 26 luglio	ACF Monthléry	Bugatti 1500	1° di categoria
1925, 5 settembre	GP vetturette Monza	Bugatti 1500	1° assoluto
1925, 6 settembre	GP Italia	Bugatti 1500	3° assoluto
1925, 19 settembre	GP Spagna	Bugatti 2000	Ritirato
1926, 25 aprile	Targa e Coppa Florio	Bugatti 2300	1° assoluto
1926, 27 giugno	ACF, Miramas	Bugatti 1500 sovral.	2° assoluto
1926, 18 luglio	GP Europa	Bugatti 1500 sovral.	2° assoluto
1926, 25 luglio	GP Spagna	Bugatti 2000	1° assoluto
1926, 5 settembre	GP Italia, Monza	Bugatti 1500 sovral.	2° assoluto
1926, 12 settembre	GP Milano	Bugatti 2000 sovral.	1° assoluto

Nel 1926 la Bugatti si laurea Campione del Mondo, avendo vinto il Gran Premio di Francia, d'Europa, di Gran Bretagna e d'Italia.

Nel 1925 l'Automobile Club di Sicilia aveva istituito la Coppa dei Paesi Latini, da disputarsi su tre prove: il GP dell'Automobile Club de France; il GP di San Sebastiano e la Targa Florio. Nel 1926 la Coppa prevedeva una gara in più, il GP d'Italia. Il regolamento prevedeva l'assegnazione di un numero di punti uguale alla posizione di classifica nelle gare: al primo arrivato era perciò assegnato 1 punto, al secondo 2 punti e così via. Entrambe le volte il premio fu vinto da Costantini.

<sup>1</sup> "L'épopée Bugatti", par l'Ébé Bugatti, Editions de la Table Ronde e L'Action Automobile, 1966

<sup>2</sup> L'Auto Italiana, 15 settembre 1926, articolo di Arturo Coerezza

Donatella Biffignandi

Centro di Documentazione del Museo Nazionale dell'Automobile di Torino  
(2004)