

GIUSEPPE FARINA

Per descrivere il grande pilota torinese Giuseppe Farina, nato il 30 ottobre 1906 da una famiglia di pionieri e geni carrozzieri, può essere interessante rievocare le parole di Enzo Ferrari: *"Nino Farina era l'uomo dal coraggio che rasentava l'inverosimile. Un grandissimo pilota, per il quale bisognava stare sempre in apprensione, soprattutto alla partenza e quando mancavano uno o due giri all'arrivo. Alla partenza era un po' come un purosangue ai nastri, che nella foga della prima volata può rompere; in prossimità del traguardo era capace di fare pazzie, ma, bisogna pur dire, rischiando solo del proprio, senza scorrettezze a danno di altri...Sarà storicamente ricordato come il pilota che per primo si è fregiato del titolo mondiale quando, nel 1950, fu istituito il Campionato del Mondo di F1"*.

Ed infatti è per celebrare questo suo storico merito, che ne ha illuminato la lunga e ricca carriera, che ci troviamo insieme oggi, con i rappresentanti della città: un tributo doveroso alla memoria di un grande italiano e torinese.

Nino Farina nacque nel 1906, figlio di Giovanni Farina, fondatore della Carrozzeria Stabilimenti Farina di corso Tortona e a sua volta fratello del Battista Farina destinato a grande notorietà come Pinin Farina. Dunque un predestinato fin da bambino ad appassionarsi all'automobile: e bisogna dire che il piccolo Giuseppe non si fece pregare, se già a nove anni fu sorpreso a guidare una Temperino. A 19 anni la sua prima corsa su Chiribiri, la Aosta - Gran San Bernardo, durante la quale ebbe il primo di una lunghissima serie di incidenti. Dopo qualche anno di interruzione, dovuta alle preghiere paterne, Farina tornò alle corse con una Siata sul circuito dell'Ardenza. Diede ottima prova di sé, tanto è vero che uno dei fratelli Maserati gli offrì una guida sulla sua monoposto 2500 per l'anno successivo, il 1934. Ed è proprio su Maserati che arrivò la prima vittoria di un Gran Premio, quello di Cecoslovacchia.

L'attenzione sul giovane ed irruente pilota torinese crebbe: stavolta fu lo straordinario scopritore di talenti Enzo Ferrari a notarlo, ed offrirgli una sua macchina, per 500 lire al mese e una percentuale sui premi. All'epoca la scuderia Ferrari era già la più importante squadra corse italiana, con piloti del calibro di Nuvolari, Pintacuda, Brivio e Tadini. Correre insieme a talenti del genere significava porsi al top dell'eccellenza sportiva automobilistica italiana, l'unica in grado di affrontare, qualche volta anche vittoriosamente, lo strapotere delle tedesche Mercedes e Auto Union.

Non furono tanti i successi di questo periodo: tra questi, il più importante fu sicuramente il G.P. di Tripoli, nel 1940, sull'Alfa Romeo 158, dopo un duello con Villorosi su Maserati.

Parve subito ricca di promesse la ripresa delle corse dopo la guerra. Nel 1946 le Alfa 158 erano le vetture da battere, e difatti Farina ne portò subito una alla vittoria al Gran Premio delle Nazioni a Ginevra, nel 1946. Quindi vinse il Gran Premio di Montecarlo, di Mar della Plata e di Losanna su Maserati e infine la gara di Rosario su Ferrari due litri.

Il suo stile non era cambiato. Istantaneamente irruente, al confine con lo spericolato, Farina era un "primo pilota" assai completo. Le piste a lui più adatte erano quelle veloci, dove poteva mettere in mostra l'inappuntabile tecnica di guida esaltata dalla posizione lontana dal volante, con le braccia quasi completamente tese. (Non lo scordò la moglie che, qualche anno dopo la sua scomparsa, raccolse in un libro le sue memorie e lo intitolò "A braccia tese", proprio per ricordare uno stile di guida da lui inaugurato). Né smettono gli incidenti: una collezione, tra rotture di clavicola, di costole, di omero, di avambracci e via dicendo. Affermò egli stesso: *"Dicono che sono fortunato perché in un modo o nell'altro vengo sempre fuori dai peggiori incidenti. Ma sono stati troppi gli incidenti perché possa ritenermi fortunato. Quando ero giovane, meritavo forse i guai: volevo strafare allora e non avevo gran ché esperienza. Ma poi i guai sono sempre venuti per sfortuna o per guasti meccanici. La vettura di un avversario che capovolge la mia. Una chiazza d'olio. Una trasmissione che si rompe. Una ruota che si sfilava in piena velocità. Corro a Monza prima della guerra e nella gran curva sopraelevata che c'era allora mi scoppia la gomma posteriore sinistra. La macchina gira su se stessa come nessuna macchina ha mai girato su se stessa, e riapro gli occhi in un'autolettiga. Fortuna?"*

Ma tra un incidente e l'altro arriviamo al magnifico 1950, quando a scendere in campo per difendere i colori dell'Alfa Romeo nel primo Campionato del Mondo di F1 sono le tre F, quanto mai temibili ed agguerrite: Farina, ormai quarantatreenne, Fangio, astro nascente argentino di 39 anni, e l'esperto Fagioli, cinquantaduenne. Dopo le vittorie di Farina a Silverstone e a Berna, e quelle dell'argentino a Montecarlo, Spa e Reims, l'ultima corsa, che doveva svolgersi a Monza, assunse un'importanza decisiva. Fu una corsa drammatica, che lo stesso Farina ricordò e descrisse: *"Avevo a portata di mano il titolo di Campione del Mondo e la lotta si era ormai ristretta fra me e Fangio, anch'egli appartenente alla squadra dell'Alfa Romeo della quale io ero il capitano, ma bastava che io mi fossi dovuto fermare, che avessi dovuto rinunciare a tagliare il traguardo, e il campione argentino sarebbe entrato automaticamente in possesso dell'ambito riconoscimento grazie al punteggio che aveva totalizzato nelle precedenti prove. Sul circuito di Monza erano in ballo tutte le nostre speranze, le aspirazioni di anni..."* Quando però Fangio si ritirò dalla corsa per un guasto al motore, l'iniziale entusiasmo di Farina si trasformò presto

in disperazione. *"Proprio mentre sentivo di avere davvero la gara nelle mie mani il motore diede i primi segni di irregolarità...il manometro oscillava paurosamente...non avevo più olio. Mancavano otto giri alla fine della corsa ed avevo alle costole un Ascari scatenato che tentava di conquistare una giustificabile affermazione personale...Per un momento pensai di ritirarmi, ma fu un attimo: ripartii furibondo. Percorsi gli ultimi cinque giri davvero alla disperata. Lanciavo la macchina e poi la mettevo in folle lasciandola andare nell'intento di permettere al motore di riposare: fu un supplizio, una fatica ed una tensione nervosa difficilmente descrivibili".* L'happy end non mancò, e Farina si laureò Campione del Mondo.

Ma Farina non era uomo da considerarsi appagato. A quarantaquattro anni disputò ancora ventiquattro Gran Premi, vincendone due, oltre a numerose gare minori.

Tanta determinazione, tanta viscerale passione per le corse non erano facili da conciliare con una vita familiare normale e con una tranquilla gestione delle risorse economiche, e ben lo sapeva la moglie, la paziente ed esemplare Elsa, che non solo lo seguì in tutte le sue vicende sportive, ma seppe anche supplire con il proprio lavoro e la propria lungimiranza a paurosi periodi di precarietà economica.

Non fu una vita semplice, quella di Elsa Farina, che anche a carriera conclusa del marito non poté mai davvero smettere di temere le automobili, né poté mai cessare di tremare. Nell'ottobre del 1960, il primo avvertimento: sulla strada per Biella, uno spaventoso scontro con un camion, con la conseguente morte dell'amico che accompagnava Farina. Nel 1966, in Svizzera, un altro incidente, da solo: che purtroppo fu l'ultimo.

Resta il ricordo di un gentiluomo allegro e coraggioso, temerario e leale come i cavalieri senza macchia e senza paura. Ricordiamolo così, nel giorno del suo trionfo a Monza in un luminoso pomeriggio di settembre di cinquant'anni fa: è il modo migliore per commemorarlo, ed è un'immagine che fa bene alla nostra memoria e ai nostri cuori.

Donatella Biffignandi

Centro di Documentazione del Museo Nazionale dell'Automobile di Torino