

UN RICORDO DI GUY MOLL

“Tra i piloti che arrivarono alla mia scuderia, Moll non fu il primo straniero, ma fu senza dubbio il primo pilota sensazionale. Era di madre spagnola e di padre francese emigrato in Algeria dove lui era nato. Non saprei dire se quel miscuglio di razze e di ambienti avesse contribuito a fare di quel ragazzo un portento; in ogni caso 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”. Sono le parole di Ferrari, a memoria di Guillaume Laurent (“Guy”) Moll, una delle più luminose meteore dell’automobilismo sportivo degli anni trenta, e non solo. A settant’anni dalla morte (avvenuta nel 1934 alla Coppa Acerbo), ci pare doveroso presentarne la figura e ripercorrerne la brevissima carriera. Certo Ferrari, che per altri versi, come vedremo, adombrò ciò che successe in realtà, ebbe raramente parole così elogiative nei confronti di un proprio pilota. E Richard Frankenberg, biografo dei più importanti piloti del secolo, autore di “Die grossen Fahrer von einst” (“I grandi piloti di ieri”, Motorbuch Verlag, Stuttgart, 1967) non ha dubbi. Definisce Guy Moll “eccezione tra le eccezioni”, “il più grande di tutti”, “il pilota più straordinario che ci sia mai stato”.

Ma chi era, veramente, Guy Moll? E cosa fece di tanto fuori dalla norma?

Nacque ad Algeri da benestante famiglia ebrea. Ma già sulla data di nascita emergono dati discordanti: alcune fonti dicono 1910 (Maurice Louche, “Un siècle de grands pilotes français”), altre il 1912 e Frankenberg indica il 1915. Non è priva di importanza la questione: cinque anni di differenza sono tanti, soprattutto quando si è da pochissimo superato il limite dell’adolescenza. Notizia certa invece è che esordisce nelle corse automobilistiche al Gran Premio di Marsiglia del 1932, corso il 25 settembre sull’autodromo di Miramas. Vi partecipavano i corridori ufficiali di Alfa Romeo, di Bugatti e di Maserati, ossia Sommer, Nuvolari, Chiron, Dreyfus, Fagioli, Varzi...insomma i migliori del momento, con le macchine migliori. Moll si iscrisse su una Bugatti 2300 compressore, che si era comprato in primavera. Non una piccola sport, una vetturessa da un litro e mezzo, che forse sarebbe stata più adatta ad un esordiente: no, Moll comincia con una Bugatti 2300, scelta che la dice lunga sulle sue possibilità economiche, ed anche sulla sua smisurata fiducia nei propri mezzi. Fiducia non immeritata: perché, pur partito ultimo dell’ultima fila, si classificò terzo, dietro Sommer e Nuvolari, un risultato fulminante. Secondo Frankenberg, conseguito addirittura a diciassette anni, dimostrando perciò (ma la ricostruzione cronologica ci pare davvero poco verosimile) una maturità, una inusitata padronanza di sé e del mezzo.

Nel 1933 Moll si procurò anche un’Alfa Romeo 8C 2300 e si iscrisse fin dall’inizio di stagione alle gare più importanti. Il primo gran premio si correva a Pau, il 19 febbraio: una giornata fredda ed invernale, con la neve che scese copiosa tutto il tempo della gara. Partirono in sedici, tre su Alfa Romeo,

tredici su Bugatti e uno su Maserati, per affrontare i 211,920 chilometri del percorso. Stavolta Moll arrivò secondo, un ulteriore passo avanti, ad un solo minuto dal primo (Marcel Lehoux, uno dei piloti ufficiali della squadra Bugatti), e davanti alla veloce Alfa Romeo di Etancelin, dopo quasi tre ore di corsa e undici piloti ritirati. Passarono pochi mesi, ed ecco il Gran Premio della Marna, 2 luglio: la gara fu condotta da Etancelin, Moll e Wimille, tutti su Alfa Romeo. Ad una fermata di Etancelin al quarantaduesimo giro per il cambio delle ruote posteriori, Moll passò addirittura al comando; al giro seguente aveva un vantaggio di 10 secondi su Etancelin e di 18 su Wimille, vantaggio che andò gradatamente aumentando fino al quarantottesimo giro, quando fu costretto a fermarsi per il rifornimento. La classifica finale vide la vittoria di Etancelin, seguito da Wimille, Sommer (su Alfa Romeo); Straight (su Maserati). Moll, pur terminando la gara, non venne classificato. Altra gara, altro giro: il Gran Premio di Nizza del 6 agosto, a cui Moll si iscrisse con la sua Alfa Romeo 2300. Un tracciato in piena città, una sorta di piccolo gran premio di Montecarlo di 3,2 km da ripetersi 95 volte, per complessivi 305 chilometri. Vi partecipava Nuvolari che portava al debutto la nuova monoposto Maserati 3000 e che impose fin da subito la sua evidente superiorità. Secondo Dreyfus su Bugatti; terzo, il ragazzo algerino. *“Il francese Moll – scrive Auto Italiana, che per la prima volta non lo cita solo nelle classifiche ma anche nella cronaca – un nuovo astro dell’automobilismo francese, è riuscito a classificarsi terzo con la sua Alfa Romeo seguito a breve distanza da Fagioli”*. Gran Premio di Miramas, 27 agosto: Moll fu di nuovo terzo, ad un giro da Chiron e Fagioli, entrambi sull’Alfa monoposto 2800. E tutto questo fatto da un debuttante, ad un’età non superiore, in ogni caso, ai ventitré anni.

Si arrivò al 10 settembre 1933, una data invero tragica per l’automobilismo sportivo italiano. Nella stessa giornata si correva il Gran Premio d’Italia e il Gran Premio Monza, che si doveva disputare su 3 batterie, ognuna di 14 giri per complessivi km 63, ed una finale su 22 giri (99 km) alla quale sarebbero stati ammessi i primi quattro classificati di ogni batteria. Moll fu strepitoso: alla guida della sua Alfa Romeo fu secondo della sua batteria e secondo in finale, ma segnò uno straordinario giro più veloce alla media di 196,601 km/h (contro una media di 181,555 km/h). Quasi nessuno se ne accorse, presi come erano tutti dalla seconda batteria, per i nomi dei protagonisti: Campari, Borzacchini, Balestrero, Castelbarco ed altri tre. *“Campari – riferisce Auto Italiana – era serio e preoccupato. Confessava di non essersi ancora ristabilito dall’incidente occorsogli a Pescara nel quale aveva dovuto la salvezza alla sua robusta corpulenza. I concorrenti erano informati dell’olio sparso sulla pista ma asserivano, primo Borzacchini, che non v’era da curarsene”*. Invece sarebbe stato meglio farlo, come sappiamo (vedi Auto d’Epoca del marzo 2003): fu a causa di quella maledetta macchia d’olio che si ammazzarono sul colpo proprio Campari, Borzacchini e Czaykowski. Logico che in una terribile giornata del genere, le gesta di Moll passassero quasi

inosservate. Passò inosservato anche il suo disperato tentativo di segnalare ai direttori di gara l'esistenza di un punto della pista particolarmente instabile, dove la sua macchina aveva compiuto addirittura tre testa coda consecutivi. Si pensò infatti che la sua concitazione e il suo nervosismo fossero da attribuire ad un temperamento ancora inesperto ed immaturo, troppo incline alla eccitazione e facilmente impressionabile. Il punto era esattamente quello dove di lì a dieci minuti perirono i due corridori italiani, e poco distante da dove si uccise il conte polacco.

Il bilancio del suo primo anno di corse, comunque, fu davvero strabiliante. Tanto da farsi scegliere nientemeno che da Enzo Ferrari per la stagione successiva, la prima corsa con la nuova formula, per le grandi competizioni internazionali, del peso anziché della cilindrata. Vi fu comunque qualcuno in Italia che si chiese, come sempre: perché proprio Moll nella Scuderia Ferrari? Proprio uno che l'anno prima aveva dato esca alle critiche dell'organizzazione di Monza? La rivista MACS avanzò una ipotesi, che fu pubblicata l'indomani delle polemiche scatenate, come vedremo, dallo stesso Moll dopo il Gran Premio di Tripoli, e che lasciava intendere che a decidere Ferrari non fossero stati i suoi meriti ma altro... Compagni di squadra i pluriasserti ed esperti Chiron e Varzi, nei cui confronti il giovane, giovanissimo Moll guardava senza alcun timore reverenziale.

La prima corsa importante della stagione 1934 fu il gran premio di Monaco, del 2 aprile. Moll vi debuttò come pilota ufficiale della squadra Alfa Romeo, su una delle otto cilindri tipo B di 2654 cc di cilindrata. Ascoltiamo cosa racconta Ferrari di quella gara: *“Guy Moll...esordì appunto a Montecarlo e afferrò la vittoria proprio all'ultimo giro. Una vittoria curiosa e sensazionale, poiché colse in contropiede l'idolo locale, Chiron, che ormai sicuro di vincere aveva rallentato l'andatura e stava facendo una specie di passerella fra gli applausi della sua folla. Quel giorno Moll sfoggiò lo stile del grande campione, affermò la sua personalità di pilota e legittimò la mia fiducia in lui”*. Davanti ad un pubblico di diecimila persone nei posti a sedere, ed una folla di trecentomila asserragliate come potevano, davanti ad una tribuna, vero “parterre des Rois”, in cui si assieparono l'ex re di Spagna Alfonso XIII, il Principe Nicola di Romania, il Re di Svezia, i Presidenti dei più importanti Automobili Club d'Europa, Chiron condusse per gran parte della corsa, tallonato però, spesso ruota contro ruota, dall'algerino. *“E ormai alla fine della dura gara, la sua vittoria appare così certa che l'urlo dell'acclamazione lo saluta al penultimo passaggio già primo. Questo entusiasmo comunicativo del pubblico perde il campione. Si è presso la svolta della stazione, al novantottesimo giro. Accolto da tanto grido, Chiron leva la mano per rispondere al saluto delirante. Un attimo. Ma basta perché la sua guida devii e il suo bolide vada ad impuntarsi contro i sacchetti di terra che proteggono il margine. E' un minuto prezioso che si perde. Il secondo, Guy Moll, promettente speranza dell'automobilismo francese (in realtà correva per i colori italiani) sopraggiunge, passa in testa, coglierà*

inatteso e impetuoso il finale alloro. E dopo il primo momento di stupore, tutte le frenesie della folla saranno per lui e sarà egli a ricevere l'ambito trofeo della Coppa del Principe sulla tribuna sovrana. Così fa la gloria, volubile dea". Fu la consacrazione, davanti al clou mondano della migliore società europea, non soltanto del suo coraggio ma anche di un opportunismo e di una capacità di gestire la gara propria dei grandi campioni con anni e anni di esperienza alle spalle: e si trattava di un ragazzo al suo secondo anno di gare.

Alla gara successiva del 6 maggio, il Gran Premio di Tripoli, detta la corsa dei milioni per la ricca dotazione di premi in palio, Moll tentò la stessa tattica: si incollò alla ruota di Varzi, palesemente il più forte, e cercò di passarlo all'ultimo, imitando proprio quella condotta di gara portata alla perfezione dallo stesso Varzi. Fu un finale di gara davvero appassionante. Al 39° giro, sui 40 previsti, entrambi filavano a tempo di record, oltre i 200 all'ora, e alla grande curva che portava al traguardo Moll tentò di portarsi all'interno, in modo da accorciarsi la strada e sorpassare "in risucchio" il galliatese. Ma non fu facile sorprendere una vecchia volpe come Varzi che, prevedendo la mossa dell'avversario, a poco meno di 250 km all'ora, abbordò la curva portandosi anch'egli verso l'interno, così da obbligare Moll a disunirsi quel tanto che bastò a sopravanzarlo di mezza macchina sulla linea di arrivo. Fu Varzi perciò, ancora una volta, ad aggiudicarsi i sette milioni di lire (dell'epoca) del premio. La gara, clamorosamente, ebbe molti strascichi. Moll stavolta non accettò il suo pur ottimo secondo posto, e irritato da una manovra che evidentemente non aveva digerito, provocò sulla stampa francese una polemica che si trascinò per qualche tempo. Così, comparvero articoli di critica a Ferrari, in cui questi era accusato di aver prestabilito l'ordine di arrivo, di aver montato sulle vetture di Varzi e di Chiron motori più potenti, e di aver imposto per contratto all'algerino di accettare una corsa "addomesticata". Storie che si dovevano ripetere molte volte...Negli articoli a difesa della scuderia italiana si fece invece allusione ad un carattere, da parte di Moll, cocciuto, testardo, fuori dagli schemi, indisciplinato. E traboccò quella diffidenza che la stampa italiana, soprattutto nella rivista MACS, aveva già palesato. Morasso, il direttore, scrisse che *"la partecipazione di Moll alla Scuderia Ferrari" è probabilmente la conseguenza di una specie di transazione...Il signor Moll avrebbe a suo tempo passato l'ordine per una casa milanese versandone anche l'anticipo. Tali ordini vennero poi annullati ma in certi casi, allo scopo di evitare complicazioni e questioni, furono trovati accomodamenti nel senso che taluni acquirenti, pur rinunciando ad ottenere la vettura in proprio, potevano disporne nella qualità di partecipanti alla Scuderia Ferrari, unica proprietaria delle vetture monoposto. Ciò spiegherebbe la mancanza di cameratismo del Moll verso i suoi compagni di Scuderia e il suo atteggiamento individualistico ed insofferente di disciplina verso il comm. Ferrari e il Conte Trossi (presidente della Scuderia, nda)...*". Come a dire, basta pagare e sei uno di noi! Comunque

Ferrari non tralasciò la risposta diretta. Su “Auto Italiana” del 30 giugno comparve un lungo trafiletto, intitolato “La messa a punto della Scuderia Ferrari”. Ecco il testo integrale della risentita smentita: *“Alcuni giornali e riviste francesi hanno riportato – dopo il Gran Premio di Tripoli – una serie di aneddoti e notizie riguardanti la “Scuderia Ferrari... Si è scritto che è uso nella Scuderia che porta il mio nome e che si onora di rappresentare in tutte le competizioni la grande marca Alfa Romeo, di stabilire in precedenza l’ordine di arrivo di ciascuna corsa e di imporre ai corridori il rispetto di tale ordine. Assolutamente falso; i corridori della “Scuderia Ferrari” per contratto sono liberi, liberissimi di difendere le loro chances, sempre, ed i contratti – che sono a disposizione di chiunque voglia vedere – ne fanno fede. Chiron, Lehoux, Moll sono autorizzati per primi ad esibire i loro. Si è anche scritto che a Tripoli avevo stabilito “primo Varzi, secondo Chiron”. Altrettanto falso: tanto è vero che le due sole vetture della “Scuderia” che fossero munite di motori nuovissimi erano state assegnate a Guy Moll e al conte Trossi, come il sig. Moll può attestare, in quanto gli altri avevano le monoposto che già corsero ad Alessandria. Chi ha scritto questo dimentica pure che Moll deve alla monoposto Alfa Romeo, alla “Scuderia Ferrari” che è una organizzazione italiana conosciuta e seguita con particolare attenzione dagli organizzatori francesi, se ha potuto correre, se ha potuto vincere, se ha potuto farsi luce in questo inizio di stagione vincendo a Monaco e il Gran Premio dell’Avus cui partecipò colla unica monoposto aerodinamica, cioè la più veloce. Sono certo che tutto ciò non ha dimenticato il giovane Moll...”* Com’era suo solito, Ferrari non aveva certo peli sulla lingua, e non esitò a far passare il messaggio “senza di me non eri nessuno”. Tra l’altro, nello stesso trafiletto, sottolineando la sua istintiva propensione a lasciare il massimo spazio ai giovani, cita la giovane età di Moll (24 anni) e c’è da credergli, accreditando perciò le fonti che lo danno nato nel 1910, perché un’occhiata ai suoi documenti l’avrà pur data...Su MACS, la “lettera aperta” di Ferrari scendeva ancor più nei dettagli: *“Durante detta corsa – Tripoli – mentre Varzi e Chiron, in netto vantaggio sugli altri, ricevettero l’ordine, dettato dalla prudenza, di rallentare l’andatura, Guy Moll fu lasciato libero e perciò poté allora guadagnare il tempo perso in un rifornimento impreveduto. Infine sarebbe stato nel diritto della Scuderia Ferrari di esigere dal signor Moll di condurre la sua corsa in maniera più conforme agli interessi dell’organismo di cui fa parte, ordinandogli di evitare i rischi di un arrivo tumultuoso, ma niente fu intrapreso e il signor Moll ebbe tutto l’agio di vantaggiarsi su Chiron e d’attaccare Varzi esattamente all’ultima svolta precedente la linea d’arrivo”*. Ferrari tra l’altro ricordava anche la vittoria al Gran Premio dell’Avus, il precedente 27 maggio, che Moll corse sulla potente Alfa Romeo da 2900 cc, 262 CV a 5400 giri, 280 km/h grazie alla speciale carrozzeria dell’ing. Pallavicino. Fu una gara alla quale la Mercedes decise all’ultimo di non partecipare, lasciando alla sola Auto Union l’onere di dimostrare la vantata superiorità germanica di fronte ad Alfa Romeo e

Maserati. La Germania aveva fatto di tutto per presentarsi con buone possibilità di successo al traguardo, non ultimo aver deciso quindici giorni prima che per la gara sarebbe stata temporaneamente accantonata la nuova formula del peso, lasciando completa libertà ai costruttori. Ciò nell'evidente intento di permettere all'Auto Union di concorrere con macchine che superavano il peso imposto dalla formula internazionale, in quanto munite di motori di oltre quattro litri di cilindrata. Ferrari schierò quattro monoposto, di cui una con speciale carrozzeria aerodinamica disegnata dall'ing. Pallavicino della Breda, che in prova aveva fornito una velocità superiore di una decina di chilometri alle altre, ossia 275 km/h circa. Si trattava dunque della macchina più veloce, e fu affidata a Moll. Il che non mancò di scatenare polemiche. Perché, ci si chiese, non a Varzi? Per una ragione molto semplice, rispose Ferrari. Fu lo stesso Varzi a preferire la vettura sua solita, probabilmente temendo sorprese da parte di una linea non ancora sufficientemente sperimentata. Ed ecco che al proposito un giovanotto impetuoso come Moll poteva far molto comodo. Le 200.000 persone accorse, nonostante la pioggia intensa, si entusiasmarono ai primi giri di Stuck e Momberger, che riuscirono ad imporre un'andatura velocissima (il giro più veloce andò a Momberger, il 9°, alla media di 225,843 km/h); ma dal decimo giro la musica cambiò. Entrambi i piloti Auto Union mostrarono serie difficoltà a mantenere il ritmo, dovettero fermarsi, rientrare, rifermarsi. Di tutto approfittò l'irruente Moll, che, forte della splendida macchina, si portò a casa la gara, alla media di 205,290 km/h, compiendo i 294,426 km del tracciato in 1 ora 26 minuti 3 secondi. Con questa vittoria, per di più conseguita con il modello più audace ed avveniristico della casa, sembrò chiudersi ogni polemica: rinnovata piena fiducia reciproca, sull'onda di meritate vittorie.

Ma non era così, e Moll se ne accorse ben presto. Di lì a poco Ferrari designò i tre corridori per il XXVIII Gran Premio di Francia, in calendario il 1° luglio. Erano Varzi, Chiron e Trossi: di Moll nessun accenno. L'algerino dovette frenare la sua impazienza, e tacere, nonostante l'interesse per la gara fosse alle stelle, perché stavolta la Mercedes avrebbe partecipato, e così l'Auto Union, l'Alfa Romeo, la Bugatti, la Maserati, tutti in lizza sui 500 km complessivi del circuito di Montlhéry. La battaglia, seguita da Moll ai box, fu subito molto vivace. Dopo 4 giri (50 km) conducevano Stuck (Auto Union), Chiron (Alfa Romeo) e Fagioli Mercedes); Trossi, sulla cui vettura Moll sperava prima o poi di salire, si accostò al box per un guasto al cambio. Risultarono saltate sia la prima sia la terza. Nonostante questo Moll chiese di provare lo stesso a guidarla e, avuto il consenso di Trossi, si lanciò nella mischia. Risultato: dopo 12 giri (150 km) conducevano Chiron, Fagioli, Caracciola (Mercedes); dopo 20 giri (250 km) Chiron, Varzi, Stuck; dopo 28 giri (350 km) Chiron, Varzi, Moll; dopo 32 giri (400 km) gli stessi tre, nel medesimo ordine; dopo 36 giri (450 km) Chiron, Moll, Varzi; ed infine all'arrivo fu primo Chiron, secondo Varzi, terzo Moll. Terzo solo perché dai

box gli fu detto di rallentare, e su un equivoco di segnalazioni Varzi “giocò” ancora una volta per sopravanzarlo. Sorsero anche polemiche in relazione all’osservanza della formula del peso. Circolarono, già prima della gara e ancor più dopo, voci secondo cui tutte le vetture iscritte al Gran Premio di Francia, escluse le Alfa Romeo, avrebbero superato il peso consentito: chi di 30/40 kg (le macchine tedesche) chi di 20/30 (la Bugatti) chi di qualche chilo appena (la Maserati). Dunque una netta violazione del regolamento. Di fronte a questo stato di cose, si disse, i commissari francesi, per non escludere dalla corsa quasi tutti i concorrenti, avrebbero deciso di annullare il limite del peso, insomma di far finta di niente, e la mattina della corsa fu pubblicata una rassicurante tabella ufficiale dei pesi, in cui tutti i concorrenti rientravano agevolmente nel limite dei 750 kg. E’ certo che la vittoria dell’Alfa Romeo tolse fiato alle polemiche; che sarebbero invece emerse con vigore se la vittoria fosse andata ad una delle marche “chiacchierate”.

15 luglio, Gran Premio di Germania: il ritmo delle competizioni non lasciava respiro. 19 concorrenti presero il via sul circuito di 22,780 km, per un percorso totale di 570 km. Vi parteciparono Alfa Romeo, con Balestrero, Minozzi, Chiron, Battilana, Mag, Varzi, Moll, Soffietti; l’Auto Union, con Stuck, Momberger, Burgaller; la Bugatti con Hartman, la Mercedes con Caracciola, Fagioli, Geier; la Maserati con Hamilton, Nuvolari, Zehender, Ruesch. Si affermò Stuck, conseguendo finalmente la prima vittoria per i colori tedeschi. Vittoria o rivincita, fu l’argomento sui giornali il giorno dopo. Hanno vinto perché giocavano in casa, scrisse qualcuno (Mario Morasso su MACS), perché “stabilite, sperimentate, e preparate per quello specialissimo circuito che è il Nurburg Ring”. Resta il fatto che vinsero, e che Moll fu costretto ad uno dei rari ritiri.

Il 22 luglio il duello continuo tra Varzi e Moll si arricchì di un nuovo episodio, alla Coppa Ciano svoltasi sul circuito del Montenero. Come da copione arrivò primo Varzi e secondo l’algerino, ma la lotta fu durissima, emozionante, con continui colpi di scena e rovesciamenti di classifica. Ancora una volta sono le parole di Ferrari che ci aiutano a ricordare quel giorno: *“Durante la corsa del Montenero, a Livorno, Moll aveva superato Varzi, ma aveva poi bucato una gomma in prossimità dei box; Varzi lo aveva superato, ma, sostituita di furia la ruota, Moll lo aveva ripreso in un solo giro, con un recupero favoloso, e già lo incalzava. Decisi di segnalargli di desistere: non era buona norma di scuderia darsi una tale battaglia, cercare addirittura la provocazione (sembrano parole scritte ad arte per rintuzzare qualsiasi futura critica...) Così preparai il segnale, ma proprio nell’attimo in cui lo mostravo al sopraggiungente scatenato ragazzo, la sua auto iniziò un pauroso testacoda in piena curva. Moll cambiò velocemente e arrivò alla fantascienza dell’automobilismo facendomi addirittura cenno che aveva capito mentre piroettava; rimise in carreggiata la vettura e ripartì, ripetendomi con la mano che aveva capito. Rimasi sbalordito. Non avevo mai visto una tale freddezza, una tale padronanza di sé, da spaccare in due*

il ragionamento anche sotto le disumane sollecitazioni del pericolo. Capii che, da quel momento, il pericolo per lui sarebbe consistito soprattutto nella classe superiore degli altri, i quali avrebbero tentato di fare di tutto per arginare la sua superiorità, con difese anche non ortodosse. E probabilmente così fu". Un'indiretta accusa ad Henne, per superare il quale Moll perse il controllo della macchina alla Coppa Acerbo del 15 agosto?

A quattro giorni dalla gara, la rivista MACS (Motori Aero Cicli e Sports), che più volte, come abbiamo visto, aveva stigmatizzato il carattere impetuoso ed insofferente alle regole di Moll, la sua incapacità di stare ad un gioco di squadra, pubblicò *"Un giudizio su Moll"* in cui finalmente riconobbe il suo valore. *"Si è detto che Moll era un corridore irruente, capace di spingere a fondo nei circuiti veloci ma non di padroneggiare la sua azione sui circuiti difficili e faticosi. E' un giudizio da cambiare...I fatti parlano per lui. Se a Tripoli, circuito veloce, è arrivato a ruota con Varzi, se all'Avus, circuito velocissimo, ha battuto Varzi, se alla Marna, circuito abbastanza veloce, è arrivato vicinissimo al vincitore Chiron, al Montenero, circuito oltremodo difficile ed estenuante, sebbene egli fosse al suo debutto su quel terreno, è stato quello che ha minacciato più seriamente Varzi, classificandosi dopo di lui a soli 11 secondi di distacco e attribuendosi il giro più veloce, in 13'47". L'Alfa monoposto ha aperto a Moll la via della vittoria, e Moll a sua volta mostra di saperla percorrere da campione".* Salvo non spendere più di quattro parole per segnalare l'incidente mortale.

La Coppa Acerbo era la gara a cui gli esperti, gli appassionati e i tecnici guardavano, l'abbiamo visto nell'ultima "Auto d'Epoca", come alla competizione capace di decretare la superiorità definitiva dell'una o dell'altra marca, della scuola italiana o della scuola tedesca. Certo, vi era l'evidente consapevolezza che se le vetture Mercedes ed Auto Union avessero retto l'intera gara, non ci sarebbe stato più spazio per nessuno (come effettivamente fu). Ma serpeggiava anche la sensazione che "quel diavolo di un Moll" ce la poteva fare, a dispetto di tutto, tanto più difficile era la situazione, meglio ne poteva venire fuori...Ed Henne c'entrò relativamente poco con la sua morte. Il corridore tedesco, meglio noto per i suoi record in motocicletta, aveva segnato un ottimo tempo in prova, dimostrando di essere tornato in piena efficienza dopo un incidente che l'aveva tenuto per qualche tempo lontano dai campi di gara. Nel tratto rettilineo del circuito lungo due chilometri e mezzo, largo sei, dove si prendevano i tempi per il "chilometro lanciato", riuscì a segnare una strepitosa media di 294 km/h nella prima frazione di gara (Caracciola aveva segnato poco meno, 293 km/h). Il vento che tirava quel giorno però, un fastidiosissimo e violento scirocco, era tale da rendere molto difficile mantenere la padronanza della vettura a quella media, e Henne, nei giri successivi, rallentò sensibilmente. Quando Moll piombò dietro a lui, andava tra i 270 e i 275 km/h. Il fatto è che per tenere in pugno la macchina occupava quasi l'intera carreggiata, convinto che mai Moll avrebbe tentato di superarlo, per quanto era pericoloso. Moll lo fece. Spinse fino a

toccare i 275 km/h e, probabilmente per non toccare Henne, si spinse troppo a sinistra. Fu un attimo: forse per una folata di vento più insidiosa delle altre perse il controllo, uscì di strada e si uccise sul colpo. Molti, nei giorni successivi alla gara, tentarono di addossare al pilota tedesco una parte di responsabilità nell'incidente. Ma oggettivamente si tratta di un addebito falso: a quelle velocità, semplicemente Moll non avrebbe dovuto rischiare. Ma se non l'avesse fatto, non sarebbe stato uno dei più grandi assi del volante mai esistiti.

Donatella Biffignandi

Centro di Documentazione del Museo Nazionale dell'Automobile di Torino
(2005)

BIBLIOGRAFIA

“Piloti che gente”, di Enzo Ferrari, Conti Editore, 1985

Auto Italiana 1924 - 1934

Enciclopedia dello Sport, volume Motori della Enciclopedia Italiana Treccani

“Die grossen Fahrer von einst” – di Richard Frankenberg, Motorbuch Verlag.
Stuttgart

“Una vita con le corse”, di Giovanni Canestrini, Bologna, Calderini, 1962
MACS, 16 luglio 1934, 23 luglio 1934