

## **EMILIO VILLORESI**

“Memi Villoresi, l’aquilotto dell’Alfa-Corse”, così titolava “Auto Italiana” del 20 settembre 1938, all’indomani della vittoria di Emilio Villoresi su Alfa Romeo al Gran Premio Milano. Già: perché di Villoresi piloti ce ne furono due, Luigi ed Emilio, fratelli tra di loro. Emilio, minore di un anno, sembra quasi precedere il maggiore come precocità di inclinazione e di risultati. Inizia a correre nel 1933, partecipa alla Mille Miglia, alla corsa in salita dello Stelvio, alla Como-San Maurizio, e continua, con risultati non sfolgoranti, negli anni successivi. Nel 1938 la svolta: viene confermato nel vivaio di piloti – tra cui Nuvolari, Farina, Sommer, Tadini, Pintacuda, Siena, Biondetti e Severi – dell’Alfa Corse, il nuovo organismo sportivo deciso dall’ing. Gobbato all’inizio di quell’anno. Troppe infatti erano le difficoltà derivanti dall’aver l’Alfa Romeo a Milano e la Scuderia Ferrari, ovvero la sua propaggine sportiva, a Modena: e i risultati di gare nel 1937, non certo brillanti per i colori italiani, ne erano la conferma. Così fu decisa la costituzione della nuova società Alfa Corse, indipendente dall’Alfa, ma fisicamente attigua alla fabbrica, con tutti i vantaggi che questa vicinanza comportava (in un mondo senza fax, senza cd-rom, senza internet e videoconferenze). Ed nel 1938 che l’albo d’oro di Emilio Villoresi si arricchisce improvvisamente: è primo assoluto alla XII Parma – Poggio di Berceto, 2° assoluto alla XII Pontedecimo – Giovi, 1° assoluto alla XVIII Coppa Ciano, 1° assoluto al III Gran Premio di Milano. La prima di queste gare segna l’esordio di Emilio unico pilota sull’Alfa Romeo 8 cilindri 2900 cc (il suo debutto infatti era avvenuto con la Mille Miglia sullo stesso modello di vettura, in coppia con Eugenio Siena), ed è anche la sua prima gara nell’Alfa Corse. La sua media non è strabiliante, infatti il record di Tadini dell’edizione precedente resta imbattuto, ma è pur sempre sufficiente per vincere: 114 km/h. Sicuramente con suo grande disappunto, il fratello Gigi, su Lancia Aprilia, arriva soltanto decimo di categoria, nella classe fino a 1500 cc, e nono assoluto. La Pontedecimo – Giovi di quell’anno vede schierati addirittura 57 partecipanti: e tra questi, oltre all’asso già affermato Farina che infatti si porterà a casa il trofeo, viene citato “il giovane acquisto dell’Alfa Corse, Memi Villoresi, concorrente minaccioso vista la sua precedente affermazione”. E difatti arriva secondo, segnando un tempo inferiore di due secondi al primato stabilito nell’edizione precedente, confermando, come scrive la stampa, “le sue ragguardevoli possibilità”. E si arriva a settembre, a Monza. Il Gran Premio d’Italia è preceduto dal Gran Premio Milano per la Coppa del Fascio primogenito. Emilio, su Alfa Romeo

naturalmente, è in prima fila con il n. 8; in seconda fila il fratello con il n. 6 su Maserati. Gli altri concorrenti non sono certo da poco: Sommer, Cortese, Castelbarco, Pietsch, Platé. Alla partenza e per i primi giri Emilio e Luigi corrono appaiati, ma al quinto Emilio passa in testa per rimanervi sino alla fine, mentre Gigi è costretto al ritiro per la rottura di un pistone. La marcia delle Alfa Romeo in questa gara è davvero trionfale: tre delle quattro macchine iscritte si classificano, due di esse ai primi due posti con un solo secondo di distacco. E di questo trionfo Emilio è il riconosciuto protagonista. Anche per questo quel suo inspiegabile, fatale incidente nel giugno 1939, in una seduta di prove a Monza, apparve ancora più doloroso. Si parlò di un malore per aver ripreso gli allenamenti troppo a ridosso di un pasto abbondante; di una uscita di pista ad una curva sciaguratamente alberata; del troppo caldo che aveva rallentato i riflessi. In un'intervista rilasciata nel 1989 Luigi ebbe a dire che, venti anni dopo, qualcuno aveva ammesso la rottura dello sterzo. Certo è che fu un colpo tremendo per la famiglia Villoresi, cinque fratelli tutti molto legati tra di loro. Luigi decise che l'unico modo per superare lo choc sarebbe stato ributtarsi a correre subito: e convinse i Maserati, che esitavano, ad iscriverlo ad una gara che si correva quindici giorni dopo.

Donatella Biffignandi

Centro di Documentazione del Museo Nazionale dell'Automobile di Torino  
(1997)