

LA VERA STORIA DI EMILIO MATERASSI

Emilio Materassi, nato a Firenze nel 1889 e morto tragicamente a Monza nel 1928, è stato tra i piloti italiani più simpatici e contraddittori, parte di quel caratteristico gruppo di campioni toscani che annoverò i fratelli Masetti, Niccolini, Brilli Peri, Zaniratti, Cercignani, Benini, Pintacuda, Biondetti.

Contraddittorio non solo perché si trovò a maneggiare, nel corso della sua breve carriera, macchine molto diverse tra loro, dalla rozza “Italona” che egli stesso si era costruito, alla snella ed elegante Bugatti, alla profilata Talbot, ma soprattutto perché, di carattere impulsivo ed irruente, si scontrò spesso con norme e regolamenti, talvolta contestandoli, talvolta invocandoli, ma sempre uscendone sconfitto.

E' difficile parlare di Materassi senza ricordare l'assurda tragedia che ne troncò la vita: una inspiegabile uscita di pista a Monza, durante il Gran Premio d'Europa del 1928, a più di 200 all'ora, mentre con la sua Talbot tentava di superare la Bugatti del pilota Foresti. L'esito fu catastrofico: nell'impennarsi e carambolare su se stessa, la vettura piombò sul pubblico falciando venti (alcune cronache dicono addirittura ventisette) spettatori, oltre al pilota. Naturalmente, come sempre, la corsa continuò, perché neanche in quel caso vi fu chi ebbe il coraggio di interrompere lo spettacolo. Fu però, com'era ovvio attendersi, un duro colpo al tentativo di far riprendere fiato alle competizioni automobilistiche internazionali che in quegli anni riscuotevano sempre meno consensi, pubblico e partecipazioni. L'Ufficio Stampa del R.A.C.I. – Reale Automobile Club d'Italia, organizzatore della corsa, che si era sostituito all'ultimo momento allo scarso entusiasmo del R.A.C. inglese, al quale originariamente doveva toccare l'onere e l'onore di organizzare il Gran Premio d'Europa – le aveva tentate tutte per risvegliare l'interesse delle Case e dei piloti verso questa manifestazione. I motivi di questa progressiva disaffezione risiedevano nella storia stessa del Gran Premio. L'indirizzo costruttivo ancora seguito risaliva al 1923, alla prima edizione: motore a otto cilindri in linea, doppio albero di distribuzione in testa, compressore Roots per l'alimentazione forzata. La formula era quella dei due litri di cilindrata, e fu la Fiat, che per prima sperimentò questa architettura costruttiva, ad affermarsi. Anche nei due anni successivi si confermò la supremazia italiana, grazie alle vittorie di Ascari e Campari su Alfa Romeo. A partire dal 1926 si abbandonò la formula dei due litri a favore di quella da un litro e mezzo, e fu da quel momento che si registrò una crescente insofferenza delle case italiane ad adeguarvisi, per i sempre maggiori sacrifici e i vantaggi molto aleatori. Furono gli anni del dominio quasi incontrastato delle Bugatti e delle Delage. La Fiat tentò varie strade, rimaste però a livello sperimentale; la Talbot fu tra le poche che si pose come antagonista, con la sua 1500, alla Delage, ma ancora stentava a trovare la definitiva messa a punto; la OM e altre grandi case estere attendevano che la formula venisse modificata, e soltanto la Maserati andava lentamente imponendosi all'attenzione generale con le sue

due litri prima e un litro e mezzo poi. Intanto, oltreoceano, le Miller e le Duesenberg, costruttori specializzati in modelli da corsa, ottenevano ottimi successi, senza però mai sentirsi sufficientemente motivati ad approdare in Europa.

Nel 1927 veniva a cadere definitivamente la formula del litro e mezzo, e con essa il classico principio della limitazione della cilindrata che era stato il criterio ispiratore fino a quel momento. La nuova formula, in vigore per il Gran Premio d'Europa del 1928, parve la soluzione più logica e pratica che si potesse prendere, ma in realtà nascondeva una grande contraddizione interna. Si decise che potevano partecipare vetture di qualunque cilindrata, purché di peso compreso tra i 550 e i 750 kg; mentre nessuna limitazione era posta al consumo di carburante. L'incongruenza stava nel concedere la più ampia libertà in fatto di cilindrata, limitando però il peso: già molte vetture da un litro e mezzo sorpassavano di gran lunga i 750 kg. Chi avrebbe potuto pensare a concepire, con tali limiti, motori di cilindrata maggiori? Lo stesso Materassi, che si era iscritto al Gran Premio con le vetture della "sua" scuderia, dovette in qualche modo correre ai ripari. Alla luce del poi, questo assume un tono sinistro, per come è riportato da "Auto Italiana", in un articolo a firma di Pasquale Borracci, intitolato "Le incongruenze e le incognite della nuova formula": *"Abbiamo detto che alcune fra le più recenti litro e mezzo si aggirano già sul limite dei 750 kg. Possiamo dire di più. Le Talbot, che saranno certamente presentate in gara dalla "scuderia" Materassi, pesano circa 780 kg. Sarà necessario, perché queste macchine siano ammesse in corsa, che venga sacrificato qualche pezzo accessorio non assolutamente indispensabile e, quel che è peggio, che sia alleggerito qualche organo a scapito della sua resistenza"*.

Proprio l'idea della scuderia, come squadra automobilistica che raccoglie vetture da corsa e piloti in modo da poter partecipare nel modo migliore alle corse, era stata escogitata da Materassi, il primo al mondo a concepirne e fondarne una. Gli era venuto in mente alla fine della stagione 1927, quando aveva saputo che la Talbot rinunciava alle corse, a causa della pesante passività che ne era derivata. Le vetture da un litro e mezzo con compressore, le più temute avversarie delle Delage e delle Bugatti, rischiavano di essere abbandonate in un angolo della fabbrica. Si diede allora da fare per racimolare il denaro necessario e si presentò ai dirigenti della Talbot per rilevare tutto il materiale da corsa. Chiese aiuto anche a Canestrini, il già famoso giornalista, che gli chiese incuriosito perché avesse deciso di battezzare la sua squadra "scuderia" (nessuno prima di lui l'aveva fatto): "Non ho trovato niente di meglio – fu la schietta risposta – e poi anche noi guidiamo dei cavalli. Non le pare?". Anche queste macchine, dalla accentuata sagoma bassa, rispondevano alle caratteristiche classiche dei tipi da corsa: otto cilindri, doppio albero di distribuzione, albero montato su rulli, compressore. Il disegno del motore era dovuto ad un tecnico italiano, l'ing. Bertarione, che già aveva collaborato ai modelli da corsa della Sunbeam. La

carrozzeria strettissima, del tipo monoposto, conferiva a queste macchine una eccellente profilatura, tanto da permettere a Materassi di toccare i 207 km/h poche settimane prima, al Mugello. Lo stesso pilota era intervenuto nella messa a punto “apportando anche delle felici modificazioni come per esempio nei freni”, e modificando la struttura dell’intera parte anteriore (Auto Italiana, 31 agosto 1928). Anche questa frase suona male, per una vettura che esce completamente di controllo provocando la morte di tante persone.

Non c’è dubbio che il cambiamento di formula sembrò portare una ventata di aria fresca, anche perché il regolamento permetteva la partecipazione non solo alle squadre delle grandi case, ma anche a corridori isolati. Naturalmente, questo significava mutare radicalmente l’impostazione di un Gran Premio come si era fino a quel momento disputato. Gli organizzatori si resero conto di aver centrato l’obiettivo quando si trovarono di fronte a ben trenta, insperate, iscrizioni. Trassero un grande sospiro di sollievo e decisero addirittura di imporre una prova di velocità preliminare, in modo da scremare il campo da mezzi insufficienti o piloti impreparati. Non mancavano i grandi nomi: le Bugatti con Chiron, Nuvolari, Foresti, Drouet ed altri, le Alfa Romeo due litri con Campari e Varzi, una Delage due litri con Aymini, le Maserati 1700 che avevano debuttato al recente Gran Premio Reale di Roma con Ernesto Maserati, Borzacchini e Maggi, ed infine le Talbot con Materassi, Brivio, Brilli Peri, Comotti ed Arcangeli.

Ma i minuti prima del via erano stati affannosi e sgradevoli. Si era saputo che un concorrente, la cui vettura non rientrava nei limiti di peso prescritti, aveva presentato la sua macchina al controllo del peso senza alcuni organi: addirittura senza ganasce dei freni e, correva voce, anche senza il collo d’oca del motore. Materassi, che con i regolamenti disattesi aveva un conto aperto, venne a sapere della cosa e chiese che si procedesse allo smontaggio della vettura incriminata. Farlo, si resero conto i commissari con sgomento, poteva significare compromettere l’intera manifestazione, messa insieme con così tanta fatica, ed essere costretti a colpire con la squalifica il concorrente. Come sempre accade in questi casi, racconta Canestrini nel suo “Una vita con le corse”, si cercò di mettere a tacere la questione; intervennero personalità sportive e politiche. Proprio qualche settimana prima su “Auto Italiana” era comparsa una severa reprimenda, a firma di Corrado Filippini, intitolata “Constatazioni sgradevoli in tema di disciplina e di regolamenti”. Filippini sosteneva che *“delle clausole di un regolamento, dagli stessi organizzatori si tiene conto fintanto che c’è tornaconto. Alla prima difficoltà di applicazione, allo affacciarsi del primo contrattempo ai danni della sollecita adesione alla gara, specialmente dei corridori di fama maggiore, il regolamento impugnato ferocemente qualche momento prima capitola e non se ne parla più...Il tal corridore interessa? Bene: e allora per lui tutto si può fare: accettare la iscrizione a sole ventiquattro ore dalla corsa, abbuonargli la tassa di iscrizione, la spesa del box e, magari, offrigli denaro sotto forma di ingaggio o di rimborso spese. Il tal altro corridore interessa meno e si*

potrebbe per lui fare la faccia feroce? Si consulta l'elenco degli iscritti; se ci sono molti vuoti lo si prende e lo si tratta per benino e si accetta la iscrizione anche se il tempo utile è scaduto...se l'elenco è completo niente da fare: si trova che è tardi, si pretende il pagamento della tassa e ci si attacca disperatamente allo stiracchiato regolamento". Disciplina, insomma, chiedeva Filippini, e competenza e serietà. Esattamente quello che chiedeva Materassi, ma inutilmente. Si lasciò persuadere, "per il bene della manifestazione", che era meglio soprassedere, e la cosa finì lì. Ma la sua amarezza fu grande. Anche perché egli stesso era stato protagonista, all'ultimo gran Premio di Tripoli, di un caso analogo, sia pure quella volta dalla parte del torto. Il fatto è che, in quel caso, nessuno pensò di soprassedere...Sappiamo molto bene come andarono le cose, anche perché è lo stesso Filippini che in un articolo di qualche giorno successivo al primo cita l'episodio come esempio di malcostume (proprio quando sarebbe stato il caso di citarlo come caso di rara osservanza delle regole!). "Citeremo un caso per tutti. Quello capitato all'Automobile Club di Tripoli, in occasione del suo ultimo premio, cioè la contraddizione stridente fra il regolamento della gara e il regolamento internazionale circa la questione del posto o due a bordo di una vettura e della relativa zavorra. Così successe a Tripoli che Materassi si iscrisse con le Talbot, che sono monoposto, ignorando, per non averlo forse nemmeno letto, il regolamento particolare della prova. All'atto pratico fra gli altri corridori vi fu chi (leggi: Nuvolari) richiamandosi al regolamento sollevò opposizione a che Materassi partisse solo a bordo. Una soluzione vi sarebbe però stata: e solo che Materassi si fosse deciso a caricare il corrispondente peso in tanta zavorra, le cose si sarebbero completamente aggiustate. Materassi, per ragioni sue, non volle...Fatto sta che ne andarono di mezzo la gara che si vide privata di uno dei suoi protagonisti più forti e lo stesso A.C. di Tripoli, che per avere in lizza Materassi forti spese aveva già sostenuto...Perché Materassi prima di partire per Tripoli non si lesse riga per riga il regolamento e non ci si uniformò alla lettera a scanso di quei guai che invece succedettero? In linea sportiva i concorrenti che si opposero alla partecipazione di Materassi (leggi nuovamente Nuvolari) possono, se vogliamo, essere stati poco generosi verso il loro collega. Ma chi dopo tutto potrà incolparli se difesero come potevano i loro interessi che sarebbero stati danneggiati, invece, se Materassi fosse partito senza meccanico e senza zavorra?" Ragionamento ineccepibile, se non fosse che in quell'occasione Materassi non partì mentre pochi mesi dopo, su un concorrente presumibilmente di fama più chiara, il controllo non si fece. In realtà, a Tripoli lo scontro tra Materassi e Nuvolari aveva anche altre ragioni oltre quelle regolamentari. Entrambe le scuderie erano al loro debutto: da quella gara, ad inizio di stagione, dipendeva l'avvenire di ciascuna, nelle quali i due capitani avevano impegnato il proprio nome e i propri averi. In secondo luogo Materassi (è sempre la voce di Canestrini a raccontarcelo) che pure aveva dato molte soddisfazioni a Bugatti avendo riportato l'anno prima con le sue vetture

gare di rilievo internazionale (Gran Premio di Tripoli, Targa Florio e Coppa Montenero), era stato poi escluso dalla squadra, tanto da doversi affannare a creare la sua scuderia. E con vetture Bugatti correva la scuderia Nuvolari. Insomma, motivi d'interesse si mescolavano indissolubilmente a clausole regolamentari, in un intreccio che stritolò il più debole a beneficio del più forte.

Così, è spiegabile la grande amarezza ed esasperazione con cui Materassi, quel maledetto 9 settembre, si mise al volante. Quell'agitazione interna, quello scoramento, seminarono il panico nel box della sua scuderia, nell'animo della moglie e dei meccanici. Perché tutti erano a conoscenza di un segreto che emerse moltissimi anni dopo, grazie proprio ad "Auto d'Epoca" (dicembre 1988, "La morte di Materassi", di Fausto Appicciafuoco). Materassi, se agitato o turbato, sveniva facilmente, il che l'aveva sovente portato sulla soglia di incidenti gravissimi se non fosse ogni volta intervenuto il fido meccanico Gaetano Pompetti. Per questo motivo, negli ultimi tempi (e la figura di Materassi si staglia ancora più nobile) il pilota toscano si era rifiutato di prendere a bordo un meccanico, conscio del grande pericolo in cui avrebbe potuto mettere la vita altrui. Basta questo per capire cosa successe al diciottesimo giro del Gran Premio, e che risultò inspiegabile nonostante varie inchieste ed indagini? *"Allorché Materassi stava per ultimare il 18° giro, sul rettilineo davanti alle tribune, mentre cercava di rimontare la Bugatti di Foresti, deviava improvvisamente a sinistra, senza nessun apparente motivo, e la macchina, dopo aver superato lo spazio erboso al lato della pista, abbattuti diversi paletti sostenenti la recinzione metallica di protezione, scavalcato il fossato che separa la pista dal parterre delle tribune, piombava sulla folla e dopo alcuni ribaltamenti ritornava nel fossato dopo aver seminata la strada di morti e di feriti"* (Auto Italiana, 15 settembre 1928). Furono fatte diverse ipotesi, ma la dinamica dell'incidente rimase sempre un mistero. Si pensò subito all'eventualità più facile: che Materassi avesse deviato dalla sua scia per aver urtato nella Bugatti di Foresti. In realtà la Bugatti non fu neanche minimamente sfiorata. "Non poté esserci urto perché se vi fosse stato e Materassi avesse toccato col mozzo della sua ruota anteriore destra la ruota posteriore sinistra della macchina di Foresti, la Talbot avrebbe deviato a destra, travolgendo così la Bugatti e spingendola probabilmente contro i box di rifornimento, con ben altre conseguenze di quelle prodotte con la deviazione a sinistra. Con tutta probabilità la deviazione a sinistra della Talbot deve essersi prodotta dal fatto che Materassi, accortosi che non poteva staccarsi abbastanza dalla Bugatti di Fforesti e nella tema di investirlo nella ruota deve aver manovrato con uno scatto repentino il volante, accentuando oltre il necessario l'angolo di curvatura della macchina; che intuito il pericolo abbia frenato e che essendosi inceppato il freno della ruota sinistra o di entrambe le ruote anteriori non abbia più potuto manovrare lo sterzo per riportare la macchina in linea..." La Commissione d'indagine, a cui fu affidata l'inchiesta, non approdò a nulla e a

tutt'ora l'ipotesi più convincente rimane senza dubbio quella di "Auto d'Epoca".

Il gravissimo incidente suscitò una viva emozione in tutto il mondo sportivo e si ripercosse negativamente sull'Autodromo e sullo sport automobilistico per anni. Già nel 1929 si diede mano a nuove opere per la sicurezza del pubblico e dei concorrenti. Lungo tutto il rettifilo delle tribune fu ampliato ed approfondito il fossato e verso la pista si costruì un robusto muro di calcestruzzo alto un metro e spesso 50 cm; si rinforzarono le fondamenta delle tribune e delle gradinate. Ma non bastò a rassicurare gli animi: per il 1929 la preoccupazione delle responsabilità, suscitata dall'incidente nelle case e negli organizzatori, impedì di far svolgere a Monza il Gran Premio d'Europa. Vi si corse invece il Gran Premio di Monza, ma sulla sola pista di velocità, per limitare i rischi. Al termine della stagione 1929 si decisero ulteriori interventi; nel 1930, per il Gran Premio di Monza, Vincenzo Florio, Presidente della Commissione Sportiva Automobilistica, lasciando intatto il vecchio circuito, utilizzò un nuovo viale (raccordo Florio).

Nulla però poteva riportare in vita l'impetuoso, irruente Materassi, capace di gareggiare (perdendo) contro un aeroplano, per il puro gusto della sfida. Incapace di avere paura, non pensava mai alla sconfitta, pronto ad intervenire, modificare, migliorare se stesso e la propria macchina; inventivo, estroverso, ribelle alle costrizioni. Meritava altra sorte; almeno in questo, simile a molti altri.

Emilio Materassi nasce a Firenze nel 1889. Giovanissimo inizia a lavorare come meccanico di biciclette, per poi passare alle officine per auto. Di famiglia povera, per mantenere sé e la famiglia d'origine non esita ad accettare l'impiego di autista sulle prime autolinee toscane: un mestiere duro e faticoso, perché significa guidare mastodonti pesanti e poco maneggevoli su strade impossibili, ma anche un'ottima scuola per farsi le ossa come pilota. Nel 1923 è ormai un meccanico esperto e un guidatore maturo tanto da accattivarsi le simpatie di un gruppo di amici facoltosi che lo aiutano ad intraprendere l'attività di rappresentante per la marca torinese Itala. Apre infatti a Firenze "L'Autogarage Nazionale", in via dei Poggi 12/12. Nello stesso anno decide di acquistare dalla casa uno dei motori aeronautici Hispano Suiza - Itala, da 300 CV, che l'Itala aveva messo in produzione durante gli ultimi mesi della guerra mondiale e di cui aveva ancora pieni i magazzini, tanto da essere costretta ad una svendita sottocosto. Da quel motore, di cui Materassi elimina quattro cilindri, deriverà la sua prima macchina da corsa, la cosiddetta "Italona". Nonostante i tre litri di cilindrata e i 2.000 kg di peso, Materassi riesce ad imporsi proprio sui percorsi più impervi. Diventa il "Re del Montenero", per aver riportato ben quattro edizioni (due con la Italona, una con la Bugatti, una con la Talbot) di quell'infernale circuito, che spezzava

le braccia e mozzava il respiro anche ai piloti più allenati. Materassi è un guidatore energico, astuto e preparato, che affronta le curve sfiorando con maestria muretti e paracarri, sfruttando al massimo il raggio delle curve, con uno stile che a molti richiama quello di Nuvolari. Grazie a queste doti, esordisce nello stesso anno con un secondo posto alla Coppa delle Colline Pistoiesi; l'anno successivo ottiene tre vittorie assolute, il circuito di Perugia, la Coppa della Consuma, la Coppa delle Colline Pistoiesi. Nel 1925 è primo sui 400 km del Gran Premio di Roma, primo di categoria nel circuito del Lazio, secondo nella Coppa della Perugina, primo al circuito del Mugello, al circuito del Montenero, alla Coppa delle Colline Pistoiesi. Queste ultime quattro gare lo vedono primo anche nella stagione successiva; conquista inoltre il quarto posto assoluto alla Targa Florio. Intanto però le macchine si sono affinate, i motori sono diventati più potenti e veloci. L'Italona di Materassi stenta a reggere il confronto, nonostante la determinazione e l'impegno del pilota toscano, che ne è ben cosapevole e che perciò non si lascia sfuggire l'occasione di entrare nella squadra della Bugatti per la stagione 1927. Esordisce a bordo della macchina francese al Gran Premio di Tripoli, che vince percorrendo i 419 km alla media di 132 km/h; trionfa anche nella Targa Florio, alla Coppa della Perugina, dove per l'ultima volta si presenta sull'Italona, al circuito di Bologna e a quello del Montenero. Conquista così il titolo di Campione Assoluto d'Italia e conclude questa strepitosa annata battendo in Spagna, al Gran Premio di San Sebastiano, tutti i migliori piloti del momento. Nel 1928 la Bugatti non lo chiama più, e Materassi decide di fondare la sua personale scuderia, utilizzando le vetture da corsa della Talbot, che rielabora personalmente. Al volante delle nuove macchine ottiene vittorie di categoria al circuito Pietro Bordino, al circuito del Mugello, al Reale Premio di Roma, al circuito di Cremona, di Pescara ed è primo, naturalmente, al Montenero. L'incidente mortale del Gran Premio d'Italia, il 9 settembre, interrompe una carriera all'apice dei successi.

ALBO D'ORO

Anno	Data	Corsa	Macchina	Risultato
1923	19 agosto	Coppa della Collina Pistoiese	Itala	2°
1924	11 maggio	Parma-Poggio di Berceto	Itala	2° di categoria
	18 maggio	Coppa della Perugina	Itala	1°
	22 giugno	Coppa della Consuma	Itala	1°
	6 luglio	Coppa della Collina Pistoiese	Itala	1°
	28 settembre	Criterium di Roma	Itala	3°
1925	22 febbraio	G.P.di Roma	Itala	2°

	21 maggio	Circuito del Savio	Itala	1°
	24 maggio	Coppa della Perugina	Itala	2°
	30 giugno	Circuito del Mugello	Itala	1°
	16 agosto	Circuito del Montenero	Itala	1°
	23 agosto	Coppa della Collina Pistoiese	Itala	1°
1926	3 maggio	Targa Florio	Itala	4°
	30 maggio	Coppa della Perugina	Itala	1°
	27 giugno	Circuito del Mugello	Itala	1°
	1° agosto	Rimini chilometro lanciato	Maserati	1°
	15 agosto	Circuito del Montenero	Itala	1°
	19 settembre	Coppa della Collina Pistoiese	Itala	1°
1927	6 marzo	Gran Premio di Tripoli	Bugatti	1°
	24 aprile	Targa Florio	Bugatti	1°
	29 maggio	Coppa della Perugina	Itala	1°
	19 giugno	Circuito di Bologna	Bugatti	1°
	25 luglio	G.P. di San Sebastiano	Bugatti	1°
	14 agosto	Circuito del Montenero	Bugatti	1°
1928	3 giugno	Circuito del Mugello	Talbot	1°
	10 giugno	G.P. di Roma	Talbot	3°
	24 giugno	Circuito di Cremona	Talbot	3°
	4 agosto	Circuito di Pescara	Talbot	2°
	19 agosto	Circuito del Montenero	Talbot	1°

Donatella Biffignandi

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