

# IL CAMPIONE VESCO PUNTA I FARI SUL QUINTO TITOLO

## La gara

■ È il campione in carica, l'uomo da battere, l'orgoglio bresciano di una gara altrettanto bresciana. Di Mille Miglia Andrea Vesco ne ha vinte quattro, le ultime due negli ultimi due anni. Ed è più che mai deciso a lottare fino all'ultimo pressostato per conquistare il gradino più alto del podio pure il prossimo 18 giugno.

«Anche quest'anno al mio fianco come navigatore ci sarà Fabio Salvinelli - annuncia Vesco, che nel 2020 aveva invece trionfato con il padre Roberto, mentre le vittorie del 2016 e del 2017 erano arrivate con Andrea Guerini -. Anche l'auto sarà la stessa, l'Alfa Romeo 6C 1750 Super Sport del 1929, affidatami dal team di Villa Trasca». «Siamo tra i favoriti - ammette il regolarista -, e proprio per questo non ab-

basseremo la guardia, perché i nostri avversari sono preparati e molto competitivi. Penso a Mocerri, Belometti, Aliverti... non molleranno fino alla fine, come l'anno scorso, quando la nostra vittoria si è decisa nelle ultime prove». La Mille Miglia, del resto, è la gara regina tra le tante competizioni di regolarità per auto storiche che si svolgono durante tutto l'arco dell'anno. «Ce ne saranno un centinaio - chiarisce il pilota -, ma questa è sicuramente la più sentita e la più seguita, l'unica con un pubblico. È la gara di riferimento per il nostro settore, e noi da bresciani la sentiamo ancora di più».

Andrea Vesco, si diceva, ha vinto le ultime due edizioni della Freccia Rossa, che sono sicuramente state due gare particolari sotto molti punti di vista. Nel 2020 si è corso a otto-

bre anziché a maggio, con meno ore di luce, pochissimo pubblico e l'incombere del secondo lockdown. Nel 2021, invece, la gara ha attraversato l'Italia a metà giugno, ma nel senso opposto di marcia e con un percorso praticamente inedito. «Quest'anno torniamo al giro tradizionale - ricorda il regolarista -, quindi un tracciato che conosciamo bene. Anche se non sappiamo ancora dove saranno posizionate le prove, ce lo possiamo immaginare. Resta l'incognita del caldo, non esattamente un grande alleato delle vecchie signore in gara, ma che è comunque sempre meglio della pioggia».

**Lucidità.** Sicuramente anche per via del clima, la Mille Miglia è la gara di regolarità più dura da affrontare: «Sono duemila chilometri in quattro giorni - ribadisce Vesco -, perlopiù a bordo di auto molto vecchie. Quelle che hanno

coefficienti che permettono di ambire alla vittoria sono poche: Alfa Romeo, Lancia Lambda e Om. Sono vetture difficili, che non sono nate per la regolarità, bensì per la velocità, e adattarle al passaggio sul pressostato non è facile. Bisogna mantenere lucidità e attenzione costante».

Tanto che nemmeno la bellezza disarmante dell'estate che colora l'Italia riesce a distogliere del tutto il pilota dal suo obiettivo. «Il mio passaggio preferito è la Val d'Orcia, in Toscana - racconta Vesco -. Peccato che negli ultimi anni ci siano sempre state delle prove lì, e quindi non me lo sono potuto godere. Poi anche l'ingresso a Roma è un momento speciale: siamo stanchi ma è il giro di boa, e già inizia a delinearsi la classifica». //

FRANCESCA ROMAN



Specialisti. Andrea Vesco e Fabio Salvinelli



Lungo il percorso. Vesco e Salvinelli durante l'edizione 2021

# D'Annunzio, Nuvolari e quella leggendaria tartarughina d'oro



L'incontro. Tazio Nuvolari e Gabriele d'Annunzio

## La storia

■ La passione per i motori e la velocità, ma soprattutto l'ambizione della vittoria. Questo il legame tra il poeta Gabriele d'Annunzio e il pilota Tazio Nuvolari, suggellato da un incontro memorabile e da un dono diventato poi portafortuna, preludio di un'amicizia duratura.

«D'Annunzio, viste le imprese di Nuvolari, lo volle conoscere - racconta Giordano Bruno Guerri, presidente della Fondazione Il Vittoriale degli Italiani - e il pilota fu ben felice di andare a Gardone». Era il 28 aprile 1932: due anni prima Nuvolari aveva vinto la sua prima Mille Miglia con l'Alfa Romeo, grazie a un sorpasso avvolto nel mito. Leggenda narra che, per far credere al suo avversario Achille Varzi di essere stato vittima di un guasto, il «mantovano volante» spense i fari e percorse al buio gli ultimi chilometri della corsa, seguendo le luci di coda dell'altro pilota, salvo poi superarlo a sorpresa tra Desenzano e Lonato e vincere.

«Sicuramente d'Annunzio e Nuvolari avevano in comune la passione per i motori e per la velocità - commenta Guerri -,

ma soprattutto li accomunava il desiderio di vincere. Questo permise loro di rimanere amici a vita». «In occasione del loro primo incontro - prosegue il presidente del Vittoriale - il Vate donò al pilota la famosa tartarughina d'oro fatta fare da Buccellati, con una dedica magnifica, passata alla storia: all'uomo più veloce, l'animale più lento». In cambio d'Annunzio chiese a Nuvolari di vincere l'imminente Targa Florio. Il pilota avrebbe risposto: «Corro solo per questo» e il successivo 8 maggio vinse sull'Alfa Romeo 8C-2300 della Scuderia Ferrari. Da allora la tartaruga divenne il suo portafortuna, tanto da cucirla sulla divisa ufficiale.

**Il racconto di Giordano Bruno Guerri: «Avevano in comune il desiderio di vincere»**

«Quell'incontro - conclude Guerri -, segna anche l'inizio della passione di d'Annunzio per le Alfa Romeo». I due conversano infatti nella piazzetta del Vittoriale, seduti sul predellino di un'Alfa Berlina 6C 1750. In poco più di due anni, d'Annunzio collezionerà anche una 6C 1750 GT quinta serie e una 6 cilindri 2300 T carrozzeria berlina Touring 4 posti, soprannominata per la sua linea leggerissima «Soffio di Satana». L'auto, venduta all'asta nel 1946, ha fatto ritorno al Vittoriale nel 2019. //

«Quell'incontro - conclude Guerri -, segna anche l'inizio della passione di d'Annunzio per le Alfa Romeo». I due conversano infatti nella piazzetta del Vittoriale, seduti sul predellino di un'Alfa Berlina 6C 1750. In poco più di due anni, d'Annunzio collezionerà anche una 6C 1750 GT quinta serie e una 6 cilindri 2300 T carrozzeria berlina Touring 4 posti, soprannominata per la sua linea leggerissima «Soffio di Satana». L'auto, venduta all'asta nel 1946, ha fatto ritorno al Vittoriale nel 2019. //

**socar** **STILL**

**SMART & SECURE**