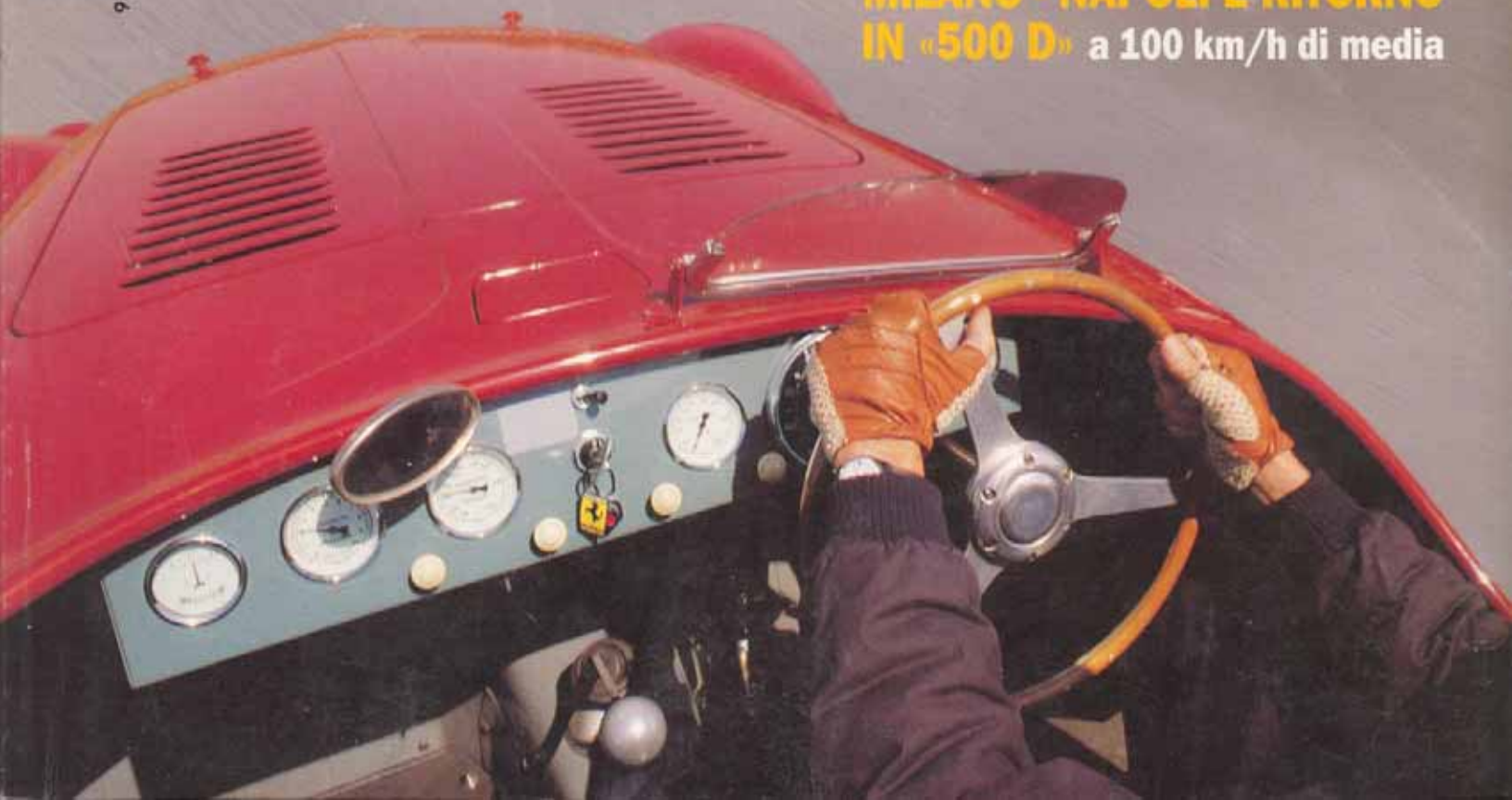


# RUOTECLASSICHE

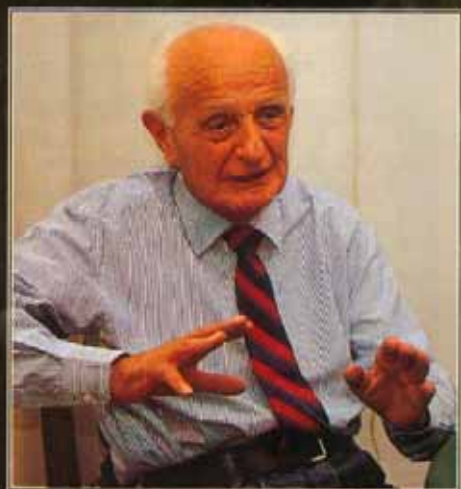


**COME 30 ANNI FA:  
MILANO - NAPOLI E RITORNO  
IN «500 D» a 100 km/h di media**

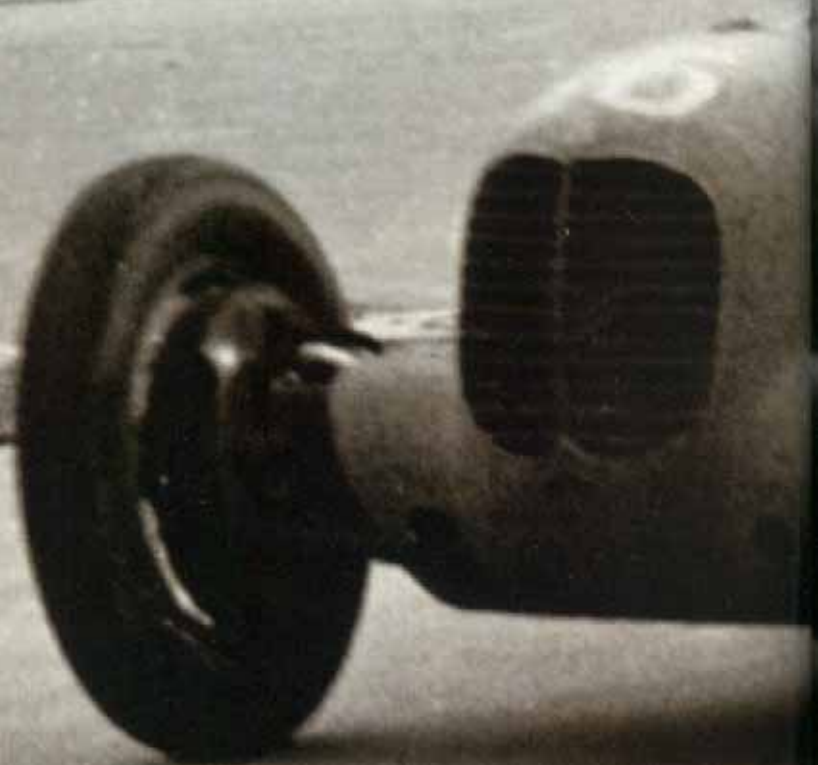


*Un campione racconta*

GIGI VILLORESI

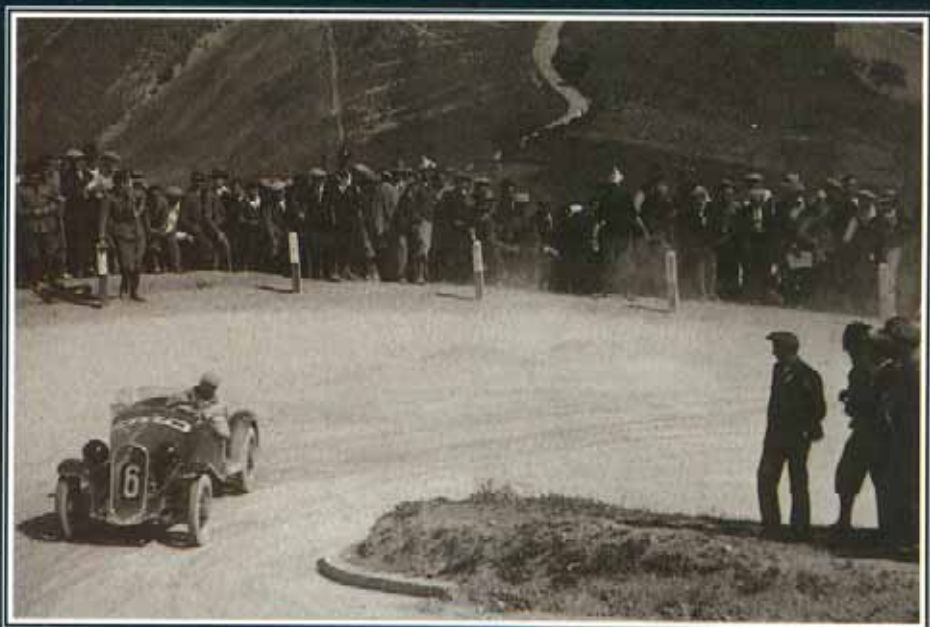


# Gigi il giovane



*È nato a Milano il 16 maggio 1909. Insieme a Fangio è uno dei pochissimi grandi del passato ancora in corsa per il futuro. Una sorte benigna e una fibra d'eccezione ci consegnano oggi un Gigi Villoresi in splendida forma, pronto a donarci l'immenso patrimonio di testimonianze vissute. In questa prima puntata ci racconterà della sua giovinezza, dei suoi esordi di pilota e dei primi successi fino al 1940*





Parma - Poggio di Boreto 1933.  
È una delle prime  
gare di Gigi  
Villoresi che qui  
vediamo con  
la sua «508 S»  
impegnato in uno  
dei famosi tornanti  
di Plantonia. Sarà  
primo di classe.



Mille Miglia 1935.  
Villoresi, in coppia  
col fratello Emilio,  
è alla sua seconda  
partecipazione.  
Con la Fiat «508  
S» a valvole  
in testa sarà primo  
della categoria  
fino a 1100 cm<sup>3</sup>  
«Utilitarie Sport».



Mille Miglia 1935.  
È il debutto nella  
grande corsa  
dell'equipaggio  
Luigi «Gigi» - Emilio  
«Mimi» Villoresi.  
I due fratelli, con la  
Fiat «508 S» a valvole  
lateral, giungeranno  
quarti nella  
categoria Utilitarie.

Mille Miglia 1935  
ca. 1'00



*Qui sopra, Emilio Villorosi insieme a Nino Farina al Circuito di Milano del 1937. A destra: Gigi Villorosi festeggiato a Lucca, sempre nel 1937. In alto, Gigi accanto a Felice Fossati nel 1935. Sotto, Gigi a Modena nel '38.*



**D**a questo numero Gigi Villorosi inaugura la sua collaborazione con *Ruoteclassiche*. Con immenso piacere e grande onore ospitiamo la sua firma sulle nostre pagine. Il campione di un tempo, uno dei pochissimi «grandi» che un destino generoso ha accompagnato fino a noi, ci racconterà a viva voce tutta la sua vita di pilota. In questa prima puntata ci parlerà della sua giovinezza, dei primi approcci con l'automobile e di come lui e il fratello Emilio scopersero di avere innato il talento del guida. *Ascoltiamolo.*

«Fu tutta colpa di un orologio, un magnifico cronometro d'oro che luccicava in una teca dell'Automobile Club. Era il premio per il vincitore della Cascata del Toce - Passo San Giacomo, una corsetta in salita che si sarebbe disputata di lì a poco in Val d'Ossola. Ci iscrivemmo di nascosto, io e mio fratello Emilio, che in casa chiamavamo Mimì. Complice l'Andrea, l'autista di famiglia, parlammo di una gitarella al babbo e alla mamma e quella domenica di ottobre del 1929 andammo a correre con la grossa Ansaldo 18 di casa Villorosi. Di piloti veri non ce n'erano fra gli iscritti, ma il parco macchine vedeva al via vetture ben più adatte della nostra mastodontica berlina. Guidavo io e Mimì aveva il compito di guardar fuori dal finestrino per vedere dove mettevo le ruote. Incredibilmente facemmo il miglior tempo. Ma alla gara aveva partecipato anche il federale di Milano, Parenti, con un'Alfetta 1750. Intendiamoci, una persona simpaticissima, di cui divenni buon amico anche se non cedetti mai alle sue lusinghe di prendere la tessera del partito. Alla premiazione gli organizzatori, pur proclamando vincitore Villorosi, ringraziarono Parenti per la sua adesione alla gara e in considerazione di un non meglio precisato contrattempo che lo aveva attardato durante la salita, decisero di conferire a lui l'orologio d'oro. A me e mio fratello una coppetta di latte, che Mimì ben più impulsivo di me, restituì bruscamente prima di andarsene sdegnato.

Quella fu la mia prima corsa e la mia prima vittoria. Capii che in me c'era qualcosa di particolare, una facilità istintiva con cui riuscivo a guidare la macchina. Una dote che era comune anche ai miei fratelli e che avevamo sperimentato fin da ragazzi. La nostra era una famiglia felice, agiata grazie al lavoro di mio padre ingegnere. Già nel 1916 avevamo l'automobile, un'americana Reo, anche se il babbo, a differenza nostra, non ci sapeva proprio fare. La prima volta che si mise al volante fu anche l'ultima: dopo duecento metri finì contro un muro. Noi invece avevamo un'inclinazione innata, compresa mia sorella. Quando, verso la metà degli anni Venti si andava a fare qualche gita domenicale, ci alternavamo alla guida tutti quanti, dieci chilometri l'uno, dieci l'altro e così via. Nessuno aveva la patente ma a quell'epoca nessuno ci badava. A quella gara dell'orologio

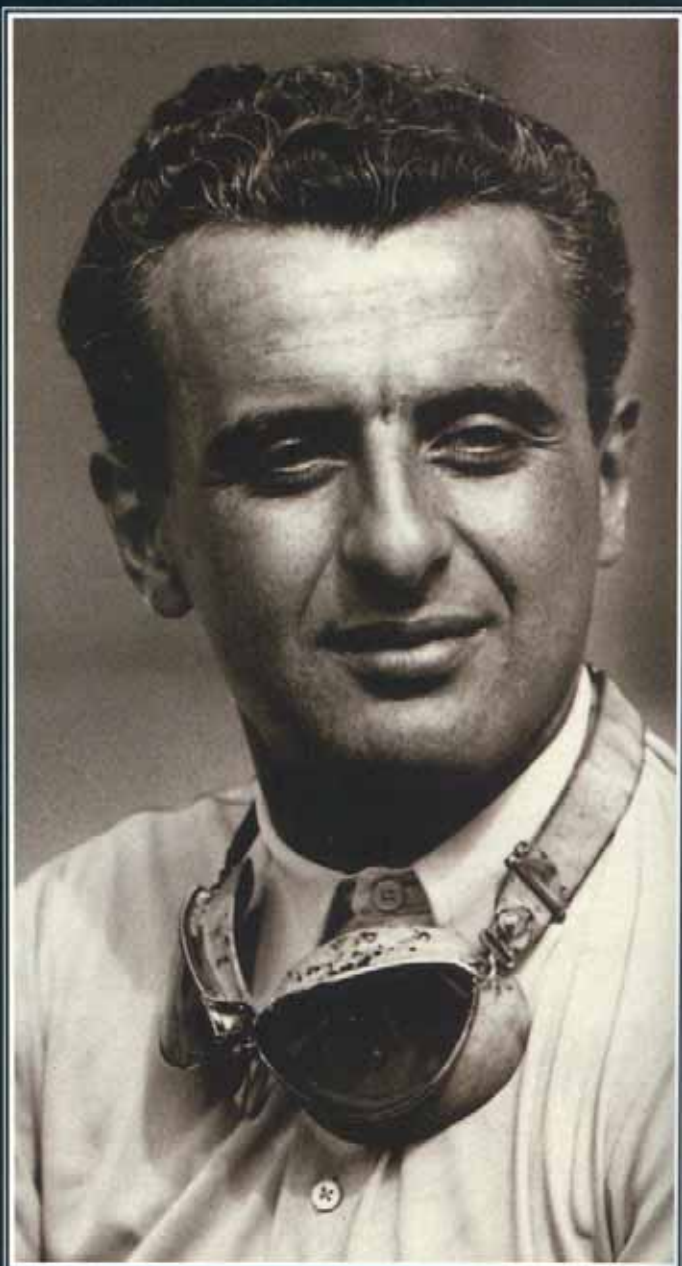


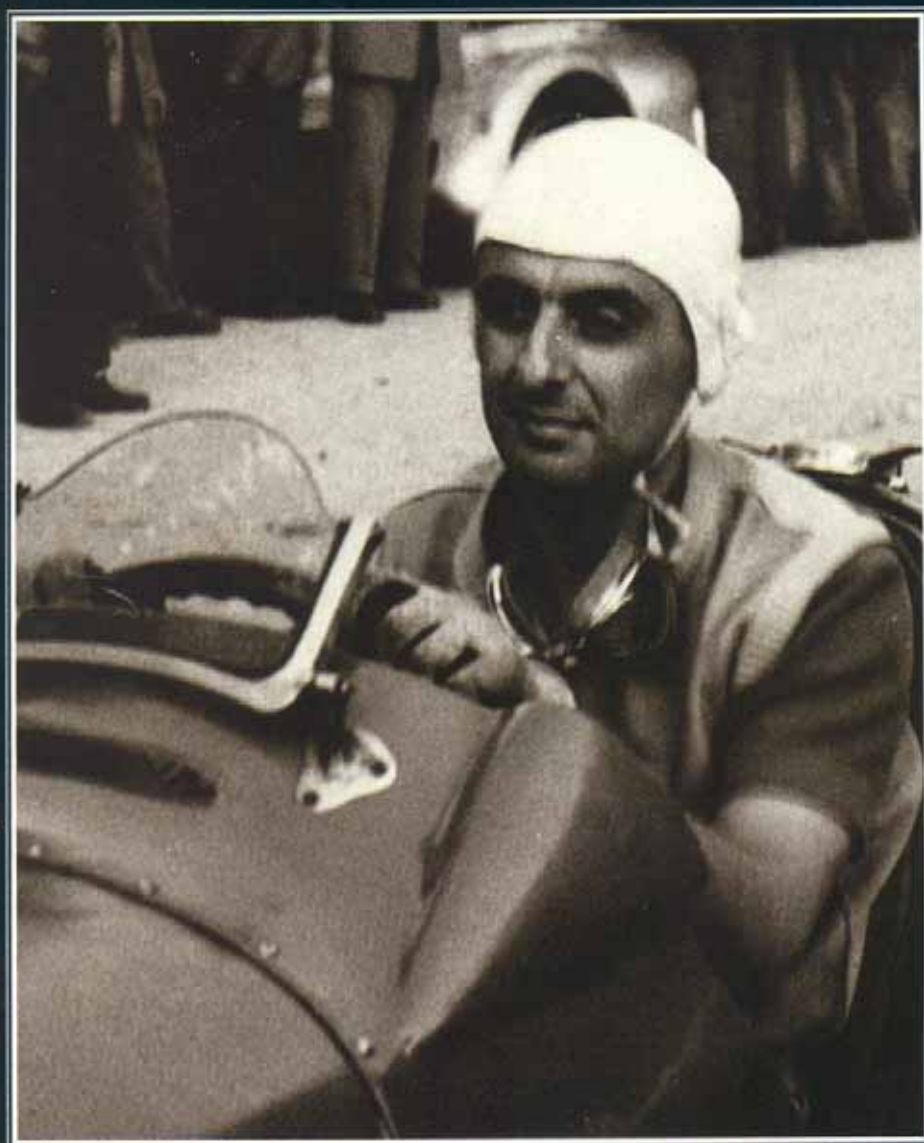
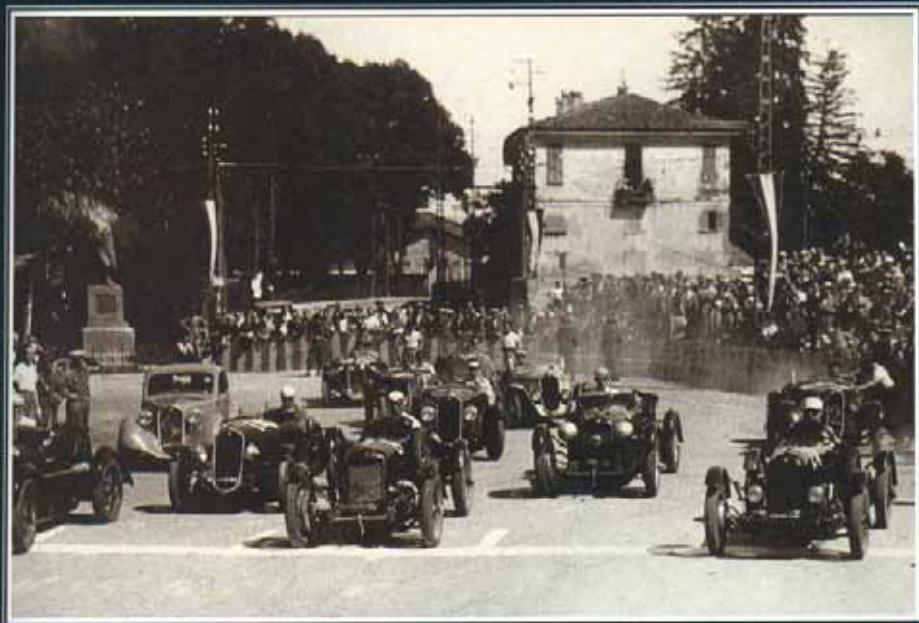


*Zui a lato, foto ricordo a Fiume, 1938. È la prima corsa a cui Gigi (primo da destra) partecipa dopo la tragica morte a Monza del fratello Emilio, già pilota ufficiale Alfa Romeo. Il primo da sinistra è Ernesto Maserati.*



*Sopra, un'immagine di «Mimi» Villorosi del 1939, poco prima della tragica fine a Monza con l'«Alfetta 158». Alla sua prima uscita con l'Alfa, Emilio aveva battuto il fratello Gigi (foto grande a lato) con la Maserati. Accadde al circuito di Livorno nel 1938.*



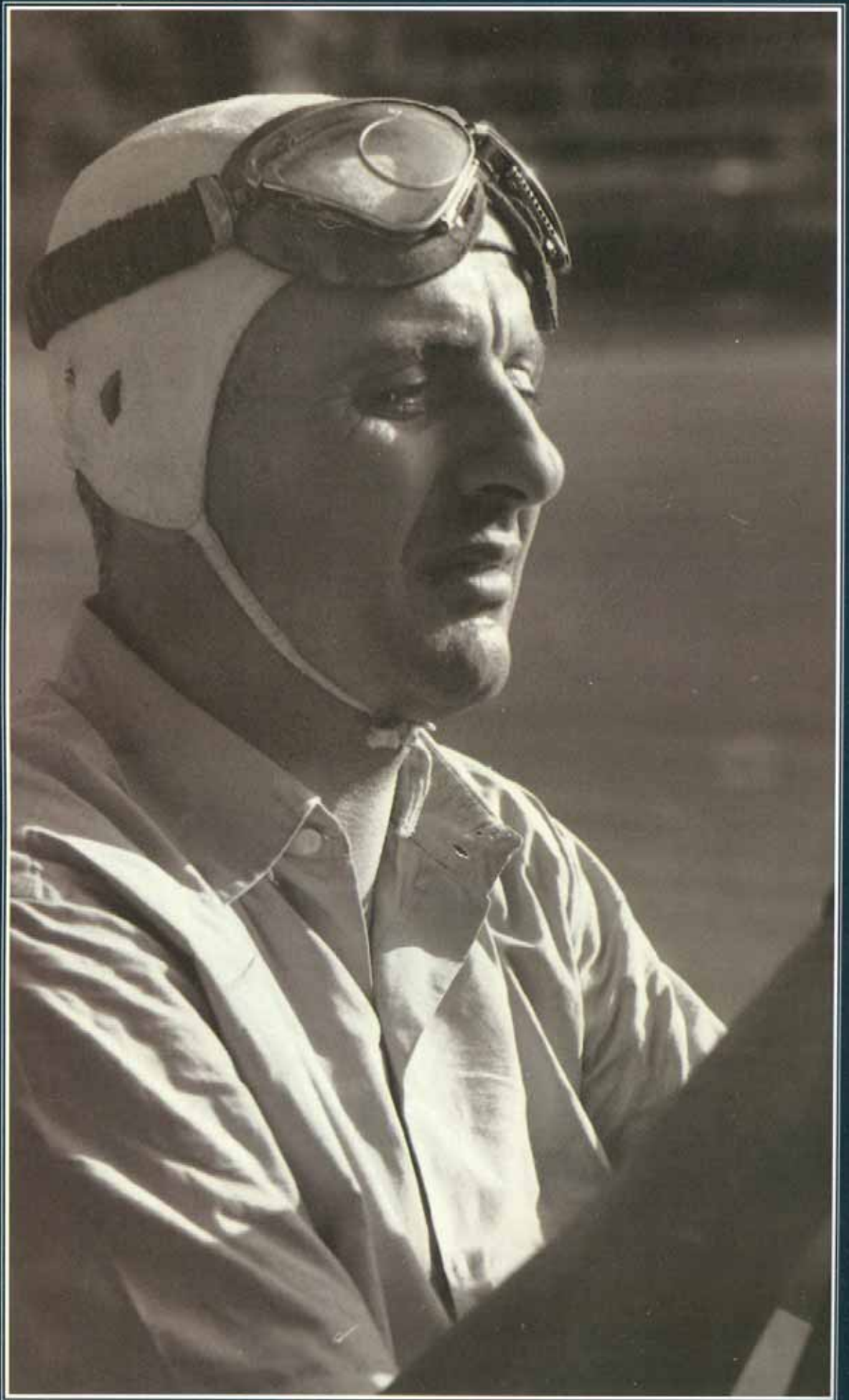


In alto, ancora un'immagine degli esordi di Gigi Villoresti. La gara è il Circuito di Varese del 1934, dove Gigi arrivò secondo con la Fiat «508 S». Qui sopra, una foto del pilota del 1937, quando con la Maserati 1500, fu campione italiano.

d'oro aveva preso parte anche l'altro mio fratello Eugenio, con la sua Spider 514 Sport, ma fu meno fortunato di me. Uscì di strada e finì nel greto di un torrente. Da allora non corse più. Già all'epoca del servizio militare, che prestai come sottotenente, io avevo la fortuna di possedere un'automobile personale, una Ford «A», e il mio primo lavoro, che svolsi a Verona come funzionario di una delle prime imprese di trasporto e di nettezza urbana, mi fruttava la bellezza di 2.000 lire al mese, quando la radio trasmetteva quella canzoncina che diceva... *se potessi avere 1.000 lire al mese...* Insomma, ero un giovane fortunato, me la passavo bene e mi comprai una Balilla. Gran bella macchina. La pagai 10.000 lire in contanti più 12 cambiali, cosa che non ho più fatto in vita mia, da 300 lire l'una. A Verona avevo una compagnia di buontemponi con i quali al sabato e alla domenica andavo sempre a far baldoria. Spesso andavamo in Austria e fu là che disputai la mia prima vera corsa, a parte quella del federale Parenti. Fu alla corsa in salita del Grossglockner, dove arrivai primo con la mia nuova Balilla Sport che avevo appena comperato. Era il 1933. In quello stesso anno vinsi ancora alla Parma - Poggio di Berceto, alla salita del Klausen, fui secondo al Gaisberg e quarto, in coppia con mio fratello Emilio alla Mille Miglia. Nel '34 corsi ancora e vinsi con la Balilla Sport e alla fine dell'anno il commendator Valletta, della Fiat, mi mandò una lettera di congratulazioni con allegato un assegno di 1.000 lire. Lo ringraziai della lettera ma gli rimandai l'assegno. Nella mia vita non ho mai preteso né accettato nulla che non mi fosse dovuto. Comunque, con quel che avevo guadagnato correndo qua e là - nel '35 fui primo di categoria alla Mille Miglia e al Rallye di Montecarlo con la Fiat 1500 - mi ritrovai per le tasche i soldi necessari a comprare una vera e propria macchina da corsa, una monoposto Maserati 4 cilindri usata, 1500 cm<sup>3</sup>, che pagai 35.000 lire. Nel 1937, insieme a Cortese, Lurani e Minetti fondai la Scuderia Ambrosiana. Ognuno aveva il proprio camion, il proprio meccanico. Ero riuscito a comprare una nuova Maserati 6 cilindri, sempre 1500, pagata 70.000 lire, e alla fine dell'anno, dopo diverse vittorie un po' dappertutto, fui Campione italiano assoluto della categoria corsa fino a 1500 cm<sup>3</sup>.

Ma l'anno che segnò il decollo della mia carriera di pilota fu il 1938. Un bel giorno Bindo Maserati mi telegrafa per dirmi che a Livorno c'è pronta per me una vettura ufficiale, una 4 cilindri doppio compressore. È la svolta; niente più sacrifici, niente più camioncino privato, trasferte onerose, eccetera. Corro a Livorno e mi trovo come avversario da battere mio fratello Emilio, anch'egli appena entrato come pilota ufficiale nella squadra Alfa Romeo. Lui con l'Alfetta, io con la Maserati. E nostro fratello maggiore Eugenio, il ragioniere - l'altro fratello Pino era invece ingegnere - Eugenio, dicevo per l'emozione della lotta









*Sopra, Gran Premio Supercorsemaggiore 1936: Villorresi su Fiat «1500» è quarto assoluto e primo di classe. A lato, Targa Florio 1939, alla Favorita: Villorresi è primo assoluto su Maserati 1500. Suo anche il giro veloce. Sotto: G.P. di Tripoli 1939: Villorresi è quarto.*



che si scatenò tra me e Mimì cadde fra il pubblico e si ruppe un braccio. Eh sì, Emilio andava veramente forte e quella volta mi batté. Quindici giorni dopo, alla Coppa Acerbo, mi si presentò un'occasione unica. Io con la Maserati gareggiavo nelle vetturine fino a 1500 e vinsi tranquillamente la mia classe. Ma il clou della manifestazione era la gara per la categoria tre litri internazionale, con le Mercedes e le Auto Union e tutti i campioni dell'epoca, a cominciare da Caracciola. L'unica vettura che in qualche modo potesse opporsi allo strapotere delle vetture tedesche era la Maserati 8C TF, una otto cilindri da 350 CV. E infatti, dopo le prime battute di gara, c'era in testa Caracciola con la Mercedes seguito da Trossi con la Maserati. Ma a un certo punto il conte Trossi si fermò ai box, non si sentiva bene e si è ritirato dopo essere uscito di strada. Villorresi, dov'è Villorresi? sentii gridare dallo staff Maserati e di punto in bianco mi buttarono nell'abitacolo della 8C mandandomi allo sbaraglio.

Quella macchina era un mostro per me, abituato alla 1500 che aveva esattamente la metà dei cavalli della 3000. Non mi persi d'animo e cominciai a guidare com'ero abituato con la piccola quattro cilindri. Il risultato fu che a ogni curva mi intraversavo, mandando in visibilità il pubblico per la mia guida temeraria. Fatto sta che riuscii a stabilire il giro più veloce e nel rettilineo più lungo raggiunsi anche la velocità più alta: 296 km/h. Fu una specie di consacrazione delle mie doti di pilota. Nel '39, sempre con la Maserati, fui Campione italiano assoluto, ma quell'anno, purtroppo, è legato a un evento dolorosissimo. Mio fratello Emilio morì in prova a Monza con l'Alfetta. Fu una tragedia per tutta la famiglia. Io non sapevo più cosa fare, volevo smettere di correre. Poi, chissà come, trovai la forza di ricominciare. E arriviamo così al 1940, l'ultima parziale stagione prima della guerra. Feci in tempo a gareggiare a Tripoli e a vincere la Targa Florio, al circuito della Favorita. A proposito del Gran Premio di Tripoli, mi ricordo che quel birbante di Farina ceredè per ben tre volte di buttarmi fuori pista. La mia Maserati aveva più accelerazione della sua Alfetta che però era più veloce in rettilineo. Quando uscivamo dalla curva che immette sul rettilineo delle tribune io lo passavo ma lui mi raggiungeva alla successiva curva a sinistra, dove si viaggiava già a 230-240 all'ora e regolarmente mi faceva andare nella sabbia. Eh, Ninetto era un ragazzo simpaticissimo, ma in pista era un po' birichino.

Bene, siamo così arrivati al termine di questa prima puntata della mia vita di pilota, agli anni in cui il compianto Guerrino Bertocchi diceva che se ci fosse stato già il Campionato mondiale pilota l'avrei vinto io. Per il momento fermiamoci qui. Ci rivediamo nel 1946, ho tante altre cose da raccontare. Al prossimo numero.

**Gigi Villorresi**

(1° puntata - continua)

