

LA CORSA

Padova-Bovolenta: andata e ritorno quaranta chilometri di gara giusti giusti. Strada diritta, ma terreno infame, buche da tutte le parti, poche curve che ti arrivavano addosso senza uno straccio di motivo. Per non dire che all'improvviso davanti all'automobile poteva capitare un calesse o un carro di fieno, e a quel punto al pilota toccava raccomandarsi all'Altissimo: in un amen doveva decidere se rovinare contro il mezzo che intasava la via, o deviare tra il pubblico ai lati della strada. In entrambi i casi qualcuno rischiava di lasciarci la pelle.

A Padova i bergamaschi della SAL – Società Automobili Lombarda – si erano persi, non riuscivano a trovare il campo di partenza. All'ultimo minuto, trafelati, avevano confermato l'iscrizione litigando in dialetto tra loro. Nel sentire quella parlata nobile e aspra, giustamente famosa nel mondo, gli altri concorrenti li avevano derisi parecchio. Ridevano anche della vettura, che era priva di carrozzeria. Era stata un'idea del Dante Milesi:

«Lasciamo solo i seggiolini avvitati ai travi, così si fila meglio».

Esteticamente, un insulto. Per la velocità, invece, una gran bella trovata. Non per niente agli altri equipaggi la voglia di ridere svanì già durante il giro di ricognizione: nuda finché vuoi, ma la vettura della SAL filava proprio ch'era un piacere. Al volante il Romolo Bartoli, accanto a lui il Giacinto Corna che, per evitare guai, nelle curve doveva reggersi allo schienale. Il suo compito consisteva nel pompare benzina al bisogno, la tanica ben stretta tra le gambe.

Solo che il Bartoli stava esagerando con l'andatura, non gli sembrava vero come lo guardavano tutti: piloti, curiosi, femmine. Soprattutto femmine, con gli occhi luccicanti per quella

potenza, per quel rombo di tuono che rimbalzava dritto dritto nel cuore.

A una curva il pilota l'aveva presa allegra, con il gas tutto aperto. L'automobile sbandò di brutto: con un giro di sterzo il Bartoli riprese il controllo, ma il Corna non riuscì a rimanere in equilibrio tra tanica e sedile. Morale, un volo della madonna e tutti giù a sganasciarsi: piloti, curiosi, femmine. Soprattutto femmine, con gli occhi sempre luccicanti, ma dal ridere stavolta.

Tirato su dai compagni, il Corna si ritrovò con il vestito a brandelli, neanche fosse stato impallinato da un novellino della doppietta. Niente di grave alla fin fine, ma il Gavardi, l'ingegnere capo, si preoccupò non poco per quell'esibizione:

«Se il Bartoli fa così in prova, chissà domani cosa mi combina in corsa» si disse a mezza voce.

La sentenza dell'ingegnere fu immediata e senza appello:

«Domani in gara guida il Dante».

Il Bartoli si sentì come un bambino che a Santo Stefano gli sfilano il regalo di Natale:

«Scusate, ingegnere, ma il Milesi non ha esperienza e secondo me...».

«Ho visto dove ti ha portato la tua brava esperienza, Bartoli!» scandì il Gavardi. «Ho detto che domani guida il Dante Milesi. E te, Corna, se te la senti fai il secondo. Sennò vediamo».

Il Corna spiò il resto della truppa: l'ingegnere medesimo, il Tirloni, il Bartoli, il Milesi – che gli mancava il fiato per quel che aveva appena sentito –, infine di nuovo il Gavardi; a quel punto fece un bel sì con il crapone. L'equipaggio era al completo.

A cena i bergamaschi se ne stavano gobbi su dense scodelle di pasta e fagioli, nota specialità locale. Cesare Tirloni, il buffone della compagnia, provò a stemperare il clima rivolgendosi al Corna e al Milesi:

«Dai ragazzi, giù fagioli che così domani avete più spinta...».

Ma nessuno aveva voglia di ridere, il Dante per l'agitazione non aveva neanche fame: toccava a lui guidare, non gli sembrava vero. Tornò al garage, era così sottosopra che preferiva starsene da solo con la macchina. Aprì il cofano, voleva fare un'ul-

tima verifica, tipo svitare le candele e dar loro una bella pulita. Arrivato ai cilindri, fece un balzo indietro:

«Sabbia, orcatroia!».

Qualcuno si era intrufolato in garage per sabotare l'auto. Il Dante chiamò tutti quanti a raccolta, l'ingegnere era imbestialito:

«Bastardi, hanno visto come cammina e guarda qua che bel regalino! Dovevamo stare di guardia, vacca boia!».

Si vedeva che il Gavardi aveva studiato dai preti: non andava mai oltre il vacca boia. Quando era proprio su di giri, gli capitava di virare in dialetto:

«E *adèss?*» aggiunse a riprova.

Toccò al Dante farsi avanti, lui che era il più giovane della combriccola:

«Adesso apriamo i cilindri, puliamo i pistoni e poi li rimontiamo».

Come se fosse facile. Bastava un granello e la macchina era fottuta. Nessuno osò replicare: i meccanici sfilarono un pistone per ciascuno, mentre l'ingegnere reggeva la lampada ad acetilene. In piedi su un tavolo per distribuire la luce in modo uniforme, il Gavardi obbediva ai muti cenni di ogni operaio, spostando il raggio a favore ora di questo, ora di quello.

Nella rimessa era sceso un silenzio assoluto, roba che si sente solo in chiesa, e nemmeno tutte le volte. I pistoni passavano di mano in mano per la pulizia di fino, sembrava una filiera mandata a memoria. L'ultima verifica la fece l'ingegnere, e al Dante venne in mente uno di quei dottori che scrutano le pellicole nere che ti fanno vedere come sei fatto dentro. Poi il referto:

«Proviamo».

Ciascun operaio inserì il proprio pezzo. Con calma, quasi con affetto.

«Dai, Dante, attacca».

Il Milesi eseguì senza guardare, gli bastavano le orecchie per capire se tutto stava andando per il verso giusto.

Lo scoppiettio lo rinfrancò: come un colpo di tosse, minimo. Poi il suono familiare del motore.

«Andiamo a dormire che sono quasi le due» fece l'ingegnere.

Il 7 aprile 1906 la vettura guidata da Dante Milesi tagliava per prima il traguardo di Padova alla fantastica media di 80,91 chilometri orari.

I soci della SAL la vettura l'avevano battezzata Esperia, proprio come l'antico nome della nostra meravigliosa Penisola.