

ARTISTA DELLA STRADA

BRAVO IN CIRCUITO, UN VERO TALENTO NELL'AFFRONTARE GL'IMPREVISTI DELLE CORSE SU STRADA. DODICI MILLE MIGLIA, QUATTRO VITTORIE: DUE CON L'ALFA, DUE CON LA FERRARI. IN TUTTO 208 GARE DISPUTATE, 24 SUCCESSI ASSOLUTI, UNA MIRIADE DI PIAZZAMENTI. E POI LA VOGLIA DI METTERSI IN GIOCO ANCHE COME COSTRUTTORE. MA CON POCHI RISULTATI

FRECCHE ROSSE AL SUO ARCO

Biondetti in una fotografia autografata dopo la sua prima vittoria alla Mille Miglia del '38 con l'Alfa Romeo "8C 2900B", vettura con cui s'impose anche nell'edizione 1947. La sua stella brillò a lungo nel firmamento dell'automobilismo sportivo.

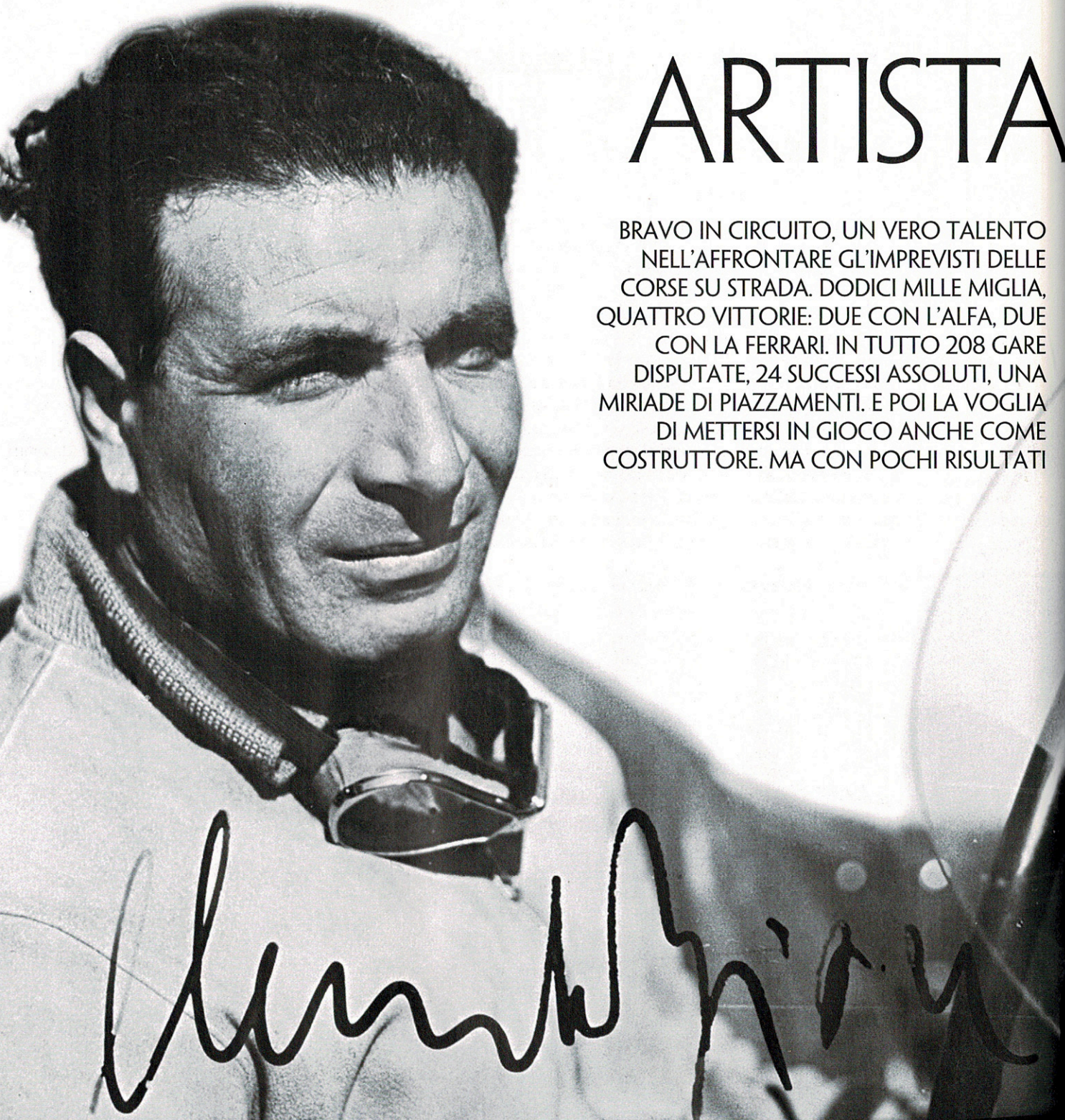
È stato definito da molti il più grande pilota stradale italiano, un riconoscimento che di solito si attribuisce ai soli protagonisti delle gare Grand Prix. Clemente Biondetti era una delle figure eminenti dello sport motoristico di casa nostra già nel 1927, quando - a ventotto anni e dopo essere scampato a un incidente quasi mortale in sella ad una Norton "500" - decise di abbandonare le corse in motocicletta (primo stadio quasi rituale a quei tempi) per cimentarsi in quelle su quattro ruote, dove la perizia di guida e il suo ardimento trovarono modo di esprimersi al meglio. Era nato nel 1898 a Buddusù, in provincia di Sassari, da un orologiaio emigrato dal Veneto e da una ragazza del posto. All'età di nove anni l'intera famiglia si trasferì a Firenze, nel rione del Madonnone, e Clemente - dopo aver militato come bersagliere nella prima guerra mondiale - fece l'apprendista presso un'officina di riparazione di veicoli a

motore, dove ebbe modo di apprendere i primi rudimenti di tecnica e costruzione meccanica. Al volante di una Salmson "1100" disputò una ventina di gare, raccogliendo nel 1928 alcuni successi di categoria (alla Susa-Moncenisio, al Circuito del Montenero a Livorno, alla Coppa Ciano, alla Coppa Leonardi...), fino a laurearsi nel 1929 campione italiano 1100 cm³. Gareggiò con una Bugatti "35" nel 1930, anno in cui entrò a far parte con Gaetano Brilli-Peri della scuderia Scaletti-Materassi e conquistò il titolo di campione italiano 1500 cm³. Nel 1931 alternò la guida della Bugatti a quella della Maserati e trascorse poi due anni ad assemblare una vettura ibrida di propria concezione, la MB (telai Bugatti con motore Maserati), che fu avara di soddisfazioni. L'opportunità della vita giunse infine nel 1938, quando Biondetti entrò a far parte dell'Alfa Corse, diretta da Enzo Ferrari e alla quale aderiva una squadra di celebrati campioni (Nino >>



L'AUTO DELL'ESORDIO

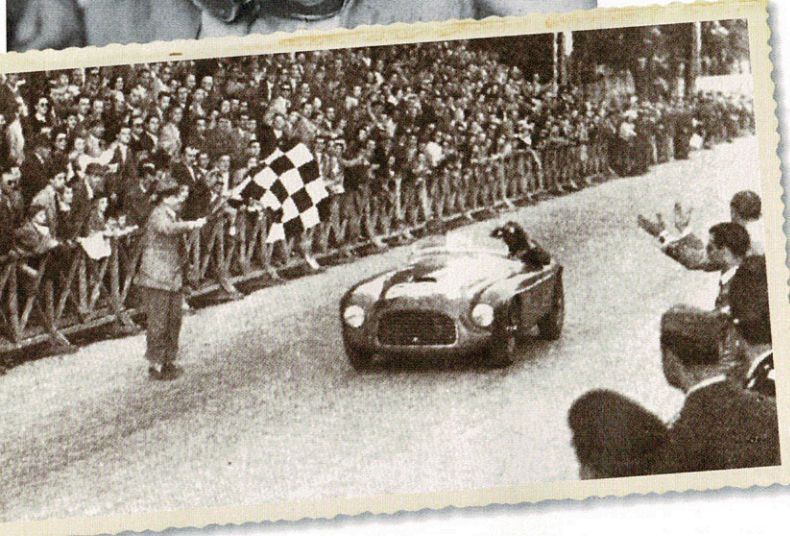
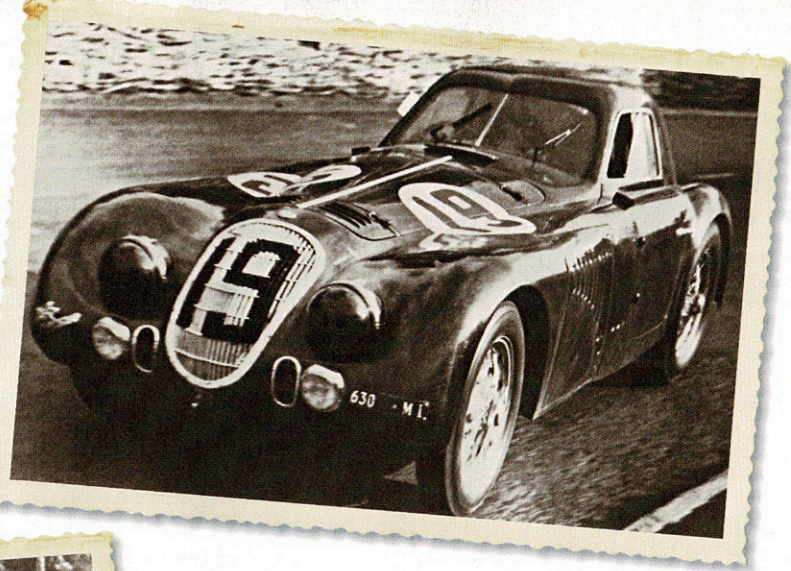
Biondetti lasciò nel 1927 le corse in motocicletta e debuttò nell'automobilismo agonistico al volante della piccola Salmson di 1100 cm³. La foto lo ritrae alla Vermicino-Rocca di Papa del 1928, nella quale arrivò secondo di classe.



IL FILM DEGLI ANNI TRENTA

Da sinistra: 1. Al G.P. di Monaco 1930 con la Talbot "700". 2. Uscì illeso alla Targa Florio 1931. 3. Al Circuito delle Tre Provincie 1931. 4. Con l'Alfa Romeo "Tipo B" al Circuito di Modena (1936). 5. Alla Coppa Ciano 1936. 6. Con l'Alfa Romeo "Tipo B" alla Mille Miglia 1936.





Farina, Carlo Pintacuda, Luigi Villosi, Mario Tadini e Francesco Severi). Fu in quell'anno di esordio ufficiale con la Casa del Biscione che Clemente vinse la Mille Miglia con la "8C 2900B" spider in coppia con Aldo Stefani; la sua condotta di guida potente e risoluta seppe gestire al meglio i 250 CV della vettura carrozzata Touring lungo i 1621 chilometri del percorso, conquistando il nuovo primato della gara a 135,391 km/h, rimasto poi imbattuto fino al 1953, quando Giannino Marzotto vinse la corsa a 142,347 km/h di media con la Ferrari "340 MM". Oltre due mesi più tardi si presentò un'altra grande occasione: a Biondetti fu affidata - in coppia con Raymond Sommer - una storica sfida alla 24 Ore di Le Mans con una speciale berlina "8C 2900B" Touring, la quale prese il via e tenne la testa clamorosamente (con 14 giri di vantaggio sul secondo in classifica...) fino a tre ore dal termine, quando un'avaria al motore pose fine a ogni sogno di gloria. Nel 1940 Biondetti disputò solo due gare, la Mille Miglia (28 aprile) sul percorso triangolare Brescia-Cremona-Mantova-Brescia da ripetersi nove volte, dove si classificò quarto con l'Alfa Romeo "6C 2500 SS" Touring, e il XIV Grand Prix di Tripoli (5 maggio), nel quale arrivò secondo al volante della nuova monoposto "158" del Portello. Poi, il 10 giugno, l'Italia fu inghiottita dalla seconda guerra mondiale e le aspirazioni di tutti gli sportivi in ogni Paese dovettero essere abbandonate con una forzata assenza dai campi di gara; in quegli anni d'inattività, contrassegnati da imperiose difficoltà economiche, anche Clemente fu coinvolto nell'oblio generale, dal quale egli - temperamento difficile e legnoso - fece fatica a riscattarsi. Alla "Mille Miglia della rinascita", svoltasi il 21-22 giugno 1947, ottenne di partire con



Emilio Romano a bordo di un'Alfa Romeo "8C 2900B", che condusse alla vittoria dopo un'epica battaglia a distanza con la piccola, straordinaria Cisitalia condotta dall'asso Tazio Nuvolari; fu la sua una vittoria misconosciuta, poiché l'intera Italia sportiva sosteneva con entusiasmo le fortune dell'anziano pilota mantovano, mentre Biondetti, all'arrivo a Brescia, quasi non trovò il pubblico e i cronisti a celebrare il suo successo. Ritentò nel 1948, quando Enzo Ferrari gli affidò la "166 S" berlina Allemano, con cui il coriaceo pilota fiorentino vinse per la terza volta la massacrante corsa bresciana; nel 1949 replicò la vittoria al volante della Ferrari "166 MM", vettura con la quale vinse anche il IX Giro di Sicilia. Quell'anno partecipò a tredici gare ma fu costretto quasi sempre al ritiro per avarie tecniche, e così fu anche nel 1950 e nel 1951, quando Clemente accettò l'offerta della Jaguar di misurarsi nelle gare italiane con il nuovo modello "XK 120", sul quale la fabbrica britannica puntava molto anche in campo agonistico; ma la vettura, penalizzata da un'insufficiente messa a punto, non fu quasi mai in grado di terminare la gara a causa dei cedimenti a vari organi meccanici. Poter condurre alla vittoria una Jaguar - per di più modificata secondo i suoi

suggerimenti - divenne per Biondetti un chiodo fisso, sia per dimostrare la validità di certe sue soluzioni costruttive, sia per vincere la sfida contro le case italiane, che non avevano saputo - secondo lui - valorizzare le sue doti di pilota. Come inventore di macchine stravaganti, non mancò di compiere esperienze insolite e audaci; nella sua officina arrivò a realizzare un'auto da corsa a 8 cilindri costituita di otto motori motociclistici Norton da 500 cm³ in una costruzione meccanica così complessa che non se ne seppe in seguito molto di più. Nel 1950 tentò senza successo d'installare un motore Jaguar "XK" sul telaio di una Ferrari "166", cui assegnò il nome di Jaguar "Special" e che naufragò, come le sue altre "speciali", in un mare di guasti tecnici. Al volante di un'autentica Ferrari "212" con motore V12 di 2,6 litri disputò vittoriosamente nel 1952 la 10 Ore di Messina in coppia con Franco Cornacchia, mentre conquistò le due ultime vittorie in carriera nel 1953, alla Coppa della Toscana (Lancia "Aurelia GT") e nel 1954 alla 6 Ore di Bari (Ferrari "250 MM"). Morì nel febbraio 1955, minato dal cancro e in difficili condizioni economiche, ultimo pilota romantico di una generazione ormai in via di estinzione. ■

A DUELLO CON NUVOLARI
Il trionfo di Biondetti - ripreso nella foto al controllo di Firenze - alla prima Mille Miglia del dopoguerra (1947) - con l'Alfa Romeo "8C 2900B" berlina Touring. Vinse dopo un'epica lotta a distanza con la Cisitalia di Tazio Nuvolari.

L'ULTIMA MILLE MIGLIA
4. Fra i tifosi al Circuito delle Cascine del 1948.
5. Alla Targa Florio 1949 con la Ferrari "166".
6. Biondetti alla sua ultima Mille Miglia (1954) con la Ferrari "250 MM" barchetta carrozzata da Morelli. Arrivò quarto assoluto.

MOMENTI DI GLORIA

Sopra, Biondetti con Ferrari "166 MM" barchetta Touring trionfa alla Mille Miglia del 1949. In alto, Clemente Biondetti subito dopo l'arrivo vittorioso alla corsa bresciana con il viso divenuto una maschera di polvere e di olio combusto. In alto a destra, la berlina Alfa Romeo "8C 2900B", con cui Biondetti-Sommer mancarono per un soffio la vittoria alla 24 Ore di Le Mans 1938.

L'APPROFONDIMENTO

PILOTA E COSTRUTTORE LA SUA BIOGRAFIA

Una preziosa testimonianza della carriera agonistica di Biondetti, corredata da una documentazione fotografica esclusiva sulla vita del campione, è contenuta in un libro pubblicato nel 2005 dalle Edizioni Focus Press di Impruneta

(Firenze). Si tratta di una narrazione inedita e puntuale sulle numerose stagioni sportive in cui si è articolata l'attività del corridore toscano sia come costruttore sia come asso del volante.



CON LE SPORTE E LE MONOPOSTE

1. Biondetti al G.P. di Monaco 1937 con la Maserati "6C-34". 2. La prima vittoria alla Mille Miglia (1938) con l'Alfa Romeo "8C 2900B". 3. In testa alla partenza del Circuito delle Cascine (1948) con la Ferrari "166 F2".

