

◇1924 , 1925 e 1928 Gli anni di Emilio Materassi ◇

Giuseppe Morandi, fedele all'O.M.



◇ I Campioni del Mugello ◇

Di tutti i vincitori del Mugello, con la sola eccezione del pioniere (e "regolarista") Eugenio Silvani è quello di cui si è maggiormente persa la memoria.

Eppure Giuseppe Morandi, mantovano come Nuvolari, ma di Castiglione delle Stiviere mentre "Nivola" era di Castel d'Ario, è stato un asso del volante, un pilota dai risultati eccezionali, tanto da meritarsi un posto fra i grandi del primo dopoguerra.

Nasce nel 1894, esattamente il 10 febbraio. La madre è una Ghisletti e dal cognome materno arriva il suo soprannome: "*Ghisli*".

Entrato giovanissimo, appena quattordicenne, all'O.M. cresce con l'azienda bresciana, cominciando a correre.

Le prime notizie sui registri di gara sono del '21, quando nel "1° Gran Premio delle vetturette" corso sul circuito di Brescia si piazza sesto dietro a Ferdinando Minoja con un'altra O.M. e alle quattro Bugatti che dominano la corsa.

L'anno dopo è già al Mugello, sempre con l'O.M. nella categoria "vetturette", finisce diciassettesimo assoluto, primo di categoria.

In una carriera durata undici anni senza interruzione corre con passione e ovunque, in Italia ed anche all'estero.

Non mancano i successi tanto che in carriera gli vengono attribuite "almeno 47 vittorie" fra cui quella del Mugello nell'edizione '24.

E' un pilota veloce, ma soprattutto dotato di una grande perizia e di una prodigiosa resistenza fisica.

Intelligente ed appassionato di meccanica si divide fra le corse e l'officina, ma sono senz'altro le prime ad attrarlo irresistibilmente.

La sua affidabilità è assoluta, con lui al volante il mezzo è quasi certo di finire la corsa, ama le gare di resistenza, ma è un osso duro anche nelle piste più veloci.

Una delle sue corse più belle la disputa infatti a Monza, nel Gran Premio d'Italia del 1927, quando con l'O.M. "otto cilindri" (siglata "865") finisce secondo dietro alla Delage di Robert Benoist, uno specialista.

In quello stesso anno Morandi ha anche colto la sua vittoria più famosa e più importante: in coppia con Ferdinando Minoia ed al volante dell'O.M. "665" si sono imposti nella prima edizione della *Mille Miglia*, una corsa fortemente voluta da quattro giovani appassionati bresciani: il conte Aymo Maggi, il conte Franco Mazzotti, l'ex pilota Renzo Castagneto e il giornalista Giovanni Canestrini.

La corsa è massacrante per vetture e piloti, l'ideale per Morandi capace di amministrare il mezzo ed instancabile al volante: lui e Ferdinando Minoia guidano per oltre 21 ore (21h 4' 48" e 1/5 dice la classifica ufficiale) e quando sul traguardo di Brescia arrivano i secondi classificati, l'altro equipaggio dell'O.M. composto dal più quotato Renato Balestrero e da uno dei fratelli Danieli, Timo, sono passati ormai oltre sedici minuti.

La media oltre 77 Km/h è considerata eccezionale, viste le condizioni delle strade e lo sforzo cui sono sottoposti mezzi e piloti, la corsa ha un grande successo di pubblico e diventerà un appuntamento per diverse generazioni di costruttori, piloti, e semplici appassionati.

Giuseppe Morandi diventa uno specialista della maratona Brescia-Roma-Brescia: l'anno dopo ('28) si piazza decimo in coppia con un compaesano, Angelo Coffani. Nel '29 sfiora il bis piazzandosi secondo in coppia con Archimede Rosa, bresciano e colludatore dell'O.M., a meno di dieci minuti di distacco dall'Alfa dei vincitori Giuseppe Campari e Giulio Ramponi.

Nel '30, di nuovo in coppia con Minoia non ha fortuna ed è costretto al ritiro, mentre nel '31 tornato con Archimede Rosa finisce brillante terzo, dietro alla Mercedes SSK di Caracciola ed all'Alfa di Campari.

Con Rosa vince per due volte ('30 e '31) il Giro di Sicilia, una corsa di quasi mille chilometri sulle strade siciliane, in grado di sottoporre mezzi e piloti a sollecitazioni pari, se non superiori a quelle della *Mille Miglia*.

L'anno migliore di Giuseppe Morandi è forse il 1929, nel quale

◇ I Campioni del Mugello ◇

oltre a molti piazzamenti vince tre corse importanti come il “Giro di Messina”, il “Circuito delle Tre Province” (con arrivo e partenza da Bologna) e la “Corsa della Sila” che hanno anche ottimi montepremi. Alla fine dell'anno si calcola avesse guadagnato premi per 185.000 lire ³⁵e quelli sono tempi nei quali si canta *“se potessi avere mille lire al mese...”*.

Nella sua carriera di pilota, che si conclude praticamente con il ritiro della O.M. dalle competizioni nel 1932, ha guadagnato abbastanza, tanto che Enzo Ferrari, cercando d'ingaggiarlo per la squadra corse dell'Alfa Romeo, dopo diversi contatti epistolari alla fine si arrende scrivendogli un'ultima lettera nella quale manifesta il rammarico di non poter sostenere il suo ingaggio troppo oneroso.

Torna a correre nel dopoguerra, nel 1947, quando si iscrive alla *Mille Miglia* insieme a Aldo Bassi. Guida una Fiat 1100 S Berlinetta, il suo non è un romantico tentativo vent'anni dopo la sua vittoria più famosa, corre sul serio e si piazzerebbe al ventiduesimo posto senza una penalizzazione che lo retrocede al cinquantatreesimo. ³⁶

La sua fedeltà all'O.M. resta comunque assoluta e va ben oltre la carriera agonistica durante la quale le gare cui partecipa con auto di una marca diversa si contano sulle dita di una mano, e mai come pilota ufficiale e sì che le tentazioni non erano mancate, oltre a quella di Ferrari, c'era stata prima, nel febbraio del '28, anche l'offerta di Emilio Materassi che lo avrebbe voluto nella sua “Scuderia”³⁷. La sua storia d'amore con la casa bresciana è esemplare: entrato quattordicenne come apprendista, vi resta per cinquantadue anni, arrivando a ricoprire importanti ruoli direttivi e guadagnandosi l'onorificenza di Cavaliere del Lavoro.

35 De Agostini-Rossi - “Morandi - il primo della Mille Miglia” - Fondazione Negri- 2009

36 La penalizzazione viene inflitta per il rifiuto di Bassi di continuare la gara che Morandi sarà costretto a concludere da solo.

37 vedi De Agostini-Rossi - op citata pagg. 73-77