



PECHINO - PARIGI

La metà del mondo vista da un'automobile



Federato A.S.I.

Oggi la partecipazione ad un raid come la Parigi-Dakar è ritenuta giustamente un'impresa riservata a uomini di provata capacità e di molto coraggio. Bene, riordinando il box di casa, mi è capitato fra le mani un vecchio libro del 1908, con in copertina un'immagine, rigorosamente in bianco e nero e consunta, di una vettura, dal titolo: "La metà del mondo vista da un'automobile"; autore Luigi Barzini, il grande giornalista. Sì, avevo in mano proprio il resoconto del mitico raid Pechino-Parigi, scritto da uno dei partecipanti e pubblicato solo un anno dopo il suo svolgimento. Visto che tutto ciò che si occupa di automobili, se d'epoca poi non parliamone, mi interessa e visto anche che stavo per iniziare le ferie natalizie, la mia lettura era assicurata. Mi sono quindi immerso in un libro interessantissimo che mi ha portato al tempo in cui ancora si disquisiva se l'automobile avrebbe potuto soppiantare il cavallo, un tempo in cui le gomme si chiamavano "le pneumatiche" e la benzina si comprava dal farmacista. Un tempo in cui tre uomini: un nobile romano, il principe Scipione Borghese, un grande giornalista, Luigi Barzini ed un oscuro meccanico, Ettore Guizzardi, parteciparono ad un'impresa che all'epoca si poteva a buon diritto definire pazzesca e che anche oggi non sarebbe tanto di facile attuazione: partire da Pechino per raggiungere Parigi utilizzando come mezzo di trasporto una carrozza senza cavalli. La scelta del principe Borghese cadde, come tutti sappiamo, su un'Itala 35/45 HP ritenuta una vettura di grande potenza (40 HP, ben meno dell'utilitaria che mia moglie utilizza per spostarsi oggi in città) ma di peso elevato (circa due tonnellate).

I tre non erano però soli, vi erano anche altri ardimentosi concorrenti su diverse vetture, in particolare due De Dion Bouton, una Spyker e addirittura un triciclo Contal. In effetti uno dei dilemmi che il raid doveva dirimere era se ad esso fossero più adatte vetture agili e leggere, però di bassa potenza, oppure una vettura più pesante, ma più potente come l'Itala. Bene, ebbero ragione il principe Borghese, l'Itala e con loro l'Italia. Il viaggio fu avventuroso con guadi, impantanamenti, tratti di strada montagnosa percorsi al traino di animali ed uomini. L'orientamento era assicurato dalla bussola, da carte topografiche di dubbia attendibilità e, quando c'erano, dai pali della linea telegrafica. Addirittura ad un certo punto nel transitare su un malfermo ponte di legno le tavole cedono e la macchina si capotta: niente paura, verificata l'incolumità di tutto l'equipaggio, con l'aiuto di alcuni volenterosi, si procede a raddizzarla e via, i nostri eroi procedono verso la meta. La steppa siberiana succede al deserto dei Gobi, i mujiks succedono ai mongoli, i cavalli ai cammelli. Poi, passati gli Urali, i tre entrano in Russia: finalmente in Europa! A Mosca addirittura vengono accolti da altri automobilisti e poi via fino a Pietroburgo. Da qui si può dire che la strada è tutta in discesa verso Parigi dove, accolti da altre vetture Itala (un interessante





PECHINO - PARIGI

*La metà del mondo vista da
un'automobile*



Federato A.S.I.



esempio di marketing ante litteram), arrivano tra ali di folla che costringono il pilota a rallentare per evitare investimenti. E' un tripudio, un'ovazione della folla che porta in trionfo i tre ardimentosi fino alla redazione del *Matin*, il giornale che ha indetto la gara. Tutta l'Europa plaude all'impresa, che dimostrando l'importanza e l'invincibilità della tecnologia, sembra aprire un'era di prosperità e di pace: siamo alla vigilia della prima guerra mondiale.

Luigi Ubezio