



# IL CIRCUITO DI BIELLA

LA STORIA, IL PERCORSO, I VINCITORI

di Massimo Gioggia



L'idea di correre a Biella una gara in circuito ai massimi livelli (quella che oggi sarebbe la Formula 1, per intenderci) nasce nella primavera del 1934 nel corso di una riunione molto importante della Commissione Sportiva del RACI (Regio Automobile Club Italiano) di Biella.

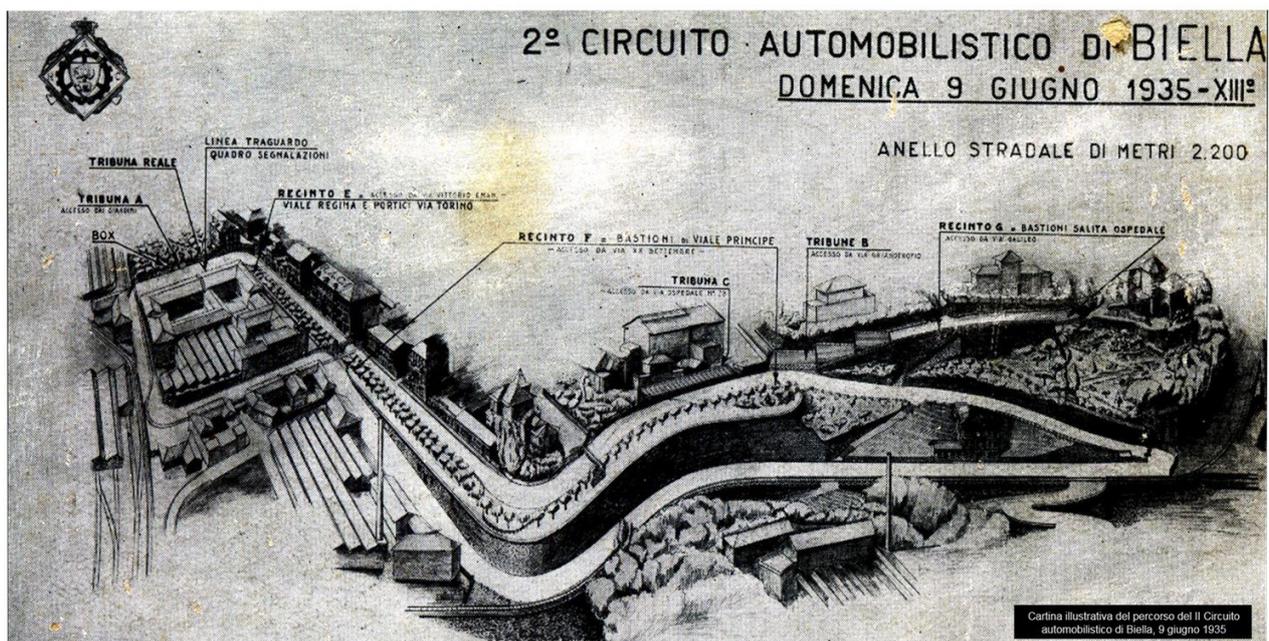


Si parla della Biella-Oropa, cronoscalata che molti considerano una gara ormai obsoleta, ci si interroga sul che fare finché qualcuno butta lì l'idea di un circuito. Non un circuito qualsiasi (anche se vengono ipotizzati i percorsi più disparati) ma un circuito cittadino.

Un circuito nel pieno centro di Biella? Sembra una follia ma qualche mese dopo la follia diventa realtà.

C'è il percorso, c'è la data e, anche se il parere favorevole del RACI si fa attendere un po', alla fine la gara si corre ed è un vero e proprio successo!

## IL PERCORSO



Lungo 2,2 chilometri, il tracciato del Circuito di Biella è particolarmente suggestivo. La partenza è davanti ai Giardini Pubblici, in Viale di Porta Torino (oggi Piazza Vittorio Veneto). Da lì, dopo un breve rettilineo, si gira a sinistra nell'odierna via Bertodano (ai tempi ancora via Lamarmora) e poi, all'altezza della Stazione delle Ferrovie Elettriche (oggi demolita), si svolta a sinistra, nell'odierna Via Repubblica (ai tempi via Vittorio Emanuele). Si prosegue fino all'incrocio successivo, dove si gira a destra per entrare in Via Cernaia (l'unica strada che, col tempo, non ha cambiato denominazione), che è il tratto più veloce di tutto il percorso; in particolare il pezzo che, dall'ampia curva verso sinistra (dove oggi Via Cernaia incrocia Via Carso), scende deciso verso il Ponte di Chiavazza.

Il tornante che c'è in fondo, prima del ponte, è il punto più spettacolare di tutto il Circuito. Le vetture, infatti, arrivano in velocità, fanno una robusta frenata e poi girano a sinistra per affrontare la salita di via Marconi e poi via Carducci (quello che, ai tempi, era Viale Principe di Piemonte).

In fondo, posto anche questo molto spettacolare perché permette di vedere le vetture anche al di sotto, in Via Cernaia, c'è la curva obbligata verso destra che immette in Viale Matteotti (ai tempi Viale Regina Margherita). Quindi, dopo aver nuovamente attraversato Via Repubblica (che ai tempi era via Vittorio Emanuele) si torna, girando a sinistra davanti all'odierna Fons Vitae, sul rettilineo di partenza e arrivo.

### LA PRIMA EDIZIONE (1934)

La prima edizione si corre il 2 settembre 1934.

Vi prendono parte alcuni dei più grandi "driver" dell'epoca: c'è Tazio Nuvolari, su di un'Alfa Romeo 8 C 2300 Monza; ci sono il beniamino locale, Carlo Felice Trossi, e il galliatese



Achille Varzi, su Alfa Romeo P3 della Scuderia Ferrari; e poi ancora il marchese Antonio Brivio Sforza, su Bugatti Tipo 51, Renato Balestrero, su Alfa Romeo 8 C 2600 Monza, e la "giovane promessa" Giuseppe Farina su Maserati 4CM.

Vince Trossi, davanti a Varzi, mandando in visibilio i circa trentamila spettatori che affollano le tribune e i recinti per il pubblico.



## LA SECONDA EDIZIONE (1935)

Visto il successo, sportivo ed economico, della I edizione, l'anno successivo gli organizzatori ripropongono l'evento, anticipando però la data. Si corre infatti il 9 giugno 1935, sullo stesso percorso dell'anno precedente.

Al via ci sono nuovamente i migliori piloti dell'epoca. Oltre a Nuvolari, Varzi, Trossi e Farina ci sono Piero Dusio, il monegasco Louis Chiron, e una donna pilota, Hellè Nice, su Alfa Romeo. Gli squadroni tedeschi di Mercedes e Auto Union sono stati invitati ma, all'ultimo hanno declinato l'invito per problemi tecnici.

Come l'anno precedente, viste le ridotte dimensioni del Circuito, la gara è suddivisa in batterie con accesso alla finale ai primi tre più il miglior quarto. Nelle prima batteria si qualificano Nuvolari e Trossi (Alfa Romeo P3), Farina e Dusio (miglior quarto) su Maserati

4CM e 8CM; nella seconda Chiron e Tadini su Alfa Romeo P3 e Varzi su Maserati 6C34.

La vettura di Varzi, però, ha problemi di natura meccanica e così il galliatese deve fermarsi.

Quando parte la finale, Farina è il migliore ma ben presto viene superato da Nuvolari. Dietro si danno battaglia Chiron e Trossi, che hanno a loro volta superato Farina. Trossi ben presto recupera terreno facendo segnare, all'undicesimo passaggio, il miglior tempo sul giro. Raggiunge Nuvolari e lo



supera ma al giro successivo il mantovano restituisce il sorpasso. La gara va avanti così fino al venticinquesimo giro quando, tra lo stupore generale, Trossi arriva lentamente al traguardo e si ferma ai box annunciando il ritiro a causa di un'insolazione.

A quel punto Nuvolari non ha più rivali e procede indisturbato fino al traguardo, davanti a Chiron e al rientrante Farina.

La gara è stata nuovamente un successo, sportivo e di pubblico, ma non verrà più riproposta. Termina così la storia del Circuito Automobilistico di Biella.

