

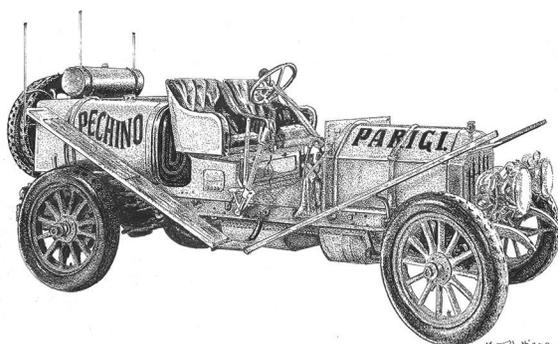
1907  
4 RUOTE DENTELLATE

# Pechino-Parigi o morte!

di FABIO VACCAREZZA

**Quando l'automobile iniziava ad imporsi più che per le qualità tecniche per l'abilità e le intuizioni di chi la utilizzava**

**L**uigi Marcantonio Francesco Rodolfo Scipione Borghese, decimo principe di Sulmona, girò attorno alla piazza e imboccò Boulevard Poissonnière che percorse fra due ali di folla festante, per poi fermarsi davanti al numero 6. Era il 10 agosto 1907. La folla parigina, assiepata dietro le transenne da alcune ore, incominciò a battere le mani e a gridare. Il comitato di accoglienza si avvicinò alla vettura. Fra gli altri



mula 1. In due mesi avevano percorso un raid di oltre 15.000 chilometri unendo Pechino con la capitale della Francia, attraversando due continenti su strade impervie e talora inesistenti, guadando fiumi e valicando catene montuose, dimostrando che il mondo a inizio secolo XX era entrato nell'era della mobilità grazie all'automobile.

Ma come era nata la pazzia spiccava l'alta figura della principessa Stephanie che indossava un capellino viola con veletta e si proteggeva dalla leggera pioggia con un ombrellino colorato. Il principe agitò le mani in segno di saluto. Al suo fianco il meccanico Ettore Guizzardi, che per tutto il percorso aveva assolto il compito di chauffeur, era in lacrime per la commozione. Sul sedile posteriore della Itala 40 HP il giornalista Luigi Barzini preparava mentalmente il pezzo che avrebbe mandato di lì a poco al *Corriere della Sera* e al *Daily Telegraph* di Londra, di cui era l'inviato speciale: **SIAMO A PARIGI, 60 GIORNI PER CORONARE UN SOGNO!**

Effettivamente i tre italiani avevano portato a termine un'impresa che sarebbe passata alla storia dell'automobilismo gettando le basi per i futuri rally e i Gran Prix di For-

ma come era nata la pazzia idea che aveva tenuto sospesi i lettori di mezzo mondo in quegli ultimi 60 giorni? Tutto era iniziato il 31 gennaio del 1907 quando sul quotidiano francese *Le Matin* apparve l'annuncio di una intrigante sfida: *"Quello che dobbiamo dimostrare oggi è che dal momento che l'uomo ha l'automobile può fare qualunque cosa e andare dovunque. C'è qualcuno che accetti di andare, nell'estate prossima, da Pechino a Parigi in automobile."* Ben 40 equipaggi accettarono la sfida e versarono i 2.000 franchi di iscrizione obbligatoria, ma solo cinque di essi si presentarono alle 8 del mattino del 10 giugno a Pechino sulla linea di partenza.

Non vi erano regole in questa gara, non c'era un percorso prefissato, né assistenza lungo il tragitto. Ogni equipaggio doveva preoccuparsi di tutto: dai rifornimenti ai pezzi di ricambio fino alle riparazioni in caso di guasto. Ciò significava avere al seguito un codazzo di persone a piedi o a cammello pronte per ogni evenienza e soprattutto aver piazzato lungo il percorso strategici punti di rifornimento. Il consumo di benzina, pari a 1 litro ogni 3,3 chilometri, rendeva obbligatorio viaggiare con serbatoi





M. COLLIGNON, vainqueur du raid, sur sa 10 HP de Dion-Bouton

supplementari da 300 litri che però non erano sufficienti per superare i lunghi tratti disabitati o desertici.

Ma quali erano le 5 vetture in gara? Due auto erano della De Dion-Bouton francese, una Syker olandese, l'Itala italiana e un triciclo Contal anch'esso transalpino. Le auto straniere erano state scelte con il criterio della leggerezza e della bassa potenza mentre l'Itala aveva ben 40 cavalli e pesava una tonnellata e mezza. Era inoltre stata modificata e aveva le quattro ruote tutte uguali per semplificare le scorte e al posto dei parafranghi erano installate delle lunghe passatoie in metallo da utilizzarsi come rampe in caso di ostacoli e di aiuto nel fango. L'equipaggio italiano arrivò a Parigi con ben 20 giorni di vantaggio sul secondo classificato, l'equipaggio olandese della Spyker da 15 cavalli.

Il fattore decisivo per la vittoria dei nostri colori fu la perfetta organizzazione a partire dalla scelta del percorso. Il principe Scipione Borghese che aveva già effettuato alcuni raid in Siria, Mesopotamia e Persia, sempre accompagnato dal fido austriaco e meccanico Ettore Guizzardi, era molto meticoloso e preciso nella preparazione dei suoi viaggi. Per quanto riguardava la Cina egli era già stato a Pechino durante la guerra dei boxer, come anche Luigi Barzini. Aveva avuto molti contatti con le autorità cinesi e quindi per lui fu facile ottenere degli utilissimi lasciapassare e lettere di presentazione con richiesta di risorse lungo il percorso. Fondamentale fu un suo sopralluogo sino al confine con la Mongolia fatto prima della partenza del raid previsto per il 10 giugno.

I componenti dell'equipaggio italiano si incontrarono per la prima volta nel cortile dell'ambasciata ita-

liana a Pechino. Luigi Barzini e il principe Borghese si strinsero a stringere bulloni...

Poi venne il giorno della partenza. Il 10 giugno ali di folla scortarono le vetture per molti chilometri. Poi le strade si fecero polverose e con sempre meno gente a veder sfilare le auto. L'equipaggio italiano puntò a nord, costeggiò a lungo la Grande Muraglia Cinese. Dopo un paio di giorni iniziarono le difficoltà. Per un lungo periodo dovettero guardare fumiattoli, transitare su ponti traballanti, superare alti gradoni con la vettura troppo pesante che più di una volta dovette essere in parte smontata. La pioggia e il fango li bloccarono più volte ed enormi furono gli sforzi per uscire dalla melma. Poi fu la volta delle montagne. Le strade fatiscenti in alcuni punti erano troppo strette. Di notte si dovettero adattare a dormire in vere spelonche o addirittura all'adiaccio. Scortati dalle guardie dei signorotti locali finalmente raggiunsero la Mongolia interna, dopo infinite ed estenuanti peripezie, e si diressero verso la Siberia. La temperatura era scesa di molto, la pioggia li perseguitava. Ma questo loro inaspettato itinerario aveva un significato? Ebbene sì; mentre gli altri equipaggi cercavano di percorrere la strada più breve verso l'Europa, l'Itala aveva puntato su Vladivostok e se anche il percorso in questo modo si era allungato di molto, la scelta si rivelò vincente. Infatti si poté sfruttare da lì sino a Mosca un'altra idea



brillante avuta dal principe. Grazie agli ottimi rapporti con l'associazione italo-russa di San Pietroburgo, l'equipaggio italiano trovò rifornimenti di benzina e viveri ogni 200-250 km lungo tutta la linea ferroviaria della Transbaikalia che collegava la stazione di Vladivostok con Mosca. Inoltre Luigi Barzini aveva la possibilità di spedire giornalmente il loro diario di viaggio via telegrafo sia dalle stazioni ferroviarie che collegandosi ai fili durante il percorso, che di fatto seguiva i binari dei treni russi. Adirittura in quei giorni negli orari ferroviari era segnalato il passaggio dell'automobile! Fu così che si attraversò in tempi contenuti tutta l'Asia e mentre gli altri equipaggi arrancavano o venivano recuperati nel deserto del Gobi (come capitò agli stremati guidatori francesi del triciclo Contal), i nostri colori, entrati in Europa scavalcando gli Urali, raggiunsero Mosca dove erano attesi da una folla festante e da innumerevoli comitati per i festeggiamenti. Dato l'enorme vantaggio sugli inseguitori, il principe Scipione Borghese si permise una deviazione di circa 500 km verso San Pietroburgo per presenziare all'evento mondano dell'anno e cioè il Gran ballo di Corte. Lì durante i festeggiamenti conobbe la principessa Stefanie, che gli promise la sua presenza all'arrivo a Parigi. Luigi Barzini continuò a inviare i suoi dispacci e il mondo intero a seguire su giornali italiani e inglesi l'Itala che si avviava a raggiungere trionfalmente Parigi. Ciò avvenne il



7 agosto 1907. Poco tempo dopo il racconto dettagliato del raid fu presentato nel libro *La metà del mondo vista da un'automobile - Da Pechino a Parigi in 60 giorni*, tradotto già all'uscita in ben 11 lingue! Un vero best seller dell'epoca.

Durante il raid non furono spedite lettere e quindi mancano reperti filatelici specifici. Però varie nazioni emisero francobolli per celebrare l'evento e la vettura vincitrice. L'Italia lo fece il 21 gennaio 1989 ricordan-

do un rally sullo stesso percorso. Citiamo poi, fra gli altri, i francobolli emessi da San Marino, dal Laos e dalla Somalia.

Un'ultima curiosità: se 60 giorni furono il tempo minimo che all'epoca un'automobile impiegò per coprire il percorso Pechino-Parigi, ben più veloci erano

le missive. Come si può vedere dagli annulli di una lettera raccomandata del 1909 partita il 9 agosto da Chumatién in Cina, transitata a Pechino il 12 agosto (timbro con data sul retro), e pervenuta nella capitale francese il 29 settembre 1909. All'epoca i percorsi su rotaia erano più rapidi ed estesi di quelli su gomma.

