

COME CORREVAMO NEGLI ANNI CINQUANTA

Tavola rotonda coordinata da **Andrea Curami**

con Maria Teresa De Filippis, Arrigo Cocchetti, Carlo Leto di Priolo, Gino Munaron, Romolo Tavoni, Giorgio Valentini, Gino Valenzano, Elio Zagato
Milano, 12 gennaio 2002

LA FORMULA 1: IERI E OGGI

(ascari)

ANDREA CURAMI

Abbiamo scelto di parlare degli anni Cinquanta perché nel 1950, anzi poco prima, nacque la Federazione Internazionale dell'Automobile (Fia), che sostituì l'Aiacr, l'organizzazione tra gli Automobil club nazionali riconosciuti: una delle prime attività del nuovo organismo fu quella di dare nuove regole allo sport automobilistico a partire dalla categoria che fu chiamata Formula 1, il cui primo Campionato del Mondo fu organizzato nel 1950.

Abbiamo la fortuna di avere con noi due persone notissime, che appartengono a una categoria oggi scomparsa in quanto in Formula 1 non sono più ammesse le scuderie private e quindi anche Stirling Moss non avrebbe potuto partecipare ai Campionati del Mondo a partire dal 1959 in quanto correva per il team privato di Rob Walker, un facoltoso personaggio dell'epoca. I nostri due ospiti sono **Maria Teresa De Filippis**, la prima donna a correre in F1 nel 1958, partecipando a quattro Gran Premi, con alterne fortune, legate più alla macchina che alla sua capacità, e **Gino Munaron**, che nel 1960, con una Cooper Ferrari è arrivato in Formula 1.

Sentiamo adesso da Maria Teresa quali fossero le sensazioni che provava allora al volante di una monoposto di F.1.

MARIA TERESA DE FILIPPIS ([fotocolor1](#))

Più che alle mie sensazioni, penso a quelle degli altri perché avevano tutti paura quando mi sono seduta per la prima volta in una Formula 1. Eravamo al Gran Premio di Siracusa, prova non valida per il Campionato del Mondo. Voi certamente sapete che, allora, le prove di campionato erano solo sei. Poi si disputavano altre corse in giro per il mondo con gli stessi piloti e team, ma non si prendevano punti.

A Siracusa vinse Musso con la Ferrari, Joakim Bonnier fu secondo con la Maserati e io quinta alla prima corsa. Ma questo non sarebbe niente, perché io arrivavo dal 2 litri della Maserati A6GCS Sport, una macchina bella, ed ero abituata a correre ormai da parecchi anni. ([1949defilippis](#))

Non è stato normale per gli altri. Quando mi hanno portato l'auto, io non l'avevo mai provata prima, non mi ci ero mai seduta dentro. Mi sono

Formattato: Spagnolo
(Spagna - Ordinamento
alfabetico moderno)

vista questa specie di bestione e Guerrino Bertocchi, che era il collaudatore della Maserati, aveva portato, come sempre, il mio cuscino personale. Era necessario perché io ero quarantanove chili e un metro e sessanta, contro piloti che, allora, erano tutti altissimi. Quando ci si cambiava al volante delle sport io avevo sempre questo cuscino fatto da Fantuzzi con sopra un nastro blu portafortuna: non so perché il blu e non il rosso, non l'ho mai capito.

Quando sono salita in macchina, le prove si sono fermate perché tutti hanno detto: "Questa s'ammazza", oppure: "Cosa vuoi che succeda: la prima curva è sua".

Mi sono seduta e il primo problema è stato il cambio con la leva centrale. Freno e acceleratore erano invertiti. Anche se avevo sempre guidato in maniera diversa, sono partita. Tutti fermi, nessuno provava più e ho fatto un gran balzo quando ho messo la prima e sono partita, boom! con questa macchina con tutta la sua potenza.

E' stato un po' un biglietto di presentazione, tanto che mi sono subito detta: "Pilotino che ci vai a fare adesso qua?". Il circuito di Siracusa non era neanche molto facile: un circuito cittadino veloce, molto veloce, persino con una rotaia che attraversava la pista.

Dunque, tutti fermi. Io comincio a fare questo giro di perlustrazione, poi mi fermai dopo due o tre giri e arrivò Luigi Musso che mi disse: "Senti, vieni con me, seguimi e vedi un po' cosa faccio io". E io sono partita dietro a Luigi. Io, con la mia beata incoscienza che mi aveva accompagnato in dieci anni di corse. Anche se questa incoscienza non era esagerata, perché non ero pazza. In più, seguivo l'esperienza e i consigli dei grandi piloti di allora, che sono stati poi i miei grandi maestri, tutti quanti.

Siamo arrivati a un punto pericolosissimo, dove c'era tanta gente (Gino lo sa bene: dove c'era pericolo c'era sempre la massa di spettatori che aspettavano di vedere l'incidente). Mi dico: "Questa è la volta buona" e vedo che a Luigi non si accendevano i faretto degli stop.

Dico: "Accidenti, come va forte Luigi. Che cosa faccio io, adesso?". Ho proseguito il giro e, il giro dopo, mi sono detta: "Adesso non stacco, adesso non freno, non faccio niente perché, altrimenti, che figura ci faccio?". E sono entrata fortissimo: E la gente sembrava impazzita.

Io, con la mia incoscienza mi sono fermata ai box e ho detto: "Luigi, Luigi ma sei cretino, ma siete matti voi che andate così forte, che non frenate". E lui risponde: "Chi ti ha detto che non frenavo?". Dico: "Ho visto che non si è acceso lo stop". Replica: "Ma non esiste nella F1!".

Questo non per dire che ero stupida, perché non lo sono mai stata, però incosciente lo ero, con questa estrema fiducia negli altri piloti che mi hanno insegnato tanto. Comunque sono arrivata quinta nella mia prima corsa, che mi è servita per fare esperienza per quello che è venuto poi.

Quelli, indubbiamente, erano tempi diversi: la prima differenza che noto è che oggi finiscono con l'essere 3-4 piloti, quando proprio va bene, che

combattono per la vittoria, allora (vero, Tavoni?) erano in parecchi. Va bene Fangio, che era il più grande, ma, tolto lui, c'erano pur sempre una dozzina di piloti che potevano vincere. Questa condizione, che oggi non esiste più, rendeva le corse ben più interessanti. E poi, allora, il "manico" voleva dire qualcosa, mentre oggi le tecnologie moderne annullano un po' il pilota e mettono in risalto solo i progressi tecnici. Io confesso di essere un'ignorante di tecnica; sono sempre stata uno di quei piloti che si preoccupavano solo dei famosi 6.000 giri, che non bisognava superare perché c'era la spia rossa ed erano guai se rompevamo il motore per colpa nostra. Questa era l'unica regola di tecnica che seguivo; il resto era grande coraggio, grande cuore, grande passione.

Secondo me, questa è la differenza sostanziale rispetto a oggi. Ammiro i piloti e le corse di oggi, le continuo a guardare, però il mio pensiero va sempre ad allora: come potevano correre in quelle condizioni? Non dico "come potevamo" perché ero un piccolo pilotino in mezzo ai grandi, ero la loro mascotte e mi adoravano, però come facevano questi uomini, allora?

Ogni volta che si entrava in pista non si sapeva se si usciva vivi, non è come adesso. Allora, quando si sbatteva, si moriva o si restava invalidi. Oggi, grazie a Dio, questi grandi pericoli sono finiti, a parte poche dolorose eccezioni.

Gli anni Cinquanta sono stati un periodo veramente unico. Oggi come allora, tutti i piloti hanno della passione, altrimenti non correrebbero, però, allora, non si guadagnava, perlomeno agli inizi. Io ho speso, non dico tutto il mio patrimonio, ma una sua grandissima parte proprio per l'amore delle corse: questo lo sanno tutti. Noi non guadagnavamo, rischiavamo la vita ogni volta.

Oggi, per fortuna, ci sono storici e scrittori che stanno incominciando a riparlare con molta competenza dei piloti di una volta, di quelli che sono morti.

Io dico sempre: un grande rispetto, un grande ricordo bisogna avere per quei ragazzi di allora, quelli che hanno lasciato la vita in pista. Ragazzi giovani, ragazzi ricchi, ragazzi che potevano divertirsi e trovare altri sistemi di passare brillantemente le giornate, compresa me, e invece si buttavano in pista senza sapere cosa sarebbe successo.

Questa è la cosa più importante: adesso, noi siamo qui e ricordiamo quei ragazzi di una volta. Ragazzi che, dico la verità, fuori dalle macchine erano persone normalissime, divertenti, matti (eravamo tutti matti): si usciva la sera, anche prima del Gran Premio, si andava a ballare, si facevano le gare a chi reggeva di più il whisky con Bonnier, un grande bevitore che, poi, a tavola, pasteggiava a Coca Cola o latte.

ANDREA CURAMI

Ringrazio Maria Teresa per questa introduzione, che vi ha presentato

alcuni dei personaggi che ci terranno compagnia oggi e racconteranno di quell'epoca: **Gino Munaron**, campione italiano 1957 della classe 2 litri sport con una Ferrari e poi con una Cooper Ferrari in Formula 1 nel 1960; **Romolo Tavoni**, prima alla Maserati e poi transfuga alla Ferrari dove è stato direttore sportivo dalla metà degli anni Cinquanta fino a quel fatidico 1961, quando portò tanto la Scuderia di Maranello a vincere i titoli piloti e costruttori della F1 e il campionato mondiale marche.

Passando alle altre categorie, vorrei ricordare che negli anni Cinquanta, grazie al contributo di alcuni grandi appassionati italiani, primo fra tutti Giovanni Lurani, furono introdotte nuove categorie nelle competizioni automobilistiche quali la categoria Granturismo, nata con la Coppa Intereuropa pensata da Corrado Filippini e Lurani nel 1949, e la categoria Turismo.

Tra i piloti che sono stati i protagonisti della categoria Granturismo abbiamo qui con noi **Elio Zagato** nella duplice veste di costruttore e conduttore. Lui ha vinto quattro titoli italiani e io aggiungo "e mezzo", in quanto in pista lui vinse anche il titolo del 1958, ma un antipatico reclamo a fine campionato glielo tolse in quanto a metà del 1958 era stato nominato rappresentante dell'Anfiaa nel consiglio della Csai, nomina incompatibile con l'attività sportiva. Zagato non si rivolse, come oggi usano, al Tribunale d'Appello, ma accettò la decisione con enorme signorilità. Si rifece l'anno dopo con la 8V Zagato vincendo il suo ultimo campionato italiano.

Abbiamo qui **Carlo e Dore Leto di Priolo**, due fratelli che sono stati tra i protagonisti delle gare di velocità e, Dore anche dei primi rally. C'è l'ingegner **Arrigo Cocchetti**, tre volte campione italiano, specialista delle categorie turismo: ha vinto due volte con la Fiat 1100, nel 1960 e nel 1963, e una volta con la BMW 700 nel 1964. Nel 2001, ha vinto ancora il titolo italiano nel raggruppamento vetture fino al 1957, con la Fiat 1100, che non è più la sua del 1960-1963, ma quella con cui gareggiava in quegli anni il suo amico Edoardo Tenconi.

E' qui l'ingegner **Giorgio Valentini**, con il quale parleremo di tecnica nell'evoluzione delle auto. Valentini è uno dei pionieri di un altro fenomeno di quegli anni: la Formula Junior. Fu pensata ancora una volta in Italia ed è legata al nome di Giovannino Lurani e, in parte, a quello di Marcello Giambertone. Valentini, dopo aver lavorato con Platè, passò con Luigi Foglietti e ha iniziato a progettare vetture da corsa innovative che ottennero grandi risultati.

IL CAMPIONATO MONDIALE MARCHE

MARIA TERESA DE FILIPPIS

Vorrei accennare a una caratteristica che è scomparsa nella F1 di oggi. Negli anni Cinquanta i piloti di F1, che correvano per Maserati, Ferrari e le altre marche, correvano anche con le Sport, per cui si alternavano

macchine Sport e F1. All'inizio dei miei undici anni di gare, quando sono arrivata all'Oscia dei fratelli Maserati, correvo già con Fangio, Moss e tutti gli altri in tutte le parti del mondo.

Questa è stata una lezione: non sono certo diventata come loro, però tutto quello che ho fatto è solo, secondo me, merito dei loro insegnamenti.

Come ho anche detto in parecchie interviste, vorrei proprio vedere questi piloti di oggi correre anche con le Sport.

ANDREA CURAMI

Quanto detto da Maria Teresa nasconde una simpatica tirata d'orecchie per me in quanto mi sono dimenticato di ricordare che giunse seconda nel campionato italiano del 1954 con l'Oscia e seconda al campionato italiano del 1955 con la Maserati: in entrambi gli anni perse per un'inezia il titolo.

MARIA TERESA DE FILIPPIS

Per un punto e mezzo.

ANDREA CURAMI

Esatto. Maria Teresa ha introdotto il discorso della categoria Sport. Nel 1953 la FIA istituì il Campionato mondiale Marche. A Gino Munaron vorrei chiedere di ricordarci com'era la Ferrari 500 TR: lui è stato, assieme a Franco Cortese, uno dei due piloti capaci di portarla alla vittoria in un campionato.

Ferrari, che non aveva avuto, se non agli inizi, particolari interessi verso il campionato italiano della categoria Sport, visti i continui successi della Maserati, decise, nel 1956, di produrre per dei clienti semiprivati un'auto con motore 4 cilindri che Gino Munaron portò al successo nel 1957 vincendo, tra l'altro, la classe due litri alla Mille Miglia. Era davvero, come dice Maria Teresa, così inguidabile rispetto alla Maserati?

| *GINO MUNARON* ([fotocolor2](#))

Ho incominciato a correre, come tutti, con una Topolino, poi, pian piano, sono andato avanti: Nardi mi ha dato le sue prime vetture, poi ho fatto qualche corsa con la Lancia e, finalmente, sono approdato alla Ferrari come cliente assistito, cioè al 50% degli ingaggi e al 50% dei premi.

In realtà, c'era davvero, come ha detto Maria Teresa, il problema della spia sul contagiri: se la passavi pagavi, se non la passavi non pagavi.

Ho scritto un libro sulle Ferrari 4 cilindri sport per evidenziare quella che era la grande differenza con le altre vetture contemporanee. La Maserati A6GGS era la vettura da battere: progettata da Massimino, stabilissima, con ottimi freni e un motore che girava come una roulette e arrivava oltre i 7000 giri.

Con il motore 4 cilindri ci fermavamo a 6500 giri con il 2 litri e a 5500 giri con il 3 litri. La 500 TR montava sia il 2 litri che il 3 litri, pertanto, come è facilmente immaginabile, se era una vettura abbastanza buona come 3 litri nonostante avesse un telaio un po' a lasagna, che torceva parecchio, come 2 litri era troppo pesante. Anche con il motore 3 litri qualche limite l'aveva: abbastanza difficile da guidare, ma ha avuto per me un vantaggio enorme perché ero rimasto l'ultimo a correre con una Ferrari 4 cilindri, pertanto pigliavo ingaggi clamorosi perché non potevano fare una corsa solamente con le Maserati.

Poi è arrivata l'ondata degli ingegneri Maserati alla Ferrari: il Massimino di turno ha fatto la 500 TR, che era più vicina alla Maserati, e, allo stesso momento, la Maserati è passata da una vettura tradizionale come era la A6GCS, al 4 cilindri. Questo 4 cilindri era montato su di una vettura con grandi potenziali, ma con gli stessi difetti della Ferrari 500 Mondial, cioè, principalmente, il cambio in blocco col il ponte De Dion.

Anche se la 500 TR era più facile da guidare della precedente Ferrari, come la Maserati era abbastanza difficile ed erano entrambe troppo complicate nella manutenzione per un pilota privato. [\(munaron\)](#) Come è già stato detto, a quell'epoca si correva più in Sport che in F1: io ho corso in tredici Gran Premi di F1: il primo è stato, nel 1960, con una Maserati 250F in Argentina: c'erano due gran premi, il Gran Premio d'Argentina, valido per il Campionato del Mondo e sono finito 13°. La seconda corsa era il Gran Premio a Mendoza e lì sono arrivato inspiegabilmente terzo, probabilmente perché andavo un po' meglio.

Quello è stato il mio miglior risultato in F1: la Maserati 250F era una vettura che io chiamavo la "signora" perché si guidava in una maniera meravigliosa.

Poi ho corso con la Cooper, ho corso con la Lotus e, alla fine, sono approdato alla Scuderia Castellotti dove abbiamo montato un motore 4 cilindri della Ferrari Supersqualo su un telaio Cooper. Non siamo mai riusciti a fare granché, secondo me per una questione di messa a punto: mancavamo di un direttore tecnico capace di fare qualcosa di buono.

Era una vettura che, teoricamente, disponeva di più cavalli dei motori inglesi Coventry Climax, però non si riusciva ad utilizzare molto bene: come un po' tutti i motori 4 cilindri Ferrari, aveva un regime di utilizzo molto limitato, 1500-1600 giri. Inoltre, erano vetture abbastanza complicate.

Se volessimo fare, proprio così a volo d'uccello, un commento alla F1 di oggi, direi che ci sono macchine eccezionali. Io ho avuto la possibilità di guidare, circa dodici anni fa, una Williams in Francia sul circuito di Le Castellet: era di un amico, uno degli sponsor:

L'ultima volta che avevo guidato una monoposto F1 era stato a Monza, 1960, con la Cooper: erano almeno venticinque anni che non guidavo una F1.

Sono salito su quello strano "coso" e ho iniziato a fare qualche giro per

capire che cos'era questa automobile con le gomme molto larghe, le tante cose molto strane, il cambietto tic-tic-tic. Andava tutto benissimo: il motore saliva di giri che sembrava una turbina.

Ho fatto sei o sette giri, poi ho cominciato a dare qualche frenata per vedere cosa succedeva: anche lei aveva i suoi difettini, perché se arrivavi un po' lungo andava dritta. Poi mi sono deciso: "Adesso provo a fare un giro".

Si girava sul circuito piccolo e si usciva dalle ultime due esse, pigliavi il rettilineo del Mistral che, a metà, presentava un rientro, anzi direi ben di più: era un tornante e anche molto, molto stretto.

Allora: io arrivo lì, avevamo un ponte da 285 quindi nemmeno velocissimo, ero ai giri perché c'è il limitatore. Guarda questa curva e mi dico: "Mah, a Monza, se eri matto, in Parabolica staccavi a 180 metri con un F1. Questa qui va tanto meglio, anche se la curva è più lenta: vabbè, comunque proviamo un po', tanto, mal che vada, vado dritto, non succede niente di particolare". A 180 metri ho cacciato una gran frenata: la macchina si è fermata e la curva era là, in fondo.

Fu una sensazione gradevole per un verso, ma sgradevolissima per l'altro, perché mi sono detto che pensavo di essere matto quando staccavo a 180 metri dalla Parabolica, mentre qui, se stacco a 180 metri, mi fermo in 30 metri. Ecco, questo dà un po' l'idea di quello che è la differenza fra oggi e i nostri tempi.

I paragoni, secondo me, non valgono molto, però se potessi decidere qualche cosa, per esempio deciderei che ci vorrebbe una coppa per i meccanici perché oggi le corse, nel 90% dei casi, si vincono al pit-stop e il pit-stop lo fanno i meccanici, non il pilota che resta seduto ad aspettare.

Oggi, i piloti sono professionisti che guadagnano cifre che non possono nemmeno essere citate, ma quello che manca è lo spirito di emulazione, di competitività che avevamo noi.

Sto scrivendo qualche articolo per *Road & Track* e ho intitolato questa piccola serie: "Quando la tuta ignifuga non la portavano neanche i pompieri", perché noi correvamo con una maglietta, un paio di pantaloni, un casco, i guanti e basta.

Sfortunatamente ne morivano tanti, questo bisogna dirlo, mentre adesso non muore più nessuno (o quasi). I grandi progressi nella sicurezza sono estremamente interessanti e si potranno, forse, portare gradatamente sulle vetture di turismo e quindi dare una sicurezza maggiore anche a chi va per strada.

Rimane il fatto che noi eravamo, come giustamente ha detto Maria Teresa, dei ragazzi che correvano per il piacere di correre. Io di ossa rotte ne ho 19. Fortunatamente, sono riuscito a portare a casa la pelle e di amici ne ho ancora attorno, ma tanti altri, purtroppo, sono mancati e in condizioni in cui oggi non si sarebbero neanche fatti un graffio.

Questo è molto importante.

MARIA TERESA DE FILIPPIS

Non vorrei interrompere, ma Gino dammi ragione: era l'ambiente di allora ad essere del tutto diverso, anche dal punto di vista degli organizzatori.

GINO MUNARON

E' vero, infatti volevo proprio introdurre questi argomenti. Allora, si cenava tutti assieme. Non esisteva la squadra e basta. C'erano degli amici e alla sera si stava tutti insieme.

MARIA TERESA DE FILIPPIS

E poi non esisteva che, finita la corsa, si andasse via, la sera c'erano il pranzo e la premiazione.

ANDREA CURAMI

Vorremmo adesso sentire la testimonianza di **Romolo Tavoni** in merito a due temi: gli ingaggi e la logistica. Oggi i paddock sono qualcosa di incredibile con i mezzi di ospitalità, mentre, una volta, la gente aveva a mala pena i carrelli.

| *ROMOLO TAVONI* ([fotocolor3](#))

Esisteva una grande rivalità tra Viale Ciro Menotti e Viale Trento e Trieste, ma non era raro il caso che, mancandoci qualche cosa noi della Ferrari la chiedessimo in prestito a Guerrino Bertocchi, o che Guerrino venisse a chiederla a noi; questo era lo spirito della gente, dei tecnici che lavoravano sui campi di gara.

Gli ingaggi. Ferrari ha sempre raccontato che con le corse non ha mai perso, me l'ha detto però dopo essersi affermato, mentre prima ha sempre detto che le corse gli costavano moltissimo, ma aveva un segreto. Entrai alla Ferrari nei primi giorni del '50 e subito fui incaricato di scrivere agli organizzatori, sotto dettatura di Enzo Ferrari stesso, che parlava con il calendario in mano. La lettera diceva "Gradiremmo ricevere il regolamento della vostra gara perché ne vorremmo tenere conto nell'occasione che le nostre macchine fossero pronte e potessimo parteciparvi". Così la gara entrava nel programma della Ferrari, e si cominciava a trattare l'ingaggio per una sola vettura, chiedendo 2 milioni, a scendere. Quando gli organizzatori rispondevano "sì" per una vettura, Ferrari ribatteva "due" perché "mi viene pronta la seconda macchina", poi ne aggiungeva una all'ultimo momento a trattativa ancora aperta, così diventavano tre. Questo comportamento aveva una ragione molto semplice, che ho capito quando ho cominciato ad andare in giro. Si ragionava in base al 50% dei premi di partenza e al 50% dei premi di classifica (la metà di ogni premio andava al pilota); il 50% del

premio di partenza della prima macchina doveva pagare la preparazione delle vetture dentro il reparto cosiddetto "Gestione esperienza sportiva", cioè il reparto sportivo che era poi il reparto d'origine della Ferrari.

Il 50% del premio di partenza della seconda macchina doveva coprire le spese di trasferta andata e ritorno, mentre quello della terza macchina serviva per rimettere in ordine le vetture per la gara successiva. Ecco perché Ferrari diceva che perdeva l'anima mentre, di fatto, la scuderia in quanto tale riusciva a pareggiare entrate e uscite dalle gare.

I premi davano la possibilità di fare nuove sperimentazioni, nuove attività, nuove ricerche. Ferrari, dopo la famosa vittoria di Gonzales a Silverstone, cominciò a chiedere contributi ai fabbricanti di accessori. Aldo Daccò (che aveva portato la Champion in Italia) fu il primo che diede un premio legato al primo, secondo e terzo posto. Egli disse a Ferrari: "Per venirti incontro ti do le candele che tu usi per le macchine che vanno a correre e un premio collegato al primo, secondo e terzo posto. Se i tuoi si classificano riceveranno anche il premio", che quindi in origine avrebbe dovuto essere assegnato ai piloti. Ferrari però disse: "Eh no, la macchina è mia, quindi anche questo premio deve obbedire al principio del 50%".

Questo fu l'inizio; credo che oggi giorno non esista niente di nuovo. Già allora l'industria aiutava le gare, con premi, con contributi ecc. Dopo Aldo Daccò con la Champion, anche la Shell mise in palio dei premi, al primo, secondo e terzo, e così anche la Pirelli.

Questo è stato il segreto di Ferrari per fare queste cose. Quando riceveva il calendario, che chiedeva il più presto possibile, tirava una riga sotto al Gran premio d'Italia, perché se non c'era un campionato in ballo con quella gara finiva la stagione. Anzitutto perché se c'erano soldi li spendeva per cercare di migliorare le macchine che avrebbe impiegato l'anno dopo, mentre se non c'erano si finiva proprio, a meno che l'Automobile Club Milano non offrisse un po' più di soldi per la partecipazione al Gran Premio d'Italia, come negli anni in cui corse la Mercedes.

Perché? Perché Ferrari aveva il coraggio di dire, come giustamente ha accennato Munaron: "Io vengo, ma se volete avermi dovete darmi più soldi perché altrimenti voi fareste la gara solo con due o tre macchine, non avreste lo spettacolo, quindi lo spettacolo lo faccio anch'io vedendo di farmi battere, quindi mi dovete pagare di più".

Quale programmazione dell'attività sportiva si faceva in quegli anni? Le vetture sport erano tre, sempre. Sei piloti, che servivano a Ferrari anche per la guida delle Formula 1 più volte all'anno. Riguardo alle gare, nel Giro di Sicilia si cercava di favorire i clienti, la Targa Florio bisognava farla direttamente, così come la gara Sport che c'era a Monza, occorreva prestare assistenza ai clienti per la Coppa Intereuropa perché aiutava a vendere le Granturismo; l'impegno maggiore era comunque rivolto alle Formula 1. Le Formula 1 avevano un telaio robusto che potesse portare

un motore pesante con un cambio grande quasi come quello che oggi giorno monta un camion, con ingranaggi frontali che il più delle volte fiaccavano le mani ai piloti, avevano tanta potenza ma c'era il problema dei freni.

I pneumatici erano stretti, la velocità era notevole e si doveva montare ruote di diametro notevole per alloggiare freni grandi, che davano maggiore effetto frenante.

Il ruolo del facente funzione direttore sportivo - il direttore sportivo della Ferrari è sempre stato Enzo Ferrari - era di fare il tramite tra il pilota e Ferrari. Il più delle volte alla fine delle prove il pilota diceva: "Sono certo che il motore che m'avete montato sulla macchina non l'avete neanche ripassato dall'ultima gara". E io gli replicavo: "Se dici una cosa di questo genere e magari la sente Enrico Benzing che è qui e la scrive, tu perdi la possibilità di continuare a correre. Se vuoi che la Ferrari si impegni a fare qualcosa di più devi dirgli: "Commendatore stiamo andando bene, la concorrenza è leggermente avanti, se potessimo avere qualche cosa di più li battiamo"", perché era su questo stimolo che lui voleva essere capito e interpretato.

Perché? Perché i piloti non è che non li amasse, si innamorava a settimana, secondo chi vinceva. La squadra era sempre di tre piloti in Formula 1 e quando erano tutti e tre presenti diceva a uno di loro: "Va, voglio parlare di un'altra cosa, venga con me a pranzo" e gli altri due rimanevano lì ed era imbarazzante, ma lo faceva. Direi quasi apposta. Ricordo che una volta Gonzales gli disse: "Commendatore, se lei mi chiede come ho fatto a vincere non lo so, so solo che in tre curve senza freni alla fine ho parlato sempre con San Pietro". Ferrari gli rispose: "Però San Pietro non ha guidato la macchina e la macchina era una Ferrari, quindi tu devi dire che la macchina andava bene che era una Ferrari e che aveva tutto il necessario perché hai vinto". Questa era la situazione allora.

Maria Teresa vi ha raccontato il debutto a Siracusa, però Maria Teresa aveva fatto molte gare con le vetture Sport e la conoscevano; è vero che quando è entrata in pista si sono fermati tutti, ma vi assicuro che tutti quanti dicevano: "Speriamo che non si faccia niente e che faccia bene perché oggi giorno bisogna battere l'avversario, bisogna quasi stracciarlo...".

Ferrari non si comportava allo stesso modo con tutti i piloti. Ad esempio era più generoso con Ascari che con Villoresi e alla domanda del perché lo fosse rispondeva: "Perché non è Ascari". Una frase detta così, non certo gradevole per il pilota, ma questo era l'uomo. L'altra difficoltà che ho incontrato quando mi ha fatto agire per conto suo, come direttore sportivo era di voler schierare tre macchine in Formula 1 e tre nella categoria sport, iscrivendone però all'inizio non più di due e aggiungendo solo all'ultimo momento la terza, che doveva pagare poi il rifacimento delle macchine per la gara successiva.

Diceva: "Tavoni, per ciascuna delle prime due macchine abbiamo ottenuto un milione e mezzo di premio di partenza, per la terza solo un milione. Tu devi andare là e farti dare l'altro mezzo milione. Lo dici a nome mio perché se non ti danno il mezzo milione anche per quella carichi le macchine e vieni a casa". Amorotti, come entravo in macchina per andare via diceva: "Non torniamo a casa, perché prende anche il milione, però tu ci devi di provare".

Mentre stavamo partendo, Ferrari mi chiamava e diceva: "E ricorda bene, mi devi telefonare per il mezzo milione della terza macchina che manca e non hanno confermato". "Commendatore, ma se gli organizzatori le hanno detto che questo era il massimo che possono fare, che non era prevista la terza macchina, che se lei non gliela manda va bene lo stesso e la ringraziano per le due, sarà difficile per me". Allora lui, alzava la voce, non per cattiveria ma perché era il suo modo di esprimersi, e diceva: "Tu ci devi riuscire perché tu parli per me". "Sì, ma commendatore, io non posso avere il suo atteggiamento, sono magro come uno stuzzicadenti, sono piccolo, vado là e cercherò di spiegare la ragione". Una volta arrivati sul campo di gara, la prima domanda che mi faceva al telefono era sempre: "Hai avuto i soldi?" o: "Hai combinato?". Poi, la seconda era: "Come vanno le vetture?". La terza domanda, se mi capitava di dover dire: "E' arrivato lungo, è uscito di strada" era: "Che cos'ha la vettura?".

Voi direte: "Era così insensibile quest'uomo?". Non è vero, non lo era. Solo che lui nella sua mente avrebbe desiderato essere al posto del pilota e infatti ha sempre ripetuto: "Io sono stato pilota, sono stato direttore generale quando la scuderia Ferrari si è trasferita a Modena con l'Alfa Romeo. Ora ho le macchine, le costruisco io, do il meglio che ho, vorrei che le guidassero come le guidavo io". Non era possibile, perché i tempi erano cambiati anche per lui. Quindi, questo dualismo, pilota sì, pilota no, dipendeva dal fatto che nel suo piccolo egoismo si sentiva vincitore quando vinceva, bravo quando il pilota gli portava il risultato, si identificava con la vittoria come proiezione ulteriore per poter andare oltre, perché lui con le corse aveva costruito un'azienda.

LA CATEGORIA GRAN TURISMO

ANDREA CURAMI :

L'attività di Romolo Tavoni per lo sport automobilistico è continuata anche dopo che ha lasciato la Ferrari, in particolare come promotore di formule a basso prezzo, per facilitare l'ingresso di un maggior numero di persone nelle corse automobilistiche. Grazie a lui e ad altri personaggi di Modena, a Monza nacque la Formula 875, e poi tante altre formule. Ancora oggi è considerato il patron della Formula Fire, una monoposto dotata di motori derivati da vetture di produzione Fiat.

Parliamo ora di altre competizioni, oltre la Formula 1 e le sport. Nel '49,

grazie a un'intuizione di Corrado Filippini e di Giovanni Lurani, nacque la Coppa Intereuropa che, pur non essendo valevole per alcun campionato, nel giro di pochi anni diventò la gara in cui si confrontano le migliori vetture Granturismo. Vi è un nome che costituisce l'elemento di continuità nella storia di questa manifestazione ed è sicuramente quello di Zagato. Vi ricordo la Fiat 1100 di Pietro Facetti, una Panoramica Zagato, vincitrice nella prima edizione e i molti trionfi di Elio Zagato. Vorrei che il Dott. Zagato ci ricordasse un po' quel periodo con le vetture Granturismo e se la carrozzeria aspettava i clienti sportivi oppure anticipava i loro desideri.

| [ELIO ZAGATO\(fotocolor4\)](#)

Nel '49 è nata la categoria Granturismo, che abbiamo fortemente voluto noi, anche perché io pensavo al futuro della mia azienda. E' nata perché ritenevamo che veder correre le macchine a due posti, sportive, fosse più divertente che non veder correre le berline quattro posti.

Posso dire, forse con un po' di presunzione, che la Zagato abbia molto contribuito allo sviluppo della categoria Granturismo, con la costruzione di tante vetture. Io ho cominciato a correre per vedere come andavano le vetture, per capire le modifiche da fare per farle andare meglio.

Quell'epoca, gli anni fino al 1955, è stata bellissima per me. Come dicevo, ho cominciato a correre per descrivere a mio padre i difetti delle macchine, che avevano caratteristiche peculiari, tanto che un giornalista una volta disse a un amico (è una frase che io ricordo sempre): "Vedi quella macchina, è diversa dalle altre, è una Zagato". ([1955Zagato](#))

Perché? Perché progettavamo e costruivamo le macchine in funzione dell'aerodinamica. Mio padre proveniva dalla Pomilio, una fabbrica di aerei di Torino; nel 1919 ha fondato la carrozzeria Zagato e ha cominciato a fare vetture. Effettivamente c'è qualcosa che rende le Zagato diverse; oltre l'aerodinamica l'altro vantaggio che abbiamo avuto è stato nel peso dovuto all'esperienza di mio padre nelle costruzioni aeronautiche, dalle quali ha preso le costruzioni in tubi e l'alluminio. Le macchine sono in genere costruite in lamiera d'acciaio, che arrugginisce, le nostre erano in alluminio, che non arrugginisce e si conserva per molto più tempo.

| ([zagatoC1](#)) I miei ricordi di episodi nelle corse sono tanti, tantissimi. Soprattutto ricordo come ci si aiutasse a vicenda. In una Stella Alpina, una delle prime che ho disputato, al volante di una Fiat, al terzo giorno ero secondo e davanti a me c'era un giornalista romano (erano macchine di serie, con una Zagato certamente non mi sarei comportato così). In una discesa in fase di trasferimento vedo questo mio amico fermo con una gomma a terra, mi fermo e dico: "Beh, vuoi che ti aiuti a cambiarla?". "No - dice - è forata anche quella di scorta, quindi ...". (Lui era primo, e io secondo.) Mi sono detto: "Ti voglio battere, ma non perché hai una gomma a terra", e gli ho dato la mia ruota di scorta.

Siamo ripartiti pancia a terra e abbiamo fatto la salita. Sapete com'è finita? Ha vinto lui! Questo è lo spirito sportivo che c'era una volta, non solo mio, ma di tutti.

CARLO LETO DI PRIOLO

Sono il secondo di tre fratelli che dal '53 in poi animarono un po' le corse automobilistiche. Avevo una stazza diciamo un po' fuori dal comune e mi era impossibile entrare in qualsiasi macchina, non parliamo di Formula 1, già nelle Sport bisognava tagliare tutto. Detto questo, voglio sottolineare che chi ha corso negli anni '50, doveva avere una particolare mentalità, mancando la quale non sarebbe stato possibile cavarsela di fronte agli incredibili imprevisti che si presentavano.

Vi racconto un fatto inedito che mi è successo e che, se fosse stato edito, non sarei qui a raccontarvi. 1958, settembre, la mattina del Gran Premio d'Italia si corre la Coppa Intereuropa, riservata alle vetture Granturismo fino a 3 litri, dominata dalle famose Ferrari 250 GT carrozzate da Scaglietti, sul telaio lungo di 2,60 metri di passo. In prima fila Taramazzo con un modello '58 fresco di giornata, di fianco a lui Alberto Quadrio Curzio con un'altra macchina fresca di giornata, in seconda fila io con una 1957 usata che il Rag. Gardini mi aveva dato come macchina molto a punto. Aveva fatto tutte le gare del '57 con uno spagnolo, certo Fabregas, compreso il Tour de France. Pronti via!... Taramazzo va, io mi accodo immediatamente, Quadrio Curzio dietro, facciamo due o tre giri, le due macchine '58 erano notevolmente più brillanti, già guadagnavano 200 metri, al terzo giro mi passa Quadrio Curzio in ripresa, si ferma il giro dopo con la macchina in ebollizione, qualcheduno gli aveva chiuso la serranda del radiatore prima della partenza. Io faccio quello che posso, tengo in vista Taramazzo, lui entrava al curvone e io incominciavo a frenare. Si frenava, erano macchine di 1300 chili più o meno, potenza 250 cavalli più o meno, freni a tamburo.

Telaio: era un povero telaio, molto lungo, che torceva quando si entrava alla parabolica, per cui la ruota posteriore sinistra lavorava moltissimo e quando si facevano i tempi la ruota posteriore durava molto poco, venti giri, quindi bisognava guidare in una certa maniera per arrivare in fondo alle due ore che erano circa 60 giri, si girava in due minuti.

Dopo un'ora, una gara noiosissima, non si poteva far niente, ero secondo, quell'altro era davanti, il serbatoio era a metà, e dico: "Ohè! è ora di cominciare a guadagnare qualcosa, anziché staccare ai 300 metri dalla parabolica stacciamo ai 250", ci si arrivava a 235 km/h, si staccava, si frenava, terza, si entrava a 160. Allora, tutto pronto per entrare e staccare ai 250, e qui viene il bello. Arrivo ai 250, stacco il piede, ma l'acceleratore rimane giù, tutto aperto. Un signore che ricorderò sempre nella mia vita, tale Parenti, meccanico di Maserati negli anni '30, che aveva assistito la macchina di Nuvolari, mi aveva detto:

"Stia attento che in quei 12 cilindri qualche volta succede che rimanga giù l'acceleratore". "Va bene, grazie".

Allora, l'acceleratore rimane giù e la curva è lì! Tolgo il contatto e quel che segue fa pensare che le persone che si avvicinavano a questo sport erano assolutamente dei matti perché qualsiasi comportamento logico sarebbe stato diverso da quello che accadde in quel frangente. Quindi, stacco, chiudo il contatto con la mano destra, a motore fermo metto la terza, lascio andare la frizione cosicché cominciano a bloccarsi le ruote, do dei calci di rigore sul freno, pah! pah! Continuamente per cercare di frenare, entro in curva tutto di traverso, non so come la macchina rimane dentro, mi trovo a metà curva sul bordo esterno: una persona normale avrebbe messo la macchina in folle e cercato di arrivare. No! nemmeno un dubbio, ridato il contatto, piena farfalla, in terza uscito come un razzo, arrivato a fare un cambio motociclistico terza e quarta a tutti i giri, passati i box vado in fondo (le braccia lunghe servono) e vado a cercare l'acceleratore che era giù tutto aperto e tiro, tiro fino a chi mi viene indietro.

Allora stacco al curvone, faccio il curvone e poi incomincio a capire com'è la storia. Allora succedeva che a tavoletta l'acceleratore rimaneva giù. Mi dico: "Va beh, non posso mica correre con il contatto", quindi bisognava stare indietro. Pazienza, va bene, il difetto si è ripresentato altre due volte, ma ormai la tecnica era acquisita, ero espertissimo in questa sequenza di azioni, e così ho finito la gara al secondo posto.

Finisco, porto la macchina a quelli di Maranello e gli dico: "Portatevela via, guardate bene: questa macchina è pericolosa perché l'acceleratore rimane tutto aperto e non torna indietro". "Va bene, va bene". Scappo perché ero aspettato due ore dopo dai miei fratelli a Campione d'Italia dove si correva il campionato europeo fuoribordo classe 1000, quindi sono andato là a correre in motonautica.

Due giorni dopo squilla il telefono. Una voce dice: "Ingegnere, la macchina è a sua disposizione, può ritirarla quando vuole, va benissimo". "Io non ritiro niente. Se non trovate la ragione per cui l'acceleratore rimane a fondo corsa non ritiro niente". Allora, ho chiesto di parlare con Parenti: "Parenti, guardi lei". "Ci penso io". Ritelefono dopo due giorni: "Aveva ragione, abbiamo trovato cos'era". La maniglia sulla portiera sinistra era fissata con una vite in alluminio a testa tonda con un filetto piuttosto lungo, la macchina aveva fatto molte corse, questa vite a un certo punto è venuta via ed è andata a finire sul fondo, si è messa sulla testa tonda con il filetto in alto e quando si schiacciava a fondo (porto scarpe del 48 e mezzo, quindi il piede andava un po' in diagonale sull'acceleratore) lo faceva bloccare. Hanno trovato la vite, e questo mi ha permesso di raccontarvi questa storiella perché diversamente ... ricorderete che leggevamo molto spesso: "A un certo punto, colto da improvviso malore...".

RICORDI DI MILLE MIGLIA

ANDREA CURAMI

Vorrei che ora l'Ing. Arrigo Cocchetti ci raccontasse come un pilota della categoria Turismo si preparava alla Mille Miglia. Mandare a memoria 1600 chilometri di percorso era praticamente impossibile.

| *ARRIGO COCCHETTI*([fotocolor5](#))

Noi che gareggiavamo nella categoria Turismo alla Mille Miglia eravamo dei comprimari, in quanto vi prendevano parte piloti ben più famosi di noi, però per la Mille Miglia la categoria Turismo era essenziale perché costituiva lo spettacolo. Partecipavano alla Mille Miglia sia piloti che disputavano anche altre gare durante l'anno, sia altri che disputavano solo questa gara e preparavano la vettura da un anno all'altro solo per partecipare a questa manifestazione. ([cocchetti2](#))

Quindi, c'erano piloti più esperti che potevano preparare il percorso, sebbene fosse così lungo da poterlo ricordare, e altri invece che andavano un po' alla "sperindio"; per la mia prima Mille Miglia posso dire che appartenevo a quest'ultima categoria.

L'anno dopo, nel '54, mi sono sposato, e uno degli obblighi che ho imposto a mia moglie è stato di scrivermi qualche appunto man mano che facevamo il percorso della Mille Miglia. Facevamo riferimento ai cartelli pubblicitari, quindi arrivando in una curva strana le dicevo, a esempio: "guarda, scrivi Riello...".

ANDREA CURAMI

Scusa, Arrigo, ma non hai detto che hai portato tua moglie in viaggio di nozze sul percorso della Mille Miglia e le hai fatto comprare anche il quadernetto ... almeno la matita gliel'hai regalata tu?

ARRIGO COCCHETTI

Sì, l'ho comprata io! Mi interessava vedere il tratto Cesena-Roma, perché gli altri, ad esempio Brescia-Venezia, o Milano-Roma, a volte si facevano per motivi privati quindi li conoscevo abbastanza, ma quello lo conoscevo meno. In particolare la strada tra Ferrara e Ravenna era micidiale: stretta, piena di curve. Comunque, i cartelli stradali mi sono serviti per darmi le segnalazioni, cioè al mio secondo dicevo: "Leggimi, siamo a quella curva precedente l'entrata in Ravenna, attenzione...".

Poi, mi sono serviti molto per la prima Mille Miglia i consigli di due piloti già famosi, Giuseppe Gilera e Franco Spotorno. Mi hanno detto: "Dove trovi la folla che ti fa segno di andare veloce, lì tu rallenta perché quelli vogliono vedere lo spettacolo". Quindi, vedevo e rallentavo, non dico poi il gesto che faceva il mio secondo quando all'uscita della curva ci fischiavano. Per quanto riguarda la preparazione del motore, i piloti che

disputavano solo la Mille Miglia la affidavano al proprio meccanico generico. Quei motori arrivavano in fondo, mentre quelli che volevano avere una prestazione un po' superiore l'affidavano a un preparatore, a volte subendo delle rotture. Quindi ottenevano buoni risultati anche dei piloti che poi non si vedevano più lungo l'anno; comunque allora i novellini rispettavano i piloti noti molto più di quanto oggi non facciano i giovani piloti con quelli già un po' affermati.

GINO MUNARON

Uno dei trucchi che usavamo per riconoscere il percorso erano i pali del telefono, perché seguivano la strada, soprattutto nel Giro di Sicilia, ma anche nella Mille Miglia. Però prima di Pescara c'era un esse dopo un dosso e i pali andavano dritti; vedevi delle ammucciate di macchine incredibili perché saltavi e la strada girava. Lì c'era un cimitero di automobili perché il vecchio pilota t'aveva detto: "Ricordati i pali, guarda qui, guarda là" e si finiva per sfasciare la macchina! Inoltre a Pescara, un riferimento molto buono erano i distributori di benzina, mentre nel tratto Pescara-Roma, prima di Sulmona, c'era un punto bellissimo: un passaggio a livello dopo un lunghissimo rettilineo in mezzo a dei platani che sembravano dei monumenti. Il passaggio a livello era su una esse che non vedevi quasi perché la strada scendeva leggermente; lo riempivano di balle di paglia, una montagna di balle di paglia, perché sicuramente capitava qualcosa.

ARRIGO COCCHETTI

Durante la mia prima Mille Miglia, che ho fatta colla Fiat 1400, in quel passaggio a livello si era infilato uno che non era un novellino: Monaco-Fortuna erano dritti, sui binari del treno, fermi, bei tranquilli, e non se ne parla più.

Per quella edizione avevo fatto preparare la 1400 da Dagrada; purtroppo il giovedì Angiolino era andato a Monza a provarla e ha sbiellato. [\(cocchetti1\)](#) Quindi, con che macchina potevo correre? I miei avevano un autonoleggio e delle 1400, però quella Mille Miglia del '53 sarebbe stata il 25 aprile, un giorno in cui tutti si sposavano; avevo dei 1400 da noleggio, ma dovevano fare i matrimoni. Allora cosa ho fatto? Il venerdì sono andato a punzonare con una vettura da noleggio, ho fatto dipingere il numero di gara e mi sono messo d'accordo con il pittore: "Se domani sera vengo con la macchina senza numeri me li puoi rifare ..."; gli ho dato appuntamento a Brescia. Sono tornato a casa venerdì, ho tolto i numeri e finito il matrimonio all'una del pomeriggio di sabato abbiamo montato l'antinebbia e il serbatoio supplementare. Alla sera alle otto eravamo di nuovo a Brescia, il numero è stato ridipinto e sono partito all'una e quarantanove. Non credevo di arrivare; era la seconda gara che facevo, speravo di arrivare in fondo, ma non speravo niente nella classifica. Mio cugino che era mio secondo aveva fatto una tabella

con tutti i 1400 iscritti e man mano che ne trovavamo qualcuno fermo, lo cancellavamo dall'elenco. Per combinazione sull'Adriatica abbiamo raggiunto la vettura partita prima di noi: è stata una sensazione fantastica, "ne abbiamo preso uno" ... e cancella, cancella, e a un bel momento prima di Brescia avevo già un'idea della mia classifica vedendo tutti i ritiri e le cancellazioni.

EPISODI DI VITA DI PILOTA UFFICIALE

ANDREA CURAMI

Chiedo ora a Gino Valenzano di ricordare il Campionato del mondo Sport del '54, nel quale la Lancia mancò di poco la vittoria.

GINO VALENZANO([fotocolor6](#))

Il '54 è stato un po', diciamo, una volata di Gianni Lancia: la squadra era nientemeno formata da Fangio, Castellotti, Ascari, Villoresi, Taruffi e Manzon; per la 12 Ore di Sebring c'era una quinta macchina che avrebbe dovuto essere affidata al sottoscritto, ma mancava il secondo pilota. Il primo dramma mi è capitato all'arrivo a New York, dove abbiamo ricevuto una grande accoglienza. ([valenzano1](#)) Siamo stati invitati al Morocco, che allora era il locale notturno più famoso di New York, in mano a un italiano, John Perona, valdostano, di Strambino. Lì ho fatto il ballo più tragico della mia vita perché Perona mi prende e dice "Fai un ballo anche tu, ti presento e ti faccio ballare con Marilyn Monroe". È stato il ballo più tragico della mia vita perché ballo male, non sapevo l'inglese e inciampavo. Insomma, non vedevo il momento che finisse la musica perché mi trovavo veramente nei pasticci. Per la gara, a Sebring, Gianni Lancia mi dice: "Dato che corriamo anche per pubblicità, lasciamo partire Rubirosa, poi gli dai il cambio tu". Parte Rubirosa con una D 24 uguale alle altre, ed è 32°, poi lottando tenacemente passa 31°. A un certo punto non passa più, allora vado da Pasquarelli che era il Direttore Sportivo e dico: "La macchina di Rubirosa non passa". "No, è passata, è passata!". E invece non era passato. Mi metto sul circuito, lo vedo seduto sulla coda della macchina, che faceva autografi. Dico: "Porca miseria, cos'è successo?". "C'est cassée la boîte..." Monto in macchina, senza casco, mi accorgo che manca la terza, però la macchina cammina. Parto, mi fermano per mettere il casco e riparto, ero 32°, recupero, recupero, recupero. All'undicesima ora, passo davanti al box e vedo un mucchio di luci, dei numeri, mi volto indietro e mi dico: "Sarà per Ascari, o per Fangio" perché mi avevano quasi dimenticato. Faccio un altro giro, altri segnali, comincio ad avere il dubbio che fosse tutto per me. Cosa era successo? La macchina di Ascari si era ritirata, quella di Fangio pure, io ero secondo e davanti avevo Moss il quale aveva la OSCA 1500, quindi malgrado una marcia in meno io camminavo più forte. Allora, grande tifo, per riuscire a raggiungerlo,

Formattato: Italiano (IT)

| però non ce la faccio. [\(valenzano2\)](#)La Lancia ha così perso punti preziosi per il Campionato del Mondo, se invece di Rubirosa avesse ingaggiato un discreto pilota avrei vinto la gara e avrei portato quei punti alla Lancia che le avrebbero permesso di vincere il Campionato del Mondo, invece il campionato l'ha vinto la Ferrari.[\(1955valenzano\)](#)

LA NASCITA DELLA FORMULA JUNIOR

ANDREA CURAMI

Fra le innovazioni degli anni Cinquanta vi fu la Formula Junior. Ebbe una nascita difficile ed Elio Zagato fece parte della Commissione che stilò il primo regolamento, sull'onda di una vetturetta costruita dai livornesi **Morini** e **Filippi** per utilizzarla su piste di sabbia o di terra sull'esempio americano. Si voleva, quindi, una velocità limitata e bastava un cambio a due sole marce mosso dal motore di una Fiat 1100 con pochissime modifiche.

Il regolamento definitivo, che fu approvata nel 1958, permise una maggiore libertà rispetto a quello originario, anche se rimase l'obbligo di utilizzare il motore di una vettura omologata nella categoria Turismo.

Vi furono costruttori che si rivolsero al motore della Fiat 600, portato a 750, come **De Sanctis**, **Patriarca** e **Wainer Mantovani**, mentre altri utilizzarono un motore 1100 che poteva essere quello dell'Appia o della Fiat. Fra i milanesi che costruirono una Formula junior, vi fu **Luigi Foglietti**, che si fece aiutare dall'ingegner **Giorgio Valentini**.

Il nome di Valentini continuerà a essere presente nel campo della Formula junior e della Formula 3 con le BWA, acronimo che significava **Benzoni**, Valentini appunto, **Valsecchi** e **Arrigoni** ovvero i quattro soci che si unirono per costruire delle innovative monoposto.

Vorrei che Giorgio Valentini ci ricordasse come nacque il progetto di quella sua prima Formula Junior e come accolse l'arrivo delle Lotus e delle Lola nel 1960.

| *GIORGIO VALENTINI*[\(FOTOCOLOR7\)](#)

Dovrei parlare delle formule minori, che sono state molto importanti perché formarono grandi campioni come **Bandini**, **Baghetti** e **Jim Clark** stesso, ma non dimentichiamo che tutti i grandi campioni hanno corso in tutte le categorie. Il bello di quegli anni era che tutti avevano fatto tutto: Turismo, Sport, fino alle monoposto di Formula 1.

Del resto ho corso anch'io, per cinque anni e correvo con tutto, compresa quella Sport, progettata per Foglietti, alla quale avevo rifatto il telaio e la carrozzeria partendo da una Osca 1100. Feci questa vettura molto aerodinamica e abbastanza leggera e **Foglietti** mi disse "Beh, io non ti posso dare una lira, però se vuoi puoi correrci sopra", tant'è che a Lumezzane nel 1959 sono arrivato quinto assoluto e primo di categoria.

| [\(fogliettiFJ\)](#)Prima, sempre per Foglietti, avevo realizzato una vettura per

la formula Junior che aveva la particolarità dell'apertura a "libro" del cofano, scoprendo sia il motore che il pilota. Ma le Junior più competitive rimasero le Stanguellini. Nella Foglietti, dall'esterno, si vedeva solo la testa del pilota, come nelle monoposto di oggi, mentre fino al 1960 il pilota era scoperto fino alla vita e ciò permetteva agli esperti di valutare e giudicare lo stile di guida.

Ricordo ancora con quale armoniosità **Jean Pierre Wimille** guidasse una non facile vettura come l'Alfa Romeo 158. Purtroppo non si è potuto apprezzare appieno la sua grandezza perché morì presto, nel gennaio del 1949, nel corso delle prove del GP Generale Peron, vinto poi da **Alberto Ascari** su Maserati.

Ho avuto la possibilità di conoscere molti piloti negli anni che vanno dal 1947 al 1955. Lavoravo per la scuderia di **Enrico Platé** che utilizzava delle Maserati 4CLT a doppio compressore. Nel 1952 abbiamo adattato questa vettura per la Formula 2 togliendo la sovralimentazione e portando la cilindrata a due litri. ([platé](#))

Munaron ha perfettamente ragione: non si possono fare dei confronti ed è impossibile dire che **Schumacher** sia più bravo di **Fangio** o **Ascari**. Il pilota di quegli anni era soprattutto un guidatore di talento, coraggioso, molto sensibile che guidava automobili realmente molto difficili. Oggi i piloti sono degli atleti, molto potenti fisicamente e con una grande prontezza di riflessi, ma sono al volante di "attrezzi" sofisticatissimi che, però, si scostano molto dalle vetture che utilizziamo tutti i giorni. Oggi conta molto la preparazione psico-fisica necessaria per sopportare le elevate accelerazioni e la rapida successione dei tempi di intervento.

La carriera di un odierno pilota di F.1 è costituita ormai dal rapido passaggio dal kart alla Formula 3 e quindi alla massima categoria: ovvero la sua carriera è costruita e programmata prima dai genitori e poi dagli sponsor. Inoltre, forse salvo **Schumacher**, vi è un generale livellamento dei valori.

MARIA TERESA DE FILIPPIS

Non capisco poi perché lo chiamino Campionato piloti quando ormai è diventato solo un Campionato Marche.

GIORGIO VALENTINI

Si potrebbe ritornare a un vero Campionato piloti se si potesse tornare a correre con le F.1 del 1962-1965 con 1.500 di cilindrata e nessuna deportanza aerodinamica oppure alla successiva formula 3000, se non altro per ridurre i costi oggi assurdi.

ANDREA CURAMI

Vorrei chiederti di ricordare il problema dei pneumatici allora in uso, un solo tipo per l'asciutto e il bagnato.

GIORGIO VALENTINI

Allora i pneumatici delle vetture da competizione non si scostavano nelle dimensioni da quelli di serie e con coefficiente di aderenza attorno all'unità. Oggi le prestazioni si sono raddoppiate, le dimensioni sono diventate enormi in larghezza, molteplici sono le mescole e le superfici del battistrada per adattarle a ogni condizione. ([oscafoglietti](#))

Allora se pioveva si usava la raffinatezza di ancorizzare il battistrada, intagliandolo con un seghetto per far scaricare lateralmente l'acqua, mentre con l'asciutto vi era comune il rischio del suo distacco. Mi ricordo che, al GP di Spagna, l'Alfa Romeo 159 fu costretta ad utilizzare i cerchi da 20" di calettamento per ovviare a questo problema. I piloti di allora guidavano con quei pneumatici vetture in grado di superare i 330 km/h e i tedeschi ricorsero al grande **Nuvolari** per ottenere risultati vincenti dalla loro Auto Union a motore centrale.

Dopo aver letto un articolo di "Auto Motor und Sport", mi sono anch'io cimentato nell'utopistico tentativo di confrontare statisticamente i piloti a partire dal 1950 fino ad oggi. La classifica tiene conto dei titoli mondiali vinti, delle vittorie ottenute, dei secondi e terzi posti, della pole-position ed infine dei giri più veloci in gara; il tutto diviso per il numero delle gare totali disputate. La classifica è questa: **Fangio, Ascari, Clark, Schumacher, Senna, Prost, Moss, Stewart, Graham Hill, Hakkinen** ecc.

Tuttavia, anch'io m'accorgo della arida parzialità dei numeri in quanto puniscono un campione come **Stirling Moss** che non ha mai vinto un titolo mondiale di F.1, ma è stato tra i più grandi con le vetture Sport vincendo alla Mille Miglia, alla Targa Florio, alla 1000 km del Nurburgring e così via. Ne esce, tuttavia, ridimensionata la figura di **Schumacher** che ha un numero di vittorie alto, ma anche un elevato numero di partecipazioni.

UNA F1 DIMENTICATA

ANDREA CURAMI

Prima, si è citata la Cooper Eugenio realizzata da **Leoni e Savigni** per la Scuderia Castellotti di Lodi. Munaron ha ragione, ma mi sembra di ricordare che, oltre alla carenza di messa a punto, il motore Ferrari fosse più largo trasversalmente del Climax per cui hanno dovuto adottare due carburatori verticali Solex doppio corpo con un nuovo collettore di aspirazione piegato a gomito, abbandonando i due Weber orizzontali con collettori rettilinei, modificare la posizione dei magneti e modificare la parte posteriore del telaio Cooper. Interventi che sembrano facili sulla carta.

GINO MUNARON

No, no. Era solo una questione di supporti, perché io ho seguito le modifiche fin dal momento in cui sono arrivati i telai e tutto. Il motore Ferrari era leggermente più largo però tieni presente che il Climax aveva comunque degli accessori laterali per cui non abbiamo dovuto allargare il telaio in maniera violenta.

Valerio Colotti ci dava assistenza perché montammo il suo cambio a cinque marce, che era meraviglioso. Il maggior problema era prima di tutto il peso perché quel quattro cilindri era abbastanza pesante e aveva, inoltre, un regime di utilizzo abbastanza ristretto. Dovevi essere sempre attaccato al cambio, tanto che quando io e **Scarlatti** siamo andati a Montecarlo, non siamo riusciti nemmeno a qualificarci. Non si riusciva a tenerlo in coppia, non c'era verso, e questo era il vero problema, però ti devo dire che, malgrado tutto andava.

UN FLASH SUL MOTOCICLISMO DA CORSA

SANDRO COLOMBO

Quando sentivo gli amici che mi hanno preceduto parlare del mondo delle corse automobilistiche, non ho potuto fare a meno di pensare che quel mondo, ed in particolare quello della Formula Uno, era considerato da noi motociclisti negli anni Cinquanta come un mondo di ricchi con condizioni e privilegi che a noi sembrava impossibile raggiungere.

Anche le corse in moto, almeno al massimo livello, erano privilegio di pochi, ma quei pochi erano elementi venuti alla ribalta dopo un lungo e faticoso tirocinio nelle competizioni minori. In generale si trattava di concessionari o di meccanici in forza alle concessionarie delle diverse marche che si riservavano il fine settimana per correre, ma al lunedì dovevano tornare al loro lavoro.

Solo nel mondo anglosassone era diffuso il professionismo, ma i piloti stipendiati dalle Case inglesi non superavano le decina; gli altri si destreggiavano in quello che pomposamente veniva definito come "Continental Circus", con furgoni malmessi che ospitavano le moto e, quando c'erano, anche moglie e figli.

Gli ingaggi erano miseri e le condizioni severe. Basti pensare che solo per avere firmato un'adesione alla petizioneⁱ per un aumento di ingaggio fatta dai piloti privati in occasione del G.P. d'Olanda del 1955, **Duke** e **Armstrong** hanno avuto per il 1956 una squalifica di sei mesi, che ha compromesso definitivamente il loro Mondiale, e **Milani** e **Colnago** di quattro mesi.

Le trasferte erano un problema anche per le Case costruttrici, soprattutto quando non si potevano fare in camion, ma nessuno ne faceva un dramma. Per andare a correre al Tourist Trophy all'isola di Man o a Belfast per il G.P. dell'Ulster generalmente si utilizzava la ferrovia e l'iter era più o meno questo.

Alla Gilera si partiva in camion da Arcore per la stazione di Milano Centrale. Moto ed attrezzi venivano registrati come "bagaglio appresso" e caricati sul bagagliaio del treno. A Chiasso il primo problema: le moto avevano un carnet e la Dogana ferroviaria dichiarava che il loro controllo era un problema della Dogana stradale. Mentre qualcuno continuava il discorso per far sì che le moto non venissero scaricate, si andava alla Dogana stradale e finalmente qualche funzionario veniva in stazione ad apporre i sospirati timbri.

Poi, tutto tranquillo fino a Vallorbe quando, nella notte, gli svizzeri staccavano il loro bagagliaio e bisognava persuadere i francesi a consentirci il trasbordo di moto ed attrezzi sul bagagliaio francese agganciato al convoglio. Qualche volta questa operazione andava ripetuta anche a Parigi fra la Gare de Lyon e la Gare du Nord.

Nel pomeriggio del secondo giorno si arrivava finalmente a Calais, dove le moto venivano scaricate dal treno ed imbarcate sul traghetto. Anche qui discussioni interminabili per poter scendere nella stiva e vedere come le moto venivano messe in mezzo a merci completamente diverse.

A sera si arrivava a Londra alla Victoria Station, ma troppo tardi per pensare di poter arrivare a Heysham o a Liverpool per il successivo traghetto verso Man o l'Irlanda. Quindi, moto in deposito alla stazione ed una corsa a cercare un albergo per il pernottamento a Londra dove al mattino successivo potevamo anche fare quattro passi da turisti. Nel primo pomeriggio appuntamento alla Victoria Station con un camioncino a noleggio per portare moto e materiali alla Euston Station e poi in treno per Heysham o Liverpool.

Qui altro imbarco con i soliti problemi di sistemazione nella stiva e finalmente il mattino successivo arrivo a destinazione con moto e materiali portati a piedi fino ai garages prenotati.

Anche quando si viaggiava in camion i tempi erano abbastanza lunghi. Per la prima prova di Campionato Italiano, a Siracusa, nel 1953, siamo andati in camion con i meccanici e le moto impiegando tre giorni. L'Autostrada del Sole si fermava a Piacenza. Il primo giorno, attraverso la statale della Cisa, siamo scesi a Viareggio per proseguire per Livorno ed arrivare a Roma in serata.

Il secondo giorno, da Roma a Napoli e Salerno per proseguire con la Statale numero 19 delle Calabrie per Eboli, Sala Consilina, Mormanno e Castrovillari fino a Cosenza dove si arrivava di notte. Al mattino, nel tratto Cosenza-Nicastro, di poco più di sessanta chilometri, si affrontavano quasi seicento curve. In alcune di queste il camion, del tipo a passo lungo, doveva fare manovre in due o tre tempi. Da Nicastro si proseguiva per Vibo Valentia e quindi per Reggio, dove si arrivava verso mezzogiorno a prendere il traghetto per Messina e da qui si arrivava finalmente a Siracusa, verso le quattro del pomeriggio.

Altro punto interessante per un confronto è quello degli stipendi. Negli anni Cinquanta, i piloti italiani in forza alla Gilera avevano uno stipendio

attorno al milione di lire all'anno. Come compenso aggiuntivo, alcuni piloti diventavano concessionari della Marca, ma non sempre era facile accoppiare doti di accortezza commerciale all'abilità di guida, per cui non era raro che gli utili della seconda attività rimanessero limitati.

Lo stipendio di cinque milioni dato a **Geoff Duke** nel 1953 fece scalpore, eppure, anche tenendo conto della svalutazione, era attorno ai cento milioni di oggi.

Per concludere veniamo al confronto tecnico. A parte la differenza fra le potenze in gioco ed il successivo sviluppo nel campo degli pneumatici, le differenze fra le moto di allora e quelle di oggi sono molto minori di quelle che abbiamo visto a proposito delle automobili.

Tutto questo è dovuto al fatto che la moto, per la sua stessa concezione, non ha potuto contare sull'apporto di un carico aerodinamico come è invece accaduto nell'auto. La sola differenza visiva fra le corse di allora e quelle di oggi sta nella maggiore inclinazione in curva consentita dalla diversa aderenza degli pneumatici, quasi raddoppiata rispetto al coefficiente di 0,7-0,8 che avevamo allora.

I COMMISSARI

VITTORIO FANO

Abbiamo parlato di piloti, di corse, di automobili, di organizzatori, di piste.

C'era un'altra categoria di persone, nelle manifestazioni sportive degli anni Cinquanta, come in quelle odierne, che non dobbiamo dimenticare. Perché influivano direttamente e profondamente sullo svolgimento della corsa, anche se in forma modesta e discreta, presenti ma praticamente invisibili.

Parlo dei **Commissari Sportivi e Tecnici**, che dovevano garantire la serietà della competizione sportiva, il rispetto dei regolamenti, la correttezza dei comportamenti.

Senza questa presenza in ombra, lontana dalle luci della ribalta, ma molto attenta e pronta a intervenire senza rumore, con competenza e decisione, le manifestazioni avrebbero perso la garanzia di serietà. In uno sport che richiedeva la massima tensione, che parecchie volte esponeva i piloti a grandissimi rischi ed anche alla morte, era necessario imporre l'osservanza delle regole.

Nei primissimi anni Cinquanta (o nel 1949, non ricordo bene) nacque la "ASAI", Associazione Sportiva Automobilistica Italiana, che organizzò all'Automobile Club di Milano corsi per i giovani appassionati che dopo il digiuno dovuto alla guerra erano ansiosi di cimentarsi nelle gare automobilistiche. I docenti avevano grandi nomi, come il professor **Speluzzi**, l'ingegner **Taruffi**, **Canestrini**, giornalista numero uno dell'automobilismo, l'ingegner **Bottasso**, dirigente della Pirelli,

Spotorno, l'ingegner **Guido Cattaneo**, figlio di Giustino, creatore della Isotta Fraschini 8, e altri

Al corso teorico seguirono test pratici prima su Topolino, poi su uno chassis con baquets Alfa Romeo 2500 e, infine, su una monoposto Cisitalia, sulla pista di Monza e a Malpensa. I promossi si ritrovarono poi alla partenza delle corse. Alcuni che non superarono le prove, come il sottoscritto, affrontarono il "mestiere" di Commissario Tecnico.

Così ho vissuto gli anni Cinquanta come Commissario Tecnico della CSAI, sotto la guida di quel grande tecnico e grande uomo che fu il professor **Mario Speluzzi**, Presidente della Commissione Tecnica della CSAI.

Come mio docente al Politecnico di Milano, mi introdusse a questo lavoro tanto appassionante quanto rigoroso, che mi ha messo a contatto con una grande quantità di piloti e di organizzatori, nel clima festoso ma sempre teso e impegnato delle competizioni. Testimone a contatto diretto con i protagonisti.

Voglio ricordare un altro grande ingegnere impegnato come Commissario Tecnico, ma anche come specialista di carburanti, l'ingegner **Sandro Sirtori**, responsabile delle complicate miscele che alimentavano le Alfa Romeo Grand Prix. Anche lui ritroso, modesto, amico sincero e ricco di consigli, pur essendo un chimico di levatura internazionale.

Vorrei anche che - tramite questo nostro convegno e la monografia che seguirà - restassero nella memoria degli storici attuali e futuri i nomi di due "Verificatori" che ad ogni manifestazione automobilistica (allora erano numerose e distribuite nelle varie città e cittadine d'Italia) si prodigavano, soprattutto alla fine della gara, a smontare motori e a misurare tutto il misurabile, da alesaggio e corsa fino al profilo delle camme, con grande spirito e dedizione: il **Caccia**, che molti di voi ricorderanno con simpatia, e il **Sozzi**, meno brillante ma certamente altrettanto serio e coscienzioso.

LA RELATIVITA' DELLE STATISTICHE

GINO VALENZANO

Vorrei ricordare **Alberto Ascari**, che ho l'impressione sia stato ingiustamente sottovalutato. Ascari fu uno dei più grandi piloti che l'Italia abbia mai avuto.

Vi ricordo solo un episodio che pochi conoscono. **Gianni Lancia** aveva posto sotto contratto per la Formula 1 sia **Fangio** sia **Ascari**, ma la Lancia era in ritardo nella preparazione della vettura, che fu approntata solo per l'ultimo Gran Premio della stagione 1954, quello di Spagna. Quindi sia **Fangio** sia **Ascari** avrebbero dovuto restare appiedati per quasi tutto il 1954, ma **Fangio** si presentò a **Gianni Lancia** chiedendo di essere lasciato libero per la F1, rimanendo sotto contratto per le sole

gare della categoria Sport.

Fangio, così, corse per la Mercedes Benz vincendo nel 1954 il suo secondo titolo mondiale. **Ascari**, già vincitore di due Campionati del mondo e detentore del record di nove Gran Premi consecutivi vinti, preferì, invece, rimanere legato all'italiana Lancia e disputò solo l'ultimo GP della stagione, ritirandosi.

Ho ricordato questo episodio perché la classifica prima citata dall'ingegner Valentini non considera il fatto che Ascari non corse praticamente per un'intera stagione.

Io ho visto correre con la stessa macchina i due piloti, l'uno contro l'altro, a Belfast al Tourist Trophy del 1954. Dietro alla Ferrari tre litri Sport di **Mike Hawthorn** marciavano le due Lancia D.24 di **Ascari** e **Fangio**, ma mentre l'italiano reggeva il ritmo indiatolato del battistrada, **Fangio** perdeva un secondo al giro.

Infine, vi è il fatto che la scalogna ci portò via nel maggio del 1955 il più grande campione che l'Italia abbia avuto dopo la guerra, mentre **Fangio** continuò a correre, vincendo altri tre titoli mondiali e ritirandosi dalle competizioni alla fine del 1957. Al momento, non abbiamo ancora un nuovo Ascari: speriamo di poterlo avere.

Ascari è stato il più grande pilota italiano dopo la guerra: lo dobbiamo ricordare un po' di più di quello che facciamo.

ANDREA CURAMI

Se posso fare una considerazione, dobbiamo sottolineare un fatto che emerso qua e là nei racconti dei nostri ospiti, ma forse non abbastanza valorizzato, ovvero la grande duttilità dei piloti degli anni Cinquanta. Erano piloti completi capaci di correre ai massimi livelli su qualsiasi percorso e con qualsiasi categoria di vetture: dalla Formula 1, alle Sport, alle GT e alle berline della categoria Turismo. Dalla velocità ai rally. L'ultimo grande di quella stirpe di campioni è stato sicuramente, dopo **Stirling Moss, Jim Clark**.

Vorrei anche ricordare che, oltre alla duttilità, possedevano una resistenza fisica non comune, perché non è facile rimanere al volante per 14 e più ore quante erano necessarie per portare a termine i 1.600 chilometri di una Mille Miglia o di un Giro di Sicilia sulle strade ordinarie italiane dell'epoca.

Che dire poi di **Stirling Moss** che detiene il record della Mille Miglia con poco più di 10 ore a una media di oltre 157 km/h?

Oggi, dopo l'ora e mezza di un Gran Premio, i piloti scendono dalle loro vetture distrutti, nonostante l'accurata preparazione psico-fisica che all'epoca era sconosciuta.

MARIA TERESA DE FILIPPIS

Posso dirvi che adesso guardo con molto interesse, mi appassionano in una maniera fantastica, le gare di moto, mentre quelle di Formula 1

devo riconoscere che non mi divertono allo stesso modo.

ALLA GUIDA DELLE VETTURE DI ALLORA

ANDREA STASSANO

Volevo chiedere a Gino Munaron come influenzavano la guida delle auto da corsa degli anni Cinquanta fattori quali il motore anteriore e le ruote di sezione molta ridotta?

GINO MUNARON

Le macchine che guidavamo noi tutti erano vetture che, come si è già detto, avevano notevoli prestazioni. Il problema di base era che le dovevi guidare come se fossero sul bagnato o quasi in quanto i pneumatici avevamo un coefficiente di aderenza molto basso.

La larghezza di un battistrada era 16-18 centimetri nei casi migliori, quindi bisognava saper provocare e controllare le sbandate dell'automobile, mentre oggi, come ho potuto verificare quando ho provato una Williams, sei incollato a terra in una maniera incredibile ed è impensabile un paragone.

Noi avevamo l'abitudine di guidare in controsterzo e lo si vede in mille fotografie. Ricordatevi di **Froilan Gonzales** a Silverstone con la Ferrari 4.9, che faceva una esse completamente di traverso sia da parte che dall'altra.

D'altronde, la volta che ho conosciuto **Gonzales**, qui a Milano in casa di **Corrado Millanta** in piazza della Repubblica, lui aveva un vecchio Ford Mercury, e ci ha fatto girare mezz'ora per piazza della Repubblica tutto in controsterzo. Cioè, per loro era una cosa abbastanza normale, mentre invece oggi il controsterzo si vede raramente, si vede più di potenza che non di guida. Quindi, come ho detto anche prima, è impossibile fare dei paragoni perché sono cose talmente differenti...

Noi abbiamo vissuto in un periodo bello o brutto, questo lo vedremo dopo, ma che comunque ci ha gratificato. Certo che ci è costato fatica, sacrificio e grossi rischi perché oggi, come ho avuto l'opportunità di dire prima e continuiamo a sperare che sia così, i piloti o li abbatti a fucilate o altrimenti non muore più nessuno, mentre purtroppo ai nostri tempi ne morivano tanti.

Quest'ultima, direi, è l'altra vera differenza oltre al fatto che non si corre più in circuiti tipo il vecchio Nürburgring, che era veramente l'accademia, l'università della guida. ([nurburgring](#)) Io mi ricordo la prima volta che vi corsi nel 1958 alla 1000 km valevole per il Campionato mondiale Sport. Arrivai in hotel e trovai **Luigi Musso** e **Romolo Tavoni**. Io non avevo mai visto il circuito e chiesi a Luigi di salire con

me sulla mia Alfa 1900 TI per un paio di giri di ricognizione. Mentre io guidavo, Luigi mi anticipava a parole il tracciato: "Ecco, dopo la partenza, si ritorna indietro passando dietro la direzione gara ...poi c'è una discesa...poi quattro esse abbastanza importanti...". Intanto io avevo messo la quarta ed ero giunto alla terza esse e mi era quasi venuta voglia di alzare un po' il piede essendo sui 170 km/h. E Luigi, contemporaneamente: "Ecco, tu arrivi qui in terza e metti la quarta". Gli ho risposto: "Pardon?". E lui: "Sì, metti la quarta". Con i rapporti adatti al Nurburgring, le nostre Ferrari 250 Testa Rossa facevano in terza 215 km/h e quindi mettere la quarta voleva dire superare quella curva a quella velocità. Poi in gara misi anch'io la quartaⁱⁱ, ma queste furono le mie prime impressioni di allora. Avevamo un modo diverso di affrontare le piste e i problemi, condizionati forse anche dal fatto che in ogni curva del Nurburgring vi era almeno una croce. Però vi andavamo tutti a correre perché forse eravamo, come è stato ripetuto, un po' più matti...

MARIA TERESA DE FILIPPIS

Un po' più matti senz'altro. Ma per dire com'era diverso anche l'ambiente e come allora si vedevano e prendevano le corse diversamente, vorrei ricordare che nel novembre del 1958 si svolse una corsa importante in Venezuelaⁱⁱⁱ. Io, all'epoca, avevo come manager (una cosa molto chic, allora) **Marcello Giambertone**, che era anche il manager di Fangio e aveva organizzato la spedizione italiana che comprendeva anche Gino Munaron. Il generale **Marcos Pérez Jiménez**, presidente del Venezuela, aveva espresso il desiderio di vedere Fangio, il grandissimo, e Maria Teresa de Filippis la piccolina, da soli in azione.

Detto e fatto: **Bertocchi**, capo meccanico della Maserati, ci dice che bisogna andare in pista e noi ci andiamo. Solo noi, non c'era nessuno, tutto l'autodromo era deserto con pistoleros da tutte le parti (Fangio fu poi rapito la corsa dopo a Cuba).

Io e **Fangio** entriamo in pista in questo autodromo desolante. **Fangio** salì su una tre litri e io su una A6CGS identica alla mia. **Bertocchi** mi mise il mio famoso cuscinetto e partii dietro a **Fangio**. Normalmente, in corsa **Fangio** mi distanziava non di metri, ma di chilometri, ma in quella occasione il campione argentino non riusciva ad allungare. Sapevo benissimo che la macchina non era la mia, per cui istintivamente mi venne da pensare che la Maserati mi stesse prendendo per i fondelli perché normalmente mi assegnava una vettura di prestazioni decisamente inferiori.

Finita l'esibizione e dopo le congratulazioni di Jiménez, andai da Guerrino e gli dissi: "Guerrino, adesso credo che stiamo veramente esagerando perché insomma, questa macchina, questa due litri cammina veramente, perché la mia non va?". Rispose: "Ma signora de Filippis, è il tre litri!". Questo è tutto. Per dirvi l'ignoranza e la stupidità mia in certi momenti.

ROMOLO TAVONI

V'è un altro fatto che questi signori non hanno ricordato. Oggi in Formula 1 si fanno due turni di prove libere il venerdì, un turno il sabato mattina e quindi all'una si disputano le qualificazioni. Per ogni turno di prove libere, i piloti possono girare ininterrottamente per un'ora se vogliono: hanno due macchine a disposizione e possono utilizzare ora una ora l'altra.

Negli anni Cinquanta, al giovedì il pilota saliva in macchina e compiva un paio di giri solo per verificare che tutti gli organi meccanici funzionassero a dovere, dai freni al cambio. Poi ripartiva per altri tre-quattro giri cronometrati, tanto per vedere che tempo era in grado di segnare.

Si provava pochissimo perché bisognava tenere la macchina per la gara della domenica: non c'erano motori di scorta per le tre macchine. Venerdì si provava ancora cinque o sei giri e al sabato si doveva fare il tempo in cinque giri. Cioè, con 15 giri al massimo di prova in tre giorni un pilota doveva affrontare la gara, sfruttando al meglio la sua capacità di interpretare il tracciato e la sua abilità di lasciar scivolare la macchina, improvvisando e imparando progressivamente le curve e i punti di frenata solo durante la gara.

Oggi, vi sono anche le sedute di prova pneumatici, che durano 4-5 giorni su ogni circuito. Credo che i piloti percorrano un numero di giri almeno pari a tre gare prima della gara vera e propria. Quindi è vero che tra il primo e l'ultimo in griglia ci sono tre secondi e mezzo, mentre allora tra il primo e il secondo poteva darsi che ci fosse un secondo, ma teniamo conto, come giustamente ha voluto sottolineare l'ingegner Colombo, dell'intuito che era allora necessario.

MARIA TERESA DE FILIPPIS

Gino [Munaron], ma ti ricordi solo il problema degli occhiali che si appannavano. Non c'erano tutti i sistemi di adesso, per cui ognuno aveva il proprio metodo: **Luigi Musso**, a esempio, usava le patate. Strofinava le lenti con le patate, mentre altri usavano lo sputo. Insomma, questo era il nostro mondo, sembra oggi assurdo.

LA CORRETTEZZA IN PISTA

ANDREA CURAMI

Io volevo porre una domanda ai piloti presenti. Oggi, si continua a parlare di correttezza in pista. Mi ricordo, a esempio di quegli anni, la Coppa Carri del 1960 a Monza con le tre Giulietta TI guidate da **Dore Leto di Priolo, Anzio Zucchi e Ricciardo Ricci** che, per tutta la gara, si sono affrontati arrivando in tre alla Parabolica senza una sportellata o una tamponata. Oggi, soprattutto con le vetture a ruote coperte, chi è davanti perde perché alla prima curva si trova nel prato, tamponato da

chi lo segue, e la condotta di guida è sempre più intimidatoria.
Volevo avere da voi un commento.

MARIA TERESA DE FILIPPIS

E alle partenze si partiva tutti. Poteva succedere l'incidente dovuto a un guasto o a un motore che si spegneva, sia ben chiaro, ma era una sfortunata casualità.

GINO MUNARON

Vorrei, tuttavia, ricordare che allora potevamo utilizzare tutta la pista, adesso corrono su un corridoio ben stretto, segnato, gommato e se lo abbandonano, vanno fuori strada. In frenata se uno esce dalla traiettoria gommata è finito, quindi i sorpassi non si vedono anche perché non puoi uscire da quel corridoio. Noi, con i pneumatici di quei tempi, non riuscivamo a gommare una traiettoria.

Ma c'era anche un grosso rispetto fra noi, prima di tutto, perché c'era la consapevolezza che ci si poteva far male ed era, oltretutto, anche facile.

CARLO LETO DI PRIOLO

Mi ricordo una gara a Monza con questo signore lì davanti, il mio amico Elio [Zagato]. Avevamo entrambi le Fiat 8V Zagato e ci siamo divertiti moltissimo. Avevamo scelto rapporti al ponte diversi, per cui ci alternavamo al comando lungo il tracciato sfruttando io la maggior accelerazione all'uscita delle curve e lui la maggior velocità sui rettili.

A un certo punto, arriviamo prima di Lesmo con Zagato davanti e io nella sua scia, quando troviamo una vettura da doppiare che allarga sulla sinistra. Elio scarta repentinamente e lo passa all'interno così che mi sono trovato improvvisamente la macchina più lenta davanti.

Cosa fare? Se frenavo finivo sul prato, se lo tamponavo finivo egualmente sul prato con la mia macchina danneggiata. Non ho frenato, ho tenuto giù, sorpassando l'altra vettura correndo sull'erba, e sono rientrato in pista dietro a Zagato.

Questi episodi non succedono più. La correttezza era totale, ci si divertiva e nessuno in pista toccava la macchina avversaria a differenza di oggi. Ricordiamoci di quello che ha fatto in pista il signor Schumacher: c'è da vergognarsi di quello che ha combinato. [\(leto\)](#)

MARIA TERESA DE FILIPPIS

Io posso raccontare quanto mi è avvenuto nel 1956 alla 1000 Km di Buenos Aires, gara che nel 1971 vide la morte di **Ignazio Giunti**. I giornali titolarono "La de Filippis è volata fuori dalla macchina come un tappo di champagne".

C'era questa curva prima delle tribune, che era velocissima. Io ero in testa alla mia classe, fra il 7° e 8° assoluto e quindi stavo correndo forte in quel momento. Ho visto le segnalazioni con la bandiera blu dei

commissari, allora erano molto importanti, a due che erano davanti. Io sono arrivata tranquilla, ho impostato la mia curva andando un po' in derapage.

Formattato: Italiano (IT)

In un attimo mi sono trovata davanti queste due macchine che sapevano che arrivavo, ma che, invece di stare uno dietro l'altro, si erano messi appaiati. Non c'era niente da fare: o li prendeva in pieno e ci ammazzavamo in tre, a destra c'era il muro, ho cercato di andare a sinistra, dico faccio il danno minore e non so se mi ammazzo io.

Sono andata a sinistra, mi sono girata, ho preso in pieno il palo, proprio dov'è morto Giunti, e sono stata sbalzata fuori dalla vettura al centro della pista. Grazie a Dio, non ero morta, ma solo ferita, ed era tutto più o meno a posto per l'epoca, danni alle gambe e alle braccia. In quel momento, però, il mio pensiero è stato per gli altri che sopraggiungevano. Trascinandomi con il braccio che era rimasto incolume, l'altro si era rotto, sono riuscita a trascinarci gatton gattoni sul prato.

Poi è arrivata l'autoambulanza, mi hanno portata via e anche lì è stata una scena comica perché io assolutamente non volevo salire in barella, volevo andare vicino al posto guida. Questa qui è matta! Questo per dire, eravamo pervasi di una correttezza che forse rasentava la stupidità perché un altro non ci avrebbe pensato poi tanto.

IL MONDO DEL PADDOCK

LORENZO BOScareLLI

Vorrei chiedere qual era il rapporto tra di voi, piloti, cioè che sentimenti animavano le relazioni che c'erano tra di voi, se qualcuno di voi conosce poi che cos'è successo negli anni successivi quando probabilmente c'è stato un mutamento del rapporto all'interno del mondo dei piloti e qual era il rapporto tra voi e il pubblico, cioè tra voi e coloro che non salivano sulla macchina da corsa, ma che venivano a vedere le gare, leggevano le riviste, incontravate per strada. Che tipo di relazioni umane c'erano?

GINO MUNARON

Essenzialmente c'erano dei grossi rapporti di amicizia e forse l'unico che ricordo non amato da tutti era **Jack Brabham**, che aveva fama di essere un po' scorretto. Ricordo che a Brands Hatch^{iv} mi ha scaricato in faccia una montagna di sassi perché metteva le ruote nelle cunette dove c'era la ghiaia.

Salvo qualche raro caso, eravamo tutti amici perché un giorno correvi con la Maserati e il giorno dopo correvi con la Ferrari e così via... Quindi c'è sempre stato un rapporto di cordialità fra noi.

Il rapporto col pubblico era quello che poteva essere allora: l'automobile rappresentava una cosa molto importante pertanto eravamo guardati e seguiti in un certo modo, ma sempre con simpatia, non abbiamo mai

avuto degli scontri come si vedono adesso.

Ora, ognuno vive recluso nel proprio albergo e finita la corsa spariscono tutti. Per noi, finita la corsa, incominciava il bello perché potevamo divertirci, andare a cena, ballare, saltare. E' questa la differenza: dal punto di vista del profilo umano o dei rapporti umani eravamo molto più alla mano di quanto non lo siano ora.

MARIA TERESA DE FILIPPIS

Vedendo Tavoni lì seduto, ho una fotografia con lui che mi protegge con un impermeabile dalla pioggia. Io piccina piccina, ero 49 chili, e lui che mi abbraccia. Lui Ferrari, io Maserati. Lui contro di me. Nei nostri box non c'era nessuna recinzione: allora uno andava nel box dell'altro a chiacchierare, scherzare.

Ci sono altre fotografie di Spa-Francorchamps, nelle quali si vede il box della Maserati, con Moss qui, io lì davanti, il meccanico, una scatola di candele e sette, otto buttate lì. Questo era il box della Maserati al Gran premio del Belgio. E' vero, Tavoni, che non dico sciocchezze? Cose da mille e una notte.

* * *

DIDA

(tra parentesi il nome del file, che NON deve essere stampato)

(nurburgring)

Il tracciato del vecchio Nürburgring. Nel tratto indicato tra i numeri 1 e 2 si trovano le curve di cui parla Gino Munaron.

(valenzano1)

I fratelli Piero e Gino Valenzano alla Liegi-Roma-Liegi 1953 con la Lancia Aurelia B20 Corsa.

(valenzano2)

Gino Valenzano con la Lancia D24 alla Mille Miglia 1954.

(1955valenzano)

Gino Valenzano alla IX Coppa d'Oro delle Dolomiti, 1955.

(zagatoC1)

Elio Zagato alla Coppa d'Oro delle Dolomiti 1955. Con lui, assieme a familiari, amici e sconosciuti, è Gianfranca Reggiani.

(munaron)

Gino Munaron con la Ferrari 500TR al salto di San Benedetto del Tronto, Mille Miglia 1957. Primo nella classe fino a 2 litri.

(ascari)

Alberto Ascari, Ferrari 375, GP d'Italia 1951, alle curvette di porfido.

(fogliettiFJ)

Formula Junior Foglietti 1959, GP Vigorelli, Monza.

(Oscafoglietti)

Giorgio Valentini con la Osca Foglietti, Monza 1957.

Eliminato: (valenzano1)
Gino Valenzano alle verifiche della Mille Miglia 1952: Nardi Danese con motore BMW 750.¶

Eliminato: (zagato5)¶
Elio Zagato con la Fiat Zagato, classe 750GT, Coppa Intereuropa, Monza 1951.¶

Eliminato: (zagato-a)¶
Elio Zagato alla Coppa d'Oro delle Dolomiti 1955: Fiat 1100 Zagato.¶

(platè)

Maserati Platè di Toulo de Graffenried. Milano, in preparazione per il GP di Sanremo 1949. Al volante, Giorgio Valentini; dietro, il capo-meccanico Neri.

(1955Zagato)

Elio Zagato con la Fiat 8V Zagato alla Coppa d'Oro delle Dolomiti, 1955.

(1949Defilippis)

Maria Teresa De Filippis con la Urania BMW 750 alla Coppa d'Oro delle Dolomiti 1949.

(cocchetti1)

Arrigo Cocchetti con la Fiat 1400, normalmente utilizzata per i matrimoni, alla sua prima Mille Miglia, 1953.

(cocchetti 2)

Arrigo Cocchetti, Alfa Romeo Giulietta con motore Sprint Veloce. Categoria Turismo Speciale, 1957.

(leto2)

Massimo Leto di Priolo, Alfa Romeo Giulietta SZ, precede il fratello Carlo, Lotus Elite, alla fine della variante Junior a Monza, Coppa Sant Ambroeus 1961. Concludono primo e secondo della Classe GT fino a 1300.

ⁱ Il primo sciopero dei piloti, altra novità degli anni Cinquanta, avvenne al GP di Germania del 1953 disputatosi sull'insidioso circuito di Schotten, composto da tre rettili uniti da curve in porfido anche in discesa: Tra gli scioperanti vi furono anche piloti ufficiali come Geoff Duke (Giler), Ray Amm (Norton), Fergus Anderson (Moto Guzzi), Bill Doran (AJS), Rod Coleman (AJS) e Ken Kavanagh (Norton). Fu questo un evento rivoluzionario, nel vero senso della parola, che diede l'inizio a una lunga lotta con la FIM in favore della sicurezza e delle condizioni di vita sui circuiti. Non è casuale ricordare il senso letterale del termine "paddock", usato un tempo per indicare un campo recintato riservato al bestiame.

ⁱⁱ Gino Munaron si classificò quinto assoluto, condividendo la Ferrari 250 Testa Rossa '58 con il tedesco Wolfgang Seidel.

ⁱⁱⁱ Si trattava del IV Gran Premio del Venezuela, disputata sul tratto di 755 km dell'autostrada Panamericana che da Maracaibo porta a Caracas. I premi in palio erano molto allettanti, ammontando a 24.000 dollari, pari a circa 15 milioni di lire dell'epoca. Il regolamento di gara non prevedeva prove ufficiali, svantaggiando i piloti stranieri rispetto a quelli locali.

^{iv} Si trattava del Silver City Trophy F1, non valido per il Campionato, disputatosi nell'agosto del 1960 e vinto da Jack Brabham.