

60 anni dal Circuito di Piacenza Debutto della Ferrari

AISA - Associazione Italiana per la Storia dell'Automobile
in collaborazione con
CPAE - Club Piacentino Automotoveicoli d'Epoca

ASSOCIAZIONE
ITALIANA
PER LA STORIA
DELL'AUTOMOBILE



60 anni dal Circuito di Piacenza Debutto della Ferrari

AISA - Associazione Italiana per la Storia dell'Automobile

in collaborazione con

CPAE Club Piacentino Automotoveicoli d'Epoca

Piacenza, Palazzo Farnese, 16 giugno 2007

-
- 2 Il Circuito Automobilistico di Piacenza,
una piccola indimenticabile gara
Lorenzo Boscarelli
 - 4 Il debutto del mito
Gianni Rogliatti
 - 7 Estratto dal libro "Nel cuore dell'Alfa"
Giuseppe Busso
 - 8 Estratto dal libro "Le origini del mito"
Gioachino Colombo
 - 11 Franco Cortese, il pilota della prima Ferrari
Alessandro Silva

MONOGRAFIA AISA 76



Il Circuito Automobilistico di Piacenza, una piccola indimenticabile gara

Lorenzo Boscarelli

Il desiderio di rinascita che segue una tragedia è grande, travolgente: si desidera la normalità e si ha voglia di divertirsi, di appassionarsi per qualcosa di leggero.

L'Italia aveva pagato un prezzo elevato durante la seconda guerra mondiale: il dissolvimento dello Stato l'8 settembre, la guerra civile, le deportazioni, distruzioni e drammi in tante famiglie. Però, come scrive il regista Ermanno Olmi in un suo recente libro, nel 1945 "ballammo tutta l'estate". Si aveva voglia di rivivere, di sognare a occhi aperti, di tornare ad entusiasarsi per cose anche frivole. Le corse appassionavano, i campioni erano avvolti da un'aura speciale, le automobili erano per quasi tutti un sogno impossibile, ma si correva a vederle rombare in gare che si disputavano ovunque possibile.

L'automobilismo in Italia nei primi anni del dopoguerra si rimise in moto, anche se frenato dalle devastazioni subite da industrie e infrastrutture. Nel 1945, nel nostro Paese si costruirono 2.093 automobili, 10.989 nel 1946 e 25.375 nel 1947. Si cominciarono a riparare strade e ponti, con i tempi richiesti dalle poche risorse disponibili. Il ponte stradale sul Po di Piacenza, uno dei più importanti d'Italia, venne riaperto nel 1949.

E le gare automobilistiche? La prima competizione disputata in Europa dopo la fine della guerra si corse a Parigi, su un circuito ricavato nei viali del Bois de Boulogne, il 9 settembre 1945; fu denominata "Coupe des Prisonniers" e venne vinta dal francese Jean-Pierre Wimille, su una Bugatti dell'anteguerra. Wimille fu il più grande campione di quegli anni; fu prima guida della squadra Alfa Romeo, perse la vita il 28 gennaio del 1949 a Buenos Aires, al volante di una Gordini, durante le prove di una gara di modesta importanza.

Un grande campione, rimasto ignoto ai più.

Anche in Italia la prima gara automobilistica del dopoguerra si disputò nel 1945: un'oscura gara in salita, che ebbe luogo a Napoli il 16 dicembre di quell'anno: la Mergellina-Posillipo. Nel 1946 nel nostro paese vennero disputate 12 gare in circuito (tutti i circuiti erano su strade cittadine chiuse al traffico per l'occasione) e 8 in salita. Numeri davvero notevoli per l'epoca, che appunto testimoniano del desiderio di rimettersi a

correre, con qualsiasi materiale si avesse a disposizione. La stragrande maggioranza delle macchine risalivano a prima della guerra, alcune erano automobili da turismo trasformate per correre, altre erano vecchie vetture da competizione. In Italia, nell'immediato dopoguerra, nel mondo delle costruzioni e delle corse automobilistiche nacquerò due iniziative importanti: una gloriosa, ma effimera, la Cisitalia, l'altra destinata a diventare mito e a volte isteria collettiva, la Ferrari. Solo un accenno alla Cisitalia: nata dalla passione di un facoltoso industriale torinese, Piero Dusio, utilizzava il motore, elaborato, della Fiat 1100. Venne realizzata in una versione monoposto, in una sport, in una cabriolet e in una berlinetta due posti. Un esemplare di quest'ultima, carrozzato da Pinin Farina, è stata per anni l'unica vettura esposta al Museo d'Arte Moderna di New York (il MoMa), a testimonianza della sua eccezionale bellezza.

Come mai la Ferrari debuttò proprio a Piacenza?

Nessuno può rispondere con certezza a questa domanda, ma possiamo avanzare due motivazioni. Innanzitutto il Circuito Città di Piacenza fu la seconda gara della stagione 1947 disputata in Italia, e la prima prova valida per il campionato italiano della categoria Sport Internazionale: quindi, un importante inizio di stagione. In secondo luogo, Piacenza è a breve distanza da Maranello. Volendo un po' fantasticare, possiamo aggiungere che forse Enzo Ferrari ricordava di aver ottenuto la sua ultima vittoria da pilota proprio in terra piacentina, alla Bobbio-Penice del 1931.

Gli organizzatori piacentini erano guidati dal presidente dell'Automobile Club, l'avvocato Sandro Fabri e dal suo direttore, il dottor Giuseppe Tonini. Un ruolo importante l'ebbe anche il N.H. Emilio Fioruzzi (che infatti in foto dell'epoca compare a bordo dell'Aprilia cabriolet della Direzione di Corsa). Fioruzzi nel 1940 aveva vinto la propria categoria (la 1100 sport, al volante di una Fiat Stanguellini coupé aerodinamica) alla Coppa della Mille Miglia; era quindi una persona piuttosto nota nell'automobilismo sportivo italiano. Forse, fu anche per suo tramite che Direttore di Corsa di quel primo e unico Circuito Città di Piacenza fu il commendator Renzo Castagneto, uno dei quattro fondatori della Mille Miglia e da sempre suo Direttore di Corsa.

Il tracciato si snodava sul Facsal (ora denominato Pubblico Passeggio), Stradone Farnese, Via Venturini,

Lorenzo Boscarelli, presidente Aisa e studioso di storia dell'automobile.

Viale Beverora, Via Palmerio, Facsal: era lungo 3,3 km e si trovava quasi ai confini della città; sotto le mura farnesiane vi erano, allora, ben pochi edifici. Vi si erano già disputate corse motociclistiche e gli organizzatori lo scelsero, non sappiamo se prendendo in esame anche l'altro circuito cittadino, che pure correva intorno a un tratto di mura, incluso tra le vie XXI aprile, Campagna, Tramello, Maculani, su cui pure si tennero gare motociclistiche. La partenza era collocata alla rotonda dove Via Santa Franca incrocia il Facsal.

In quel punto vennero allestite delle tribune, mentre altrove gli spettatori costeggiavano il tracciato, privo di qualsiasi riparo o dotazione di sicurezza, come era consuetudine del tempo. Solo all'esterno delle curve si disposero le balle di paglia di prammatica. La gara si disputò su 30 giri, per complessivi 99 km.

L'evento piacentino si presentava sotto ottimi auspici e attirò molti dei migliori piloti e mezzi disponibili.

Tra di essi, Gigi Villoresi, che sarebbe poi stato campione italiano assoluto in quello stesso 1947, con una Maserati; due vetture ufficiali della Ferrari, una affidata a Nino Farina (tra l'altro, vincitore delle Mille Miglia 1937 e poi primo campione del mondo di Formula 1, nel 1950, in entrambi i casi su vetture Alfa Romeo), l'altra a Franco Cortese, pilota semiprofessionista che già negli anni Trenta e di recente aveva ottenuto successi di rilievo. Tra i privati, tre Maserati con Guido Barbieri, Mario Angiolini, Giovanni Bracco; alcune Alfa Romeo, tra cui quelle del marchese Gian Maria Cornaggia Medici e di Guglielmo Dei, un'agile Fiat Stanguellini 1100 guidata da Ferdinando Righetti, che sarebbe risultato vincitore assoluto della competizione, la Fiat Stanguellini 2800 di Renato Balestrero, la BMW 328 aerodinamica dell'ingegner Nino Rovelli. Nella categoria 750 cc, tutte le vetture meno una (la Urania di Berardo Taraschi, dotata di motore bicilindrico motociclistico BMW) adottavano la meccanica della Fiat 500 "Topolino", variamente modificata, e carrozzerie corsaiole. Furono alla partenza due persone destinate a un brillante futuro di industriali: Nuccio Bertone ed Elio Zagato, titolari delle omonime carrozzerie destinate a diventare celebri.

Tra gli iscritti vi erano due piacentini: Enrico Maestri, un artigiano che dopo la guerra e fino ai primi anni Cinquanta costruì alcune vetture da corsa, su meccani che Fiat. Guidava una vettura che utilizzava componenti della Fiat 500. L'altro era Celeste Cavaciuti, il campione motociclistico, che disputò la gara su una vettura sport basata sulla Fiat 1100, classificandosi terzo di classe. La vettura di Maestri accusò un guasto durante le prove e si ritirò dopo due giri di corsa.

Rilevanti furono però non solo le presenze di chi avrebbe partecipato alla gara, ma anche quelle degli spettatori di rango. Gran parte dell'automobilismo sportivo italiano dell'epoca si ritrovò quel giorno a Piacenza: tra gli altri, il marchese Tonino Brivio Sfor-

za, che nell'anteguerra era stato pilota ufficiale della Scuderia Ferrari con le Alfa Romeo ed era nel '47 presidente della CSAI; il presidente dell'ASAI, conte Aymo Maggi, uno dei fondatori delle Mille Miglia, Giovanbattista Guidotti, Consalvo Sanesi dell'Alfa-Romeo, il giornalista Giovanni Canestrini, i fratelli Maserati, i piloti Alberto Ascari e Dorino Serafini, il pilota francese Philippe Etancelin. Vennero disputate tre distinte gare: per la categoria fino a 750 cc su 20 giri per complessivi 66 km.; su 30 giri, per complessivi 99 km, per le categorie fino a 1100 cc e oltre 1100 cc. La categoria fino a 750 cc fu vinta da Pietro Avalle, su una vettura sport di costruzione artigianale, basata sulla Fiat 500. Nella 1100 cc fu primo Ferdinando Righetti, al volante di una Stanguellini 1100 sport, anch'essa basata su meccanica Fiat.

Nelle prove della categoria oltre 1100 cc Gigi Villoresi ottenne il miglior tempo, ma poi alla sua macchina si ruppe il motore e non poté prendere il via. Così come non fu alla partenza Nino Farina. Tra i partenti della classe oltre 1100 cc il miglior tempo in prova fu di Franco Cortese con la Ferrari 125S, che in prima fila si trovò all'esterno, con alla sua sinistra Mario Angiolini e Nino Rovelli; in seconda fila erano Barbieri, Dei e Balestrero.

Al via, il più rapido fu Rovelli, mentre la Ferrari di Cortese fu attardata nello scatto iniziale e nella prima parte della gara da un problema di lubrificazione.

Dopo alcuni giri, Cortese passò in prima posizione e vi rimase fino al 28-esimo giro, quando dovette arrestarsi per rottura della pompa della benzina, quando aveva un vantaggio di oltre 24" sul secondo, Guido Barbieri.

Barbieri vinse così la classe oltre 1100 cc., con una Maserati che era stata allestita con componenti fabbricati nell'anteguerra; secondo di classe fu Angiolini e terzo Balestrero. Come si è detto, vincitore assoluto del Circuito Città di Piacenza fu però Ferdinando Righetti, primo nella classe fino a 1100 cc., con un tempo inferiore a quello di Barbieri sui 30 giri della gara e terzo assoluto fu Vincenzo Auricchio, pure su una vettura di 1100 cc. Il giro più veloce fu di Barbieri, a oltre 115 km/ora di media, mentre Righetti compì l'intera gara alla notevole media di oltre 107 km/ora.

Per la Ferrari la prima vittoria arrivò due settimane dopo l'8 giugno: Franco Cortese vinse la gara disputata a Roma sul circuito delle Terme di Caracalla nell'ambito della "Primavera Romana del Motore". Il debutto di Piacenza era stato positivo, ma non fortunato.

Altrettanto si può dire del Circuito automobilistico Città di Piacenza, che non si disputò mai più, ma che per aver avuto la sorte di ospitare la prima uscita in gara della Ferrari rappresenta un episodio significativo della storia delle competizioni automobilistiche.

Il debutto del mito

Gianni Rogliatti

Sulle origini e sulla intera storia della Ferrari è stato scritto molto, ed altro ancora si aggiungerà specie in occasione dei 60 anni che la Casa costruttrice si accinge a festeggiare la prossima settimana. Non sempre la storia è raccontata in modo preciso tanto che a volte si legge che il Cavallino Rampante era quello di un aereo tedesco abbattuto da Baracca e che recava lo stemma di Stoccarda, una giumenta. Invece l'originale del Cavallino si trova a Pinerolo presso il Piemonte Reale Cavalleria, di cui Baracca faceva parte.

Anche la corsa di Piacenza è stata raccontata con dovizia di particolari e per ricordarla in questa occasione e davanti a questo pubblico bisogna almeno aggiungere qualche elemento nuovo o non troppo noto, facendo ricorso a notizie raccolte di prima mano dai protagonisti di allora, grazie al fatto di essere abbastanza vecchio per averli potuti incontrare tutti: per primo ovviamente Enzo Ferrari, poi Gioachino Colombo, Gilberto Colombo, Giuseppe Peiretti, Luigi Bazzi, Giuseppe Busso, Franco Cortese, Nino Farina, Federico Giberti. Questi sono gli attori principali che hanno reso possibile la presenza della Ferrari 125S a Piacenza il giorno 11 maggio 1947. Tutto era cominciato ovviamente molto prima e non solo i due mesi che separavano il debutto di Piacenza dal 12 marzo: quel giorno verso le quattro del pomeriggio alla periferia di Maranello, si levava un rumore, di motore a scoppio ma un motore strano che aveva cominciato a funzionare tossicchiando e poi era aumentato di intensità e tono fino a livelli mai sentiti prima da quelle parti. Era la macchina, ancor priva di carrozzeria, sulla quale Enzo Ferrari uscendo a destra dal cancello dello stabilimento si era lanciato sul rettilineo verso Formigine.

Dopo alcuni km si era fermato, aveva invertito la marcia ed era rientrato in fabbrica dove tutti lo aspettava-no con l'aria ansiosa.

Quella è stata considerata la data di nascita della moderna Ferrari e quella stessa data, quarant'anni dopo, cioè il 12 marzo 1987 è stata scelta da un piccolo gruppo di amici per fondare il Ferrari Club Italia. Lo abbiamo fondato nell'ufficio di Enzo Ferrari e, per chi è appassionato di queste cose, è un ricordo indelebile e una emozione che continua.

La macchina aveva origini più lontane, con la fondazione della Scuderia Ferrari nel 1929, l'Auto Avio

Costruzioni nel 1940 e la Ferrari Automobili nel 1945.

E nella calda estate del 1945 Gioachino Colombo, venne chiamato da Ferrari con la richiesta di progettare una macchina totalmente innovativa.

Non si conosce con precisione la data dell'avventuroso viaggio di Colombo da Milano a Maranello perché lui stesso non lo ha precisato bene nel suo libro di memorie, ma si intuisce debba essere stata ai primi di agosto del 1945 perché scrive che il giorno di Ferragosto era invitato in campagna a casa della sorella ma la sua contentezza per l'incarico appena ricevuto era tale che si mise a disegnare in giardino su un foglio di carta qualunque. Il cuore della macchina per Ferrari è sempre stato il motore, e il cuore del motore è la testa cilindri dove si produce la potenza: e quel giorno 15 agosto 1945 prendeva forma la testa del nuovo motore con la classica distribuzione monoalbero a camme in testa. Colombo continuava poi a casa sua il progetto disegnando l'intera vettura nelle quattro viste principali a colori e con una impronta un po' naïf quando la si osserva dopo sessant'anni. Lo studio dettagliato è durato abbastanza a lungo perché i primi disegni esecutivi sono del 1946: sono siglati con la C di Colombo ma è probabile venissero "lucidati" come si dice in gergo da Luciano Fochi, un giovanissimo disegnatore modenese che era all'Alfa Romeo con Colombo ed era stato mandato a Maranello.

Il primo disegno del telaio ha la data del 5 giugno 1946, quello della sezione longitudinale del gruppo motore-cambio è del 10 luglio e la sezione trasversale è del 5 agosto 1946.

Mentre ferveva il lavoro per la costruzione del motore, Gioachino Colombo venne richiamato all'Alfa Romeo e per continuare l'opera raccomandò a Ferrari un suo giovane collega, il torinese Giuseppe Busso, che prese servizio l'1 giugno 1946 portando a compimento la messa a punto di motore e vettura per tutta la stagione sportiva del 1947. Si deve al metodico Busso se siamo in grado di documentare la prima uscita su strada della 125S e anche tutto il lavoro di messa a punto. Il motore aveva iniziato a girare al banco il 26 settembre 1946 con livelli di potenza intorno a 70 CV.

Secondo Busso, la frammentazione della cilindrata era eccessiva e dunque responsabile delle perdite di

potenza. Aumentando il regime di rotazione alla ricerca di maggiori prestazioni si verificavano rotture delle molle valvole e guasti alle bronzine.

Colombo aveva pensato di usare per le bielle delle bronzine flottanti, cioè libere di girare sui perni dell'albero motore distribuendo l'usura sulle due facce delle bronzine stesse. L'idea non funzionò e Busso adottò bronzine normali. Purtroppo a volte succede che due tecnici di valore non vadano d'accordo tra loro e questo succedeva alla fine del 1947 quando Colombo tornava ad occuparsi della Ferrari, tanto che Busso decideva di tornare all'Alfa Romeo dove percorreva tutta la sua carriera di progettista fino al 1977 quando andava in pensione come vicedirettore centrale. È mancato il 3 gennaio 2006 e i suoi meriti in quel periodo cruciale per la storia della giovane marca debbono essere ricordati.

Luigi Bazzi, uno dei più fedeli collaboratori di Ferrari e grande esperto di messa a punto, durante l'inverno 1946/47 continuava pazientemente la ricerca delle soluzioni ottimali per la fasatura della distribuzione la carburazione e l'accensione. La potenza continuava a crescere come dimostrato dalle rilevazioni sulle prove al banco fino ad arrivare ai famosi 118 CV. Nel frattempo, era stato ordinato il telaio tubolare alla Gilco di Milano. Era questa una ditta specializzata nella lavorazione di tubi di acciaio ad alta resistenza per l'industria aeronautica ed il suo titolare Gilberto Colombo (non parente di Gioachino) ricorderà anni dopo l'insistenza di Ferrari per avere un telaio rigido ma leggero. Per anni, la Gilco avrebbe fornito i telai costruiti con i caratteristici tubi a sezione ovale.

Nel mese di dicembre 1946, lo sviluppo della nuova vettura era giunto ad un punto tale da potersi considerare soddisfacente e quindi bisognava concretizzare il contratto con il pilota designato: questi era Franco Cortese, bella figura di gentleman driver prima della guerra, buon amico di Ferrari che gli aveva affidato la vendita delle macchine utensili prodotte a Maranello. Sappiamo come sono andate le cose dal racconto che lo stesso Cortese ci ha lasciato, e cioè che proprio quando le vendite andavano a gonfie vele grazie alle richieste per la ricostruzione dopo la guerra (si era verso la metà del 1946), Ferrari lo informò della sua intenzione di smettere la vantaggiosa produzione per dedicarsi nuovamente alle auto da corsa.

Sistemato il contratto con il pilota bisognava pensare alla informazione alla stampa e soprattutto ai potenziali clienti. Di conseguenza vennero preparate una serie di illustrazioni che riproducevano il motore, i dettagli del telaio ed anche la vista in trasparenza di una berlinetta, oltre naturalmente ad un foglio con le caratteristiche tecniche. Tutti i disegni erano stati realizzati da Giovanni Cavara, grande specialista di tecnica automobilistica e riprodotti al ciclostile.

Si crede che questa sia la prima documentazione prodotta dalla Ferrari e fornita alla stampa alla fine del 1946 perché i disegni citati sono stati riprodotti sulle riviste specializzate nella prima metà di gennaio 1947.

Le caratteristiche tecniche indicate nel foglio sono della berlinetta, un modello a tre posti e con comando del cambio al volante che però non è mai stato realizzato. Vi si trovano dimensioni da grande vettura con una lunghezza di 4500 mm larghezza ed altezza 1500 mm e peso di 800 kg. Evidentemente una valutazione del mercato ha suggerito di abbandonare questa versione per concentrarsi su quelle da corsa. Quasi simultaneamente però venne preparato un vero pieghevole di una certa eleganza, stampato su carta giallina con il cavallino rampante in copertina, e il titolo "Programma di fabbricazione 1946/47".) All'interno una doppia pagina con i dettagli del programma e la firma autografa di Ferrari a sinistra, ed una tabella a destra con le caratteristiche di ben tre modelli denominati sport, competizione, gran premio, aventi in comune il motore tipo 125. Anche questo catalogo è privo di fotografie per la buona ragione che quando è stato stampato la macchina non era ancora finita.

Non appena si rese disponibile il primo esemplare della 125 S furono scattate alcune fotografie che vennero poi allegate al catalogo.

Dopo la faticosa data del 12 marzo 1947, il lavoro è proseguito a tappe forzate. Il primo telaio è stato dotato di una carrozzeria spider realizzata in fabbrica da un artigiano locale, tale Giuseppe Peiretti, e un secondo telaio con carrozzeria simil-monoposto e dotata di parafanghetti asportabili preparato in tempo per il debutto a Piacenza il giorno 11 maggio 1947. Questa versione viene indicata come il tipo 125C, ossia Corsa per distinguerla dal classico tipo 125S. Busso ricordava che la carrozzeria di questa macchina, che lui stesso aveva disegnato, non piaceva a Ferrari che la chiamava "autobotte".

La Ferrari era nata per correre e i due esemplari della 125S appena pronti vennero subito iscritti alla prima gara utile in calendario, il Circuito di Piacenza, 11 di maggio 1947 con i piloti Franco Cortese e Nino Farina, quest'ultimo come altri che seguiranno chiamati ad affiancare il pilota collaudatore. Il direttore sportivo era Federico Giberti, uno dei fedelissimi di Enzo Ferrari. Come presagio che la storia sportiva della Ferrari sarà ricca di colpi di scena, già alla prima gara succedeva un giallo: Farina insoddisfatto della vettura che gli era stata assegnata e cioè la 125C (con la carrozzeria a "sigaro" che girava in tempi superiori a quella spider) pretendeva di avere la 125S di Cortese che però gli venne negata. Farina non aveva tutti i torti perché i tempi delle prove parlano chiaro: con la macchina senza parafanghi il suo miglior tempo

era stato di 1' 54"3 mentre con quella spider girava in 1'52"1; Cortese a sua volta girava in 1'53" con l'autobotte e 1'51" con la spider che era chiaramente la macchina più veloce. Ma tra i due piloti Cortese era il più veloce, la Ferrari teneva duro e Farina non si presentava al via; quello era stato il vero motivo della rinuncia di Farina e non altro, come risulta dalle note interne della squadra.

Cortese dopo una gara al comando veniva fermato da un banale guasto alla pompa della benzina. Il resto è storia, a cominciare dalla vittoria di Roma, arrivata l'8 giugno al Circuito di Caracalla.

La 125 S vista da Giuseppe Busso

Alla prima uscita del baquet 125, il motore, malgrado ci lavorassimo da quasi sei mesi, era ancora molto carente come prestazioni e scarsamente affidabile. L'edizione con tre carburatori doppio corpo, alto rapporto di compressione e carburante con alta percentuale di alcol non dava neppure 90 cavalli. Fin dal mio primo incontro con Ferrari mi ero permesso di giudicare eccessivo il numero dei cilindri per un motore aspirato da un litro e mezzo, e fuori luogo l'accensione con spinterogeni di tipo corrente che non consentivano di superare i 5500 giri/min. Bazzi era d'accordo con me. Ricordo che, nelle discussioni con Colombo, ciascuno faceva risalire all'altro la responsabilità del 12, affermando che personalmente ognuno dei due sarebbe stato per l'8 cilindri.

Nell'ottobre 1946, il limite superiore della cilindrata nella formula Sport Internazionale venne portato a 2000 cc. Io proposi di adeguarci, ma non fui ascoltato subito e ci volle la corsa di Piacenza dell'11 maggio 1947 – con la poco brillante figura, finché Cortese fu in gara, nei confronti della Stanguellini 1100 di Righetti – per farmi dire di sì. Ma il primo “quasi due litri”, cioè il 159, andò al banco solo alla fine di luglio.

Le prime prove avevano messo in evidenza una grossa manchevolezza dei cuscinetti di biella, che Colombo aveva previsto flottanti, cioè non ancorati né all'albero a gomiti né alle bielle. Problemi di gioco e di afflusso d'olio davano luogo a catastrofici grip-paggi del classico “metallo bianco”.

Si provvide subito ad ancorarli alle bielle e ad avviare prove con la lega Metalrose della ditta Trione. Un certo miglioramento vi fu, ma il problema sarebbe stato risolto del tutto solo con i meravigliosi Thinwall della Vandervell che Ramponi ci avrebbe portato in autunno dall'Inghilterra. Come soluzione provvisoria, anche se molto critica, avremmo ripiegato sui soliti, classici rullini. I 7000 giri si poterono raggiungere con i magneti, ma con quei giri arrivò il più grosso dei problemi, la rottura delle molle valvole e conseguenti disastrosi litigi tra valvole e pistoni. Comunque, ne era venuto fuori qualcosa di orrendo, la cosiddetta “autobotte”, che Ferrari smise di criticare solo quando Bazzi, il 22 agosto, la distrusse in un'uscita di strada che a lui costò la rottura della gamba sinistra e di due costole.

A Piacenza Franco Cortese si ritirò quando era in testa, per problemi nell'alimentazione di carburante, altro guaio del quale non fu facile scovare l'origine. Nino Farina, indispettito perché con l'“autobotte” non riusciva a fare i tempi di Cortese alle prove, si rifiutò di correre. Il grande Nino, futuro Campione del Mondo 1950 con l'Alfa Romeo 158, aveva una grossa scusante, scoperta solo parecchi giorni dopo, per il suo rabbioso cozzo della vigilia contro le balle di paglia: i cavalli del suo motore erano solo 75 contro i 94 di Cortese.

Estratto da “Nel cuore dell'Alfa” di Giuseppe Busso, Automobilia, Milano 2005.

La 125S vista da Gioachino Colombo

Appena seduto davanti al Cavaliere, mi dimentico di colpo tutte le nostalgie del passato. Enzo Ferrari non è un uomo da ricordi. Infatti, come riprendendo un discorso appena interrotto, mi dice: *“Colombo! Voglio tornare a costruire automobili da corsa e non più macchine utensili! Mi dica, come farebbe lei una millecinque?”* La mia risposta è immediata. Sperando che mi venisse fatta proprio questa domanda, avevo già pensato ad una risposta: *“Vede, la Maserati ha un ottimo quattro cilindri; gli inglesi hanno le ERA a sei cilindri e l’Alfa Romeo ha l’otto cilindri. Lei, a mio parere, dovrebbe costruire un dodici cilindri!”*

Dal sorriso di Ferrari capii che avevo dato la risposta giusta, la conferma che si attendeva ad una decisione già presa da tanto tempo: *“Caro Colombo, lei mi legge nel pensiero! Da anni sogno di fare un dodici cilindri... si metta subito al lavoro!”*

Il colloquio fu brevissimo. Qualche altra battuta per concretare il programma, qualche inevitabile, e per me indispensabile, accordo di ordine economico, quindi un fugace spuntino alla trattoria di fronte alla Ferrari. Poi di nuovo in marcia, verso Milano, con i soliti mezzi di fortuna.

Ero felice. Sia per la fiducia che Ferrari riponeva in me, sia perché mi si offriva, finalmente, la possibilità di progettare qualcosa di veramente nuovo, in cui poter esprimere tutte le mie migliori idee.

Il tema, infatti, era molto stimolante.

Tutti nell’ambiente sapevano che Enzo Ferrari aveva in mente un motore di quel tipo sin da quando, alla fine della Grande Guerra, aveva potuto osservare la Packard da corsa che più tardi rivendette alla Baronessa Maria Antonietta Avanzo. Furono quegli splendidi dodici cilindri ad entusiasmare Enzo Ferrari.

Però il passare da un’idea generale alla effettiva realizzazione di una macchina completamente nuova, era un affare diverso... In pratica, già nel viaggio di ritorno da Modena a Milano, iniziai la progettazione del primo motore Ferrari dodici cilindri.

Qualche giorno più tardi era Ferragosto. Con tutta la mia famiglia ero stato invitato a pranzo da mia sorella, a Castellana.

Mentre tutti gli altri si attardavano ancora attorno alla tavola, io uscii nel giardino.

Mi sedetti sotto un albero, con in mano una penna ed un gran foglio di carta ruvida. Fu lì che, di getto, impostai il disegno della testata: due valvole inclinate,

comandate da un bilanciante per parte e da un solo albero a camme.

Più difficile fu trovare la posizione ideale per la candela. Alla fine mi decisi a collocarla sul lato dei carburatori. Che sollievo! Non si doveva più ricorrere, in questo modo, ai cannocchiali. Inoltre, tutto il disegno complessivo della testata risultava molto semplificato. Rientrato a Milano, mi feci prestare da mio cugino il suo grande tavolo da disegno, con il tecnigrafo. Lo sistemai in camera da letto. Infatti durante il periodo dello sfollamento sul Lago d’Orta, il mio appartamento a Milano, sei stanze al numero 16 di Viale Certosa, era stato occupato da due famiglie ed io, tornando, ero stato costretto, a mia volta, a requisirne un altro, molto più piccolo.

In queste condizioni iniziai il mio lavoro.

Per lo studio del cambio e per altri particolari della nuova vettura, subito chiamata 125 dalla sua cilindrata unitaria (125 cc x 12 cilindri, fa, appunto, 1500 cc), mi feci aiutare dal Nasi, il capo ufficio “Motori Diesel”, un altro “disoccupato” dell’Alfa Romeo, che lavorava anche lui a casa propria.

Per il motore ideai uno schema di due file di sei canne-cilindro, in ghisa, montate, per circa un terzo della loro altezza, su di un basamento monolitico di alluminio. Era il primo esperimento, per quanto ne sappia, che si facesse in Italia con questo tipo di bronzine, prodotte in Inghilterra dalla Vandervell Products Limited. Questa ditta avrebbe avuto un posto molto importante nel futuro della Ferrari, dapprima come fornitrice, poi come cliente ed infine come avversaria. Tony Vandervell, appassionato sportivo e proprietario della Ditta, sarà tra i primi clienti della Ferrari, comperando nell’Inverno del 1948, una Ferrari 125C. con la quale Raymond Mays, noto pilota inglese, fece una fugace e sfortunata apparizione a Silverstone nel mese di Maggio del 1949.

Da quella prima esperienza nascerà la Thin-Wall special, una monoposto strettamente derivata da una Ferrari 4500 e, più tardi, la Vanwall, con le quali Tony Vandervell, nel 1957, ebbe la soddisfazione di sconfiggere il suo amico Ferrari non soltanto a casa

Estratto da “Le origini del mito” di Gioachino Colombo a cura di Valerio Moretti, Sansoni/Autocritica, Firenze Roma 1985.

propria, cioè durante il Gran Premio d'Inghilterra di quell'anno, ma anche a casa sua, cioè nel Gran Premio d'Italia, a Monza, l'8 settembre 1957.

Nel dimensionare il motore della prima Ferrari, tenni a mente alcune esperienze in campo motociclistico che mi avevano interessato. Fu così che adottai, per i pistoni, un diametro di mm 55, maggiore della corsa del pistone, che stabilii in mm 52,5.

Per quanto, generalmente, si usi il contrario, cioè dimensionare la corsa più generosamente dell'alesaggio, cioè del diametro del pistone, non si può tuttavia dire che, anche nei motori d'automobili, mancassero dei precedenti di questo tipo.

Per il telaio studiai una forma a pianta trapezoidale, formata da longheroni, con crociera centrale, aventi sezione ovoidale. Mi servii dell'esperienza di una ditta specializzata nella costruzione di tubi in acciaio speciale, la "Gilco Autotelai", di Gilberto Colombo, un mio omonimo con il quale non avevo alcuna parentela.

L'adozione di un irrigidimento del telaio a crociera, al posto delle normali traverse come allora si usava normalmente, era una soluzione tecnica abbastanza nuova, ed in questa fase del mio lavoro di progettazione, mi fu utilissima la collaborazione dell'ingegner Cantafora, della "Gilco", un vero specialista in materia. Il risultato fu una vettura estremamente leggera (Kg 650, contro, per esempio, i Kg 720 della contemporanea Maserati 2000) e molto rigido. Quando venne infine costruito, due anni dopo la sua ideazione, il professor Mario Speluzzi, Professore alla facoltà di Ingegneria ed egli stesso progettista di valore, pubblicò sulla rivista Inter Auto un interessante saggio sui telai tubolari, dal quale, per confronto con altri modelli, emergevano le caratteristiche positive del telaio della Ferrari 125.

Un altro particolare che studiai con molta attenzione fu la sospensione posteriore.

Ritenni che, per migliorare la tenuta di strada, fosse opportuno che l'autotelaio poggiasse su tre punti, uno anteriore e due posteriori. Inconsequenza stabilii che le sospensioni posteriori fossero del tipo a balestra. Per la sospensione anteriore, indipendente, ideai, per ciascuna ruota, dei doppi trapezi composti da singoli bracci in acciaio stampato. Il perno del braccio superiore comandava direttamente la leva interna dello speciale ammortizzatore idraulico "tipo Ferrari" costruito dalla Houdaille.

L'organo elastico della sospensione era costruito da una molla trasversale a balestra cantilever, bloccata al suo centro sulla traversa anteriore del telaio, così da costituire, come desideravo, il terzo punto d'appoggio del telaio.

Non impiegai molto tempo a delineare, in tutti i suoi particolari, il progetto di massima della vettura sport, denominata 125S.

Il Nasi, come ho detto, lavorava a casa sua. Ogni tanto

arrivava da Modena un collaboratore di Enzo Ferrari. Ricordo con tanta nostalgia quelle lunghe ore passate nella mia camera da letto, a discutere ogni particolare, intorno al grande tavolo da disegno dove stava nascendo la nuovissima dodici cilindri [...]

L'esordio della Ferrari 125 ebbe luogo a Piacenza, l'11 maggio 1947.

Io non c'ero. L'articolista della Auto Italiana, nel descrivere la corsa, era però di parere contrario: *"Tutto l'automobilismo italiano si era dato appuntamento a Piacenza per questa corsa ed abbiamo notato tra gli altri [...] l'ing. Colombo, Guidotti e Sanesi, dell'Alfa Romeo."*

Mi sarebbe piaciuto esserci, ma non c'ero. Ho già detto che in quel momento il clima all'Alfa Romeo non fosse dei più favorevoli ad Enzo Ferrari, ed io, che tutto sommato ero stato recuperato dal campo di Ferrari in un modo un po'... fortunoso, ritenni molto imprudente farmi vedere in quella corsa, dove tutti sapevano avrebbe esordito la Ferrari con una macchina, che proprio io avevo progettato... Non so se gli amici Guidotti e Sanesi fossero presenti, ma ne dubito. Quello che è certo è che io non c'ero.

L'esordio non fu felice, come spesso accade, anche per i modelli destinati a fare grandi cose. Nino Farina, che con Franco Cortese avrebbe dovuto pilotare una delle nuove Ferrari, ebbe un lieve incidente durante le prove, e malgrado la sua macchina fosse completamente rimessa a punto, non volle prendere il via. Così rimase solo Cortese, ed a lui spettò l'onore dell'esordio.

Corrado Millanta, l'arguto fotografo-gentiluomo milanese, in una conversazione telefonica, alcuni giorni prima della sua scomparsa, ha ricordato brillantemente quella gara: *"Non fu davvero una bella corsa. La Ferrari non era affatto pronta. Avrebbe fatto bene a rimandare l'esordio, così come la Cisitalia e la Maserati, che pure avrebbero dovuto presentare proprio in quella giornata le loro nuove macchine da corsa."*

Bene. Partirono in diciannove.

C'erano molte Aprilia, qualche Maserati, due o tre Alfa Romeo. La "stella" della corsa era la Ferrari. Era Nino Rovelli. Sì, proprio lui, il futuro "petroliere" della SIR, che prima di assurgere al ruolo discusso di "grande industriale" è stato uno dei tanti "figli di papà", che correvano in macchina con molta irruenza e pochissima tecnica... Rovelli aveva comperato una vecchia BMW e l'aveva manipolata nelle Officine di Saronno, dove aveva una piccola industria.

Era riuscito a farsi dare anche una mano da Bianchi Anderloni, della celebre carrozzeria Touring. Al via, Rovelli partì come un razzo, lasciandosi dietro la Ferrari di Cortese ed Angiolini con una Maserati, che erano partiti insieme a lui, in prima fila. Stacca tutti, compie un giro velocissimo e, quando si ripresenta sullo Stradone Farnese, dove era il traguardo, sembra già in grado di dominare la gara. Ma è un attimo.

Arriva alla curva di fondo, la sbaglia clamorosamente e finisce tra le balle di paglia. Macchina a pezzi e corsa finita! Cortese intanto se resta buono buono in mezzo al gruppo. Non ha la

macchina in ordine per un eccesso di lubrificazione e solo verso la metà gara gli riuscì di recuperare in pieno.

Si vide allora, ma solo per un attimo, quali fossero le reali potenzialità della nuova Ferrari. Poco dopo, però, la rottura della pompa di alimentazione lo metteva definitivamente fuori gara. Amen.”

Per arrivare allo sfortunato esordio di Piacenza, un “insuccesso promettente” lo definì Enzo Ferrari, era stato necessario più di un anno.

Al momento del mio ritorno all’Alfa Romeo, nel novembre 1945, avevo consegnato alla Ferrari tutti i disegni della vettura Sport 125S, la prima che, secondo i programmi, avrebbe dovuto essere allestita.

Il mio posto, come responsabile della progettazione, venne preso da Giuseppe Busso, un tecnico proveniente anche lui dall’Alfa Romeo, al quale spettò il compito molto delicato di seguire la fase di costruzione del prototipo, quando dai singoli pezzi, secondo lo schema progettuale, si mette insieme l’intera vettura.

I ritardi nel programma furono tali che solo nella Primavera del 1947, dopo oltre un anno dalla consegna dei disegni, fu possibile procedere nell’allestimento del nuovo modello. Ferrari, infatti, era ancora molto occupato nella liquidazione della precedente attività e non poteva, quindi, dedicarsi ancora in pieno alle

automobili.

Finalmente, l’11 maggio 1947, era avvenuto il debutto sul circuito di Piacenza. Le prime Ferrari 125S, costruite sotto la diretta responsabilità di Busso, erano esattamente conformi ai miei disegni progettuali.

Erano stati costruiti due esemplari.

Uno, munito di carrozzeria avvolgente, tipo “ala spessa”; l’altro più sportivo, con parafanghi staccati di tipo motociclistico.

In soli tre mesi, tanto durò la loro stagione sportiva, presero parte a dieci corse: ne vinsero sei, in una arrivarono al secondo posto ed in tre dovettero ritirarsi.

Dopo la defezione di Nino Farina a Piacenza, Franco Cortese rimase il solo pilota della Ferrari, per le prime sette corse. Poi gli si affiancarono Ferdinando Righetti e il mitico Tazio Nuvolari che, con la sua sola presenza al volante di una Ferrari, ne legittimava tutte le ambizioni di vertice.

Fu Franco Cortese che ebbe l’onore di far tagliare per primo vittoriosamente il traguardo ad una Ferrari. Il risultato, che alla luce di quel che avvenne poi si può ben definire storico, venne conseguito sul circuito delle Terme di Caracalla l’8 giugno 1947, nella seconda delle due gare della “Primavera romana del motore”: il 9° Gran Premio Roma.

Franco Cortese, il pilota della prima Ferrari

Alessandro Silva

Parlare di Franco Cortese (1903-1966) non è un compito molto semplice perché su di lui, che si dice avesse un carattere molto riservato, non si è mai scritto molto.

Il suo nome resta nella memoria degli appassionati per particolari momenti sportivi come questo, legato al Circuito di Piacenza e al debutto della Ferrari. Inoltre, rispetto a tanti altri piloti non ci sono di Cortese molti aneddoti curiosi che possano essere raccontati.

Cortese è rappresentativo quale esempio di un gruppo di piloti italiani, una trentina, attivi tra gli anni Venti e Quaranta, che non erano i grandissimi piloti da GP, ma ebbero carriere che oggi sarebbero considerate assolutamente di primo livello. Cercherò di tratteggiare la sua carriera lasciando il giudizio se sia giusto ricordarlo solo per la corsa di Piacenza: la mia opinione è che merita di essere ricordato anche per i risultati ottenuti in tante altre gare.

Una lunghissima carriera

Cortese ha corso per 32 anni: ha esordito nel 1926 in una corsa in salita dalle parti di Napoli e la sua ultima corsa è stata nel 1958 al Circuito di Messina, dove guidava la Ferrari 500TR in coppia con il principe palermitano Gaetano Starabba, che è una simpatica figura di appassionato che ha guidato anche in F1. Rilascia molte interviste tanto che di lui si sa molto di più che di Cortese nonostante una statura sportiva non certamente superiore.

In totale, Cortese ha partecipato a 331 corse: per la sua esperienza non era stato scelto a caso dalla Ferrari per la corsa di Piacenza.

Un pilota solido e riflessivo forte su tutti i circuiti e con ogni tipo di macchina

Gli aggettivi con i quali appare nei resoconti di quei 32 anni sono mediamente i seguenti: “solido”, “riflessivo”.

Io aggiungerei “disponibile”. Come guida era uno stilista, un discendente di Varzi: pulitissimo, rigoroso e preciso, forte quindi su tutti i terreni. Spesso lo si trova definito nelle enciclopedie “stradista italiano”, un aggettivo che veniva attribuito ai piloti che si affermarono alle Mille Miglia. In realtà, Cortese vinceva in circuito, in salita e su strada: era un pilota completo. Ho detto “disponibile” perché era disposto a “tappare

i buchi”: veniva spesso chiamato all’ultimo momento dalle squadre ufficiali per sostituire guide mancanti, oppure veniva indicato fra i concorrenti nei programmi preliminari delle corse, dove veniva sistematicamente iscritto per poi magari non prendere il via perché a sua volta sostituito all’ultimo momento da un pilota di maggior richiamo.

Cortese era forte su ogni tipo di macchina: nell’elenco delle macchine che ha guidato a partire dal 1926 c’è di tutto, dalle sport alle monoposto fra le quali Maserati, Cisitalia e Ferrari (ha fatto tre stagioni dal ’49 al ’51 con la 166 di F2). Non correva molto con vetture di sua proprietà ma spesso con quelle di amici facoltosi. Ferrari ha con lui un rapporto che data dal 1930: Cortese per un periodo della sua vita ha abitato a Livorno dove si svolgeva una corsa molto importante; ebbene Ferrari gli dava una Alfa Romeo della Scuderia per correre a Livorno. E poi fu pilota ufficiale Maserati nel suo periodo migliore, subito prima della guerra nel 1938-1939 e poi pilota ufficiale Ferrari, nel 1947 soprattutto. Ha guidato Itala 61, Bugatti T37, Alfa Romeo 6C 1750, 8C 2300, 6C 2300, BMW 328, Maserati 1500 6CM e 4CL, Lancia Astura, Cisitalia D46, Ferrari 125, 166 e varie 2L e 3L tra il 1952 e il 1958, Cisitalia-Abarth, Stanguellini 1100, Frazer Nash, Maserati-Platé, Alfa Romeo 1900SS, Fiat 8V. Come si può vedere c’è di tutto.

L’unica cosa che manca sono i Gran Premi di Campionato del Mondo.

Il palmarés

Su 331 corse (numero da verificare, ma bene approssimato) ha conquistato 21 vittorie assolute, 20 vittorie di Classe, 22 secondi posti e una cinquantina di piazzamenti entro il quinto posto. In corse per vetture sport, le vittorie assolute sono:

- Pescara (4 volte: 1934/1935 corsa di 24h; 1937 e 1938 corsa di 6h)
- 1946 Circuito di Luino, Circuito di Modena (Lancia Astura)
- 1947 GP Roma, Circuito di Varese, Circuito di Vercelli, Circuito di Vigevano (Ferrari 125)
- 1951 Targa Florio, Circuito di Pergusa (Frazer Nash 2L)
- 1953 Circuito di Senigallia (Ferrari 166)
- 1956 Circuito di Opatija, Circuito di Sassari (Ferrari 500 TR)

In Vette e F2:

- 1938 Circuito di Modena (su Hug e Dobson e le Alfette), Circuito di Varese
- 1939 Grosvenor Grand Prix (Sud Africa) su Maserati 6CM 1500 cc
- 1947 Cairo (Cisitalia 1100)
- 1950 Napoli (su Macklin e Fagioli dopo lotta con Stirling Moss) su Ferrari 166 F2

In salita:

- Argegno-Lanzo 1938

Quattro volte Campione Italiano di categoria:

- 1937 e 1938 oltre 1500 cc Sport (Nazionale) su Alfa Romeo 6C 2300B (Zagato/Touring)
- 1951 Corsa F2 (Ferrari 125/166)
- 1956 Sport 2000 su Ferrari 500TR.

Ha fatto quindi una media di circa 10 corse all'anno per 32 anni: per quei tempi non era uno che correva poco. Bisogna anche tenere conto dell'intervallo causato dalla guerra.

Cortese era un grande specialista di Pescara, il celebre circuito triangolare di 27 km, dove ha vinto entrambe le "24 Ore" che vi si sono disputate nel 1934 e 1935, al volante di berlinette Touring della Scuderia Ferrari.

In quella del 1934 era previsto un arrivo in parata delle macchine della Scuderia, ma Cortese negli ultimi giri si portò decisamente in testa e arrivò al traguardo tutto solo. Non si conoscono le reazioni di Ferrari né dei compagni di squadra che si chiamavano Nando Barbieri (pilota genovese molto forte), Archimede Rosa ("solido" pilota bresciano), Francesco Severi (amico modenese di Enzo Ferrari), Gianfranco Comotti (altro semiprofessionista bergamasco) e Mario Tadini (uno dei finanziatori della Scuderia), tutti piloti di valore.

Cortese è stato 4 volte Campione Italiano di categoria acquisendo anche una buona notorietà all'estero. Nel 1939 vinse in Sud Africa con la monoposto Maserati 1500 la prima delle due corse cui partecipò insieme a Gigi Villoresi, classificandosi al 2° posto nella seconda. Più importante la vittoria di Modena del 1938 sempre con la Maserati: era l'anno del debutto delle Alfette 158, qui alla loro quarta gara. Dopo la debacle delle Alfette, vinse Cortese battendo un'agguerrita concorrenza italiana e straniera.

Un semi-professionista molto veloce

Si parla spesso di Cortese come di un pilota gentleman: ma Cortese non era un pilota dilettante: era un semi-professionista, cioè un pilota che aveva un'attività (nel suo caso commerciale) ma che guadagnava anche con le corse. Negli anni Venti, quando aveva cominciato a correre, c'era una gran quantità di talenti italiani nell'automobilismo sportivo; insieme ai grandi piloti degli anni Venti quali Bordino, Nazzaro, Minoia, Antonio Ascari, Brilli Peri, Campari, Conelli, Costantini, Masetti, Materassi correvano astri nascenti come

Nuvolari, Varzi, Fagioli, Borzacchini. Cortese non era certo il più veloce, ma vi era posto se non si aveva l'ambizione di essere pilota ufficiale.

Infatti, agli inizi degli anni Trenta più del 60% delle licenze dell'Europa occidentale erano italiane: in Italia c'erano talento e quantità nel campo dei piloti. La Gazzetta dello Sport pubblicava ogni anno i guadagni conseguiti dai piloti per i premi: una diecina di piloti nel 1933 guadagnava oltre 100.000 lire all'anno di soli premi quando lo stipendio di un operaio non superava le 400 lire al mese. C'erano poi una trentina di piloti semiprofessionisti come Cortese, o dilettanti, i cui guadagni annuali superavano, nel 1933, le 10.000 lire di soli premi di classifica. Con 80.000 lire si comprava un'Alfa Romeo "Monza" con la quale si poteva fare una intera stagione di corse sport e Gran Premio per poi rivenderla allo stesso prezzo in Inghilterra o in Svizzera. Nell'anno preso ad esempio, Cortese non corse molto, ma ciononostante guadagnò 16.750 lire di soli premi di classifica. A queste cifre vanno aggiunti gli ingaggi e le sponsorizzazioni, già ampiamente presenti allora con gli sponsor che oggi si chiamano "tecnici".

A quell'epoca, l'Alfa Romeo aveva l'abitudine di abbinare nelle corse ai clienti facoltosi i suoi meccanici-piloti (Marinoni, Ramponi, Guidotti, ecc.) o altri guidatori connessi con l'azienda nel ramo vendite (Chinetti, Zehender, Cortese, ecc.) con il compito anche di controllare che il cliente non le rovinasse il nome. A Le Mans nel 1932 Cortese arrivò secondo con Giambattista Guidotti, un equipaggio quindi totalmente aziendale. La media dei vincitori fu quell'annodi 125 kmh. Nel 1933, corse le 24 Ore con George Eyston, sempre su Alfa Romeo 8C. Alle 24 Ore di Spa del 1930, le Alfa Romeo arrivarono al traguardo in parata; Cortese terminò al secondo posto, in coppia con Boris Ivanovsky, un ufficiale della guardia dello Zar scappato in Europa nel 1917 e comparso fuggacemente, ma con un certo successo, nelle corse endurance alla fine degli anni Venti.

Un record prestigioso

Altro record di Cortese è quello delle partecipazioni alle Mille Miglia: ne ha fatte 22 su 24, non partendo mai per la vittoria assoluta, ma ottenendo sempre ottimi risultati, con l'eccezione della pseudo-Mille Miglia del 1940, in coppia con Giovanni Lurani, che scelse la BMW 328 sbagliata tra quelle ufficiali e quindi la coppia, strafavorita, dovette ritirarsi.

Mancò alle edizioni del 1934 e del 1957. Seguono i piazzamenti ottenuti da Cortese (con vari copiloti) nell'ordine dal 1927: 8, rit, 9, 4, 12, rit, 2, 8, rit, 6, 9, rit, rit, rit, 6, 9, rit, 14, 14, 46, 96. Ne finisce 14, ancora un record, ma questa volta condiviso con Gian Maria Cornaggia Medici.

Il secondo posto del 1933 fu ottenuto con Carlo Ca-

stelbarco alla guida della Alfa 8C Monza nuova di zecca di quest'ultimo. All'epoca, le partenze della Mille Miglia avvenivano a partire dalle prime ore della mattinata. Spesso i piloti milanesi delle grosse cilindrate, che partivano tardi, pernottavano a casa e si recavano alla partenza alla guida della vettura da corsa. Quando Cortese, la mattina della corsa, si recò al Portello per ritirare la macchina, la trovò parcheggiata in un angolo completamente bruciata. Il giorno precedente, una scintilla causata dalla lampada di un meccanico aveva innescato l'incendio della vettura posta sulla fossa per le ultime verifiche. Nell'incidente il meccanico Bonini fu severamente ustionato tanto da dover essere curato per oltre un anno. Cortese tanto fece che una squadra di meccanici fu posta all'opera per riparare la vettura. Una nuova coda-serbatoio fu smontata da un'altra Monza e l'impianto elettrico fu completamente rifatto. Per colmo di sfortuna, nella concitazione, un meccanico versò acqua invece di carburante al momento di riempire il serbatoio. La coda dovette essere smontata, ripulita e rimontata. Raccolto Carlo Castelbarco, Cortese imboccò l'autostrada ed a 180 km/h arrivò a Brescia, potendo partire solo con qualche minuto di ritardo rispetto all'orario ufficiale.

Cortese guidò ininterrottamente per tutta la gara (altre 16 ore!) e raramente un piazzamento fu più meritato.

Più noto in Inghilterra che in Italia

La campagna sudafricana del 1939, alla guida di una Maserati 6CM 1500 cc della Scuderia Ambrosiana, procurò a Cortese una fama imperitura presso gli appassionati e la stampa inglesi, che aveva dato un grandissimo risalto all'avvenimento. Un primo ed un secondo posto fecero sì che il famoso giornalista John Eason Gibson lo visitasse nell'autunno del 1945 nel corso di un "fact finding tour" sulla situazione dell'automobilismo sportivo in Italia dopo la guerra, come uno dei principali piloti italiani. La serie di articoli derivati da questo viaggio furono importanti per la immediata riammissione dei piloti italiani alle corse internazionali. In una delle prime storie delle corse di Gran Premio, la stupenda *"The Power and the Glory"* di William Court, si legge: *"I principali [piloti dell'immediato dopoguerra] essendo i veterani francesi Sommer Wimille Chiron e Etancelin mentre gli italiani schieravano Varzi Trossi Taruffi ed occasionalmente Nuvolari e i più giovani Farina Villorresi e Cortese..."*. La sua fama fu rinverdata Oltremarica dalla vittoria nel Circuito di Napoli nel 1950, in cui batté, al volante della sua personale Ferrari 166, l'intera squadra della HWM, allora alle prime uscite internazionali, dopo aver battagliato con l'astro nascente Stirling Moss, che fu poi costretto al ritiro, e con Lance Macklin (quello del disastro di Le Mans 1955), che arrivò secondo. Ricordiamo che nel 1936 Cortese era stato uno dei fondatori della celebre squadra milanese Scuderia Ambrosiana insieme a Giovannino Lurani,

Gigi Villorresi ed Eugenio Minetti.

Un uomo tranquillo accorto e riservato

Cortese si occupò di intermediazioni commerciali per tutta la sua vita lavorativa e la sua accortezza negli affari era ben nota. Il seguente aneddoto è riferito da varie fonti. Il re d'Egitto, il famoso Farouk, aveva messo in palio per la corsa del Cairo del 1947, l'unica della sfortunata Tournée Cisitalia, una coppa d'oro massiccio.

Cortese, che aveva vinto la gara, ricevette il trofeo dalle mani del sovrano, ma non fu contento fino a quando una successiva visita da un orefice non gli confermò la nobile natura del materiale di cui era composto. Riservato e tranquillo secondo la maggioranza delle testimonianze, qualche volta si accenna ad un suo poco probabile "spiritaccio livornese". In realtà, Cortese proveniva da un piccolo villaggio sul Lago Maggiore, Oggebbio, in cui ancora oggi Cortese è il cognome più diffuso. A Livorno visse solo per un periodo, stabilendosi successivamente a Milano verso gli anni Trenta.

Cortese e la Ferrari

Cortese ebbe relazioni con Enzo Ferrari sin dall'inizio della sua carriera. Tramite i suoi rapporti commerciali con l'Alfa Romeo, ottenne dalla Scuderia Ferrari una vettura per la corsa di casa, il Circuito del Montenero-Coppa Ciano, negli anni 1930-31-32, ed una berlinetta 6C 2300, per le vittoriose 24 ore di Pescara del 1934 e 1935. Durante la seconda guerra mondiale, Cortese piazzò le rettificatrici oleodinamiche, prodotte a Maranello dalla Ferrari, allora Auto Avio Costruzioni.

Questo rapporto, e il suo tipo di guida, portò Ferrari ad affidargli la sua prima vettura, che Cortese guidò con alterna fortuna per tutta la stagione 1947, fino al Circuito di Modena. In una delle rare, forse unica, interviste, rilasciata dal pilota poco prima della morte, Cortese ascrive al terribile incidente, che fece sospendere quella corsa, l'inasprimento dei suoi rapporti con Enzo Ferrari. Secondo Cortese, Ferrari ritenne che la sua vettura, parcheggiata male ai box, avesse provocato la sbandata di Bracco che volò tra la folla. In realtà furono la demenziale sistemazione dei box in curva e la ristrettezza della sede stradale le cause principali che provocarono l'incidente. Cortese continuò a gareggiare come pilota ufficiale Ferrari per il 1948, fino al Circuito di Pescara, a Ferragosto. L'ultima gara come pilota ufficiale del Cavallino Rampante fu il Gran Premio di Bruxelles di F2 del maggio 1949.

Ferrari aveva infatti ingaggiato Alberto Ascari e Gigi Villorresi come piloti ufficiali per il 1949 e utilizzava Felice Bonetto, assai gradito a Gioacchino Colombo, per lo sviluppo della 166 F2, salvo poi licenziarlo in tronco dopo il GP d'Italia a Monza. Cortese fu così costretto ad acquistare, in società con Mario Tadini,

uno dei tre chassis delle 125 F1 munito di motore 166 F2, con il quale gareggiò con discreto successo per tre stagioni e proseguì guidando svariatissime vetture Ferrari fino alla fine della carriera.

Sembra anche che Cortese non comprendesse bene le ragioni che inducevano Ferrari a rallentare fino ad abbandonare la costruzione di macchine utensili che garantivano ad ambedue un introito certo per costruire vetture da corsa e non nascondesse al Drake il suo sconcerto.

In ogni caso, si ricorda una sommessa lamentela della vedova Cortese in occasione dell'evento planetario tenutosi a Roma nel 1997 per il cinquantenario della prima vittoria di una vettura Ferrari: il suo pilota, Franco Cortese, fu completamente dimenticato.

In *"Le mie gioie terribili"* Enzo Ferrari scrive che Cor-

tese: *"Seppure non sarebbe diventato un asso... aveva grandi doti di fondo per stile e capacità tecnica, era proprio l'uomo adatto..."* difendendo così la sua scelta aziendale per l'esordio della 125. Ma in *"Piloti che gente"*, invece, scrive: *"Un uomo cui conveniva ripetere i discorsi un paio di volte. Di lui ricordo anche gli incredibili colori delle calze che portava"*. La menzione dei calzini, di per sé bizzarra, lo è maggiormente se si ricorda la quantità di volte in cui Enzo Ferrari venne fotografato indossando antiestetici calzini di lunghezza malleolare.

Il mistero dei calzini di Cortese è svelato da alcune fotografie che illustrano un articolo di tecnica della guida pubblicato da Quattroruote nel numero di novembre del 1957: un elegantissimo Cortese in giacca di tweed e guanti da guida sfoggia un paio di ineccepibili calze Burlington a motivi scozzesi.

LE MONOGRAFIE AISA

- 77 **Dalla Bianchi alla Bianchina**
Alessandro Colombo
Milano, 16 settembre 2007
- 76 **60 anni dal Circuito di Piacenza, debutto della Ferrari**
Tavola rotonda Aisa-Cpa
Palazzo Farnese,
Piacenza, 16 giugno 2007
- 75 **Giuseppe Luraghi nella storia dell'industria automobilistica italiana**
Tavola rotonda Aisa-Ise Università Bocconi
Università Bocconi, Milano, 26 maggio 2007
- 74 **La Pechino-Parigi degli altri**
Antonio Amadelli
Palazzo Turati, Milano, 24 marzo 2007
- 73 **Laverda, le moto, le corse**
Tavola rotonda
Università di Vicenza, 3 marzo 2007
- 72 **100 anni di Lancia**
Tavola rotonda
Museo Nicolis, Villafranca, 25 novembre 2006
- 71 **1950-1965. Lo stile italiano alla conquista dell'Europa**
Lorenzo Ramaciotti
Milano, 14 ottobre 2006
- 70 **Fiat 124 Sport Spider, 40 anni tra attualità e storia**
Tavola Rotonda
Torino, 21 maggio 2006
- 69 **L'evoluzione della tecnica motociclistica in 120 anni**
Alessandro Colombo
Milano, 25 marzo 2006
- 68 **Dalle corse alla serie: l'esperienza Pirelli nelle competizioni**
Mario Mezzanotte
Milano, 25 febbraio 2006
- 67 **Giulio Carcano, il grande progettista della Moto Guzzi**
Alessandro Colombo, Augusto Farneti,
Stefano Milani
Milano, 26 novembre 2005
(con la collaborazione del CMAE)
- 66 **Corse Grand Prix e Formule Libre 1945-1949**
Alessandro Silva
Torino, 22 ottobre 2005
- 65 **Ascari. Un mito italiano**
Tavola rotonda
Milano, 28 maggio 2005
- 64 **Itala, splendore e declino di una marca prestigiosa**
Donatella Biffignandi
Milano, 12 marzo 2005
- 63 **Piloti italiani: gli anni del boom**
Tavola Rotonda
Autodromo di Monza,
29 gennaio 2005
- 62 **Autodelta, dieci anni di successi**
Tavola rotonda
Arese, Museo Alfa Romeo,
23 ottobre 2004
- 61 **Carlo Felice Bianchi Anderloni: l'uomo e l'opera**
Tavola rotonda
Museo dell'Automobile Bonfanti-Vimar
Romano d'Ezzelino, 8 maggio 2004
- 60 **I mille giorni di Bernd Rosemeyer**
Aldo Zana
Milano, 20 marzo 2004
- 59 **Moto e corse: gli anni Settanta**
Tavola rotonda
Milano, 29 novembre 2003
- 58 **Le automobili che hanno fatto la storia della Fiat. Progressi della motorizzazione e società italiana.**
Giorgio Valentini, Lorenzo Boscarelli
Milano, 7 giugno 2003
- 57 **Dalla carrozza all'automobile**
Aspetti, Boscarelli, Pronti
Piacenza, 22 marzo 2003
- 56 **Le moto pluricilindriche**
Stefano Milani
Milano, 30 novembre 2002
- 55 **Carrozzeria Bertone 1912 - 2002**
Tavola rotonda
Torino, 30 ottobre 2002
- 54 **L'ingegner Piero Puricelli e le autostrade**
Francesco Ogliaresi
Milano, 18 maggio 2002
- 53 **Come correvamo negli anni Cinquanta**
Tavola rotonda
Milano, 12 gennaio 2002
- 52 **L'evoluzione dell'auto fra tecnica e design**
Sandro Colombo
Verona, 8 ottobre 2001
- 51 **Quarant'anni di evoluzione delle monoposto di formula**
Giampaolo Dallara
Milano, 8 maggio 2001
- 50 **Carrozzeria Ghia - Design a tutto campo**
Tavola rotonda
Milano, 24 marzo 2001
- 49 **Moto e Piloti Italiani Campioni del Mondo 1950**
Alessandro Colombo
Milano, 2 dicembre 2000
- 48 **1950: le nuove proposte Alfa Romeo 1900, Fiat 1400, Lancia Aurelia**
Giorgio Valentini
Milano, 8 ottobre 2000
- 47 **Come nasce un'automobile negli anni 2000**
Tavola rotonda
Torino, 23 settembre 2000
- 46 **Maserati 3500 GT una svolta aperta al mondo The Maserati 3500 GT (English text)**
Giulio Alfieri
Milano, 12 aprile 2000
- 45 **Lancia Stratos**
Pierugo Gobbato
Milano, 11 marzo 2000
- 44 **Il record assoluto di velocità su terra Gli anni d'oro: 1927-1939**
Ugo Fadini
Milano, 21 ottobre 1999
- 43 **L'aerodinamica negli anni Venti e Trenta Teorie e sperimentazioni**
Franz Engler
Milano, 4 giugno 1999
- 42 **Adalberto Garelli e le sue rivoluzionarie due tempi**
Augusto Farneti
Milano, 17 aprile 1999
- 41 **La Carrozzeria Zagato vista da...**
Tavola rotonda
Trieste, 13 settembre 1998
- 40 **Tenni e Varzi nel cinquantenario della loro scomparsa**
Convegno
Milano, 7 ottobre 1998
- 39 **Il futurismo e l'automobile**
Convegno
Milano, 16 maggio 1998
- 38 **I fratelli Maserati e la OSCA**
Tavola rotonda
Genova, 22 febbraio 1998
- 37 **Enzo Ferrari a cento anni dalla nascita**
Tavola rotonda
Milano, 18 aprile 1998
- 36 **La Carrozzeria Pininfarina vista da...**
Tavola rotonda
Trieste, 14 settembre 1997
- 35 **Passato e presente dell'auto elettrica**
Tavola rotonda
Milano, 26 maggio 1997
- 34 **Gli archivi di disegni automobilistici**
Tavola rotonda
Milano, 19 aprile 1997
- 33 **D'Annunzio e l'automobile**
Tavola rotonda
Milano, 22 marzo 1997
- 32 **Lancia - evoluzione e tradizione**
Vittorio Fano
Milano, 30 novembre 1996
- 31 **Gli aerei della Coppa Schneider**
Ermanno Bazzocchi
Milano, 26 ottobre 1996
- 30 **I motori degli anni d'oro Ferrari**
Mauro Forghieri
Milano, 24 settembre 1996
- 29 **La Carrozzeria Touring vista da...**
Tavola rotonda
Trieste, 15 settembre 1996
- 28 **75-esimo Anniversario del 1° Gran Premio d'Italia**
Tavola rotonda
Brescia, 5 settembre 1996
- 27 **Ricordo di Ugo Gobbato 1945-1995**
Duccio Bigazzi
Milano, 25 novembre 1995
- 26 **Intensamente Cisitalia**
Nino Balestra
Milano, 28 ottobre 1995
- 25 **Cesare Bossaglia: ricordi e testimonianze a dieci anni dalla scomparsa**
Tavola rotonda
Milano, 21 ottobre 1995

- 24 **Moto Guzzi e Gilera: due tecniche a confronto**
Alessandro Colombo
Museo dell'Automobile Bonfanti-Vimar
Romano d'Ezzelino, 7 giugno 1995
- 23 **Le Benelli bialbero (1931-1951)**
Augusto Farneti
Milano, 18 febbraio 1995
- 22 **Tecniche e tecnologie innovative nelle vetture Itala**
Carlo Otto Brambilla
Milano, 8 ottobre 1994
- 21 **I record italiani: la stagione di Abarth**
Tavola rotonda
Museo dell'Automobile Bonfanti-Vimar
Romano d'Ezzelino, 16 aprile 1994
- 20 **Lancia Aurelia**
Francesco De Virgilio
Milano, 26 marzo 1994
- 19 **Battista Pininfarina 1893-1993**
Tavola rotonda
Torino, 29 ottobre 1993
- 18 **Antonio Chiribiri, pioniere del motorismo italiano**
Giovanni Chiribiri
Milano, 27 marzo 1993
- 17 **Gilera 4 - Tecnica e storia**
Sandro Colombo
Milano, 13 febbraio 1993
- 16 **Tazio Nuvolari tra storia e leggenda**
Tavola rotonda
Milano, 17 ottobre 1992
- 15 **La vocazione automobilistica di Torino: l'industria, il Salone, il Museo, il design**
Alberto Bersani
Milano, 21 settembre 1992
- 14 **Pubblicità auto sui quotidiani (1919-1940)**
Enrico Portalupi
Milano, 28 marzo 1992
- 13 **La nascita dell'Alfasud**
Rudolf Hruska e Domenico Chirico
Milano, 13 giugno 1991
- 12 **Tre vetture da competizione: esperienze di un progettista indipendente**
Giorgio Valentini
Milano, 20 aprile 1991
- 11 **Aspetti meno noti delle produzioni Alfa Romeo: i veicoli industriali**
Carlo F. Zampini Salazar
Milano, 24 novembre 1990
- 10 **Mezzo secolo di corse automobilistiche nei ricordi di un pilota**
Giovanni Lurani-Cernuschi
Milano, 20 giugno 1990
- 9 **L'evoluzione del concetto di sicurezza nella storia dell'automobile**
Tavola rotonda
Torino, 28 aprile 1990
- 8 **Teoria e storia del desmodromico Ducati**
Fabio Taglioni
Milano, 25 novembre 1989
- 7 **Archivi di storia dell'automobile**
Convegno
Milano, 27 ottobre 1989
- 6 **La progettazione automobilistica prima e dopo l'avvento del computer**
Tavola rotonda
Milano, 10 giugno 1989
- 5 **Il rapporto fra estetica e funzionalità nella storia della carrozzeria italiana**
Tavola rotonda
Torino, 18 febbraio 1989
- 4 **Le moto Guzzi da corsa degli anni Cinquanta: da uno a otto cilindri**
Giulio Carcano
Milano, 5 novembre 1988
- 3 **Maserati Birdcage, una risposta ai bisogni**
Giulio Alfieri
Torino, 30 aprile 1988
- 2 **Alfa Romeo: dalle trazioni anteriori di Satta alla 164**
Giuseppe Busso
Milano, 8 ottobre 1987
- 1 **I progettisti della Fiat nei primi 40anni: da Faccioli a Fessia**
Dante Giacosa
Torino, 9 luglio 1987

AISA

Associazione Italiana per la Storia dell'Automobile

Aisa è l'associazione culturale che dal 1988 promuove studi e ricerche sulla storia e sulla cultura dell'automobile, della moto e di altri mezzi di trasporto. I suoi soci sono persone, enti, associazioni o società che condividono questo interesse per passione o ragioni professionali.

L'obiettivo fondante dell'Aisa è la salvaguardia di un patrimonio di irripetibili esperienze vissute e di documenti di grande interesse storico.

Nella sua attività, l'Associazione ha coinvolto protagonisti di primo piano e testimoni privilegiati del mondo dell'auto e della moto: sono state organizzate conferenze e tavole rotonde, il cui contenuto è registrato nelle Monografie distribuite ai soci. La qualità e quantità delle informazioni e dei documenti delle Monografie ne fanno un riferimento di grande valore.

Per diventare soci è sufficiente compilare l'apposita richiesta sul sito dell'Associazione: **www.aisastoryauto.it**



ASSOCIAZIONE ITALIANA PER LA STORIA DELL'AUTOMOBILE

ASSOCIAZIONE
ITALIANA
PER LA STORIA
DELL'AUTOMOBILE



AISA • Associazione Italiana per la Storia dell'Automobile
C.so di Porta Vigentina, 32 - 20122 Milano - www.aisastoryauto.it