

# La Formula Junior Cinquant'anni dopo 1958-2008

AISA - Associazione Italiana per la Storia dell'Automobile

---



# La Formula Junior Cinquant'anni dopo 1958-2008

AISA - Associazione Italiana per la Storia dell'Automobile

Autodromo Nazionale di Monza, 7 giugno 2008

- 
- 2      Presentazione  
*Lorenzo Boscarelli*
- 3      Le origini della Formula Junior  
*Andrea Curami*
- 6      Esperienze e ricordi  
*Giorgio Valentini*  
*Francesco Stanguellini*  
*Aquilino Branca*  
*Tazio Taraschi*  
*Pino Babbini*  
*Carlo Facetti*  
*Antonio Maglione*

---

MONOGRAFIA AISA 83



---

# Presentazione

*Lorenzo Boscarelli*

Sono felice ed emozionato di celebrare proprio qui all'Autodromo di Monza il 50° anniversario della Formula Junior, la prima nuova formula di corsa che io possa ricordare: avevo solo 9 anni, ma ero già appassionato di automobilismo.

Si è trattato di un momento cruciale nell'evoluzione dello sport automobilistico perché ha portato alla ribalta definitiva le corse in circuito per i piloti gentlemen e per gli aspiranti professionisti, che, fino agli anni Cinquanta, crescevano correndo soprattutto su strada, in gare su lunga distanza e con vetture sport.

Con la Formula Junior, il mondo è cambiato: la carriera di un pilota poteva formarsi in una formula "addestrativa" che lo avrebbe portato nelle categorie più importanti.

È stato un momento di svolta anche dal punto di vista tecnico, perché anche nella Formula Junior si è gradualmente imposto il motore posteriore, dopo un inizio caratterizzato dal motore anteriore.

L'evoluzione di telai e sospensioni si è trasferita in un formidabile incremento delle prestazioni, sostenuto dalla disponibilità dei motori inglesi di derivazione Ford, ben più potenti dei Fiat e Lancia degli esordi.

Gli autotelai inglesi, anche quando non disponevano di potenza maggiore degli italiani, come ancora avveniva nei primi anni della Junior, hanno creato un abisso di prestazioni a proprio favore. Ad esempio a Montecarlo nel 1960 le vetture italiane si trovarono distanziate di molti secondi al giro.

La Formula Junior ha contribuito allo sviluppo e al successo della scuola progettuale e alla supremazia dei costruttori inglesi: anche questo è stato un cambiamento epocale, a dimostrazione della validità non solo agonistica della categoria: difficile trovare, nell'intera storia delle corse automobilistiche, una formula con tutti questi valori.

Alcuni italiani seppero adottare le nuove tecniche progettuali e costruttive, anche se con qualche ritardo; furono gli unici non britannici a mantenere un certo grado di competitività, in un panorama ormai dominato dalla "scuola" d'oltre-Manica.

Sono qui presenti parecchi protagonisti dell'epoca, tecnici e piloti, che ringrazio. Porto il saluto di Massimo Natili, Odoardo Govoni e Franco Dari, che avevano preannunciato il loro intervento ma hanno dovuto poi rinunciarvi per motivi personali.

# Le origini della Formula Junior

Lorenzo Boscarelli

**R**ingrazio innanzitutto per la sua presenza Cica Lurani, figlia del principale ideatore della Formula Junior. L'ingegner Giovanni Lurani Cernuschi, conte di Calvenzano, era nato nel 1905 ed era membro della Commissione Sportiva dell'Automobile Club d'Italia, la CSAI, quando questo organismo era composto da persone di grande rilievo tecnico e sportivo internazionale, che, come lui, parlavano correntemente quattro lingue.

Lurani si era laureato in ingegneria industriale al Politecnico di Milano nel 1929 e, probabilmente anche per questo, corporativamente, mi sento molto vicino a lui. E' stato campione italiano di velocità 1937 nella categoria Formula Corsa con una Maserati 4CM 1100, ripetendosi nel 1948 e nel 1949 nella categoria Turismo classe oltre 1.500 prima con una Healey e poi con una Bristol, automobili che cercava di introdurre in Italia.

Tutte le sue vetture sono sempre state curate da Pietro Facetti, di cui "Giovannino" (o "Johnny" come lo avevano soprannominato gli inglesi) è stato il "pigmaliione", dopo Abele Clerici, con la Salmson del quale Lurani iniziò a gareggiare nel 1925.

L'abilità di Pietro Facetti quale preparatore è stata trasmessa ai figli Carlo, oggi qui presente, e Giuliano, ancora attivi nel settore della elaborazione di motori auto e moto per le competizioni.

Lurani deve essere anche ricordato per la sua attenzione ai problemi dell'automobilismo sportivo nazionale e internazionale, utilizzando come tribuna la rivista *Auto Italiana*, della quale fu per lungo tempo direttore, oltre a presiedere la Edisport, il gruppo editoriale Magnani, del quale la rivista faceva parte assieme a *Motociclismo*.

Firmava i suoi editoriali con lo pseudonimo di Nibbio, nome con il quale aveva battezzato la vetturetta da record a motore motociclistico Guzzi, che aveva progettato e fatto costruire da Facetti per conquistare ben 45 record, tra mondiali e internazionali, a cavallo della seconda guerra mondiale.

Nel 1949, assieme all'amico Corrado Filippini, si fece

promotore, recependo i cambiamenti dell'industria automobilistica europea, della Gran Turismo, una categoria intermedia che raggruppava vetture il cui autotelaio era costruito in piccola serie, a mezza via tra le vetture Turismo di normale produzione e le Sport, realizzate in esemplare unico o poco più.

Istitui per questa categoria la Coppa Intereuropa, la cui prima edizione si disputò a Monza nel 1949. Il successo dell'iniziativa portò alla regolamentazione della categoria prima a livello nazionale e, in seguito, alla sua adozione da parte della FIA, della quale era autorevole rappresentante italiano.

Molto sensibile all'esigenza di agevolare l'avvicinamento di nuove leve di piloti alle corse, Lurani, fin dal 1947 dalle pagine di *Auto Italiana* si era scagliato contro le decisioni della FIA riguardo alla regolamentazione tecnica della "Formula A" (non si chiamava ancora Formula 1) e della "Formula B" (la futura Formula 2), che di fatto impedivano a un gentleman driver di avvicinarsi alle competizioni del massimo livello.

Proponeva una "Formula Junior" propedeutica, di minori prestazioni e costo, ma di caratteristiche generali non dissimili dalle monoposto a ruote scoperte della "première Formule": quel nome e quei concetti saranno ripresi poi in Italia dieci anni più tardi quando, il 25 aprile 1958, si disputò il "II Trofeo Felice Bonetto" riservato alle vetture della nuova categoria "Vetture Junior e similari".

## Prima della Formula Junior tentativi e contraddizioni

Ripercorriamo rapidamente quanto avvenne in Italia tra il 1950 e quel faticoso giorno di aprile 1958 nel settore delle formula addestrative.

Nel 1950, la FIA aveva approvato un Regolamento internazionale per la Formula 3, che recepiva in toto quello della categoria "Racer 500" inglese, nata nell'immediato anteguerra, che si era notevolmente sviluppata con il ritorno alla pace, prendendo anche il nome di "Formula Jota", dalla lettera identificativa assegnata dalla AIACR, poi FIA, alla classe di cilindrata fino a 500cc: la J.

Senza un campionato continentale, la popolarità della formula rimase confinata oltre Manica, con un qualche seguito in Francia e nei Paesi nordici, ma fu un vero fallimento in Italia.

*Andrea Curami, socio Aisa, professore di Dinamica dei sistemi aerospaziali e di Meccanica applicata al Politecnico di Milano, è storico dell'automobile, autore di numerosi libri.*

Dalle foto delle poche corse disputate in Italia, si vede bene quale fosse la “visione italiana” di queste vetture: furono costruite alcune macchine convenzionali a motore anteriore, pesanti e inutilmente complesse, quasi delle F1 in scala ridotta: per esempio, la Giaur e la “Falcone” con motore Guzzi 500 bicilindrico a L di Gastone Puma, progettata da Savonuzzi e costruita da Conrero nelle officine Leone torinesi.

Soltanto alcune si ispirarono alla soluzione inglese a motore posteriore di origine motociclistica, come la bella Volpini motorizzata Gilera Saturno 500 guidata da Pagani. Comparve anche una Moretti F3. Esposta al Salone di Torino 1952, questa piccola Auto Union d'anteguerra pantografata corse solo sulla pista di sabbia di Vallelunga, dotata di un motore 750 cc.

Questa vettura costituì il trait-d'union fra la F3 internazionale, che da noi non attecchì anche per la disattenzione delle nostre Case motociclistiche, tutte impegnate a primeggiare nel campionato del mondo motociclistico, e un regolamento nazionale, a somiglianza di quanto avveniva in Francia con formula “Monomill”.

Nacque così in Italia, nel 1954, la Formula “Corsa 750”, per la quale fu istituito un campionato nazionale. Le vetture protagoniste della nuova categoria erano piuttosto eterogenee: c'era la Giaur “Red Blitz” di Berardo Taraschi, qualche vecchia Cisitalia D46 rimotorizzata con il Giannini G1, un paio di Moretti a motore anteriore, e poi tante Sport 750, occasionalmente private dei parafanghi e dell'impianto d'illuminazione. Di “monoposto”, come vengono comunemente intese, ve ne erano ben poche. La soluzione non ebbe il successo sperato. Nel 1954, il titolo nazionale fu vinto da Berardo Taraschi, classe 1915, che certo non poteva essere considerato un giovane pilota emergente. Nei due anni successivi si affermò il giovane ventiduenne Renato Pirocchi alla guida di una Stanguellini spinta da un potente, quanto costoso, motore bialbero, ma anche questa categoria non riuscì a decollare sia perché economicamente risultò un “pozzo senza fondo”, sia perché dopo la tragedia di Le Mans del 1955 anche in Italia si iniziò a porre attenzione alla sicurezza nelle manifestazioni e da noi non vi erano circuiti permanenti oltre a Monza.

Nel frattempo, i più noti piloti italiani di F1, come ricordava allora Lurani, si erano ridotti dai sette nel 1954 (Farina, campione del mondo nel 1950, Taruffi e Villoresi della generazione più anziana, Ascari, Castelletti, Musso e Mantovani di quella più giovane) a nessuno con la morte di Luigi Musso nel GP di Francia a Reims nell'estate 1958.

L'incidente della Ferrari di Alfonso De Portago alle Mille Miglia 1957 concluse definitivamente la stagione italiana delle grandi corse di velocità su strada e le conseguenti limitazioni non permisero neppure la disputa di un numero sufficiente di prove per assegnare il titolo italiano per le monoposto 750 Corsa.

Dalle pagine di *Auto Italiana*, Lurani si scagliò duramente contro l'immobilismo della CSAI e il suo atteggiamento critico anticonformista costituisce un ulteriore motivo di stima nei suoi confronti. Lurani non fece mai parte dei corifei che puntualmente si recavano a pranzo dalle parti di Modena, ma anzi ebbe più di uno scontro con Ferrari, rivendicando la sua autonomia di pensiero in nome, in primo luogo, della difesa dello sport automobilistico nazionale.

## Nuove proposte al Convegno Csai

Qualcosa a dicembre 1956, nella annuale riunione delle Commissioni Sportive, si era iniziato a muovere con il progetto di Alberto Filippi, direttore dell'AC di Livorno, e del suo concittadino Piero Morini, un bravo preparatore.

I due avevano realizzato un prototipo americaneggiante, mostrando, fra l'altro, una notevole attenzione alla sicurezza: montava, infatti, roll-bar, pedane laterali per evitare gli agganci e paraurti anteriori e posteriori. Il motore era un Fiat 1100/103 leggermente preparato (neppure ai limiti del Turismo Gruppo 2) che erogava, secondo il costruttore, 50/55 CV. Di fatto, chi provò la macchina la trovò piuttosto “ferma”. L'idea era quella di farla correre in mini-impianti con pista della lunghezza di circa 1 km.

Se ne parlò, come detto, al convegno CSAI di Sanremo nel 1956, dove la proposta di Filippi e Morini si contrappose a quella dei Giannini, promossa dall'ingegner Campanella per un “monomarca” basato sulla Fiat 600, con motore portato a 747 cc.

Regolamenti entrambi avversati da Lurani, secondo il quale il progressivo disinteresse verso la Formula 3 anche in Gran Bretagna, dopo i successi dei primi anni Cinquanta con il lancio di piloti come Moss, Collins, Lewis Evans e Taylor, era dovuto al monopolio di fatto acquisito dalle Cooper. Inaccettabile, a suo dire, per gli spettatori e gli appassionati di nazioni dal gusto automobilistico raffinato. A suo modo di vedere, i fallimenti delle esperienze Cisitalia e Monomille lo stavano ulteriormente a dimostrare.

Anche Vittorio Stanguellini volle proporre la sua soluzione al problema, presentando nell'ottobre del 1957 all'Aerodromo di Modena una sua Formula 750 Corsa, dotata del più economico motore Fiat 1100/103 TV, elaborato secondo i dettami dell'allegato J del Turismo preparato.

Tutte queste iniziative puntavano a vetture da corsa dal prezzo inferiore a 1,5 milioni di lire ovvero a lanciare un nuovo tipo di “formula democratica”, come scriveva Lurani sulle colonne della sua rivista. Stanguellini, per lanciare la sua idea, utilizzò addirittura Juan Manuel Fangio che girò a Modena in tempi attorno a 1'12”, ovvero 10” in più delle F1 di 2500 cc. Vi è da dire che, secondo Marcello Giambertone, segretario della Scuderia Madunina organizzatrice

delle prime corse Junior in Italia, era stato proprio Fangio, mostrando ad Alberto Ascari una “Formula Nacional Argentina”, ovvero una vecchia F.1 rimotorizzata con motori americani derivati dalla serie, a suggerire di fare qualcosa di simile anche in Italia per promuovere la formazione della nuova generazione di piloti.

A complicare la situazione, alla inaugurazione del nuovo tracciato della pista di Vallelunga nel dicembre 1957, Gino De Sanctis si presentò con una vettura dotata di un motore derivato dal Fiat 600, portato a 750 centimetri cubi.

## Nasce il regolamento per la Junior

Dalle proposte sul tappeto (Morini e Filippi a Livorno, Stanguellini a Modena, De Sanctis a Roma, Lurani a Milano) fu stilata una raffica di regolamenti, ciascuno in contrasto con il precedente, fino alla salomonica decisione, dopo la burrascosa riunione di Bologna del 7 gennaio 1958, di mantenere per la categoria il nome pensato da Lurani, parte degli apprestamenti di sicurezza della proposta di Morini e Filippi, e lasciare libertà ai costruttori attorno a motori derivati da quelli di vetture nazionali omologate nella categoria Turismo, ma senza alberi a camme in testa. Venivano ammesse due classi di cilindrata con pesi minimi diversi: una 750, come volevano i romani, e una 1100, come desiderato da Stanguellini.

Era nata la “vettura da corsa nazionale Junior monoposto”. Alla partenza della prima gara della Formula Junior a Monza (nel regolamento la gara era riservata alle “Vetture Junior e similari”), il 25 aprile 1958, chiamata II Trofeo Felice Bonetto nell’ambito del IV Trofeo Vigorelli, si presentarono otto vetture.

Berardo Taraschi (numero di gara 6) con l’auto carenata già vista nel 1956 a Castelfusano, ma ora dotata del motore Fiat 1200, in quanto aveva la testa con quattro condotti di aspirazione separati, incamiciato. Roberto Lippi (18) con una Stanguellini tipo 750 corsa, Scuderia Bardhal, ma motorizzata Fiat 1100/103 elaborato da Ciaffi.

Luigi Alberti (4) con una Stanguellini nuova, che, però, come le precedenti vetture, non rispondeva al regolamento nazionale nelle sospensioni anteriori (che avrebbero dovuto appartenere alla vettura di serie di cui si utilizzava il motore).

In seconda fila: Carlo Coppo su Volpini e la Raineri (12) di Corrado Manfredini.

In terza e ultima fila: la Giaur “Red Blitz” di Luciano Gramegna (24), una vecchia Cisitalia iscritta da Gino Fracchioni come Fracchioni Fiat (8) (entrambe trasformate da Volpini con il motore Fiat 1100) e la Foglietti (22) di Sergio Gasperini. Quest’ultima era stata guidata in prova da Mario Poltronieri che, però, non aveva girato sul tracciato con la variante.

Come si vede, era un gruppo piuttosto eterogeneo e, in generale, non conforme ai regolamenti.

Le Junior girarono in prova con prestazioni definite “interessantissime” da Enrico Benzing, che seguiva il Trofeo Vigorelli per la *Gazzetta dello Sport*.

Questi i tempi per la griglia di partenza e le velocità massime rilevate sul rettilineo opposto, prima della staccata della Parabolica:

Numero di gara	Pilota	Tempo	Velocità max. (km/h)
4	Giovanni Alberti	2’28”8	165,137
18	Roberto Lippi	2’29”3	163,636
6	Berardo Taraschi	2’32”1	174,428
12	Corrado Manfredini	2’35”9	158
2	Carlo Coppo	2’36”0	162,714
24	Luciano Gramegna	2’38”9	-
8	Gino Fracchioni	2’53”4	-
22	Mario Poltronieri	-	140

Mario Poltronieri non ha tempo in quanto aveva girato solamente sul tracciato senza la variante. In corsa cedette il volante a Sergio Gasperini, quinto e ultimo classificato. Sui 12 giri del circuito stradale, con la variante nel mezzo del rettilineo principale, pari a km 69, vinse Roberto Lippi in 30’12”4 a 137,055 km/h, velocità inferiore a quanto ci si attendeva.

Taraschi terminò secondo a 6”8 e Carlo Coppo fu terzo a 1’17”7. Quarto Alberti a tre giri e quinto Gasperini a sei. I non classificati furono tre, quasi metà dei partenti. La stessa situazione regolamentare si ripresentò alla seconda gara a Vallelunga: Premio Mobil, 1 maggio 1958. La storia della Formula Junior iniziava finalmente a scriversi sulle piste.

# Esperienze e ricordi

## Giorgio Valentini

Mi occupo di auto da corsa dal 1946. Voglio presentare un documento che credo sia poco conosciuto e che ha una forte valenza storica per la Formula Junior: la lettera-verbale della riunione FISA a Milano del 16 settembre 1957, alla quale partecipai in qualità di progettista, nella quale è stato sostanzialmente varato il regolamento tecnico della Formula Junior, d'accordo fra progettisti, costruttori e piloti-clienti. Con Foglietti, io ho costruito due sole vetture di

questa formula: purtroppo, su una di esse il pilota Montevago ebbe un gravissimo incidente proprio qui a Monza, nel giugno 1959, soffrendo l'amputazione di entrambe le gambe. Così decidemmo di cessare ogni attività con la Foglietti-Valentini di Formula Junior.

Sempre con Foglietti, ho poi costruito e pilotato in corsa una vettura sport con motore Osca, prima che il costruttore cessasse ogni attività sportiva.

*G. Valentini*

FEDERAZIONE ITALIANA DELLE SCUDErie AUTOMOBILISTICHE  
GENOVA  
PRESIDENZA: Via Garibaldi, 12 - Telef. 22.967 - SEGRETERIA: Via Monte Suello, 12 - Telef. 24.375

RIUNIONE INTERPROVINCIALE  
ALTA ITALIA  
Tessalonica - Lombardia - Triveneto  
MILANO - Corso Venezia, 29

Verbale della riunione d'esperti per il progetto della  
VEETTURA FORMULA JUNIOR

Milano, 16 sett. 1957

Alle ore 21,30 presso la Sede della F.I.S.A.-Unione Prov. Alta Italia sono presenti i progettisti ing. Valentini e il Geom. Egidio Arzani i costruttori Giampaolo Volpini-Aquilino Branca-Angelo Dagrada e P. Faccetti, i corridori (candidati all'acquisto della vettura) Corrado Manfredini-Nino Merlo-Dino Montevago-Agostino Geribaldi-Walter Truniger-Gianni Brighetti-Carlo Coppo-Ersilio Mandrini-Luigi Nobile-Ettore Merconi, il sig. B. Bonini e il v. Presidente Marcello Giamberton.

I convenuti, lette le lettere della Casa Stanguellini e della Scuderia Madunina inviate alla C.S.A.I., le approvano con la eccezione di portare il peso minimo a 400 kg.

Fanno voti perché la C.S.A.I. confermi al massimo entro la fine del corrente mese le modifiche al regolamento richieste sia dalla Scuderia Madunina che dalla Casa Stanguellini, conferma che si rende urgente per poter iniziare col 1° Ottobre la lavorazione della vettura F.J., lavorazione che ad oggi è stata portata a 18 esemplari per la richiesta dei sigg.ri Sacchiera, Coppo e Mandrini.

I convenuti confidano che nella stipulazione delle modifiche al regolamento lo Spett.le C.S.A.I. vincoli il costruttore sui seguenti punti:

- 1°) PREZZO inferiore a due milioni di lire.
- 2°) MOTORE E CAMBIO DI VELOCITÀ entrambi derivati da vetture omologate nel gruppo VETTURE TURISMO DI SERIE DELLA CATEGORIA TURISMO
- 3°) PESO minimo 400 kg.
- 4°) PASSO minimo mt. 2
- 5°) CARBURANTE del commercio
- 6°) IMPIANTO ELETTRICO limitato ad una piccola batteria per l'alimentazione dello spinterogeno.

Il presente verbale viene approvato all'unanimità da tutti i convenuti.

Il v. Presidente Ia F.I.  
Marcello Giamberton

La Junior che ho fatto con Foglietti aveva la caratteristica di essere molto aerodinamica: l'avevo fatta molto chiusa in modo che dalla carrozzeria spuntasse solo la testa del pilota. Per accedere sia al posto di guida che alla meccanica bisognava aprire tutta una parte della carrozzeria come un grande coperchio incernierato su un fianco. La macchina aveva una linea originale abbastanza bella, molto rastremata all'anteriore, con una deriva dietro il poggiatesta che rispondeva all'esigenza di curare soprattutto la stabilità aerodinamica.

## Francesco Stanguellini

Un saluto a tutti e complimenti ad Antonio Maglione, che non vedevo da tanti anni. Ricordo bene che Antonio era la nostra "bestia nera". Gino De Sanctis, grande amico e confidente di mio padre, ci diceva sempre: "La mia carta vincente è Antonio". Mi fa molto piacere vederlo in gran forma!

Tornando agli anni della Junior, io ero ancora un ragazzino, ma ricordo che comportò un'attività frenetica perché la nostra macchina aveva riscosso un grande interesse a livello europeo. Lorenzo Bordini, che era spesso nella nostra officina, lavorava con grande passione allo sviluppo di questa macchina, come avevano fatto anche piloti quali Lippi, Cammarota, Genovese e tanti altri, che adesso non ricordo.

L'ambiente sportivo era molto piacevole a quei tempi, perché sia fra i costruttori che fra i piloti c'era un grande affiatamento e un grande spirito di collaborazione, assai diverso da quello di oggi.

Ho proprio questo ricordo indelebile di certi personaggi come Gino De Sanctis, che quando veniva a Modena a trovare mio padre finiva sempre con: "Dai Vittorio, che andiamo a mangiare un buon piatto di tagliatelle!" Burbero come era, risultava invece una figura molto simpatica anche con i meccanici e con i miei famigliari.

Era veramente un'altra epoca. Adesso tutto è cambiato, si parla solo di investimenti spaventosi. Purtroppo la passione va in secondo piano, ma soprattutto lo spettacolo.

Io mi diverto molto di più a vedere le gare di auto storiche piuttosto che la F1 che fa addormentare.

## Aquilino Branca

Ho cominciato nel 1948, così proprio in questi giorni compio sessant'anni di attività sportiva. E penso di continuare perché ho solo 84 anni!

Quando è nata la Formula Junior ho fatto una prima monoposto col motore anteriore, ma l'ho abbandonata subito per passare al motore posteriore. Agli inizi della mia carriera, costruivo e correvo con la 750 Sport. Mi piaceva e mi divertiva guidare, qualche volta andavo anche forte, ma non volevo

fare il pilota di professione. La mia vera passione era costruire, era la meccanica: io volevo sapere quanto valevo come costruttore rispetto agli altri. E così eccomi qui ancora oggi a seguire quattro macchine Branca iscritte alla corsa oggi.

Dopo la Junior ho fatto F3 per molti anni: telaio monoscocca, motore portante: una gran bella macchina, che però non ha avuto fortuna. Mi ha anche procurato qualche problema economico.

Per ragioni di salute ho dovuto cessare la mia carriera di costruttore nel 1991, con una vettura della categoria "Sport Nazionale", proprio quando la macchina aveva raggiunto una buona messa a punto. E' stata l'unica auto di mia costruzione che non ha mai vinto, mentre io volevo vincere. Era una bella macchina; ne ho ancora una nuova a casa, che non ha mai fatto un metro di pista anche perché le mie macchine le ho provate per molti anni sulla strada provinciale, che da Buscate va a Cuggiono, a ovest di Milano.

## Tazio Taraschi

Io non ho vissuto direttamente gli anni della Formula Junior perché ero troppo piccolo. L'unica cosa che vorrei ricordare è che mio padre inizialmente ha avversato la nuova formula. Però poi, con l'evolversi della situazione, l'ha sposata in pieno e ha costruito tante monoposto: solo gli Stanguellini a quell'epoca hanno costruito più macchine di noi. È stato ricordato che, all'epoca, finita la gara, dopo una sfuriata generale di 10 minuti, si finiva per andare tutti a cena insieme. Qui è presente Antonio Maglione, che mi fa molto piacere rivedere. Lui ricorderà bene le litigate fra mio padre, Leonardi, Pirocchi e altri.

Gli anni della Formula Junior hanno rappresentato, probabilmente, il periodo più bello per i costruttori italiani con un gran fiorire di costruttori e auto. Ma è stato il canto del cigno, perché poi l'avvento degli inglesi ha segnato la nostra fine.

Molti costruttori sono spariti, qualcuno ha cercato di resistere. Come ha ricordato Branca, i più hanno avuto problemi economici non da poco, determinati dal fatto di costruire macchine che non venivano vendute o che non risultavano vincenti.

## Pino Babbini

Ho cominciato con la Junior nel 1963 l'anno prima che nascesse la F3. Debbo dire che ho finito di pagare le spese delle mie corse 10 anni dopo che ho smesso di correre. Le corse costavano e costano troppo.

La Formula Junior ha avuto il merito di avvicinare alle corse anche coloro che altrimenti non avrebbero mai potuto farlo, per i costi eccessivi delle formule maggiori.



Non tutti, infatti, potevano disporre delle risorse economiche di Varzi, Trossi, Fagioli. Anche le Junior, però, erano abbastanza dispendiose.

Io guidavo i taxi: una 600 Multipla. Scendevo dalla Multipla e facevo il giro più veloce con la Lotus 22, la monoposto che mi avevano venduto, ma che era il modello di due anni prima: aveva il cambio della Dauphine e il motore Mark IV, quando c'era già il Mark X. Voleva dire che avevo 98 CV contro 115 CV degli altri e che avevo 4 marce mentre gli altri ne avevano 5. Eppure sono arrivato terzo nel Campionato Italiano del 1963. Ma l'handicap era quello di avere poca esperienza. Se dovessi cominciare adesso cercherei di avere una macchina vincente.

Per avere la Licenza di Conduttore di Seconda Categoria e poter correre in pista bisognava accumulare punti e così io sono andato a correre in tutta Italia con la mia prima macchina da corsa: una Abarth 850, che mi aveva venduto Lorenzo Bandini. Era lui che me la preparava; solo che prima della preparazione andava a 160 km/h e dopo a 156 km/h. Allora non sapevo che c'erano preparatori come Bosato o Trivellato che facevano delle macchine che arrivavano a 180 km/h.

Eppure, un giorno di pioggia qui a Monza, nelle prove della Coppa FISA, ho fatto il terzo tempo. Il giorno dopo c'era il sole e mi hanno doppiato.

La morale è questa: io l'automobilismo l'avevo nel sangue. Ricordo che da piccolo, se incontravo un bambino su un'auto a pedali, lo picchiavo e lo tiravo giù per andare al suo posto. Ho sempre avuto una forte attrazione per il volante. Appena ho potuto guidare, non potendo comprarmi una macchina, sono andato a guidare i taxi.

Ora vi racconto dell'incidente che ebbi a Monza con la BWA. In piena velocità, sono stato arrotato da un pilota inglese. Allora non c'erano i guard-rail e così sono decollato sulla siepe e sono finito in mezzo agli alberi.

Grazie alla BWA, che non aveva la centina centrale sono volato fuori dalla macchina senza rompermi le gambe. Risultato: 30 punti in faccia, 3 costole rotte, bacino spostato e via scorrendo. Roba da poco. Undici giorni di ospedale, poi ho firmato e sono uscito.

## Carlo Facetti

Sono molto contento di rivederci ogni tanto fra noi: siamo sempre meno numerosi, ma abbiamo tanti ricordi in comune. Ancora oggi, frequento l'ambiente delle corse per lavoro, ma, 50 anni fa, c'era un rapporto umano, anzi un rispetto umano, che oggi non c'è più. Oggi, c'è solo un antagonismo molto forte.

La Formula Junior è stata una grande scuola per tanti piloti, molti dei quali purtroppo scomparsi.

Oggi, per correre occorrono grandi mezzi finanziari e per emergere non bastano la capacità e la bravura, ma servono importanti supporti di carattere tecnico e finanziario.

Anch'io ho fatto una Junior, ma lavorandoci alla sera perché con papà non si poteva scherzare: prima c'erano l'officina e il lavoro e poi veniva questo "capriccio".

Ma io ho sempre avuto nel sangue questa passione. Così la macchina, alla quale lavoravo anche alla domenica, è venuta pronta un po' tardi, ma mi ha consentito di difendermi quando correvo a Monza assieme a ragazzi quali Giancarlo Baghetti, Lorenzo Bandini, Ludovico Scarfiotti.

Certo, non potevo gareggiare molto, legato com'ero agli impegni d'officina. Però, ho avuto modo d'imparare molto e di raggiungere un buon livello, tanto che sono stato pilota ufficiale dell'Alfa Romeo, della Lancia e, più recentemente, assistito dalla squadra ufficiale Porsche per la 935.

Ho incontrato molti appassionati sostenitori nella mia carriera. Le mie disponibilità finanziarie da sole non mi avrebbero consentito di raggiungere grandi risultati.

Ho corso con la macchina di Aquilino Branca e ci siamo divertiti insieme. Ho corso anche con i De Sanctis. Insomma, ho cercato di fraternizzare anche con i costruttori miei avversari. Allora si poteva imparare solo correndo. E questo apprendistato mi è servito fino a oggi.

## Antonio Maglione

Grazie dell'accoglienza. Sono commosso di tornare a Monza dopo tanti anni. Per me, quegli anni hanno rappresentato la mia vita. Ho cominciato a correre a 19 anni nel 1957, appena presa la patente. Nel 1958 ho corso con la Giulietta TI vincendo il Campionato Italiano. A quell'epoca i piloti erano molto più anziani di oggi: così sono stato il più giovane pilota a vincere un titolo nazionale.

Nel 1959, pur vivendo a Napoli, ho avuto la fortuna di conoscere Gino De Sanctis, con i cui figli ancora oggi ho un ottimo rapporto, e così ho cominciato l'avventura della Junior. Di meccanica ne capivo poco. Se non fosse stato per gli aiuti tecnici che mi venivano spesso addirittura dai miei avversari non avrei potuto raggiungere certi traguardi.

Confermo anch'io che erano tempi diversi. Spesso si litigava, com'è stato ricordato, ma per puro antagonismo.

Ho imparato molto dai piloti più anziani come Bernardo Taraschi o Colin Davis, anche se ho corso con giovani come Baghetti e Bandini, che ricordo con molto affetto.

Ho smesso di correre nella Junior nel 1961 con l'avvento delle macchine inglesi perché a quel pun-

to, essendo io molto legato alla mia italianità, non riuscivo più a trovare macchine italiane che potessero contrastare quelle inglesi.

Con la conclusione del mio periodo Junior, alla fine del 1961 ho quasi smesso di correre sia per motivi di lavoro sia per attriti con la CSAI. Ho ripreso a correre nel 1964 con la F3, ma con esiti alterni.

## **Lorenzo Boscarelli**

Antonio Maglione nel 1959 è stato Campione italiano velocità conduttori della categoria “Allievi Junior”.

Maglione ci ha ricordato una cosa importante che nelle corse automobilistiche ormai noi non viviamo più: lo spirito nazionale.

Oggi le corse sono un fenomeno che prescinde dal-

la nazionalità sia dei costruttori che dei piloti.

In F1, come sappiamo, c'è un predominio tecnico inglese. Ma all'epoca della Junior era apertissimo il dibattito sul successo delle macchine nazionali.

Maglione ha detto che ha smesso di correre perché non c'erano più macchine italiane competitive; ci può sembrare strano, ma lo spirito nazionale era ancora molto forte in quegli anni: d'altra parte, la Formula Junior era nata proprio per rivitalizzare la presenza italiana nelle corse, per ridare all'Italia dei campioni del volante. E alcuni li ha effettivamente dati.

Siamo grati per questo a tutti i protagonisti della Formula Junior, progettisti, costruttori e piloti e non possiamo dimenticare tutte le belle gare, sempre molto combattute, che ci hanno regalato.

## LE MONOGRAFIE AISA

- 83 **La Formula Junior cinquanta anni dopo 1958-2008**  
Andrea Curami  
Monza, 7 giugno 2008
- 82 **Alle radici del mito. Giuseppe Merosi, l'Alfa Romeo e il Portello**  
Conferenza Aisa-Cpac  
Piacenza, 11 maggio 2008
- 81 **I primi veicoli in Italia 1882-1899**  
Conferenza Aisa-Historic Club Schio  
Vicenza, 29 marzo 2008
- 80 **Automobili made in Italy. Più di un secolo tra miti e rarità**  
Tavola rotonda  
Museo dell'Automobile Bonfanti-Vimar  
Romano d'Ezzelino, 1 marzo 2008
- 79 **Aisa 20 anni 1988-2008**  
Riedizione della Monografia 1  
**I progettisti della Fiat nei primi 40 anni: da Faccioli a Fessia**  
di Dante Giacosa  
Milano, 15 marzo 2008
- 78 **Vittorio Valletta e la Fiat**  
Tavola rotonda Aisa-Fiat  
Torino, 1 dicembre 2007
- 77 **Dalla Bianchi alla Bianchina**  
Alessandro Colombo  
Milano, 16 settembre 2007
- 76 **60 anni dal Circuito di Piacenza, debutto della Ferrari**  
Tavola rotonda Aisa-Cpac  
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 Ogliari  
Milano, 18 maggio 2002
- 53 **Come correavamo 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 Gobatto  
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° GranPremio 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](http://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](http://www.aisastoryauto.it)