

# Ferrari

## Mito, racconti, realtà

**Sessant'anni dalla prima vittoria in Formula 1**

AISA - Associazione Italiana per la Storia dell'Automobile

in collaborazione con

CPAE - Club Piacentino Automotoveicoli d'Epoca



# Ferrari

## Mito, racconti, realtà

### Sessant'anni dalla prima vittoria in Formula 1

AISA - Associazione Italiana per la Storia dell'Automobile

in collaborazione con

CPAE - Club Piacentino Automotoveicoli d'Epoca

Fiorenzuola d'Adda (Piacenza), 8 maggio 2011

- 
- 2     Introduzione  
*Lorenzo Boscarelli*
- 3     La Ferrari 375 Formula 1  
*Lorenzo Boscarelli*
- 7     Aurelio Lampredi e il motore 375  
*Franco Lombardi*
- 9     Enzo Ferrari si racconta  
*Lorenzo Boscarelli*
- 13    Ricordi del segretario personale di Enzo Ferrari  
*Valerio Stradi*

---

MONOGRAFIA AISA 95



---

# Prefazione

*Lorenzo Boscarelli*

In una domenica di luglio di sessant'anni fa la vittoria nel R.A.C. Grand Prix, il Gran Premio d'Inghilterra, della Ferrari 375 F1 – condotta dall'argentino Froilan Gonzales – rappresentò una svolta nella storia dell'automobilismo sportivo perché le vetture da Gran Premio sovralimentate, dopo quasi tre decenni di predominio, trovarono un concorrente molto temibile. È quindi opportuno ricordare quell'evento, nonché le caratteristiche della vettura che vinse e della concorrente sconfitta, l'Alfa Romeo 159, così come il progettista della Ferrari 375 F1, Aurelio Lampredi. La ricorrenza ci offre anche l'occasione di rivisitare la figura di Enzo Ferrari, quell'uomo così noto, ma anche così poco conosciuto, avvolto come è stato – in vita e in morte – da un “mito” di cui lui stesso è stato il primo, volontario, dedito, artefice.

Davvero è un mito quello che circonda Enzo Ferrari, perché di lui si sa essenzialmente ciò che lui ha voluto si sapesse e anche quando ha parlato di sé molto spesso lo ha fatto per lanciare messaggi, più che per davvero raccontarsi. Di lui trattano innumerevoli testi, scritti da giornalisti, a volte bravi, spesso poco informati, non di rado servili, ma questa valanga di parole ci dice poco riguardo ai motivi profondi delle scelte che Enzo Ferrari ha fatto nella sua vita e, soprattutto, delle condizioni di contesto, economiche, personali,

sentimentali, che l'hanno indotto a farle.

In attesa che di Enzo Ferrari venga scritta una biografia basata su ricerche documentali e storiche ampie, approfondite e affidabili, anziché su voci, opinioni, riletture, per descrivere la sua figura abbiamo pensato di affidarci alle sue parole, tratte da volumi dei quali lui compare come autore e da sue interviste, nonché ai ricordi di una persona che gli è stata accanto per più di trent'anni, il suo segretario Valerio Stradi. Pur con le cautele del caso, per quanto detto prima, il racconto di sé che emerge dalle parole di Enzo Ferrari merita di essere conosciuto, perché ha influenzato tante delle cose scritte da altri su di lui e sugli episodi che lui ha descritto.

Ogni persona va collocata nel suo tempo e non poche delle affermazioni di Enzo Ferrari possono apparire oggi sorprendenti o incoerenti con le sensibilità attuali; ci restituiscono un'immagine dell'uomo forse diversa da quella che ciascuno di noi possiede, e come tale stimolante. Questa “distanza” da un lato può indurre ciascuno di noi ad una riflessione personale su Enzo Ferrari e dall'altro può essere l'origine per intraprendere, da parte di studiosi preparati e indipendenti di pensiero, una rilettura della persona che – finalmente – la liberi dalle narrazioni e dalle rappresentazioni che intorno a lei sono state costruite.

---

# La Ferrari 375 Formula 1

Lorenzo Boscarelli

Quest'anno ricorre il sessantesimo anniversario della prima vittoria di una Ferrari in un Gran Premio valido per il Campionato Mondiale Conduuttori, ottenuta dal pilota argentino Froilan Gonzales nel RAC Grand Prix –cioè nel Gran Premio d'Inghilterra– il 14 luglio del 1951, al volante di una Ferrari 375 Formula 1.

Prima di descrivere brevemente la vettura, che è nata nel 1950 ed ha raggiunto la maturità tecnica nel 1951, è opportuno inquadrare il momento storico in cui essa si è inserita. Come erano le corse in quegli anni? La foto della partenza del Gran Premio di Francia del 1951 ci mostra le condizioni in cui allora si correva.

La pista è una strada normale, intorno ci sono dei campi coltivati e c'è un po' di pubblico assiepato lungo il rettilineo delle tribune; se avessimo un'immagine degli altri tratti di percorso vedremmo pochissimi spettatori. Lo sport automobilistico in quegli anni era molto noto, era seguito, ma non era neppure l'ombra di quello che è diventato oggi, un fenomeno mondiale a cui partecipano grandissime quantità di persone e che fa girare grandissime quantità di soldi.

Il libro dell'inglese Peter Wright, pubblicato nel 2000, dal titolo *Formula 1 Technology*, riporta una frase del progettista della BRM degli anni Sessanta, Tony Rudd, che rivolgendosi a Wright che stava per entrare in BRM disse: "Qui ti divertirai, ma di soldi ce ne sono pochi". Oggi è l'esatto contrario. Le corse automobilistiche erano un'attività quasi artigianale e c'erano pochissime risorse. In quel contesto nacque la Ferrari, che esordì a Piacenza nel 1947, con un ritiro. La macchina era in testa alla corsa, ma si ruppe la pompa della benzina ed il pilota, Franco Cortese, si ritirò.

Nel 1948 la Ferrari cominciò a correre in Formula 1. Allora la macchina dominante era l'Alfa Romeo 158, che era stata costruita dalla Scuderia Ferrari alla fine degli anni Trenta su progetto di Gioachino Colombo, che fu il primo progettista della Ferrari, quando disegnò nel 1945 il motore 125 a 12 cilindri, di 1500 cc.

Il disegno in trasparenza dell'Alfa Romeo 158 consente di apprezzarne le particolarità tecniche.

La sospensione anteriore era a bracci longitudinali oscillanti – è la cosiddetta sospensione Porsche, dal nome del suo inventore, il professor Ferdinand Porsche – ed è identica, ad esempio, a quella della Volkswagen Maggiolino; è uno schema tipico degli anni Trenta. La sospensione posteriore dell'Alfa

Romeo 158 era a semiassi oscillanti, con l'ancoraggio longitudinale assicurato da bracci triangolari nella cui estremità posteriore era contenuto il mozzo della ruota. Il telaio era costituito da tubi longitudinali collegati da traverse, uno schema che conferiva una scarsa rigidità torsionale. Il motore a 8 cilindri in linea, sovralimentato e molto potente, era il vero cuore della macchina; in quel periodo si badava molto al motore e poco allo chassis. Nell'immagine della partenza del Gran Premio di Francia del 1951 scattata al momento del "via", si nota il diverso comportamento delle sospensioni posteriori delle vetture, caricate dal trasferimento di peso dovuto all'accelerazione.

La vettura n.4 – l'Alfa Romeo 159 guidata da Fangio – ha un ponte posteriore De Dion, come la Ferrari 375 F1 di Ascari (n. 12), mentre l'Alfa Romeo di Farina (n. 2) ha la sospensione a bracci oscillanti. Le ruote di Farina cominciano a fumare perché ha dato troppo gas e per il comportamento della sospensione posteriore: le ruote si inclinano verso l'interno, diminuendo la superficie di contatto con l'asfalto perché la sospensione a bracci oscillanti genera questo effetto sotto il peso del carburante, circa duecento litri contenuti in un serbatoio all'estremità posteriore della vettura, e per il trasferimento di carico dovuto all'accelerazione. Il ponte De Dion dell'Alfa Romeo 159 di Fangio mantiene, invece, verticali le ruote e consente una migliore trazione alla partenza. Se osserviamo la foto di pag. 5 si vede bene che cosa è successo a Farina: le ruote hanno pattinato a causa anche delle caratteristiche della sospensione posteriore ed ha perso tempo, è partito meglio Fangio con la macchina con il ponte De Dion.

L'Alfa Romeo per la stagione 1951 modificò la 158, facendola evolvere nella 159, con l'adozione di un compressore bistadio, che portò un incremento di potenza di circa il venti per cento rispetto al monostadio, e del ponte posteriore De Dion e si mantenne così competitiva.

Per le stagioni 1948 e 1949 la Ferrari allestì delle monoposto dotate di motore a 12 cilindri di 1500 cc., con compressore. Il disegno di pag. 6 ci mostra la 125 Gran Premio del 1949, dotata di un motore sovralimentato con compressore bistadio e doppio albero a camme in testa per bancata.

È una vettura di concezione tecnica molto simile a quella dell'Alfa Romeo 158: il telaio è costituito da

grossi tubi longitudinali collegati con traverse e la sospensione posteriore è analoga a quella dell'Alfa Romeo a bracci oscillanti. La sospensione anteriore è invece più moderna, ha due triangoli sovrapposti, che formano il cosiddetto quadrilatero deformabile, che consente di avere delle performance migliori in curva rispetto a quelle dell'Alfa Romeo, perché le ruote possono avere un angolo di inclinazione rispetto al suolo diverso da quello del telaio.

Che cosa è successo fra il 1948 ed il 1950? La Tavola 1 riporta i risultati ottenuti in quel triennio dalle vetture di diverse marche nei soli tre Gran Premi che, in quel periodo, sono stati disputati su uno stesso circuito, il che rende significativo il confronto.

Nel 1949 l'Alfa Romeo si tenne lontana dalle competizioni, le vittorie andarono a Maserati, Ferrari e Talbot. I motivi dell'astensione dell'Alfa Romeo non sono chiari; una possibile spiegazione è che all'inizio del 1949, durante le prove di una gara a Buenos Aires, al volante di una piccola macchina francese, una Gordini, perì il pilota più brillante dell'epoca e prima guida dell'Alfa Romeo, il francese Jean-Pierre Wimille. Nel 1948 l'Alfa Romeo aveva perduto altri due piloti, Carlo Felice Trossi, morto per una malattia, e Achille Varzi, che perì durante le prove del Gran Premio di Svizzera. I dati della Tavola 1 mostrano che le prestazioni ottenute nel 1948 dalle Alfa Romeo furono migliori di quelle ottenute nel 1949 dalle Ferrari 125 GP, dotate del motore 12 cilindri di 1500 cc. sovralimentato. È quindi possibile che i risultati del 1949 abbiano convinto Enzo Ferrari che la 125 GP non aveva il potenziale per diventare competitiva contro le Alfa Romeo 158 e abbia deciso di sviluppare una macchina senza sovralimentazione, che sarebbe poi divenuta la 375.

Nel 1950 Ferrari imboccò la strada della macchina non sovralimentata e le prestazioni si avvicinarono molto a quelle delle Alfa Romeo: a Monza in prova Fangio fu solo due decimi più veloce di Ascari, che portava al debutto la 375 Formula 1. La Tavola 2 riporta le principali caratteristiche delle Alfa Romeo e delle Ferrari da Gran Premio tra il 1948 e il 1951.

L'Alfa Romeo 159 del 1951 aveva il motore a 8 cilindri in linea con compressore bistadio, di 380 CV (alcune fonti gliene attribuivano 425 e più). La sua avversaria, la Ferrari 375 Formula 1, dotata di un motore di 4500 cc. aspirato, con potenza ormai molto vicina a quella della 159, aveva il vantaggio di essere un po' più leggera e soprattutto di consumare molto meno carburante, quindi alla partenza aveva un carico molto inferiore, uno dei motivi del suo successo.

Il disegno in trasparenza della Ferrari 375 Formula 1 mostra uno schema di telaio molto simile a quello delle Alfa Romeo e delle Ferrari 125 GP, costituito da due longheroni collegati da traverse. La sospensione anteriore è uguale a quella della Ferrari 125 GP e quel-

la posteriore adotta lo schema De Dion. Il De Dion comporta un molleggio indipendente sulle due ruote, ma una traversa le collega, cosicché esse si mantengono parallele e possono inclinarsi rispetto al terreno solo di un angolo identico all'inclinazione che subisce il telaio della vettura, in curva o superando dislivelli.

Le estremità della traversa del ponte De Dion sono collegate al telaio da due bracci longitudinali e il cambio è in blocco con il ponte posteriore, per avere una migliore distribuzione dei pesi. Questa macchina debuttò in gara a Monza, nel Gran Premio d'Italia del 1950, e poi corse per tutto il 1951.

I disegni di dettaglio delle sospensioni anteriore e posteriore della Ferrari 375 Formula 1 consentono di apprezzarne le specificità, in particolare il cambio in blocco con il differenziale. Il differenziale ha una coppia ipoide, che permette di collocare il cambio più in basso del differenziale, per abbassare il sedile del pilota e il centro di gravità dell'insieme. Sono pure in evidenza i semiassi e la traversa, di forma tubolare, che collega le due ruote e contiene nelle estremità i mozzi. La 375 era più moderna della Alfa Romeo 159, salvo per il telaio, che manteneva lo schema prevalente alla fine degli anni Trenta. Solo nel 1954 la Mercedes Benz per la sua nuova Formula 1, la W 196, che vinse in quell'anno e nel 1955 il Campionato Mondiale Conduuttori con Fangio, adottò un telaio completamente diverso, a reticolo spaziale, molto più rigido.

Josè Froilan Gonzalez, che vinse il Gran Premio d'Inghilterra il 14 luglio 1951, era detto el Cabezon (in spagnolo cabeza significa testa) perché aveva una grossa testa. Era bravo e coraggioso e avrebbe poi colto altri importanti successi al volante di vetture Ferrari, tra i quali il Gran Premio d'Inghilterra del 1954 e, in quello stesso anno, la 24 Ore di Le Mans, in coppia con il francese Maurice Trintignant.

Il confronto fra i risultati ottenuti da Ferrari ed Alfa Romeo, illustrati nella Tavola 3 (in caratteri normali quelli dell'Alfa Romeo, in corsivo le Ferrari), mostra che la stagione 1951 iniziò con una netta prevalenza dell'Alfa Romeo, in prova e in gara, ma a partire dal Gran Premio d'Inghilterra prevalse la Ferrari, salvo a Monza, dove in prova Fangio fece meglio di Ascari perché le Alfa Romeo erano state potenziate e Monza è un circuito dove la potenza viene premiata.

L'ultima gara, quella decisiva della stagione 1951, si disputò sul Circuito di Pedralbes, a Barcellona; chi, tra Ascari e Fangio, avesse vinto quella gara sarebbe diventato Campione del Mondo Conduuttori. Ascari segnò il tempo migliore in prova, ma la Ferrari decise di montare per la gara delle ruote posteriori di 16 pollici, anziché di 17. Ne conseguì un'eccessiva usura degli pneumatici, che costrinse Ascari a continue soste ai box, cosicché Fangio vinse la gara e fu Campione del Mondo. Un risultato finale deludente, ma la stagione intera fu di grande successo per la Ferrari.

La carriera sportiva della Ferrari 375 F1 non terminò nel 1951. Alla fine dell'anno l'Alfa Romeo decise di ritirarsi dalle gare. Le altre vetture da Gran Premio, le vecchie Maserati 4CLT 1500 cc. con compressore e le Talbot T26 di 4500 cc. aspirate, non erano competitive; la nuova BRM, inglese, di 1500 cc. con il compressore, non era a punto. La Ferrari sarebbe stata priva di vera concorrenza, cosicché per il 1952 e il 1953 la Federazione Internazionale dell'Automobile decise di far disputare il Campionato Mondiale Conducenti non alle Formula 1, ma alle Formula 2. Furono due anni di grandi trionfi di Ferrari e Ascari con la 500 F2 di 2000 cc. a 4 cilindri.

La carriera sportiva della Ferrari 375 F1 comunque proseguì, in Europa e negli Stati Uniti. Nel 1952 la Scuderia Ferrari disputò diverse gare europee di Formula 1, ottenendo facili successi. Una 375 F1 fu venduta a Tony Vandervell, titolare dell'omonima azienda produttrice di cuscinetti a guscio sottile e grande appassionato di corse automobilistiche (dal 1954 Vandervell portò in gara vetture sviluppate per sua iniziativa, le Vanwall F1 di 2500 cc., che nel 1957 e nel 1958 furono estremamente competitive, vincendo nel 1958 il Campionato Mondiale Costruttori di F1). La Ferrari 375 F1 fu in parte modificata per iniziativa di Vandervell, che la ridenominò Thinwall Special (che significa parete sottile Special, in riferimento alla caratteristica peculiare dei cuscinetti di sua produzione) e disputò molte gare di Formula 1 e di Formula Libera, guidata da diversi piloti, tra i quali il giovane Mike Hawthorn.

Nel 1952 Ferrari inviò a Indianapolis quattro vetture 375 Indy –cioè delle 375 F1 modificate– per partecipare alla 500 Miglia, il cui regolamento prevedeva motori aspirati di 4500 cc. Una era affidata ad Alberto Ascari, che si qualificò con un tempo mediocre (diciannovesimo su trentatré partenti) e dovette ritirarsi al 41° giro per la rottura della flangia di fissaggio dei raggi della ruota posteriore destra, particolare molto sollecitato ad Indianapolis, dove tutte le curve sono sinistrorse. Nessuna delle altre Ferrari riuscì a qualificarsi.

Tutte le 375 Indy furono vendute in USA e vennero modificate, per meglio adattarle alle gare su circuiti ovali, in particolare portando il serbatoio del carburante sul lato sinistro della vettura, per avere una distribuzione di pesi più consona al senso di percorrenza dei circuiti, che là è sempre antiorario.

Una di queste vetture fu utilizzata da Nino Farina nel 1956 per superare il “Rookie test” di Indianapolis, la prova preliminare a cui viene sottoposto ogni pilota che per la prima volta intenda partecipare alla 500 Miglia. Farina avrebbe dovuto disputare la gara di quell'anno sulla cosiddetta “Bardhal Ferrari”, cioè una vettura con telaio Kurtis Kraft dotata di un motore Ferrari 6 cilindri in linea di 4400 cc., derivato da quelli delle vetture Sport dell'anno precedente, ma non riuscì a qualificarsi.

La Ferrari 375 ha quindi avuto una lunga vita sportiva e, oltre le sue particolarità tecniche ed i suoi successi, va ricordata perché ha lanciato la Ferrari nel mondo dei Gran Premi.

CIRCUITO	MIGLIOR TEMPO IN PROVA			VINCITORE E MEDIA (MPH)			Note
	1948	1949	1950	1948	1949	1950	
<b>Bremgarten (Berna, CH)</b>	2'42,5" (Wimille)	2'50,4" (FARINA)	2'42,1" (Fangio)	Trossi (90,81)	Ascari (90,76)	Farina (92,76)	Nel 1950 le Ferrari sono 125 GP “bistadio”
<b>Reims (Francia)</b>	2'35,2" (Wimille)	2'42,0" (Villoresi)	2'30,6" (Fangio)	Wimille (102,96)	CHIRON (99,96)	Fangio (104,28)	Nel 1950 le Ferrari non partecipano
<b>Monza</b>	1'59,6" (Wimille)	2'05" (Ascari)	1'58,6" (Fangio)	Wimille (110,05)	Ascari (105,04)	Farina (109,63)	Nel 1950 debutto delle Ferrari 375 F1
	2'08" (Sommer)		1'58,8" (Ascari)			2° Serafini - Ascari	

Tavola 1. Risultati ottenuti nei Gran Premi 1948-1950. Codici di lettura: Alfa Romeo; MASERATI; Ferrari; TALBOT.  
Fonte: Paul Sheldon with Duncan Rabagliati: A record of Grand Prix and Voiturette racing (Volumes 4 & 5).

Vettura Caratteristiche	Alfa Romeo 158 (1948)	Alfa Romeo 159 (1951)	Ferrari 125 GP (1948)	Ferrari 125 GP (1949)	Ferrari 375 F1 (1951)
Numero di cilindri, disposizione e alimentazione	8 L compressore bistadio	8 L compressore bistadio	12 V compressore monostadio	12 V compressore bistadio	12 V aspirata
Alesaggio x corsa (mm)	58 x 70	58 x 70	55 x 52,5	55 x 52,5	80 x 74,5
Cilindrata (cc)	1479	1479	1496	1496	4491
Potenza (CV)	310	380	225	300	380
Potenza (CV/litro)	210	257	150	200	85
Sospensione anteriore	bracci longit. osc., bal. trasv.	bracci longit. osc., bal. trasv.	quadr. deform. balestra trasv.	quadr. deform. balestra trasv.	quadr. deform. balestra trasv.
Sospensione posteriore	semiassi oscill. balestra trasv.	ponte De Dion balestra trasv.	semiassi oscill. barre torsione	semiassi oscill. barre torsione	ponte De Dion balestra trasv.
Passo (mm)	2500	2500	2160	2380	2320
Peso a secco (kg)	800	835	685	735	810

**Tavola 2. Le principali caratteristiche tecniche di Alfa Romeo 158/159 e Ferrari GP (125/375).**

Fonte: Lawrence Pomeroy, "The Grand Prix car" (Volume Two).

Gran Premio	Tempi in prova	Vincitore
Svizzera (Bremgarten)	2'35,9" (Fangio) 2'39,3" (Villoresi)	Fangio 6° Ascari
Belgio (Spa)	4'25" (Fangio) 4'29" (Villoresi)	Farina 2° Ascari
Francia (Reims)	2'25,7" (Fangio) 2'28,1" (Ascari)	Fagioli – Fangio Gonzales – Ascari
Inghilterra (Silverstone)	1'43,4" (Gonzales) 1'44,4" (Fangio)	Gonzales 2° Fangio
Germania (Nürburgring)	9'55,8" (Ascari) 9'59" (Fangio)	Ascari 2° Fangio
Italia (Monza)	1'53,2" (Fangio) 1'55,1" (Ascari)	Ascari 3° Bonetto – Farina
Spagna (Pedralbes)	2'10,59" (Ascari) 2'12,27 (Fangio)	Fangio 2° Gonzales

**Tavola 3. Punteggio finale del Campionato Mondiale: Fangio 31, Ascari 25, Gonzales 24, Farina 19, Villoresi 15.**

Fonte: Paul Sheldon with Duncan Rabagliati: A record of Grand Prix and Voiturette racing (Volumes 4 & 5).

# Aurelio Lampredi e il motore 375

*Franco Lombardi*

Nel corso del 1985 ebbi per due volte occasione di intervistare Aurelio Lampredi, il progettista della 371 F1. Toccammo allora l'episodio 375 e, più in generale, il tema del suo V12 aspirato in qualche modo tangenzialmente, visto che la ragione principale di quei contatti era il mio interesse per il suo quattro cilindri realizzato in Ferrari.

D'altro canto, il contributo di Aurelio Lampredi, "il progettista più prolifico della Ferrari" – come ebbe a definirlo Enzo Ferrari – accompagna e determina in modo decisivo la crescita della Ferrari dal 1946 al 1955. Lampredi è l'uomo che svilupperà, dapprima insieme a Busso e poi con lo stesso Colombo, il celebre V12 progettato originariamente da Gioachino Colombo, sarà poi il padre del V12 aspirato che porterà la Ferrari ad interrompere la lunga supremazia dell'Alfa Romeo in Formula 1, fornirà a Ferrari il 4 cilindri 2 litri con cui la Casa dominerà indisturbata i mondiali del 1952 e '53 e disegnerà, come vedremo, una pletora di motori che andranno dal bicilindrico al 12 cilindri, passando per il 4 e il 6 cilindri in linea e per il 6 cilindri a V, con persino un'esplorazione su di un motore a W. Bastano questi dati sommari per far comprendere la centralità del tecnico toscano nel processo di crescita e di sviluppo della Ferrari, tenendo conto del fatto che in quegli anni comincia anche a prendere corpo una prima significativa produzione di vetture "di serie".

Posso aggiungere come quel magnifico motore avesse un ruolo privilegiato nella sua memoria, portandolo fin quasi a ritenere che con quel V12 egli avesse persino superato la creatura di Colombo. Come sappiamo non è così e il 12 cilindri concepito alla fine del 1945 dal tecnico legnanese si è rivelato un insuperabile motore in termini di durata nel tempo, numeri di produzione e versatilità, partendo da una cilindrata di 1,5 litri per spingersi ai 4 litri di cilindrata. È tuttavia altrettanto vero che il 12 cilindri di Lampredi, anch'esso con un'apertura di 60°, sia stato un propulsore eccellente e di grande affidabilità. Il maggiore ingombro, il peso più elevato ed una lavorazione più complessa e costosa giocano in effetti a suo sfavore, pur giovandosi quest'ultimo di una progettazione estremamente corretta, ove nessun dettaglio era lasciato al caso, rendendolo pressoché indistruttibile.

Concepito dapprima per una cilindrata di 3300 cc. e destinato poi a raggiungere rapidamente i 4500 cc previsti per la formula in vigore per il titolo mondiale, il 12 cilindri di Lampredi venne infine portato al limite dei 5 litri di cilindrata (mentre ne venne realizzata una meno fortunata serie da 3 litri per le sole vetture gran turismo), trovando impiego sulle monoposto, sulle vetture sport e sulle Gran Turismo di lusso. Si trattava di un propulsore di dimensioni maggiori rispetto al blocco Colombo, caratterizzato dalla presenza di canne avvitate nella testata per garantire una tenuta perfetta, da una triplice pompa dell'olio e da bilancieri a rullo per ridurre l'usura delle camme. Un motore dunque robusto, affidabile e tecnicamente pregevole, prodotto in numerose versioni, anche con testate a doppia accensione e quindi destinato comunque ad un sicuro posto di rilievo nella progettazione motoristica, nonostante una sua innegabile complessità.

È indubbio come giocasse nell'affetto del tecnico livornese per il suo dodici cilindri l'orgoglio della sfida vinta contro l'eredità Alfa Romeo e contro la scuola di pensiero a favore del compressore volumetrico che aveva rappresentato fino allora il cardine della concezione progettuale milanese. "Vede, io non avevo nulla contro il volumetrico – dichiarava allora – anzi, provenendo dalla progettazione aeronautica, si figurasse non avevo familiarità e apprezzamento per il compressore. Il problema è che se in aeronautica il ricorso al compressore rappresentava allora una tappa obbligatoria per compensare la rarefazione dell'aria in quota, nell'impiego automobilistico le cose erano diverse. Le potenze ottenute con l'aspirato erano pur sempre ragguardevoli, mentre i consumi e la maggiore semplicità costruttiva giocavano a favore di quest'ultimo. Inoltre, a quel punto Ferrari si era convinto di abbandonare il compressore e mi spingeva in quella direzione". In effetti, se gli inizi della stagione 1950 non lasciavano molte speranze per il nuovo motore di Lampredi, dapprima in versione 275 F1 e poi in versione 340 F1 (rispettivamente da 3322 cc. e da 4102 cc.), la comparsa in gara a Monza della nuova 375 F1, portata al limite di cilindrata consentito per i motori aspirati, fece ampiamente capire come per la successiva stagione l'Alfa Romeo avrebbe trovato pane per i suoi denti. Il secondo posto conquistato nel settembre del '50 sull'autodromo brianzolo da parte di Ascari era infatti destinato a lasciare il segno. Del resto Lampredi

*Franco Lombardi, studioso e storico dell'automobile, socio AISA, svolge ricerca prevalentemente sulle vetture sport italiane degli anni Cinquanta.*



dichiarava di aver visto al banco con il nuovo 4,5 litri la bellezza di 370 cavalli. “Bazzi, non voleva crederci. Smontò e controllò il banco prima di accettare quel dato e informare Ferrari”. Sappiamo tuttavia quanto Lampredi fosse capace di “colorare” qua e là, ai propri fini, taluni episodi della sua carriera.

È noto come siano poi andate le cose nel '51. I ritardi nella messa a punto della nuova vettura e alcune sfortunate circostanze per la Ferrari consentirono all'Alfa di portare ancora a casa il titolo mondiale con Fangio, ma a fine stagione, dopo la vittoria di González a Silverstone, il 14 luglio, e dopo la successiva vittoria di Ascari al Nürburgring appariva chiaro come la bilancia pendesse ormai dalla parte della Ferrari. Dopo la crisi di pneumatici che costò alla Ferrari la vittoria nel GP di Spagna a Barcellona a fine stagione, il punteggio premierà ancora la straordinaria 159 e il talento del grande pilota argentino, ma era ormai evidente come la monoposto milanese fosse al termine di una lunga e straordinaria evoluzione, mentre l'aspirato di Maranello, ormai in versione doppia accensione, presentasse ancora margini di miglioramento, oltre a poter contare su prevedibili progressi nell'affidabilità.

La storia è nota: l'Alfa annuncia il ritiro dalle corse e l'Autorità sportiva, prevedendo un noioso e incontrastato dominio Ferrari e seguendo le iniziative già messe in atto dagli stessi organizzatori, decide che il mondiale per le stagioni 1952 e 1953 si sarebbe corso con le vetture Formula 2 (cilindrata di 2 litri aspirata, oppure 500 cc. con compressore). Il grosso V12 aspirato di Lampredi diventa di colpo un dinosauro obsoleto, buono al più per le gare di Formula Libera e per un tentativo infruttuoso ad Indianapolis e tuttavia utilissimo per competere con successo nelle sport e per impostare in seguito una linea di potenti Gran Turismo per il mercato americano. La storia non si fa con i se e con i ma, ma appare indubbio che la presenza di adeguate rivali avrebbe dato un supplemento di vita al dodici cilindri di Lampredi e non è difficile scommettere che molte soddisfazioni avrebbero potuto cogliersi con quel motore.

Intervistando il tecnico livornese, emergeva il disappunto per l'insuccesso nel 1952 ad Indianapolis: “In prova non eravamo andati male: Ascari aveva saputo qualificarsi degnamente. Inoltre cambiavamo quattro ruote e facevamo rifornimento in poco più di trenta secondi, mentre gli americani impiegavano quasi due minuti, avremmo potuto essere competitivi, sfortunatamente hanno ceduto i raggi di una ruota. Quelli avevano già i cerchi in lega. Insomma in gara è andata diversamente, ed è quello che conta, ma avremmo potuto riprovarci, forti dell'esperienza. Peccato.” Era chiaro che quella sconfitta gli bruciava. Come lo stesso Ferrari, Lampredi subiva il fascino del grande cationo americano. Egli non nascondeva di aver sempre guardato con attenzione alla tecnica automobilistica

nordamericana, in particolare all'esperienza Miller-Offenhauser. Del resto anche più tardi, in Fiat, il tecnico toscano esplorò con attenzione i profili dell'organizzazione industriale e produttiva dell'industria d'oltreoceano che ebbe modo di conoscere nel corso di un paio di viaggi d'istruzione e contatto a Detroit. Quanto all'impiego del suo 12 cilindri sulle vetture sport, la vicenda è nota: a partire dalla vittoria di Villorresi nella Mille Miglia del 1951 con la 340 America era infatti chiaro come Ferrari disponesse in quest'ambito di un'arma potente e agevolmente sviluppabile. Le successive 340 MM del 1953 e poi le 375 MM e 375 Plus del 1954 garantirono infatti alla Casa un ricco palmarès di vittorie, ivi compresa quella nella 24 Ore di Le Mans del '54, assicurando inoltre alla Ferrari i titoli nel Campionato Mondiale Marche, riservato alle vetture della categoria Sport, del 1953 e 1954.

Occorre tuttavia aggiungere come Aurelio Lampredi fosse ancora uomo della vecchia guardia, appartenendo cioè, come Jano, Colombo, Massimino e molti altri grandi progettisti che l'hanno preceduto e della sua stessa generazione, ad una stirpe di tecnici formatasi sul campo, anche se la rigorosa preparazione tecnica dell'uomo è fuori discussione. Solo con Fraschetti, e poi con Chiti, Bizzarrini e Forghieri arriveranno in Ferrari progettisti caratterizzati da una formale laurea in ingegneria meccanica.

Aggiungo infine come, nel ricordo di Lampredi e di tutti gli altri protagonisti di quella stagione, il successo della 375 F1 e poi il trionfale esito delle stagioni 1952 e '53 determinasse un quadro di grande serenità in azienda. Da parte di tutti i protagonisti di quella stagione, da me intervistati, Bazzi, Colotti, Rocchi, Salvarani, Tavoni, Ugolini, e lo stesso Lampredi, emergeva il ricordo di una stagione felice e operosa, ricca di successi, ma soprattutto di amicizia, di rapporti sereni e di vita quotidiana, fatica, soddisfazione e lavoro trascorsa fianco a fianco senza screzi. Certo le urlate del padrone e dello stesso Lampredi qua e là non saranno mancate, come è ovvio, e le rivalità in pista saranno a volte esplose in maniera incontrollabile (vedi il ben noto “caratterino” di Nino Farina), ma come diceva Gigi Villorresi “Eravamo come una famiglia; a volte ci si prendeva per qualche ragione, ma ci si voleva bene e si lavorava fianco a fianco con piacere. Sono stati anni irripetibili”. Davvero anni straordinari quelli alla Ferrari fra il 1950/51 e il 1954.

Dopo l'atmosfera andò guastandosi, non tanto e non solo per le sconfitte subite dalla Mercedes, quanto per i primi attriti all'interno dell'Azienda e per un assetto della squadra corse che risentiva della partenza di Ascari e Villorresi. Vennero così le difficoltà della stagione 1954 e poi la crisi finale che portò all'allontanamento del tecnico livornese nel luglio del 1955. Prima di allora a Maranello si visse davvero una stagione straordinaria: la grande stagione di Aurelio Lampredi.

# Enzo Ferrari si racconta

Lorenzo Boscarelli

Le emozioni che a molti di noi ha fatto provare Enzo Ferrari sono tanto intense che potrebbe risultare spontaneo farsene trascinare, nel momento in cui lo si ricorda, rischiando così di confondere il proprio vissuto personale con i dati di una individualità e di un'opera che, per la loro ricchezza, meritano invece di essere affrontate con piena disponibilità a conoscere e a comprendere.

È possibile ed opportuno ricordare Enzo Ferrari attraverso la sua testimonianza diretta, cioè rileggendo i libri che portano la sua firma e le interviste che ha rilasciato. Anche per chi ben conosca il personaggio, questo incontro non può non essere avvincente e sempre di nuovo sorprendente.

Ferrari era molto attaccato alla sua terra e alla sua gente.

*...a Modena c'è una specie di psicosi, che si evolverà in abitudine e che praticamente farà la sua razza, per la macchina da corsa [...]. L'operaio di questa terra, il lavoratore sia del braccio sia dell'intelletto, è un lavoratore estremamente intelligente e attivo. E questa, per di più, è una terra di rivoltosi, di gente non tranquilla. Sangue e cervello, insomma, sono qui bene uniti, per fare tipi di uomini ostinati, capaci e ardimentosi, le qualità che ci vogliono per fare i bolidi.*

Ferrari apparteneva a questa razza.

*La mia adolescenza conobbe tre passioni dominanti, tre grandi sogni: tenore d'operetta, giornalista sportivo, corridore di automobile. Il primo sfumò per mancanza di voce e d'orecchio, il secondo resistette, ma in forma velleitaria; il terzo ebbe il suo corso, e la sua evoluzione.*

Questo corso iniziò ben presto.

*Cominciai nel '19, alla prima Parma-Berceto [ndr: del dopoguerra]: l'esordiente Ferrari arrivò quarto nella categoria tre litri [ndr: al volante di una C.N.M.].*

Poco dopo Ferrari partecipò alla Targa Florio, con Ugo Sivocci, e compì un viaggio assai avventuroso per raggiungere Palermo. Ce ne dà una descrizione che lo pone al centro della scena, nel frangente della partenza da Napoli.

*A Napoli arrivammo appena in tempo per caricare le nostre macchine sul Città di Siracusa, un piroscifo di linea della flotta Florio: una specie di solidarietà fra poveri diavoli – credo non avessi in tasca più di 450 lire – pose i facchini al mio servizio, convinse i marittimi a ritardare la partenza e permise a me, a Sivocci e ad altri piloti di raggiungere Palermo.*

L'autocelebrazione che traspare da questo racconto è sapientemente stemperata dalla “solidarietà tra pove-

ri diavoli”; forse ci fu solidarietà, ma un ventunenne che va a correre la Targa Florio è altrettanto povero diavolo di un facchino portuale? Ci appare comunque evidente lo spirito di iniziativa di Ferrari, che forse già avverte la propria vocazione. Ecco come la descrive, parlando della sua iniziale attività all'Alfa Romeo, dove si era trasferito nel 1920.

*Cominciavo soprattutto a far sentire con istintiva prepotenza la mia vocazione di agitatore di uomini e di problemi tecnici. Tengo a dire che, quale fui allora, sono adesso: mai mi sono considerato un progettista, un inventore, bensì soltanto un agitatore. Altrove, parlando dell'influsso che su di lui ebbe Antonio Ascari dice.*

*...io devo riconoscere che la mia vocazione non tanto di pilota, di commerciante e di futuro direttore di scuderia, ma di volontario intrigante in quell'ambiente di passione, fu dovuta in gran parte al suo esempio.*

Questo intrigante ha creato la Ferrari, che gli appare così.

*La Ferrari è l'espressione vivente dei miei sogni. Avere sognato delle macchine ed averle realizzate è una cosa bellissima ed affascinante. Per questo, dopo tanti anni, io continuo a sognare.*

Come nacque la prima concretizzazione del sogno?

*La fine della guerra [ndr: 1940-45] non mi trovò impreparato, nonostante la mia officina fosse stata bombardata [...]. Avevo sempre continuato ad elaborare progetti di automobili da corsa, e quando si uscì dalla burrasca, mi sbarazzai in fretta delle macchine utensili [ndr: che Ferrari aveva fabbricato durante la guerra].*

*E ricomparve l'amico Gioachino Colombo, l'uomo che aveva progettato la famosa 158 Alfa. Parlammo, discutemmo, avviammo infine lo studio di quella 12 cilindri a 60 gradi che ancora oggi [ndr: 1962] costituisce il cavallo di battaglia della fabbricazione Ferrari. Nel '46 passammo alla progettazione completa. Debuttammo nel maggio 1947 al circuito di Piacenza. La macchina fu affidata a Franco Cortese. Era in testa a due giri dalla fine, quando la pompa della benzina si inceppò. Un insuccesso dunque, ma promettente.*

Se questo è stato l'inizio, quale futuro per la Ferrari?

---

Nota: i brani citati sono tratti dalle seguenti fonti: Enzo Ferrari, *Le mie gioie terribili* (Cappelli Editore, Bologna, 1962); Griffith Borgeson, *An audience with the king* (in AA.VV., *Ferrari, the man, the machines* (Dutton, New York, 1975); Enzo Biagi, *Ferrari* (Rizzoli editore, Milano, 1980); intervista ad Enzo Ferrari realizzata dall'emittente Canale 5, nel 1987, per un programma televisivo.

*A chi verrà dopo di me io affiderò un'eredità molto semplice: mantenere viva quella volontà di progresso perseguita in passato, anche con il sacrificio di nobilissime vite umane.*

I piloti, naturalmente: un rapporto intenso, spesso difficile, che ha condotto Ferrari a conoscerli e a prediligere alcuni, motivandoci la sua scelta.

*Un Nuvolari e [...] un Moss, uomini che su qualunque tipo di macchina, in qualsiasi circostanza e su qualunque percorso, davano il tutto per tutto, e finivano col risultare complessivamente i migliori. Penso a questi due piloti perché essi mi sembrano avere personificato la massima espressione di una spregiudicata perizia a bordo di una macchina. Sapevano offrire la misura delle loro immense possibilità sia che pilotassero una guida interna, sia uno spider biposto, sia una monoposto...*

Nuvolari, l'uomo e il mito.

*Nuvolari, a differenza di quasi tutti i piloti di ieri e di oggi, non ha mai sofferto per l'inferiorità del mezzo, non è mai partito battuto, ha sempre lottato leoninamente anche per il settimo, il decimo posto in classifica. Questa sua passione, questo suo orgoglio indomito furono compresi dalle folle, e da essi nacque il mito.*

Dei piloti ovviamente Ferrari conobbe anche gli aspetti più domestici; così ci racconta con brio e senso dell'umorismo una cena a casa di Campari.

*Campari aveva anche una terza focosa passione: la culinaria. Così ci dichiarò che avrebbe preparato lui stesso, in nostro onore, le riccioline al sugo. Le riccioline, per chi non lo sapesse, sono una specie di spaghetti monco, a cavaturaccioli: tipica delicatezza meneghina. Io mi spinsi fino in cucina, per osservare lo spettacolo. Vestito in un pigiama grigio a striscioni azzurri, con un vago aspetto d'ergastolano, il grande pilota era chino sulla casseruola, tra vapori e vampe.*

*Il ragù riceveva, fra i molti e prelibati ingredienti, gocciolamenti di sudore. A tavola, mi dichiarai afflitto da una speciale allergia per le paste asciutte. Gli amici trovarono invece le riccioline eccellenti, anche se un poco salate.*

Difficile stupirsi! Ferrari fu anche testimone di episodi assai inconsueti, oggi inimmaginabili, che ci restituiscono lo spirito di quei tempi "eroici" dell'automobilismo.

*Alle prove della Mille Miglia 1928 ero con lui [ndr: Campari] in macchina su per la Raticosa. I nostri sedili erano due semplici baquets, come venivano chiamati a quel tempo, sedili, cioè, fissati a un semplice traliccio a sua volta ancorato con filo di ferro e quattro bulloni da falegname al telaio.*

*E appunto dal pavimento di legno, a un certo momento, cominciarono a sprigionarsi spruzzi che ci arrivavano al volto. Superando l'urlo del motore, urlai a Campari: "Non vorrei che si fosse rotto un manicotto! Fermiamoci a guardare!" Non mi rispose. Lo osservai sbalordito. Che razza d'uomo era, per trascurare un pericolo del genere? Lo osservai da capo a piedi, e così mi accorsi che dalla tuta sempre troppo corta uscivano dal fondo lunghe mutande di percale, assicurate con una ferruccia alle calze. Ed era proprio di qui che fuoriusciva quel liquido, che poi rimbalzando sui vortici d'aria irrorava l'abitacolo. Sgomento, mi rivolsi al mio compagno in dialetto milanese, sapendo*

*che a questo avrebbe risposto: "Peppin" urlai "se gh'è?" "E lui: "Ohè, te vurret minga che me fermi intant che sunt in allenamento? Bisogna pür allenass a pisass adoss!"*

Passione per le macchine, profonda conoscenza dei piloti: un dilemma lacerante (e, forse, visto dal di fuori, umanamente sorprendente). "Se avviene un incidente", chiede l'intervistatore "lei si preoccupa di conoscere prima le sorti della macchina o del pilota"? *Del pilota, ovviamente, anche se la macchina è mia. Pur volendo rispondere con un calcolo crudo del proprio interesse, la perdita di un pilota, anche temporanea, è sempre un danno infinitamente più grande della distruzione di una macchina. Per fare o rifare una macchina, talvolta bastano sei mesi, ma per formare un pilota occorrono, spesso, dieci anni.*

Cerchiamo ora di scoprire alcuni tratti del carattere di Ferrari, ed iniziamo con un brano che illustra il suo rapporto con l'automobile.

*...guido la macchina rispettandola [...]. Io non la conduco infatti soltanto per farmi trasportare, ma per provare delle sensazioni, e ho bisogno e piacere di avvertire tutte le sue reazioni per sentirmi un qualche cosa di unito a lei, un sol pezzo, io e lei. Insomma, non sono capace di far soffrire la macchina, e questa specie di amore, che posso intendere quasi in un modo sensuale o sessuale del mio inconscio, è probabilmente la vera ragione per la quale, in questi ultimi anni, non sono più andato a vedere le mie macchine correre. Vedere nascere le macchine e vederle morire – perché in una corsa muoiono sempre, anche se vincono – è un'escursione termica, per i miei sensi, insopportabile.*

Un uomo che penetra a fondo nelle cose, capace di spremere tutto dalle circostanze della vita, ma con tratti di indubbia delicatezza d'animo. Un uomo passionale.

*Ho trovato uomini che indubbiamente amavano come me l'automobile. Ma forse non ho trovato altri con la mia ostinazione, animati da questa passione dominante della vita, che a me ha tolto il tempo e il gusto per quasi ogni altra. Io non ho alcun diverso interesse dalla macchina da corsa.*

E ancora.

*Direi che la passione è stata l'elemento determinante ed alimentata tuttora le mie azioni, la mia vita.*

La passionalità non gli impediva di essere onesto con se stesso. L'intervistatore gli chiede: "Lei ha mai fatto un grosso sacrificio morale per un vantaggio economico"?

*Oh sì, ma più che sacrifici, direi compromessi. Il compromesso domina tutto questo genere di attività, nel quale vivo da quarantatré anni. In questi anni ho visto sorgere e morire una infinità di scuderie e di altre iniziative, alle quali io sono fortunatamente sopravvissuto. Evidentemente devo possedere delle capacità nel compromesso, che mi hanno consentito di durare... Il fine giustifica i mezzi.*

Ora, credo che queste capacità di adattarsi al compromesso possano venire confessate senza umiliazione. Quando infatti un uomo sacrifica qualche cosa per arrivare allo scopo, e questo scopo si identifica nella conquista di un primato tecnico, e conseguentemente agonistico, egli è moralmente giustificabile.

Ferrari era anche un uomo con preferenze spiccate: vediamone un esempio curioso.

*...io sono finito in un fosso nel disperato tentativo di evitare di investire un cane. Ricordo che in quegli attimi pensai: se fosse un gatto, mi dispiacerebbe, ma peggio per lui; ma quello è un bel segugio di razza.*

Quindi, chiarezza e rapidità di scelte. E anche grandissimo orgoglio.

*L'essere tornato a Modena, dopo vent'anni, per trasformarmi da sportivo e organizzatore di scuderia a piccolo industriale, ha significato per me non solo concludere un ciclo direi quasi biologico, ma anche il tentativo di dimostrare agli altri e a me stesso che all'Alfa Romeo, dov'ero appunto stato in quei vent'anni, non ero poi vissuto di luce riflessa. Ci tenevo a convincere che quel grado di notorietà che avevo raggiunto era fatto legittimo dal mio ostinato lavoro e dalle mie istintive attitudini. Era venuto il momento di far vedere fin dove potevano arrivare le mie forze. E il momento venne e fu suggellato nel luglio del 1951, quando a Silverstone, con la Ferrari quattro litri e mezzo, Gonzales batté per la prima volta l'Alfa, quella famosa 158 che era nata a Modena nel 1937 e che nel '39 era divenuta Alfa Romeo.*

In questo desiderio di supremazia vediamo un tratto caratteristico di Ferrari, la tensione agonistica ed antagonistica. "Le sue simpatie a chi vanno?"

*Ovviamente a chi combatte.*

Ferrari era però anche assai astuto. Parlando dei giornalisti, che accusa di praticare lo spionaggio industriale, dice:

*Per difendermi da questo particolare tipo di spionaggio onesto, io ho adottato da tempo un sistema: quello di dire sempre la verità. Poiché infatti sono ritenuto un uomo abbastanza furbo e anche complicato, le mie affermazioni vengono regolarmente soppesate, interpretate, ragionate, sì che alla fine nasce spesso un disorientamento del quale mi compiaccio.*

Strana verità, quella che genera disorientamento!

Ferrari era pure dotato di una vena di autoironia. Alla domanda "Non si è mai sentito un po' monumento?" risponde:

*Quando sono costretto o indotto a ricevere clienti, curiosi, giornalisti, rappresentanti, un po' da tutto il mondo, mi fa l'impressione che siano i visitatori di un museo.*

Essere visti, o vedersi come un museo, non intaccava la sua costante proiezione verso il futuro. "Come affronta la sconfitta?"

*Con il proponimento per una rivincita.*

Quale è il successo più bello?

*Quello che deve ancora venire.*

Era un uomo disincantato e con una profonda capacità di sentire.

*Se mi si chiedesse: cosa augurare ad un bambino che sta per nascere? Risponderei: che nasca orfano, ricco, impotente. Orfano, per non soffrire della perdita dei suoi familiari e di tutte le altre conseguenze che derivano dall'essere parte di una famiglia. Ricco, perché so cosa significa avere fame. Impotente in modo da non distogliere una sola ora del lavoro per il proprio piacere, ma*

*per dedicare invece tutto se stesso alle macchine da corsa!*

Quindi non c'è posto per le donne nel mondo di Ferrari... Non proprio.

*Ho sempre considerato la donna non un elemento necessario della nostra vita, ma la ricompensa del lavoro. Non ho mai anteposto una donna al lavoro. Dopo aver lavorato tutta la giornata, una donna è il premio. Non prima, mai!*

Donna oggetto, quindi, ma con le dovute sfumature. Alla domanda: "Lei che cosa pensa, anzitutto, della donna al volante?" Risponde:

*In generale ne penso bene. Le donne sono buone guidatrici per la semplice ragione che sono abili, furbe e gentili: trattano la macchina senza le ruvidezze che sono invece tipiche dell'uomo, non soffrono di quei complessi d'inferiorità che nell'uomo si convertono tanto spesso, al volante, in aggressività, approfittano subito e bene di ogni opportunità.*

E il matrimonio ?

*Mi sono fatto un'idea sul matrimonio, sul rapporto fra i sessi, forse un poco cruda. Noi uomini siamo inferiori, se non per intelligenza, ma certamente almeno per capacità vitali. La donna è più astuta, più attenta, più pratica, è più portata allo studio, importantissimo, del dettaglio...*

E ci offre subito un esempio in merito a se stesso, in tema di carenza di dettagli.

*Mi sposai giovanissimo, intorno al 1920. Non ricordo la data esatta perché ho smarrito il libretto di matrimonio.*

L'amore, dalla donna, si rivolge altrove.

*Mi è rimasta una convinzione: che quando l'uomo dice a una donna: "ti amo", intende dire, in realtà, "ti desidero". E che l'unico totale amore possibile su questa terra, sia quello di un padre per un figlio.*

Il figlio, il dramma sempre insistito di Dino.

*Era un ragazzo nobile. Lasciandomi la sua enorme eredità spirituale, questo giovane mi ha soprattutto mostrato come noi restiamo fanciulli a tutte le età, fino a quando non giunge un immane dolore, attraverso il quale, come d'improvviso, noi impariamo cosa sia la bontà, la rinuncia, la carità, il dovere. E il valore della vita, per un giovane che la lascia.*

Cosa è la vita?

*Un ansimante cammino in una smisurata prigione in cui tutti noi siamo rinchiusi [...] Siamo costretti a vivere; è un pensiero che ho scritto tanti anni fa e che porto con me. La vita è un enorme penitenziario che ha in noi mortali i suoi reclusi; l'egoismo ci domina e ci allontana dal prossimo, costringendoci a contare solo sulle sole nostre possibilità. L'uomo è un tristo organismo, solo nell'arido deserto dell'esistenza, dove la pianta della speranza può germogliare soltanto se irrorata da un ideale.*

Un uomo di una lucidità spietata anche nei propri confronti. Così risponde alla domanda: "Come vorrebbe essere ricordato?"

*Preferirei il silenzio, se potessi, direi: dimenticatemì. Quello che ho fatto, l'ho fatto solo per me, e se qualcuno ne ha ricavato beneficio, mi tranquillizza, ma non si è trattato che di una conseguenza. Il punto di partenza era una faccenda del tutto personale.*

Infine, un uomo solo.

Io mi sento solo, dopo tanti allucinanti avvenimenti, e quasi colpevole di essere sopravvissuto.

Nessuno di noi può sopravvivere indefinitamente: di certo, molto di ciò che Enzo Ferrari ha realizzato gli sopravviverà.

### **Una nota conclusiva: quando è nato Enzo Ferrari? Come interpretare le sue affermazioni?**

Scrive Ferrari:

*Sono nato a Modena il 20 febbraio 1898, anzi il 18: quel mese la neve era tanto alta, mi raccontò mia madre, che soltanto due giorni dopo fu possibile andare a denunciarmi allo stato civile.*

Gianni Cancellieri ha in proposito effettuato un'accurata ricerca, su documenti dell'epoca e sui quotidiani modenesi di quei giorni. Ecco il risultato della ricerca di Cancellieri, come lui ce la descrive<sup>1</sup>:

*Enzo Ferrari è nato il 20 febbraio 1898 ed è stato registrato il 24 dello stesso mese. Ciò che si legge nelle sue memorie (nascita il 18 e registrazione il 20 a causa di una colossale nevicata) non regge alla verifica documentale. La mia ipotesi è che si tratti di una di quelle storie a volte anche poetiche ma non di rado inventate che si tramandano nelle famiglie: una storia che a Ferrari deve essere piaciuta molto se l'ha avallata e tramandata a sua volta ai posteri. Essa aggiungeva – penso sempre io – alla sua immagine, un tocco di mistero stravagante, una sorta di marchio congenito di «unicità» per un'esistenza che tutto è stata fuorché comune.*

*Ma lasciamo perdere le mie interpretazioni e leggiamo i documenti. Anagrafe del Comune di Modena:*

*«L'anno 1898, addì ventiquattro di Febbraio alle ore una pomeridiane e minuti cinquanta, nella Casa Comunale. Avanti a me Bandieri [ndr: o Boldin, o altro nome; non si legge bene] Antonio, Segretario delegato con atto del Sindaco, in data trenta aprile mille ottocento novantuno approvato, Ufficiale dello Stato Civile di Modena, è comparsa la Allegretti Teresa, di*

*anni trenta, levatrice, domiciliata in Modena, la quale mi ha dichiarato che alle ore tre anti-meridiane e minuti [spazio non scritto] del dì venti del corrente mese, nella casa [posta?] Villa S. Catterina al numero 136, da Bisbini Adalgisa civile moglie di Ferrari Alfredo commerciante, entrambi domiciliati in Modena, è nato un bambino di sesso maschile che non mi presenta, e a cui dà i nomi Enzo Anselmo Giuseppe Maria.*

*A quanto sopra e a questo atto sono presenti quali testimoni Ferrari Dario di anni 52, impiegato, e Porta Andrea di anni cinquantasei [riparatore?] entrambi residenti in questo Comune.*

*La dichiarante ha denunciato la nascita suddetta per avere nella preindicata sua qualità prestati i [???] dell'arte sua alla Bisbini Adalgisa nell'atto del parto ed in luogo del marito di questa perché assente, dispensando in pari tempo la dichiarante dal presentarmi il bambino suddetto per motivi di salute dopo essermi accertato della verità della nascita.*

*Letto il presente atto agl'intervenuti si sono essi meco sottoscritti meno Porta perché illetterato».*

*Seguono le firme: Allegretti Teresina / Ferrari Dario*

*E la nevicata? Ho consultato il quotidiano cittadino dell'epoca Il Panaro (prima, e poi Gazzetta di Modena) ma non ne ho trovato traccia, benché ogni giorno ospitasse una dettagliata rubrica meteo. Allora? Tutto a posto, dato che anche la Galleria Ferrari di Maranello espone copia dell'atto di nascita che ho letto prima. No, c'è ancora qualche ombra di mistero. Anzi-tutto, la famiglia Ferrari non intende dirimere la contraddizione cronologica fra l'atto di nascita e la data dichiarata dal «Grande Vecchio», come lo chiamavamo. Anzi, la famiglia non intende neppure affrontare l'argomento. Ed è un diritto che le va tranquillamente riconosciuto, ci mancherebbe. Ma non è tutto. Franco Gozzzi, storico capo ufficio stampa, braccio destro e ascoltato consigliere di Enzo Ferrari, ricorda che il telegramma di auguri che mamma Adalgisa inviava ogni anno al figlio Enzo arrivava invariabilmente il giorno 18 febbraio.*

Se tale è il divario tra il modo in cui Enzo Ferrari ha narrato le circostanze della propria nascita e ciò che emerge dai dati di fatto ... val la pena prendere altre sue affermazioni su se stesso con qualche cautela!

# Ricordi del segretario personale di Enzo Ferrari

Valerio Stradi

**H**o avuto la fortuna di lavorare in Ferrari e per 32 anni sono stato il segretario di Enzo Ferrari. Tutte le mattine la prima persona che riceveva quando arrivava in ufficio era il sottoscritto e l'ultima persona che riceveva quando andava a casa la sera tardi era il sottoscritto. Sono andato in pensione nel '92, dopo 43 anni trascorsi in Ferrari.

Sono entrato in Ferrari a 15 anni, nel 1949. Lavoravo all'ufficio paghe e sono poi diventato segretario di Ferrari per merito di una bottiglia di inchiostro verde che mi serviva per registrare nel libro paghe la matricola dei dipendenti, che allora erano pochi, circa 120. Registravo i numeri di matricola e le date di assunzione e licenziamento degli operai e degli impiegati, gli impiegati con l'inchiostro verde e gli operai con l'inchiostro blu. Un giorno mi telefona il ragionier Mari, che lavorava in magazzino, e mi dice: "Valerio so che hai una bottiglia di inchiostro verde, me la puoi prestare? Certo, ma sappi che si chiama Pietro". Lui mi disse: "Stai tranquillo, come l'ho usata te la restituisco, ti telefono quando dovrai venire a prenderla".

Il telefono squillò, era il grande capo; da lì nacque il mio primo incontro con Ferrari. Parlò al mio capo ufficio, evidentemente chiedendo notizie di me, che gli rispose: "È un impiegato giovane che abbiamo assunto adesso". Ferrari gli chiese di mandarmi da lui e così il mio capo fece.

Ferrari era alto 1,90 e pesava 120 kg, lo chiamavano l'omone, aveva una grande scrivania. Bussai con il cuore che mi batteva. Mi chiese con chi avevo parlato al telefono. Risposi: "Con Mari". Mi fece un interrogatorio di quarto grado e poi mi disse di andare. Tirai un sospiro di sollievo, ma mentre avevo la mano sulla maniglia e stavo uscendo mi disse con gentilezza: "Caro, fermati un attimo". Il cuore mi batteva, mi chiese: "Come si chiama la bottiglia di inchiostro verde che hai?". Gli risposi, rosso in faccia: "Pietro, signor Commendatore". Lui rise e mi disse di andare. Nel 1956 Ferrari promosse Romolo Tavoni, che era il suo segretario, a Direttore Sportivo, e mi nominò suo segretario. Avevo 22 anni e subito dissi a Ferrari che non sapevo fare niente e che avevo studiato all'istitu-

to professionale Corni di Modena, al massimo avrei potuto diventare perito industriale. Prima che conseguissi il diploma la Ferrari mi offrì un lavoro, i miei genitori erano un po' titubanti, chiesero il mio parere e lo chiesero anche a un mio insegnante che suggerì di lasciarmi andare perché quando avessi finito la scuola, era il '49, non sarebbe stato facile trovare lavoro. Così ho fatto un breve periodo di prova durante le vacanze di Pasqua del 1949, la prova andò bene e il 26 aprile di quell'anno entrai ufficialmente in Ferrari, dove ho passato una vita.

Ora vi racconto alcuni aneddoti e vicende.

Un giorno Ferrari arriva a Maranello, scuro in volto; dopo un po' gli dico: "Commendatore c'è qualcosa che non va? Mi risponde: "Stanotte mi ha telefonato un tizio alle 3 e non sono più riuscito a dormire", Chiedo: "Chi è quel pazzo che chiama a quell'ora?". Mi risponde: "Mah, un certo Ayrton Senna". Gli chiesi cosa volesse. "E cosa vuoi che voglia? Vuole venire a correre con noi!". All'epoca Ayrton Senna non era nessuno, correva in Formula 2 e in Formula 1 non aveva ancora vinto niente.

Mi sono ricordato quello che mi aveva insegnato il mio caro amico Lorenzo Bandini: "Valerio ricordati che quando uno va forte sotto l'acqua va forte dappertutto e tu prendilo subito perché chi ha paura di andare sotto l'acqua, non va bene nemmeno sull'asciutto".

Dico: "Commendatore prendiamolo subito; l'ho visto correre a Montecarlo sotto l'acqua!". Mi rispose: "Vediamo se è possibile". Mi ha fatto chiamare un collaboratore e gli ha detto: "Mi deve fare un piacere: guardi il contratto di Senna con la Toleman e veda se c'è la possibilità di portarlo in Ferrari". Dopo una settimana il tizio tornò e disse che nel contratto c'erano tante e tali clausole che si sarebbe corso il rischio che la Toleman ci facesse causa, facendo perdere un sacco di soldi alla Ferrari.

Senna è venuto a Maranello, perché voleva correre con la Ferrari, è venuto una sera a cena ed è rimasto a casa di Ferrari fino all'una di notte. Senna in quell'anno passò dalla Toleman alla Lotus senza che quest'ultima desse una lira alla Toleman. Allora la Ferrari aveva per piloti Alboreto, Johansson, Arnoux. Nei primi anni ottanta Arnoux e Prost correvano con la Renault e tutti e due volevano venire in Ferrari; la Ferrari scelse Arnoux perché ricordava la battaglia con Villeneuve

---

*Valerio Stradi, nato a Maranello nel 1934, trascorse tutta la sua vita lavorativa in Ferrari, dove entrò nel 1949 come impiegato all'Ufficio del Personale. Dal 1956 al 1988 Segretario personale di Enzo Ferrari, lasciò l'azienda nel 1992, quando andò in pensione.*

[Indr: al Gran Premio di Francia del 1979]. Il problema era che Ferrari era vecchio, aveva più di 80 anni e non aveva più lo spirito di una volta per combattere come un leone.

Posso raccontarvi tante altre cose. Sono maranellese puro, Ferrari non è venuto a Maranello perché c'era dell'aria buona, è venuto a perché aveva già una casa e dei terreni. Ha poi comperato tutti i terreni intorno alla Ferrari, che così ha potuto ingrandirsi moltissimo. Un giorno il Cavalier Giberti, responsabile della produzione, disse che era stata fatta una modifica alla sospensione anteriore della 250 Gran Turismo, di cui i collaboratori erano soddisfatti e chiese a Ferrari il suo parere, Ferrari disse: "Domani mattina ti mando l'autista con la mia macchina, fai la modifica, la proviamo e alla prossima riunione ti so dire come va". C'erano due riunioni alla settimana, di Ferrari con i suoi collaboratori, alle quali partecipavo anch'io. Passa una settimana, arriviamo alla riunione e come entriamo Giberti tutto preoccupato chiede a Ferrari se ha provato la macchina; Ferrari risponde che è una cosa eccezionale. Ferrari chiede quanto tempo ci vuole per mettere in produzione la modifica e Giberti dice che non può farlo perché ci rimette 300 milioni di materiali che erano già in casa. Ferrari ci pensa un attimo e chiede se i 300 milioni ce li rimette lui o Giberti che si mette a ridere e dice che a rimetterceli è lui.

Allora Ferrari dice di buttare via tutto e che da domani le macchine sarebbero uscite solo se modificate come quella che lui aveva provato. Ecco, questo era Ferrari. Si fanno tante chiacchiere, si dicono tante cose, che Ferrari era egoista e presuntuoso, per me non è vero. Il suo credo era il lavoro. Ha avuto due autisti, uno era Peppino, che era un suo vecchio meccanico, e l'altro si chiamava Dino.

Ho lavorato con tutti e due, Ferrari finché ha potuto ha guidato, con me alla sua destra e l'autista dietro. Peppino aveva una figlia sola che doveva sposarsi e chiese a Ferrari di prendere un giorno di ferie per il matrimonio, cosa che Ferrari gli concesse. Peppino lo chiamavamo l'ombra, perché Ferrari aveva una vista scarsa, ma vedeva Peppino per lui, era talmente abituato a lui che quando arrivò il giorno di ferie Ferrari si era dimenticato. Ferrari discese dalla scala con la sua cartella, perché abitava al primo piano, chiamò Peppino e il portiere disse che Peppino quel giorno non c'è per il giorno di ferie e lui gli risponde in modenese "Eh... Peppino, quand tal serch an gh'è mai!".

Ferrari aveva un debole per le donne, io ne ho conosciute almeno tre che lui ha frequentato ed erano tutte belle.

Dino era l'autista nuovo e ad un certo punto mi dice che il Commendatore gli ha raccontato che per le donne ha speso tanti soldi; l'ho guardato e gli ho detto: "Ma non ha fatto bene? Ragiona: non ha mai fatto ferie, non è mai andato a cinema, non è mai andato a

teatro o da nessuna parte e l'unico hobby che aveva era quello di andare fuori a mangiare con una bella donna, lasciamolo fare!".

Vi do ora un'altra informazione. Un giovane impiegato del Comune di Carpi si è divertito a fare una ricerca su tutti gli ascendenti di Ferrari fino ad arrivare a due-trecento anni fa e ha trovato che tutti, ad eccezione del padre che era indicato come commerciante, ma era un piccolo artigiano che faceva i ponti per le Ferrovie dello Stato, erano contadini, cioè erano una famiglia molto modesta. L'unico che si è staccato è stato Enzo Ferrari.

**Franco Lombardi:**

*Nel 1961 ci fu la famosa congiura di palazzo, ovvero la crisi che portò alle dimissioni dei dirigenti, pare per le difficoltà che la dirigenza aveva con la signora Laura Ferrari e la decisione brusca di Ferrari di allontanarli. Dall'interno come fu vista questa vicenda?*

Sono l'unica persona che ne può parlare, perché sono stato coinvolto in tutta quella vicenda. Innanzitutto devo dire che i dirigenti non vennero allontanati, bensì decisero loro stessi di andarsene.

La crisi del '61 nacque da un conflitto fra i dirigenti e la signora Laura, ma non c'era solo la signora Laura. Qualche tempo prima, verso la fine del 1959 o i primi del 1960, il direttore commerciale, dott. Girolamo Gardini, consigliò a Ferrari di trasformare la Ferrari S.p.A. in SEFAC (Società Esercizio Fabbriche Automobili e Corse) S.p.A., dicendo: "Commendatore così risparmierà un sacco di soldi per due o tre anni perché il Governo non le farà pagare le tasse per l'avviamento della nuova azienda". Il vantaggio fiscale però non si concretizzò e in conseguenza di questo la signora Laura Ferrari ebbe un diverbio con il dott. Gardini (qualcuno affermò che gli avrebbe dato uno schiaffo) rimproverandogli di aver dato un cattivo consiglio, in seguito al quale la quota azionaria della signora stessa nella nuova società era diminuita rispetto a quella che aveva posseduto nella precedente Ferrari S.p.A.. Dopo quell'episodio la signora Ferrari di punto in bianco in una riunione alla quale partecipavano i dirigenti della Ferrari fu estromessa, cioè fu deciso che non avrebbe più dovuto entrare in azienda.

Nei giorni seguenti la signora arrivò a Maranello, ma non le permisero di entrare, cosicché cominciò ad inveire contro il capo del personale perché non le faceva aprire il cancello. Ferrari, non potendone più, glielo fece aprire e la portò nel suo ufficio. In mia presenza le tirò una sedia, che colpì il ripiano del tavolo dietro il quale si era accucciata la signora Laura. Questo dice quanta tensione si fosse accumulata tra Ferrari e sua moglie.

Poi si ebbe una cena, all'Osteria Pirri, a Modena, presenti Enzo Ferrari, il dott. Gardini e Luigi Chinetti

[ndr: ex-pilota ed allora importatore Ferrari in USA] durante la quale per la vicenda SEFAC Gardini disse a Ferrari che era un vecchio rimbambito, dopodiché venne licenziato.

È stato scritto, anche da gente che lavorava in Ferrari, che Ferrari si mise d'accordo con la moglie per far fuori i dirigenti. Non è assolutamente vero e vi racconto perché.

Una sera, verso le 22.30, Ferrari mi telefona e dice: "Vieni subito a Modena perché ho ricevuto una lettera dai dirigenti e dobbiamo fare la risposta". Nella lettera i dirigenti chiedevano a Ferrari innanzitutto di far rientrare Gardini e in secondo luogo di eliminare qualsiasi ingerenza dei familiari in azienda. A Ferrari dissi che l'azienda non poteva perdere otto dirigenti e che bisognava fare qualcosa. Ferrari disse: "Qui è scritto

"eliminare qualsiasi ingerenza dei familiari in azienda": non posso prendere nemmeno mio figlio in fabbrica?"

[ndr: allora Piero Ferrari aveva sedici anni e negli anni successivi avrebbe potuto entrare in azienda]. Gli risposi di no, se avesse accettato, e aggiunsi che se avessero scritto solo la moglie si sarebbe potuto accettare. Lui, in mia presenza, chiamò a casa il dott. Enzo Selmi, capo del personale, e serio gli chiese cosa fosse quella lettera che gli avevano mandato. Selmi spiegò e Ferrari gli disse: "Butto via la lettera, voi domani presentatevi a lavorare ed è tutto finito". Selmi rispose di no, affermando che o venivano accettate le loro proposte o non si sarebbero più presentati a lavorare. Solo Giberti e Della Casa poi vi rientrarono.

Dopo quell'episodio Ferrari andò a vivere con la madre e la signora Laura visse da sola.



## LE MONOGRAFIE AISA

- 95 **Ferrari. Mito, racconti, realtà**  
**Sessant'anni dalla prima vittoria in Formula 1**  
L. Boscarelli, F. Lombardi, V. Stradi  
Fiorenzuola d'Adda (Piacenza), 8 maggio 2011
- 94 **Forme e creatività dell'automobile**  
**cento anni di carrozzeria 1911-2011**  
A. Sannia, E. Spada, L. Fioravanti  
Torino, 29 ottobre 2011
- 93 **Materiali e metodologie**  
**per la storiografia dell'automobile**  
**Giornata in onore di Andrea Curami**  
**ed Angelo Tito Anselmi**  
Conferenza Aisa  
Milano, 16 aprile 2011
- 92 **L'Alfa Romeo di Ugo Gobbato**  
**(1933-1945)**  
Conferenza Aisa in collaborazione con  
Università Commerciale Bocconi  
Milano, 2 aprile 2011
- 91 **Giorgio Valentini progettista indipendente**  
**ecclettico e innovativo**  
Settembre 2011
- 90 **Abarth: l'uomo e le sue auto**  
Conferenza Aisa  
in collaborazione con CPAE  
Fiorenzuola d'Adda (PC), 9 maggio 2010
- 89 **MV Agusta tre cilindri**  
Conferenza Aisa  
in collaborazione con GLSAA-MV  
Cascina Costa di Samarate (VA),  
22 maggio 2010
- 88 **Il Futurismo, la velocità e l'automobile**  
Conferenza Aisa  
in collaborazione con CMAE  
Milano, 21 novembre 2009
- 87 **Mercedes-Benz 300SL**  
**Tecnica corse storia**  
Lorenzo Boscarelli, Andrea Curami,  
Aldo Zana  
in collaborazione con CMAE  
Milano, 17 ottobre 2009
- 86 **Pier Ugo e Ugo Gobbato,**  
**due vite per l'automobile**  
con il patrocinio del Comune  
di Volpago del Montello  
Milano, 14 marzo 2009
- 85 **Jean-Pierre Wimille**  
**il più grande prima del mondiale**  
Alessandro Silva  
in collaborazione con Alfa Blue Team  
Milano, 24 gennaio 2009
- 84 **Strumento o sogno. Il messaggio**  
**pubblicitario dell'automobile**  
**in Europa e Usa 1888-1970**  
Aldo Zana  
in collaborazione con CMAE  
Milano, 29 novembre 2008
- 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-Cpae  
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-Cpae  
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 socie-**  
**tà 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 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 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° Gran Premio d'Italia**  
Tavola rotonda  
Brescia, 5 settembre 1996
- 27 **Ricordo di Ugo Gobatto 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)**



© AISA • Associazione Italiana per la Storia dell'Automobile (aprile 2012)

*Si ringraziano per la collaborazione:*

Donatella Biffignandi, Giovanni Bossi, Lorenzo Boscarelli, Francesco Ceccarelli-Bunker, Franco Lombardi, Silvia Mazzacani - Fondazione Casa Natale Enzo Ferrari, Valerio Stradi, Aldo Zana.

*Foto:* Centro Documentazione Fondazione Casa Natale Enzo Ferrari

*Pubblicazione a cura della* Società Editrice Il Cammello, Torino

# 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)