

Modena e Motori: **gli anni Cinquanta visti da lontano**

AISA - Associazione Italiana per la Storia dell'Automobile



Modena e Motori: gli anni Cinquanta visti da lontano

AISA - Associazione Italiana per la Storia dell'Automobile
Rocca di Vignola, 4 giugno 2011

- 2 Introduzione
Lorenzo Boscarelli

- 3 Ferrari e Maserati: un duello cittadino
Kees van Stokkum

- 9 Dalla Scozia a Modena, con passione
Graham Gauld

- 13 Testimonianze
Romolo Tavoni, Giulio Borsari, Azelio Cappi

MONOGRAFIA AISA 97



Prefazione

Lorenzo Boscarelli

C'è stato un tempo, dalla fine degli anni Quaranta ai primi Sessanta, durante il quale Modena è stata il principale centro europeo per la costruzione di automobili da corsa. Ottime macchine si costruivano anche a Coventry, oppure a Stoccarda, ma la vivacità di Modena non aveva pari, anche per l'attrazione che esercitavano le sue Gran Turismo, di continuo rinnovate nella meccanica e nelle carrozzerie, espressione dall'estro degli stilisti e dei carrozzieri italiani.

Era un processo giunto a maturazione in un periodo abbastanza breve, che inizia intorno al 1930, quando la Scuderia Ferrari si affermò in modo evidente, e che si rafforzò alla fine di quel decennio con il trasferimento della Maserati da Bologna a Modena e con l'emergere di Stanguellini. I primi anni del dopoguerra videro un rinnovato fervore in tutte le aziende modenesi, sostenute dalla determinazione e dal coraggio dei loro leader e dalla passione per le corse e la meccanica da corsa diffusa largamente tra gli abitanti.

A Modena giungevano giornalisti di tutto il mondo – alcuni addirittura vi si sono accasati – per conoscere le ultime novità e per raccogliere informazioni e dicerie. Tutto ciò era motivato dalla preminenza delle Case modenesi nelle corse, sia di Formula 1 sia di durata; anche quando non vincevano, e la cosa capitava non di rado, erano comunque sempre presenti, mentre gli avversari si limitavano a partecipare per un periodo, come nel caso della Mercedes-Benz, o si concentravano su alcune competizioni, come la Jaguar, tante volte “regina” di Le Mans.

Il dinamismo motoristico di Modena si spiega anche

con la competizione cittadina tra Ferrari e Maserati. La vicinanza fisica, l'osmosi di tecnici e maestranze, il confronto diretto e frequente nelle prove all'Aerodromo erano uno sprone incessante a fare di più e di meglio. Gli avversari stranieri erano importanti, ma la partita la si giocava soprattutto in casa e trovava nelle gare italiane più importanti, in primis la Mille Miglia e il Gran Premio d'Italia, il palcoscenico sul quale misurarsi con il meglio delle proprie risorse.

Risorse che allora erano per lo più locali o nazionali, si trattasse di tecnici o di componenti per le vetture; il “mercato” delle competizioni era ancora circoscritto, nessuno avrebbe pensato di affidare il progetto di una nuova macchina a uno straniero e solo la convenienza economica, oltre che i vincoli tecnici, inducevano a scegliere un fornitore estero.

È stato un periodo entusiasmante, che ha inciso profondamente nel modo di vedere le corse e le aziende che vi partecipavano da parte di schiere di appassionati di tutto il mondo, non solo italiani. Il fascino di Ferrari e Maserati si radicò profondamente allora; l'abilità di chi ha gestito questi marchi lo ha mantenuto nel tempo, ma senza gli anni Cinquanta sarebbe ben diversa l'attrattiva che oggi ovunque esercitano.

Poi, con l'avvento delle vetture a motore posteriore, con l'affermarsi di tecnici innovativi, soprattutto inglesi, e con la sparizione delle corse su strada, che richiedevano macchine robuste, più che raffinate messe a punto e possibilità di adattamento delle sospensioni, Modena perse il suo primato. Ma non il suo fascino, che sopravvive ancora oggi e che difficilmente si offuscherà in futuro.

Ferrari e Maserati: un duello cittadino

Kees van Stokkum

Tra guerra e dopoguerra

Dopo aver realizzato l'Alfa Romeo 158, Enzo Ferrari cedette la sua Scuderia all'Alfa Romeo. Per un breve periodo diresse l'Alfa Corse, poi ritornò a Modena, dove possedeva proprietà immobiliari e disponeva di tanti rapporti d'affari; fu il terzo e ultimo ritorno di Enzo Ferrari a Modena. Con un piccolo gruppo di collaboratori, e il nome commerciale di Auto Avio Costruzioni, faceva lavorazioni meccaniche di vario genere, culminate con la costruzione di due esemplari della 815. In questa vicenda troviamo sempre il nome di Alberto Massimino, ma anche, per la prima volta, quello di Vittorio Bellentani, il secondo collaboratore modenese di Ferrari con un livello tecnico superiore (il primo fu Federico Giberti, assunto nel dicembre 1934). Non è chiaro se il pilastro tecnico Luigi Bazzi ebbe un ruolo in quei giorni. Può essere che fosse rimasto a Milano, dove potrebbe aver lavorato alla sezione motori aeronautici dell'Alfa Romeo.

Nel frattempo avvenne un profondo mutamento per i fratelli Maserati, che negli ultimi mesi del 1939 dovettero trasferirsi da Bologna a Modena, dove Orsi, che aveva rilevato la loro azienda, aveva le proprie attività. Gli anni della guerra furono duri. Alberto Massimino fu assunto in Maserati come direttore tecnico e, cosa abbastanza sorprendente, poté occuparsi di progetti nuovi. Così furono ipotizzate nell'estate del 1944 due vetture con motore V8, di 1500 cc, posto davanti o alle spalle del pilota, poi nel marzo 1945 un motore sedici cilindri di 1500 cc, che avrebbe avuto un alesaggio di 50 mm e corsa di 47 mm, quindi super quadro. Queste attività sembrano un sogno, in quei giorni duri, ed è sorprendente che Massimino abbia potuto dedicare del tempo a quei progetti. Negli stessi anni Ernesto Maserati disegnava la base del motore A6, il primo motore Maserati che possiamo descrivere come "adatto all'abilità di un meccanico non troppo esperto", cioè di costruzione più semplice e meno costosa di tutti quelli precedenti. Con questo motore si puntava al futuro, alla possibilità di una produzione in serie.

Anche Enzo Ferrari sognava, e qui è rilevabile una differenza. Mentre Ernesto Maserati e Massimino dovettero adeguarsi alle direttive di Orsi, Ferrari poté decidere la propria strada. Si tratta della storia raccontata da Gioachino Colombo nel suo libro, cioè di come Ferrari gli affidò il progetto della prima Ferrari⁽¹⁾.

Così inizia la vita di Enzo Ferrari costruttore, ed inizia anche il caso Ferrari.

Uomini Ferrari

Come fu possibile in quell'anno 1945 creare una fabbrica di automobili da corsa? Occorrevano le persone, e Ferrari ne aveva, perché poté contare su collaboratori a Modena, ma non solo. Negli anni precedenti Ferrari aveva fondato la sua officina meccanica a Maranello, dove tanta gente imparò il mestiere di tornitore o meccanico. Gianni Rogliatti ha scritto che l'ambiente tecnico era "capace" di assorbire il fabbisogno di Ferrari di manodopera esperta e a loro volta gli operai specializzati riuscivano facilmente ad entrare in azienda⁽²⁾. A Maranello e dintorni c'era gente abile, artigiani, ma il lavoro era poco.

Anche qui si potrebbe constatare una coincidenza. Colombo disegnò i primi prodotti Ferrari, ma non poté guidarne lo sviluppo, perché fu richiamato in Alfa Romeo. I collaboratori di cui Ferrari disponeva dovettero rielaborare appunti e calcoli, ed il 10 giugno 1946 fu assunto Giuseppe Busso, con il compito di seguire lo sviluppo del primo motore e telaio Ferrari. Busso scrisse nei suoi ricordi che doveva collaborare col capo officina Galetto e il capo della sperimentazione Bazzi. Ha anche dedicato un paio di frasi ai disegnatori della Ferrari dell'epoca, scrivendo: *"La preparazione teorica in Ferrari era sempre stata un po' carente: gli ingegneri tardarono ad arrivare e molti progettisti non erano per niente laureati o al massimo si fregiavano di quell'ing. che allora era possibile procurarsi presso l'Istituto Tecnico Superiore di Friburgo (Svizzera). L'Ufficio tecnico del quale ero a capo non era molto affollato: io non potei mai contare su più di due o tre aiutanti per volta, ma la lista di coloro che si avvicendarono al mio fianco è piuttosto lunga. Nei miei ricordi sono Patrignani, Andrea Ferrari, Del Vecchio, Saltini, Fochi, Colotti, Marani, Farina, Gombia, Salvarani, Marshalek. Quasi tutti abili disegnatori, molti di loro con una buona preparazione teorica. Ma per certi calcoli indispensabili, e che per la verità non sembravano essere stati molto praticati in passato alla Scuderia Ferrari, ci voleva qualcosa di più. A me mancava*

Kees van Stokkum, ricercatore di storia delle vetture italiane ad alte prestazioni, collabora con riviste di automobilismo. In passato è stato titolare di un'antofficina specializzata nella riparazione di vetture Ferrari.

il tempo materiale, e in molti casi mi venne in aiuto un amico del Commendatore, il professor Carlo Ruini (...)⁽³⁾.

Busso non menziona Vittorio Bellentani. Se questo tecnico modenese era in Ferrari è probabile che s'occupasse soltanto della direzione dell'officina di produzione delle macchine utensili e non fosse coinvolto nello sviluppo della nuova vettura. Non si sono trovate informazioni sulle attività di Bellentani in quegli anni, ma il sospetto è che Ferrari gli dovette molto, viste le sue doti di organizzatore di un'officina meccanica. Non si deve dimenticare che Ferrari poté fondare la sua fabbrica di automobili perché ebbe a disposizione queste risorse. Indagare sull'effettivo ruolo che ebbe Bellentani potrebbe essere una bella sfida per futuri approfondimenti storici.

Le vetture sarebbero state azionate da un motore 12 cilindri, una scelta circondata da tanto romanticismo da parte di Ferrari stesso. Ha scritto: *“Il dodici cilindri è un motore che io ho sempre vagheggiato, ricordando le prime fotografie di un dodici cilindri Packard, che corse a Indianapolis nel lontano 1914. Nell'immediato dopoguerra avevo anche avuto l'occasione di osservare dei nuovi Packard dodici cilindri sulle magnifiche automobili degli ufficiali superiori americani; e una dodici cilindri, ricordavo, era la macchina acquistata da Antonio Ascari, nel 1919, che egli poi cedette a Maria Antonietta Avanzo, prima coraggiosa donna pilota del dopoguerra. Ho sempre avuto simpatia per l'armoniosa voce di questo motore e confesso che il fatto che una sola casa al mondo, allora, costruisse un dodici cilindri, mi sollecitò a imitarla. Alcuni anni dopo la Packard abbandonò il dodici cilindri e io rimasi solo (...)*⁽⁴⁾.

D'altronde, non si può dimenticare che Gioachino Colombo aveva tanta esperienza nel disegno di motori V12 all'Alfa Romeo. Ma Ferrari non poté né volle ammettere, naturalmente, di aver preso come esempio i prodotti di Milano degli anni Trenta. Fra parentesi, è curioso notare che il rapporto alesaggio/corsa del suo disegno, super quadro con 55 e 52,5 mm, fosse quasi identico al rapporto che Alberto Massimino scelse per il disegno teorico della V16 Maserati (0,955 contro 0,94). Sembra che entrambi i progettisti abbiano esaminato a fondo le piccole cilindrate motociclistiche.

La scelta del motore V12 richiese, per le particolarità del suo disegno, tante lavorazioni di officina. Le forme di fusione furono tante, per il basamento e la scatola di distribuzione separata, ed eseguite da fornitori esterni. Il basamento d'un motore a V ha 5 superfici piane da lavorare, una grande quantità di fori per le canne e per le guide e sedi valvole, di bielle da lavorare, di fori per i prigionieri da trapanare e filettare. Un motore V12 può richiedere fino al 70% in più di tempo di lavorazione, e 50% in più di parti, in confronto a motore a 6 cilindri in linea (con le stesse specifiche di base, cioè pari cilindrate e doppi alberi a cammes). Ma ne valeva la pena, chiaramente. Non dimentichiamo che, nel mondo degli appassionati e di coloro che

disponevano di risorse abbondanti, l'acquisto di una macchina aveva un lato emotivo, e che il valore intrinseco dell'acquisto dipende anche dall'impressione che si immagina di produrre sul prossimo. È certo che 12 cilindri producono un suono più impressionante di 6!

Si ricomincia

Ferrari preparò con cura l'annuncio della sua nuova vettura, nel dicembre del 1946. Fornì dati tecnici e disegni d'insieme al suo pubblico, che fu probabilmente composto da un paio di giornalisti di riviste specializzate. I disegni complessivi destinati alla pubblicità furono eseguiti da Gianni Cavara.

La competizione tra le due case modenesi era iniziata. Alla Maserati si lavorava già dal 1945 alla produzione della monoposto 4CL, della quale furono consegnati nel 1946 cinque esemplari, seguiti da 26 nei tre anni seguenti, e senza dubbio Ferrari lo seppe. Sarà stato per lui il segno che seguiva la strada giusta, che c'era gente disponibile ad acquistare vetture da corsa. Fra parentesi, i costruttori modenesi potevano e volevano anche collaborare, a giudicare dalla lettera alla Commissione Sportiva Automobilistica Italiana ed all'Associazione Sportiva Automobilisti Italiana (appena fondata), pubblicata su Auto Italiana⁽⁵⁾. Si trattava di una lettera collettiva in cui Maserati, Stanguellini e Ferrari esposero il loro parere sui regolamenti sportivi per il 1947, e che fu sottoscritta da Adolfo Orsi, Vittorio Stanguellini ed Enzo Ferrari.

Si vede qui che Vittorio Stanguellini, come protagonista nel mondo delle corse, era considerato di livello pari agli altri due attori.

Gli anni del dopoguerra furono duri. È una prova della tenacia di padre e figlio Adolfo ed Omer Orsi la decisione di proseguire con la produzione di vetture e con lo sviluppo di prototipi. Nel frattempo qualcosa era cambiato: nella primavera del 1947 i fratelli Maserati, terminato il contratto decennale di collaborazione, lasciarono l'azienda.

C'era sempre Alberto Massimino, e dalla Ferrari sarebbe venuto Vittorio Bellentani, nel gennaio 1948. Il capace Guerino Bertocchi, uno dei primi e fedelissimi meccanici dei fratelli Maserati, decise di rimanere a Modena e fu nominato capomeccanico e collaudatore: l'occasione per lui di uscire dall'ombra. Nonostante l'impegno di Massimino (descritto come un sognatore teorico) e di Bellentani (un tecnico pragmatico e pratico), possiamo constatare che la produzione Maserati tra il 1945 e il 1952 era basata su disegni di Ernesto Maserati, per le 4CL e A6, che Massimino si limitò ad elaborare e modificare. Pure Gioachino Colombo, disegnando il motore destinato alla 250 F, sviluppò il progetto originale del 6 cilindri Maserati.

Anche Ferrari aveva bisogno di tenacia. Colombo disegnò la prima vettura di Maranello, e fu seguito da Busso. Poi entrò Lampredi (con cui Ferrari ebbe il

primo contatto all'inizio di settembre 1946, tre mesi dopo l'assunzione di Busso), che però ben presto se ne andò. Ritornò Colombo, e partì Busso. Ritornò Lampredi, e partì Colombo. In officina dopo il dicembre 1947 non c'era più Bellentani, ma c'era sempre il fedele ed abile Luigi Bazzi.

Lo sviluppo delle varie versioni del motore Ferrari V12 è noto, raccontato in innumerevoli articoli e libri. Dopo che Aurelio Lampredi fu nominato direttore tecnico poté dedicarsi agli sviluppi del materiale disponibile ed a nuovi studi, senza essere disturbato da tensioni interne. Un bel resoconto dei suoi primi anni in Ferrari si trova nel libro *Ferrari Tipo 166* di Gianni Rogliatti e Lorenzo Boscarelli⁽⁶⁾. Allora Ferrari aveva soltanto il motore V12 e tutte i racconti di fine anni Quaranta si riferiscono alle varie versioni di questa unità, che fu sviluppata da Lampredi.

Non solo: questo progettista prolifico riuscì a convincere Enzo Ferrari che un motore semplice e leggero era preferibile per una vettura da corsa, almeno sui percorsi misti e relativamente lenti. Così Ferrari gli chiese di disegnare quel motore, il modello 500 a 4 cilindri, e da qui nacque la famosa storia del motore progettato in un solo giorno. Quarantaquattro anni dopo il progettista Franco Rocchi, che nel 1949 Lampredi chiamò dalle Officine Aeronautiche Reggiane all'ufficio tecnico della Ferrari, sfatò quella storia, affermando "è una balla". Inoltre, in parecchie riviste dell'epoca si legge che il motore 4 cilindri fu costruito, dal primo disegno alla prova al banco, in 3 mesi. Numerose foto del prototipo furono pubblicate in giugno 1951, dunque il progetto iniziò in marzo, non in maggio come è spesso stato scritto. Si vede così che il racconto d'una vicenda a volte prevale sui fatti (finché questi sono portati alla luce).

Riprende la sfida. Similitudini e contrasti.

Mentre alla Ferrari ci si orientava sui nuovi progetti, lo sviluppo tecnico in Maserati seguì una strada di evoluzione, fondata sui disegni prebellici, come il 4CL e 8CL ed il progetto nuovo fatto da Ernesto Maserati, il 6 cilindri dell'A6. Date le circostanze sociali e politiche di Modena alla fine degli anni Quaranta ed inizio Cinquanta, è ammirevole che padre e figlio Orsi e i loro collaboratori, malgrado tutto, siano riusciti a produrre più di cento vetture A6 1500 e 2000 e 4CL tra il 1946 e il 1951. E tutte queste macchine furono vendute, sia in Italia che all'estero.

Ci fu gente che visse solo di auto e di corse. Orsi lo fece, così come Ferrari. Tutti e due hanno anche saputo approfittare delle circostanze politiche di quegli anni, che ebbero uno sviluppo favorevole. Dopo la Seconda Guerra Mondiale il mondo fu diviso in due fazioni, noi e loro, cioè Ovest ed Est. Per evitare che l'Italia cadesse nell'orbita comunista, i politici dei grandi paesi dell'Ovest decisero che bisognava soste-

nerla. Non solo dal punto di vista finanziario, ma anche facilitando i rapporti tra l'Italia e gli Alleati. Così passare le frontiere fu possibile, e già nel 1946 corridori italiani parteciparono a corse all'estero, in Belgio, Francia e Svizzera (al contrario dei piloti tedeschi, che dovettero aspettare ancora un paio d'anni). Dunque, il mercato non fu limitato all'Italia. Orsi e Ferrari poterono soddisfare le richieste, vendendo i loro prodotti a caro prezzo.

Come calcolavano i prezzi? Alla Maserati esisteva una tradizione di vendita di vetture da corsa, ma alla Ferrari no. E' presumibile che Ferrari si orientasse ed allineasse al listino prezzi della Maserati. Un esempio: alla fine degli anni Quaranta il prezzo d'acquisto di una Maserati 4CLT ammontava a 8.500.000 lire. Secondo un documento di archivio della ditta Vandervell in Inghilterra, la Ferrari 125GP, appena comprata, fu dichiarata nel gennaio del 1949 alla dogana inglese per la somma di 4.360 lire sterline, cioè 8.700.000 lire italiane⁽⁷⁾. Occorre considerare che la costruzione della Ferrari avrebbe dovuto essere più costosa della Maserati (dodici cilindri, 4 assi a cammes rispetto a quattro cilindri, 2 assi). Può essere interessante paragonare questi prezzi a quelli delle vetture sportive come la Cisitalia Mille Miglia di 2.500.000 lire, la Bertone-Stanguellini Fiat 1100 di 2.800.000 e la Maserati A6 1500 di 4.500.000 lire. Chi disponeva d'un telaio poteva farsi costruire all'epoca una carrozzeria da Pinnin Farina oppure da Touring, per un prezzo tra le 800.000 e le 900.000 lire⁽⁸⁾.

Una cosa sorprendente e molto utile a chi compie ricerche storiche è che allora e fino a metà anni Cinquanta sia Maserati sia Ferrari furono molto disponibili a fornire dati tecnici. Mentre nei primi anni dopo la guerra le informazioni dall'Italia giungevano all'estero tramite Giovanni Lurani e Corrado Millanta, negli anni seguenti parecchie riviste straniere iniziarono a mandare loro giornalisti. Due esempi: i settimanali inglesi *The Autocar* e *The Motor* riportano dati, disegni e foto di particolari delle vetture da corsa Maserati e Ferrari. È su questi periodici che venne pubblicata la notizia che la costruzione di una vettura Ferrari Gran Premio richiese tra 3.500 e 4.000 ore di lavoro, tempo di sperimentazione e sviluppi escluso. Per la costruzione d'un motore, incluso il test sul banco, ci vollero due settimane (sempre parlando dei motori V12). All'epoca Ferrari disponeva di più di 500 macchine utensili⁽⁹⁾.

Naturalmente la crescita della Ferrari in un così breve periodo stuzzicò la curiosità dei giornalisti. Ma Ferrari li nutrì con informazioni selezionate, sapendo che una stampa favorevole significava pubblicità gratuita. Riprese anche la pubblicazione di un annuario, nel 1949, un'iniziativa che sarebbe continuata ininterrotta fino al 1970.

Anche gli Orsi fornivano volentieri informazioni,

ma i proprietari della Maserati avevano ancora un vantaggio sul rivale modenese, il nome Maserati. In appena 14 anni, dal 1926 al 1940, i fratelli Maserati costruirono ben 170 macchine, tutte a mano e pezzo per pezzo, senza spendere troppo tempo in azioni pubblicitarie. Le vetture stesse fecero pubblicità per loro e Orsi ne poté approfittare. Questa fu la sfida per Ferrari, dimostrare a Modena ed al mondo intero che era lui il migliore, che aveva trovato a Modena l'avversario d'origine bolognese, per caso: perché un uomo d'affari modenese senza un coinvolgimento nelle corse, ma dotato di mezzi adeguati, aveva acquistato la fabbrica dei fratelli Maserati. Il diverso carisma delle due imprese fu notato dal giornalista inglese Gordon Wilkins, che scrisse nel 1951: *“La famiglia Orsi ha acquistato la Maserati, ma le vetture da corsa costituiscono solo uno dei loro prodotti, e per questo la Ferrari, dove l'amore per la corsa prevale, si trova più al centro dell'attenzione”*⁽¹⁰⁾. Parole misurate sulla Maserati, quindi, mentre il giornalista belga Jacques Ickx scrisse in termini più risoluti su una rivista olandese nello stesso anno: *“Ogni anno le Maserati rimangono indietro, inoltre sono in via di estinzione, non vi è da aspettarsi un nuovo modello moderno di questa fabbrica, che non è più nelle mani dei fratelli Maserati”*⁽¹¹⁾.

Uomini Maserati

Orsi ebbe un ruolo rilevante negli sviluppi politici e sociali a Modena tra fine anni Quaranta e inizio Cinquanta. Nonostante questo la produzione delle vetture Maserati proseguì, ma non è sempre chiaro come andò lo sviluppo tecnico. Si deve a Massimino e Bellentani l'evoluzione di parti e sistemi, ma sembrò mancare sempre il lampo di genio. Gli Orsi ritennero che Gioachino Colombo fosse in grado di seguire una strada diversa e il progettista della Alfa Romeo Alfetta e del disegno di base della prima vettura Ferrari accettò nel 1952 la sfida della Maserati. Poi Massimino andò via e Colombo si dedicò alla supervisione generale tecnica della Maserati, sviluppando nuove soluzioni, sempre sulla base del materiale esistente. Dopo un anno circa a Colombo fu offerta la nomina a direttore tecnico generale, ma lui non volle accettare, probabilmente perché questo avrebbe limitato le sue possibilità di dedicarsi al progetto. Poi se ne andò.

Ma gli Orsi guardavano anche avanti. Nel 1953 entrava in Maserati Giulio Alfieri, un giovane ingegnere che fu nominato direttore tecnico nel 1954. Aveva 29 anni, e gli mancavano esperienze agonistiche (aveva lavorato qualche tempo alla Innocenti, per la Lambretta). Ma era laureato, cioè possedeva un livello teorico più ampio di quello dei periti industriali o degli ingegneri diplomati all'estero, e disponeva d'una esperienza industriale. Con l'arrivo di Alfieri incontriamo per la prima volta un ingegnere laureato tra i protagonisti a Modena. Curiosa coincidenza, nello stesso

anno la Maserati ricevette, in settembre, la candidatura spontanea d'un altro ingegnere, il neolaureato Giotto Bizzarrini, che nella lettera di presentazione sottolineava la sua passione agonistica. Però l'Ufficio Personale della Maserati rifiutò la candidatura in una lettera datata 29 settembre, scrivendo *“di non poter prendere in esame la Vs/ domanda, avendo tutti i ruoli al completo di personale”*, firmata dal presidente, Orsi. D'altronde, Bizzarrini avrebbe ricevuto una lettera identica dalla Lancia, dieci giorni dopo. È noto che all'epoca anche la Lancia aveva iniziato l'attività agonistica.

Nel dicembre 1953 accadde un altro evento singolare. Il ventisettenne manager del pilota inglese Stirling Moss, Ken Gregory, arrivò a Modena per discutere sia con Ferrari sia con Maserati la possibilità d'un contratto di pilota per il suo cliente, oppure di acquisto di una vettura da Gran Premio. Così iniziò il contatto tra Stirling Moss e Maserati che fu abile ad approfittare della pubblicità scaturita dalla vendita della vettura.

L'acquisto della 250 F, al prezzo di 5.500 lire sterline, pari a 9.000.000 di lire (appena più cara della 4CLT alla fine degli anni Quaranta) avrebbe dato vita a una lunga collaborazione tra Maserati e Moss, non solo di carattere agonistico, ma anche tecnico. In Inghilterra si fecero esperimenti con ruote in lega leggera, con freni a disco, con iniezione di carburante, tutte cose a cui anche Giulio Alfieri s'interessò e sviluppò in Maserati. Tra i meccanici della Maserati ed il meccanico di fiducia di Moss, Alf Francis, crebbe un buon rapporto, e il suo libro *Alf Francis – Racing Mechanic* è una bella, divertente e dettagliata narrazione delle sue esperienze modenesi (e di altre). Fu pubblicato nel 1957, cioè immediatamente dopo questi anni di collaborazione⁽¹²⁾.

La Maserati in crescita, dunque, con Moss (che dovette pagare tutte le fatture di revisioni e ricambi, almeno nel primo anno), ma anche col successo commerciale della vendita delle vetture 2000 Sport e dell'A6GCM Formula Due. Nell'edizione del 4 gennaio 1955 del quotidiano *Gazzetta dell'Emilia* fu riprodotto un articolo di Piero Casucci da L'Automobile intitolato “Medie e grosse cilindrate nel programma della Maserati”, in cui si accennava anche al progetto d'una vettura con un motore V8 di 4.500 cc, che allora esisteva solo sulla carta. Maserati aveva certamente voglia di opporsi a Ferrari non solo nei Gran Premi, ma anche nelle corse Sport per le grosse cilindrate, una specialità fino allora ignorata dalla Casa del Tridente. E nel frattempo si lavorava sempre all'evoluzione del motore 6 cilindri, sia per le corse di Formula Uno che per le Sport.

Gli Orsi impararono qualcosa da Enzo Ferrari nel mestiere della pubblicità – nel marzo 1955 pubblicarono un libro bello e ampio, intitolato *Vittorie Maserati 1926-1954*. Non era in vendita, ma in parecchie riviste fu descritto come un libro desiderabile⁽¹³⁾.

Ferrari in cerca di soluzioni

Tante attività, dunque. Anche per la Ferrari, che dopo due anni felici con la Tipo 500, nata come Formula 2, conobbe in seguito meno successo. Nuovi avversari come Lancia e Mercedes-Benz, con elevate capacità tecniche e finanziarie, nuove idee da Maserati, la delusione dell'avventura di Indianapolis, un capo progettista che sapeva disegnare motori, ma a cui mancava, forse, l'intuito per poter tradurre le osservazioni di collaudatori e piloti in modifiche efficaci. Lampredi confessava nel 1954 a Carlo Mariani che aveva ottenuto la patente di guida il 13 aprile 1953, e rispondendo alla domanda se avesse mai guidato una Ferrari, disse: *"Chi, io? Fossi matto!"*⁽¹⁴⁾.

Mentre la Maserati 250 F si affermò, le varie versioni della Ferrari 4 cilindri si dimostrarono poco competitive, e anche l'impiego di Alberto Massimino, come consulente a fianco di Lampredi, diede risultati appena positivi.

Nunzia Manicardi ha scritto che Romolo Tavoni, all'epoca segretario di Ferrari, ebbe il compito di verificare se Giulio Alfieri sarebbe stato disponibile a cambiare Casa, per diventare il secondo, dietro a Lampredi. Ferrari aveva chiaramente delle preoccupazioni⁽¹⁵⁾.

Il mondo automobilistico italiano cambiò nel 1955. La morte di Alberto Ascari, la decisione della Lancia di terminare l'attività agonistica, cedendo tutte le vetture F1 con ricambi alla Ferrari, causarono emozioni, così come il licenziamento di Lampredi, nell'estate di quell'anno. C'erano poi incertezze riguardo alla possibilità di organizzare corse nei vari paesi Europei, dopo la tragedia alla 24 Ore di Le Mans.

Ferrari insieme alle Lancia F1 acquisì anche Vittorio Jano, supervisore tecnico del progetto. In Ferrari c'erano sempre Massimino e di nuovo Bellentani. La Maserati aveva perso il tecnico modenese, perché secondo un comunicato del 31 maggio: *"doveva partecipare all'attività dei propri fratelli nella commissionaria Fiat di Modena"*, ma poi... Ferrari ne venne a conoscenza e Bellentani non poté resistere alla richiesta proveniente da Maranello.

Vista la situazione dell'epoca in Ferrari, si capisce che il titolare dovette ammettere che gli mancava un capo tecnico con le doti adeguate a guidare l'ufficio tecnico (in cui lavorava gente capace) e con una visione più estesa, per sviluppi nuovi. Ferrari ebbe sempre grande stima degli ingegneri che avevano fatto gli studi come periti industriali, perché disponevano d'una pratica di officina che mancava agli altri⁽¹⁶⁾. Dunque, dopo aver visto il progresso della Maserati sotto la guida tecnica di Giulio Alfieri, Ferrari fu sensibile a una proposta fatta da Vittorio Stanguellini di acquisire un giovane ingegnere, Andrea Fraschetti, laureato in aeronautica ed in motori aeronautici. Nel gennaio 1956 l'ingegner Fraschetti fu assunto come Direttore Tecnico.

Quell'anno fu notevole per Ferrari perché con la mac-

china a base Lancia, ma con tante modifiche fatte a Maranello, Juan Manuel Fangio fu di nuovo campione del mondo, ma ad un costo elevato. Ferrari confessò durante la riunione annuale della Scuderia in Dicembre 1956: *"Credo che non avrò Fangio nel 1957, perché non sono sufficientemente ricco per accaparrarmelo"*⁽¹⁷⁾.

Strategia della tensione – La rivalità giunge al culmine

Chi segue lo sviluppo della nostra storia sulla base degli articoli e notizie nei vari quotidiani emiliani tra gli anni 1953 e 1958 sente l'aumento della tensione tra le due Case. Come esempio del modo in cui la competizione si sviluppò ecco una cifra significativa: Maserati dovette preparare 33 vetture per la Mille Miglia 1956, tra le auto ufficiali e quelle dei piloti privati. E' facile immaginare la complessità dell'organizzazione dell'officina ed il lavoro dei meccanici⁽¹⁸⁾. È anche comprensibile che si facessero degli errori, sotto questa pressione.

L'anno 1957 fu decisivo nella competizione tra Maserati e Ferrari. Le due aziende ebbero un riconoscimento per il loro impegno e risultati, quando il Presidente della Repubblica Italiana, Giovanni Gronchi, visitò la città di Modena e le due Case il 24 aprile, un paio di settimane prima della Mille Miglia. Scrisse Dario Zanasi: *"[una visita alla Maserati e Ferrari] da cui escono le velocissime vetture da corsa che danno un prestigio mondiale all'automobilismo italiano"*.⁽¹⁹⁾

Il programma in quell'anno per le preparazioni delle vetture F1 e Sport era così denso che entrambe le Case rifiutarono di partecipare alla prima 500 Miglia di Monza. Per Ferrari l'anno si sviluppò tragicamente, con gli incidenti mortali di Eugenio Castellotti e di Andrea Fraschetti, tutti e due all'Aerodromo di Modena, e le vicende nella Mille Miglia.

La qualità della 250 F e le doti del pilota diedero un quinto campionato del mondo a Fangio e il primo, finalmente, alla Maserati. Ma anche qui ad un prezzo. Dopo la corsa decisiva Romolo Tavoni informava Enzo Ferrari del risultato con le parole: *"Commendatore, abbiamo perso il Campionato del Mondo."* Ferrari rispose: *"Sì, ma io ho risparmiato dodici milioni."*⁽²⁰⁾

Il campionato mondiale marche però fu vinto da Ferrari, dopo un'intera stagione di tensione, con parecchie vittorie sia per Maserati che per Ferrari, finendo in una corsa emozionante in Venezuela, nella quale tutte le vetture iscritte da Maserati furono eliminate in incidenti. Fu l'ultima fase d'una competizione durata quasi trent'anni, tra Ferrari l'organizzatore contro i fratelli Maserati costruttori, e quindi tra Ferrari costruttore contro gli Orsi imprenditori.

Conclusioni

Mai nella storia agonistica dell'automobile si è trovato un antagonismo fra due aziende paragonabile alla sto-

ria modenese tra il 1947 e il 1957, tra due costruttori di auto stradali in piccole serie, entrambi partecipanti alle corse di Formula Uno e alle corse Sport di Campionato Mondiale. La linea di separazione divide la città e tante famiglie, e la possibilità di misurare il potenziale del concorrente sulla pista dell'Aerodromo produsse tante tensioni, che non trovarono eco nelle cronache dei quotidiani locali.

Enzo Ferrari ebbe uno scopo ed una visione, cioè "essere Ferrari nel mondo delle corse". Aveva la Maserati come punto di riferimento, prima a Bologna, poi a Modena. Dopo che la Maserati dovette rinunciare alle corse, Ferrari poté concentrarsi sul futuro senza dover considerare le iniziative dell'altra Casa modenese. Anzi, poté servirsi del talento di parecchi tecnici che avevano lavorato con impegno per la Maserati. Nello stesso tempo Ferrari si convinse di dover impiegare giovani tecnici in posizioni di responsabilità.

La competizione modenese ha portato Ferrari ad un livello adeguato a fronteggiare gli attacchi d'ogni avversario. Dieci anni dopo che la prima Ferrari era uscita dalla fabbrica si chiuse un'epoca, per dar vita ad una nuova. Senza la rivalità argomento di questa storia, Ferrari non avrebbe mai potuto raggiungere il livello che ha ottenuto negli anni seguenti.

Note

1. Gioachino Colombo: *Le origini del mito*. Firenze-Roma, 1985.
2. Gianni Rogliatti: *Maranello Ferrari e ...la sua gente*. Maranello, 1995.
3. Giuseppe Busso: *Nel cuore dell'Alfa*. Milano, 2005. Cit. pag. 48.
4. Enzo Ferrari: *Le briglie del successo*. Maranello, 1974. Cit. pag. 46-48.
5. Maserati, Stanguellini e Ferrari espongono il loro parere sulla regolamentazione sportiva per il 1947. *Auto Italiana*, 15 gennaio 1947. Pag. 27.
6. Gianni Rogliatti e Lorenzo Boscarelli: *Ferrari Tipo 166*. Milano, 1984.
7. Denis Jenkinson & Cyril Posthumus: *Vanwall*. Cambridge, 1975. Pag. 28.
8. Michele Marchianò: *Lettere dal passato*. La Manovella, novembre 1999. Pag. 36-53.
9. Gordon Wilkins: *At Modena and Maranello*. *The Autocar*, 29 giugno 1951. Pag. 758-761. AA.VV: *Backstage with Ferrari*. *The Motor*, 15 agosto 1951.
10. Gordon Wilkins: *At Modena and Maranello*. *The Autocar*, 29 giugno 1951. Cit. pag. 758.
11. Jacques Ickx: *Internationale cocktail*. *Autorevue*, dicembre 1951. Pag. 620.
12. Peter Lewis: *Alf Francis Racing Mechanic*. London, 1957.
13. AA.VV.: *Vittorie Maserati 1926-1954*. Modena, 1955.
14. Carlo Mariani: *Le barzellette di Aurelio Lampredi ormai famose quasi come le Ferrari*. *Tuttosport Motori*, novembre-dicembre 1954. Pag. 20-22.
15. Nunzia Manicardi: *Quel diabolico Ferrari*. Roma, 2000. Pag. 23.
16. Angelo Tito Anselmi e Valerio Moretti: *Le Alfa Romeo di Vittorio Jano*. Roma, 1982. Cit. pag. 30.
17. Severo Boschi: *Il campione del mondo Fangio non correrà quest'anno per la Ferrari*. *Il Resto del Carlino*, 2 Dicembre 1956. Cit. pag. 6.
18. Denis Jenkinson: *Another Mille Miglia with Moss*. *Motor Sport*, giugno 1956. Pag. 324.
19. Dario Zanasi. *Il Resto del Carlino*, 25 aprile 1957.
20. Luca delli Carri: *Gli indisciplinati*. Milano, 2001. Cit. pag. 325.

Dalla Scozia a Modena, con passione

Graham Gauld

E' difficile convincermi che sono passati cinquantaquattro anni dalla prima volta in cui venni a Modena. Avevo ventitré anni ed ero un redattore sportivo del settimanale scozzese *"Motor World"*.

Come forse i più anziani ricordano, era veramente raro che un giornalista straniero venisse a Modena per vedere quella che, allora, era la vera casa delle auto da corsa. Figuratevi un giornalista scozzese. In quegli anni non c'erano aziende che vi inviavano biglietti aerei e vi ospitavano in alberghi di lusso. Per arrivare a Modena bisognava guidare per 2.500 km dalla Scozia: era un viaggio molto lungo, senza autostrade. La vecchia Via Emilia si addentrava in tutte le città lungo l'itinerario, ma il traffico era scarso. Il mio collega e io, con una MGA, riuscimmo ad arrivare a Modena da Calais in 22 ore. Un gran bell'exploit.

In quel primo viaggio, non siamo scesi a un hotel in Modena, ma a un delizioso alberghetto familiare, l'"Albergo della Rocca", a Bazzano. Sono certo che parecchi modenesi qui presenti si ricordano dei proprietari, la famiglia Rocchi.

Perché mi sono fatto tutto quel viaggio? Bene, già allora i nomi di Ferrari, Maserati, Stanguellini, Osca mi erano ben noti e avevo già letto tanti articoli di Denis Jenkinson, il famoso giornalista inglese, sulle sue visite a Modena. In realtà, fu solamente quando arrivai a Maranello e incontrai per la prima volta il mio amico Romolo Tavoni, che seppi che ero solamente il quarto o il quinto giornalista britannico che si era dato da fare guidando per tutti quei chilometri per vedere dal vivo come Enzo Ferrari, Vittorio Stanguellini, Omer Orsi e i fratelli Maserati costruivano i loro capolavori.

Il mio discorso di oggi è centrato sulle mie visite nel 1957, 1958, 1960, 1963. Non farò un discorso tecnico, ma cercherò di condividere con voi fatti e impressioni di Modena e delle sue auto da corsa in quegli anni. Oggi, quando guido verso Maranello, mi ricordo che, in quella prima visita, il centro urbano era circondato da piantagioni di meli ed era relativamente tranquillo. Oggi, il complesso industriale della Ferrari è enormemente cresciuto e domina il tutto. Personalmente, preferivo com'era.

Nel 1957, la Ferrari era alla periferia dell'abitato ed era ben visibile grazie all'edificio di mattoni rossi di fronte al ristorante "Cavallino" che, allora, era poco più di un caffè. All'esterno del "Cavallino" c'erano tavolini e sedie dove Martino Severi, allora il collaudatore Ferrari, sedeva per bere un caffè e leggere la "Gazzetta dello Sport" con il suo casco nero di fianco. Martino vestiva sempre di nero: casco, guanti, camicia, pantaloni, scarpe. A un certo punto, il guardiano della Ferrari attraversava la strada e sussurrava qualcosa nel suo orecchio. Martino prendeva il casco, attraversava la strada e poco dopo si sentiva il rombo di un 12 cilindri che veniva messo in moto. Il guardiano apriva il cancello e si piazzava in mezzo alla strada per fermare il traffico. Martino attraversava il passaggio coperto, imboccava la salitella e usciva in strada con una Testa Rossa: quando girava a destra verso l'Autodromo, accelerava forte e lasciava due bei segni neri di gomma sull'asfalto. Era una scena normale a Maranello, in quegli anni. Nel 1957, Romolo Tavoni era un giovanotto, come potete vedere da questa fotografia in cui è con me e il mio amico Sandy Forrest. Tavoni era il mio canale diretto verso Enzo Ferrari.

Ho incontrato Enzo Ferrari per la prima volta in quell'occasione. Allora, e anche in seguito, mi autorizzò a scattare foto nella fabbrica e a prendere tutte le note che volevo. Ho sempre trovato sorprendente che abbia voluto incontrare un giornalista giovane e relativamente inesperto e passare del tempo con lui.

In confronto a oggi, la produzione delle auto alla Ferrari era primitiva. Non c'erano linee di montaggio, ma solo sei carrelli metallici.

C'erano tre 250GT in costruzione. In quel tempo le varie parti e componenti venivano montate senza rispettare una sequenza determinata.

Ogni tanto, un meccanico arrivava con una carriola piena di parti e le passava ai colleghi che stavano costruendo quell'auto. I tre esemplari erano costruiti in tre modi differenti attraverso una sequenza diversa di parti che venivano aggiunte.

Quando passai alla zona in cui venivano creati e montati i motori, trovai quello che mi piace definire caos organizzato. Nessuno, in verità, si agitava e tutti sembravano sapere perfettamente quello che stavano facendo.

Ero particolarmente interessato alla fusione in terra dei blocchi-motore e delle testate. C'erano i piccoli

Graham Gauld, giornalista, biografo del pilota Jim Clark, ha pubblicato diversi volumi sull'ambiente motoristico modenese degli anni Cinquanta e Sessanta.

forni nel pavimento. Mi meraviglio di avere scattato foto a colori, ma sono contento di averlo fatto perché posso passarvi un'immagine molto più realistica di quello che succedeva.

Poi, c'era il deposito rottami. Quando, oggi, parlo di questo deposito, chi mi ascolta rimane sorpreso nel sentire che Enzo Ferrari aveva l'abitudine di rottamare le auto da corsa quando non servivano più. In una parte del deposito c'erano le Lancia-Ferrari che avevano corso a Monza due settimane prima ed erano state messe da parte per essere rottamate, perché stava per debuttare la nuova Dino Ferrari al Gran Premio di Modena.

Il mio amico Peter Collins, allora pilota ufficiale Ferrari, viveva con la moglie Louise nella villa di Ferrari, Villa Rosa, sulla via Abetone Inferiore. La casa è proprio di fronte alla stazione di servizio Esso di oggi. Andai a trovare Peter. Proprio mentre stavamo parlando in giardino, anche con Louise, arrivò una persona a bordo di una Lancia Flaminia nuova da lasciare a Peter quale auto personale. In quei giorni, la Lancia prestava le sue auto più nuove ai piloti da Gran Premio per farsi pubblicità, ma Peter riuscì a tenere l'auto solo per pochi giorni in quanto Enzo Ferrari si infuriò per il fatto che un suo pilota guidasse una Lancia e gli affidò una 250GT Cabriolet: il modello che divenne poi lo Spider California.

Il giorno dopo andai a Modena alla Maserati: erano tutti impegnati a costruire e revisionare auto da corsa. Non era ancora iniziata la produzione della nuova 3500GT, dopo la presentazione al Salone di Ginevra. Nel reparto "Clienti" vidi parecchie auto, tra le quali Berlinette A6G Zagato, le A6GCS e le prime, vecchie, 250 F. Il lavoro ferveva nel Reparto Corse perché, dopo pochi giorni, si sarebbe disputato il Gran Premio di Modena all'Autodromo.

Come sapete, la Maserati stava lavorando intensamente al motore V12 di Formula 1. Jean Behra aveva ottenuto una prestazione spettacolare con quella vettura e quel motore nel Gran Premio d'Italia a Monza, due settimane prima della mia visita. Stavano preparando la monoposto per Fangio e i collaudi erano in corso all'Autodromo con Harry Schell. Era evidente che Harry non era soddisfatto del V12 perché la potenza tendeva a comparire di colpo: nelle ridotte dimensioni dell'Autodromo, quello era un problema.

Li vicino, c'era una 350S sulla quale era stato montato il motore V12 di Formula 1. Eccone una foto e un'altra dell'abitacolo.

Il giorno dopo arrivò la notizia che Fangio era rimasto ferito in un incidente stradale con la sua Lancia lungo la strada da Milano a Modena. Fu così deciso che Harry Schell avrebbe guidato una normale 250 F con il motore 6 cilindri.

Per me, il Gran Premio di Modena 1957 fu un evento molto importante perché si vide per la prima volta la

versione interim della Ferrari Dino Formula 1. Vennero iscritte due monoposto per Luigi Musso e Peter Collins. Anche se il motore non raggiungeva il limite dei 2,5 litri di cilindrata sarebbe comunque stato interessante vedere come le due monoposto si sarebbero comportate in corsa.

C'erano anche parecchie Maserati 250 F private. I due inglesi Horace Gould e Bruce Halford vivevano al Palace Hotel durante la stagione delle corse. Come era abituale in quegli anni, Horace Gould aveva affittato la sua monoposto a un altro pilota inglese, Colin Davis. La spiegazione era semplice: Gould aveva preso in affitto una Maserati della Scuderia Centro Sud di Mimmo Dei a un prezzo inferiore a quello che gli aveva pagato Colin Davis. Aveva così realizzato un guadagno netto!

Qui vedete Bruce Halford ai box e Colin Davis che stava prendendo confidenza con la 250 F in quanto era la sua prima corsa in una vettura da Gran Premio. Colin Davis continuò guidando per la Osca.

Fangio arrivò all'Autodromo in tempo per le prove, ma aveva un braccio al collo.

La corsa aveva attratto anche il team BRM che decise di fare debuttare con una vettura ufficiale lo svedese Jo Bonnier assieme allo scozzese Ron Flockart. Ron appare qui sulla destra mentre sta elargendo consigli a Bonnier.

Il Gran Premio di Modena venne disputato in due manches e, alla fine, il vincitore fu Jean Behra.

Il giorno dopo la corsa tornai all'Autodromo perché Romolo Tavoni mi disse che la squadra avrebbe collaudato le sport 335S prima di spedirle in Venezuela per l'ultima prova del Campionato Mondiale Marche. Arrivò una squadra di meccanici guidati dal veterano Luigi Bazzi, con la 335S che si sarebbe poi classificata seconda in Venezuela. Ma c'era qualcosa d'altro. La Ferrari stava provando ruote e pneumatici Dunlop al posto degli Englebert che avevano montato nel Gran Premio del giorno precedente. A mia insaputa, la Ferrari stava per passare agli pneumatici Dunlop. Questo era uno dei primi test del programma di cambiamento. Bazzi guidò per primo la vettura, poi fu la volta di Martino Severi. Più tardi, arrivò Peter Collins e continuò i collaudi sotto l'occhio attento di Enzo Ferrari.

Come sappiamo, la corsa in Venezuela fu un disastro per la Maserati con tre vetture ufficiali coinvolte in incidenti. Le Ferrari si classificarono prima e seconda e conquistarono il Campionato Mondiale Marche a spese della Maserati.

In quel viaggio visitai anche la Stanguellini, che allora aveva sede nella concessionaria Fiat con officina in via Scheoni. Al piano superiore non vidi grande attività: un paio di vetture sport e una delle prime monoposto della futura Formula Junior.

Andai poi a Bologna, alla Osca e vidi molta più attività con parecchi nuovi telai in via di completamento. Ecco

qualche immagine delle auto in fabbrica. In una delle foto, si vede la Osca MT4 bianca, che era stata guidata da Louis Chiron. Trent'anni dopo ho visto questa stessa Osca a Laguna Seca, di proprietà di un americano che, chiaramente, non sapeva nulla della storia delle sua auto. Gli mostrai la foto dell'auto di Chiron nel 1957 e gli feci notare che lui aveva cambiato parecchio la carrozzeria. Mi rispose che no, la sua auto era originale e che le mie foto dovevano essere dei falsi. Qualche volta, proprio non riesco a capire gli Americani!

Quel primo viaggio fu un tale successo che decisi di tornare a Modena l'anno dopo. Però, c'era un problema: non possedevo un'auto. Può sembrare strano che un giornalista automobilistico non possedesse un'auto, ma la rivista non era abbastanza ricca da assegnare veicoli di servizio ai redattori. Alla fine, un amico mi offrì il veicolo più ridicolo per affrontare il viaggio di 2.500 chilometri da Edimburgo a Modena: un "Bubble Car" Heinkel. Aveva un motore da 125 cc e il viaggio fu davvero lungo anche se mi fermai in Svizzera per la corsa in salita Ollon-Villars. Arrivato al mio solito hotel a Bazzano, guidai verso Maranello e il custode non mi lasciò entrare con quella macchinetta, che doveti parcheggiare all'esterno del "Cavallino".

Alla Ferrari trovai cambiamenti. I carrelli non c'erano più: al loro posto, vidi dei piani di riscontro sostenuti da tavole di cemento perché la domanda delle 250 GT era cresciuta. Era evidente che Enzo Ferrari aveva ben capito di poter incassare tanti soldi costruendo auto stradali, grazie, in particolare, al suo vecchio amico Luigi Chinetti, che negli Stati Uniti vendeva tutte le auto che gli venivano consegnate.

Ho già citato il deposito rottami; nel 1958 ospitava la monoposto che Luigi Musso aveva guidato nella Corsa dei Due Mondi a Monza, confronto tra i roadster di Indianapolis e le monoposto europee, e un paio di Testa Rossa; mi sarebbe proprio piaciuto portarmi in Scozia tutti quei rottami: adesso, sarei un uomo molto ricco.

Alla Maserati, nel 1958, c'era un gran fermento perché la 3500GT di Giulio Alfieri aveva incontrato un grande successo. Quando entrai in fabbrica, ne vidi molte in costruzione. Incontrai un petroliere e pilota da corsa americano, Gray Laughlin. Andammo all'Autodromo e il collaudatore Bertocchi arrivò con una 3500GT da fare guidare a Laughlin.

Mi sistemai nel sedile posteriore mentre Bertocchi sedette davanti. Iniziamo a girare sulla pista quando, improvvisamente, sentimmo un rombo. Ebbi appena il tempo di girarmi e scattare una foto di Olivier Gendebien che ci superava con una Dino Ferrari da gran premio. Allora, nessuno si preoccupava di far girare una monoposto da Gran Premio quando il circuito era occupato da una vettura stradale. Per questo, ogni visita all'Autodromo era sempre un'esperienza interessante.

Passarono due anni e ci furono ancora più cambiamenti.

La Maserati 3500GT era stata un tale successo di vendite che Vignale e Michelotti realizzarono due prototipi di spider. Il modello Vignale entrò in produzione. La Maserati aveva da poco presentato la propria auto stradale di elevatissime prestazioni, la 5000GT, che montava la versione 5 litri del motore 4500 della vettura Sport. Divenne una vera icona.

Nel frattempo, l'ingegner Alfieri aveva colto di sorpresa il mondo delle corse con lo sviluppo dei Tipo 60 e 61, le "Birdcage". Furono modelli di successo nelle corse Sport, soprattutto negli Stati Uniti, dove, infatti, andarono la maggior parte delle Tipo 61, con motore di 2,9 litri. Le Tipo 60, di 2 litri, ebbero successo anche in Italia, in particolare con Odoardo Govoni.

Nel 1960, andai anche a visitare la piccola fabbrica di Sergio Scaglietti lungo la via Emilia, dove era entrato da poco. Le foto che ho scattato in quell'occasione illustrano l'arte dei carrozzieri della Scaglietti e i loro metodi di lavoro.

E fu ancora nel 1960 che feci arrabbiare, per la prima volta, Enzo Ferrari. Come in precedenza, fu molto gentile a concedermi un quarto d'ora del suo tempo nel suo ufficio. Era una figura imponente dietro gli occhiali scuri e, siccome il mio italiano non era granchè, fu Franco Gozzi a fare da interprete. Ero pieno di entusiasmo perché le pubblicazioni del settore avevano iniziato a scrivere che Ferrari stava per modificare il motore da competizione V6, che aveva ottenuto tanti successi, per utilizzarlo sulle vetture stradali. Gli feci la domanda. Mi guardò e assentì con un evidente senso di soddisfazione. A quel punto, posi la domanda fatale: "Questo significa che la finirete con quel vecchio V12?"

Ci fu un attimo di silenzio. Ferrari si alzò e raccolse tutte le carte sulla scrivania. Mi guardò dritto negli occhi e disse: "Fin tanto che vivrò, le Ferrari avranno un motore V12" e uscì dalla stanza. Franco Gozzi scosse la testa e disse: "L'hai fatto esplodere".

Nel 1963 tornai a Modena e, sei anni dopo la mia prima visita, era cambiato tutto.

Tanto per iniziare, in Ferrari vidi una linea di produzione su due livelli dalla quale uscivano dozzine di Berlinette Lusso. Anche se Enzo Ferrari non fu mai particolarmente entusiasta delle auto stradali, aveva ormai ben compreso che i profitti venivano da quelle vetture e, di conseguenza, stava ingrandendo la parte dedicata a loro.

Il mio amico Romolo Tavoni se n'era andato con Carlo Chiti alla ATS mentre era in costruzione una nuova fabbrica per le ATS GT: il prototipo era stato presentato al Salone di Parigi 1963 e, in quei giorni, stavano provando a costruirne qualche esemplare in capannoni provvisori mentre veniva costruita la fabbrica. Come vedete dalle foto, era tutto affastellato e,

purtroppo, l'intero programma dovette essere abbandonato: un vero peccato perché si trattava di un'auto di grandi promesse.

Come al solito, andai all'Autodromo per vedere che cosa stesse succedendo. In un rombo, arrivò Michael Parkes, ingegnere, pilota, collaudatore, guidando un'auto davvero diversa. Era una GTO 3 litri, ma con la carrozzeria della 330LM. Michael doveva collaudare la vettura, destinata al debutto nel Tour de France, che si disputava la settimana successiva. Il pilota sarebbe stato Jo Schlesser.

Per me, era un'auto più bella delle GTO, ma lascio a voi la scelta.

Avevo uno dei primi registratori portatili e, dopo qual-

che partenza a tutto gas, con gli pneumatici fumanti e l'odore della frizione surriscaldata, Michael si fermò ai box e mi chiese se volevo salire in auto con lui. Uno dei miei tesori è la breve registrazione (un minuto) presa all'interno di una Ferrari che gira all'Autodromo di Modena.

Penso che questo suono sia la maniera migliore per concludere il mio breve discorso su Modena e le corse negli anni Cinquanta e Sessanta perché nulla può essere meglio del rumore di un motore V12 in una vettura guidata da uno dei più bravi piloti da corsa.

Tutti noi abbiamo i nostri ricordi, ma i miei sono particolarmente intensi quando si parla di Modena. Coltiverò questi ricordi per tutta la mia vita.

Testimonianze

Romolo Tavoni, Giulio Borsari, Azelio Cappi

ROMOLO TAVONI

Dalla metà del 1955 alla primavera del '56 la Ferrari non ebbe un direttore tecnico.

Enzo Ferrari si basava su Franco Rocchi, motorista, Ermanno Casoli, cambista, e su Walter Salvarani, telaista. E cercava una persona che facesse per lui.

Ferrari passava ogni tanto dal Caffè Nazionale che si trova nel centro di Modena; un giorno vi incontrò l'ingegner Alberto Massimino e gli disse: "Alberto, se non hai niente da fare vieni a Maranello che devo dirti una cosa!".

Era un modo per chiedergli una consulenza.

Alberto Massimino era una persona molto seria e professionale. Faceva il consulente sia per Maserati che per Ferrari, ma mai riferendo una cosa che aveva visto in Ferrari a Maserati e viceversa. Era una persona assolutamente seria.

Massimino un giorno disse a Ferrari: "C'è un giovane che si sta rivelando il miglior ingegnere meccanico che ci sia nella zona e vorrebbe passare alle automobili."

"Dove lavora?" chiese Ferrari.

"Nello stabilimento della Cisa Piastrelle di Sassuolo, dove ha inventato una macchina che raddoppia la produzione con meno fatica".

Romolo Tavoni: Entrato in Maserati nell'ottobre del 1945, vi rimane sino all'ottobre del 1949. Dopo una breve parentesi al Credito Italiano, nel gennaio 1950 è assunto alla Ferrari come segretario personale di Enzo Ferrari, incarico che mantiene sino a tutto il 1956. Dal 1957 al 1961 è Direttore Sportivo. Nel 1962 si licenzia dalla Ferrari e passa alla ATS, dove rimane sino al novembre 1963. Dal 1964 al 1966 è responsabile dell'ufficio sportivo dell'A.C. Milano, poi diviene segretario della Csaì fra il 1969 e il 1970, ed infine è dirigente delle attività sportive dell'autodromo di Monza dal 1971 al 1996.

Giulio Borsari: classe 1926, entra alla Maserati nell'Ottobre del 1945 per rimanervi sino alla fine del 1957. Dopo una parentesi di pochi mesi presso il preparatore napoletano Paganelli approda alla Scuderia Centro Sud di Mimmo Dei e vi rimane per cinque anni. Nel 1962 passa alla Ferrari dove concluderà la sua carriera nel 1979.

Azelio Cappi: classe 1934, entra in Ferrari nell'aprile del 1951 e vi rimane sino al 1969, tranne una parentesi di circa un anno dal 1962 al 1963, alla Lamborghini. Nel 1969 si trasferisce alla Maserati per rimanervi sino 1975. La sua carriera si conclude nel 1987 dopo aver ricoperto importanti incarichi per DeTomaso e Alfa Romeo. Ha disputato la Mille Miglia del 1953 al fianco di Mike Hawthorn e nello stesso anno la Targa Florio e il Giro di Sicilia con Umberto Maglioli.

Ferrari rispose: "Sì, ma le mattonelle non hanno le ruote, credo che non faccia per me".

Ferrari, che era un lettore accanito, riceveva al mattino alle 7 il Corriere della Sera, La Stampa, Il Resto del Carlino, La Gazzetta dello Sport e Tuttosport. Poi, verso le 9, gli portavano Il Gazzettino, La Nazione, Il Messaggero, Stadio e il Corriere dello Sport. Un giorno lesse su La Nazione di un giovane ingegnere, Andrea Fraschetti, che si era piazzato al secondo posto nella classe 750 Sport alla Coppa della Consuma.

Bisogna ora fare un passo indietro: nel 1954 la Mercedes aveva stravinto il Campionato Mondiale Conduttori e nel 1955 anche il Campionato Mondiale Marche. Il progettista era l'ingegner Rudolf Uhlenhaut, con i piloti Manuel Fangio, Stirling Moss e Karl Kling. Le macchine venivano portate sulla pista perfettamente preparate ed i piloti non dovevano fare altro che guidarle. Sentite le osservazioni dei piloti sul comportamento delle macchine, Uhlenhaut, che aveva già la tuta, si metteva in testa il casco, infilava i guanti, saliva in macchina e faceva dieci giri facendo tempi molto vicini a quelli dei piloti ufficiali. Era un ingegnere progettista, costruttore e collaudatore. Un personaggio indistruttibile.

Il nostro agente per la Toscana (zona che per noi arrivava allora fino a Perugia) si chiamava Renato Nocentini e gestiva a Firenze il Garage della Rotonda. Ferrari chiamò Nocentini e gli chiese se fosse andato a vedere la Consuma e se non avesse per caso trovato un cliente per noi. Lui rispose: "No, Commendatore, però c'è un cliente per una macchina speciale che le porterò". Ferrari poi gli chiese chi fosse quell'ingegner Andrea Fraschetti che si era piazzato al secondo posto nella propria classe alla Coppa della Consuma. Nocentini rispose che era un giovane di buona famiglia di Firenze e Ferrari gli chiese di portarlo con sé quando fosse venuto a Modena, perchè gli avrebbe fatto piacere conoscerlo.

Dopo una settimana non era accaduto nulla e Ferrari richiamò chiedendo l'indirizzo di questo ingegner Fraschetti. Gli parlò e gli fece i complimenti, Fraschetti fu sorpreso e felice della telefonata, Ferrari gli chiese di incontrarlo e Fraschetti rispose che forse fra un mese sarebbe passato da Modena, ma Ferrari insistette per vederlo il giorno dopo.

Ferrari lo ricevette in ufficio, gli parlò e prendendolo a braccetto gli disse: "Venga, le faccio vedere la mia pic-

cola officina da artigiano”. Gli fece fare il giro di tutti i reparti, poi salì nell'ufficio tecnico, aprì la porta e disse: “Guardi, questo è il suo posto. Lei ha come collaboratori Rocchi, che è un bravissimo motorista, Casoli, che è un bravissimo cambista, e ha anche Salvarani; ma nessuno di loro vuol fare il Direttore Tecnico. Quindi le propongo di farlo lei, mi dica quando viene che questo ufficio è suo”. Frascchetti, pensando di essere preso un po' in giro disse: “Commendatore, le devo chiedere se questi signori mi accettano”. Ferrari replicò: “No, no, vi accetto io”. Aveva trovato la persona che cercava e di fatto lo nominò Direttore Tecnico.

L'ingegner Frascchetti non ebbe il tempo di firmare un progetto completo, ma a metà della stagione 1955 l'ACI aveva favorito il passaggio alla Ferrari delle vetture di Formula 1 con le quali nel 1956 la Ferrari avrebbe corso e vinto con Manuel Fangio il Campionato Mondiale Conduttori: le Lancia D 50.

Ferrari non aveva chiesto a Frascchetti un progetto, perché una vettura moderna di Formula 1 l'aveva già. Gli aveva chiesto invece di vedere alcuni problemi che nascevano nelle macchine già vendute alla clientela e in alcune di quelle con le quali la clientela correva.

Frascchetti appese al muro gli schemi complessivi delle macchine di recente produzione o ancora in produzione e ripulì “gli errori dovuti alla fretta”, sia progettuali che sperimentali.

Ma Frascchetti non fece solo questo. Ho consultato anche l'Enciclopedia Ferrari perché me ne ero dimenticato. Nel 1956 ha deliberato la 410 Super America, la 500 TR, la 250 GT Berlinetta, la 625 Sport e, nel 1957, la 500 TRC, la 250 GT Cabriolet Pininfarina, la 801 8 cilindri ex Lancia. Fece la Dino 156 Formula 2 e deliberò le 315 S e 335 S con le quali Von Trips e Taruffi fecero rispettivamente il secondo e il primo posto alla Mille Miglia del 1957, e potrei continuare.

Quindi, per me che non sono un tecnico, l'Ingegnere Frascchetti è stata una persona speciale, un signore, un tecnico, che amava come pochi l'automobile e che, con molta modestia, ha fatto per la Ferrari delle cose meravigliose.

Oggi dico, ricordandolo, grazie Frascchetti! Sei stato un grande ingegnere per la Ferrari e per quelli che ci lavoravano.

GIULIO BORSARI

Di Frascchetti ricordo gli episodi e l'incidente che accadde a pochi passi da me. Ho lavorato in queste due aziende motoristiche di notorietà mondiale, Maserati le cui vicende sportive tanti ricordano e Ferrari di cui stiamo oggi ripercorrendo la storia. Gli episodi che ricordo si sono verificati in Maserati, nella Scuderia Centro Sud e in Ferrari. Avrei potuto lavorare, come primo impiego subito dopo la guerra, alle Aziende Elettriche di Modena o alle Ferrovie dello Stato. Ero il ragazzino di una officina di Modena requisita dai

tedeschi e lì sentendo parlare di corse mi sembrava il mestiere che avrei dovuto fare dopo la guerra. Mio padre era mutilato di guerra e mi disse; “Perché non fai la domanda alle Ferrovie dello Stato o alle Aziende Elettriche?”. Erano i due colossi del paese, i posti più ambiti. Ma a Modena c'era anche la Maserati che assumeva gente. Andai con mio padre a fare il “capo-lavoro” [una prova di abilità professionale: Ndr] e nel giro di un mese fui assunto.

La Maserati fu la prima a rispondermi con l'assunzione e quando arrivò la seconda, che fu quella delle Ferrovie dello Stato, mio padre disse che finalmente mi ero sistemato. Si dissi io, ma vado a lavorare alla Maserati, che era conosciuta, ma non dava la sicurezza delle altre. A quel punto intervenne mia madre che disse che se volevo andare alla Maserati potevo farlo, e così fu. La mia vita lavorativa è cominciata lì e l'ho finita nel 2008 con le gare storiche.

AZELIO CAPPI

Riguardo all'ingegner Frascchetti ricordo due episodi. Ero in Ferrari, dove lavoravo nella sala prove motori, e ho avuto modo di conoscere Frascchetti quando provava all'Aerodromo la sua Stanguellini. Un bel giorno me lo sono visto lì in Ferrari. Era sempre molto gentile e si aggirava per i reparti. L'episodio triste fu che quando ebbe l'incidente ero solo io sulla pista; sono corso lì, gli ho tolto il casco e mi è morto in braccio. Un momento che non riesco a dimenticare, mi ha fatto molto male e da allora non riesco più a vedere un morto, neppure mia madre e mio padre.

L'ingegner Frascchetti era una persona affabile e gentile, non avevo con lui rapporti diretti, se non quando si provava la macchina e ci si trovava fuori a chiacchierare. La mia attività in Ferrari è cominciata nel 1948; quando sono entrato si passava in tutti i reparti per imparare a fare il tornitore, il saldatore, il fresatore ecc. Io volevo andare alla sala prove del reparto corse, ero giovane ed ignorante rispetto ai miei colleghi. Un giorno arrivò Ferrari, con il cappello di traverso, tutti stavano dritti, io uscii dal mio reparto bello come il sole e dissi: “Commendatore avrei bisogno di parlarle”. Lui replicò: “Cosa vuoi?”. E io: “Voglio andare al reparto corse, se ci vuole qualcuno per fare la Mille Miglia io vengo.” Mi guardò e disse: “Va bene!”. Così è cominciato il mio lavoro e devo dire che sono stato molto fortunato. A Ferrari come uomo devo moltissimo, non posso giudicarlo come industriale perché è evidente quel che ha fatto. Un'altra persona a cui devo molto è Stanguellini; se ne parla poco, ma lui, a differenza di Ferrari, che ha avuto la spinta dell'Alfa Romeo, ha fatto tutto da solo. Nell'ambiente delle corse ho sempre avuto un rispetto enorme per Stanguellini, perché lui è partito con le sue forze, faceva tutto lui. In quegli anni faceva cose che gli altri non riuscivano a imitare.

LE MONOGRAFIE AISA

- 97 **Modena e Motori: gli anni Cinquanta visti da lontano**
Kees van Stokkum, Graham Gauld
Rocca di Vignola, 4 giugno 2011
- 96 **Sessantacinque anni tra moto e auto**
Sandro Colombo
Milano, 31 marzo 2012
- 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. Sanna, 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 eclettico 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 Nicosi, 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**
A. Colombo, A. Farneti, S. 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 Gobbato
Milano, 11 marzo 2000
- 44 **Il record assoluto di velocità su terra Gli anni d'oro: 1927-1939**
Ugo Fadini
Milano, 21 ottobre 1999
- 43 **L'aerodinamica negli anni Venti e Trenta Teorie e sperimentazioni**
Franz Engler
Milano, 4 giugno 1999
- 42 **Adalberto Garelli e le sue rivoluzionarie due tempi**
Augusto Farneti
Milano, 17 aprile 1999
- 41 **La Carrozzeria Zagato vista da...**
Tavola rotonda
Trieste, 13 settembre 1998
- 40 **Tenni e Varzi nel cinquantenario della loro scomparsa**
Convegno
Milano, 7 ottobre 1998
- 39 **Il futurismo e l'automobile**
Convegno
Milano, 16 maggio 1998
- 38 **I fratelli Maserati e la OSCA**
Tavola rotonda
Genova, 22 febbraio 1998
- 37 **Enzo Ferrari a cento anni dalla nascita**
Tavola rotonda
Milano, 18 aprile 1998
- 36 **La Carrozzeria Pininfarina vista da...**
Tavola rotonda
Trieste, 14 settembre 1997
- 35 **Passato e presente dell'auto elettrica**
Tavola rotonda
Milano, 26 maggio 1997
- 34 **Gli archivi di disegni automobilistici**
Tavola rotonda
Milano, 19 aprile 1997
- 33 **D'Annunzio e l'automobile**
Tavola rotonda
Milano, 22 marzo 1997
- 32 **Lancia - evoluzione e tradizione**
Vittorio Fano
Milano, 30 novembre 1996
- 31 **Gli aerei della Coppa Schneider**
Ermanno Bazzocchi
Milano, 26 ottobre 1996
- 30 **I motori degli anni d'oro Ferrari**
Mauro Forghieri
Milano, 24 settembre 1996
- 29 **La Carrozzeria Touring vista da...**
Tavola rotonda
Trieste, 15 settembre 1996
- 28 **75-esimo Anniversario del 1° 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**



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

Si ringraziano per la collaborazione:

Donatella Biffignandi, Giovanni Bossi, Lorenzo Boscarelli, Alberto Brancolini, Aldo Zana.

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