

UN **MITO** CHE RITORNA **ALFA ROMEO**

L'EPOPEA DEL **BISCIONE** NELLE CORSE



**AUTO
SPRINT**

5 Euro + Autosprint (Italy only)

Allegato in vendita opzionale ad Autosprint della settimana - Non vendibile separatamente



Pubb. Italia SpA - P.le D.L. 33/2003 - tel. 02/383841 - c.f. 02838400158

**“PRENDI UN MILLESIMO DI SECONDO
E FALLO DURARE PER SEMPRE”**

SEBASTIAN VETTEL
SCUDERIA FERRARI DRIVER



È VELOCE: 283 KM/H. È POTENTE: 510 CV. ACCELERA DA 0 A 100 IN 3,8 SE
SI MUOVE COME IL PIÙ RAPIDO DEGLI ATTIMI. È COSÌ, CHE UN MILLESIMO

ALFA ROMEO **STELVIO** 

0



SPONSOR
SCUDERIA FERRARI



Consumi ciclo combinato (l/100 km) 9,0. Emissioni CO₂ (g/km) 210.

SECONDI.
O DI SECONDO, PUÒ DURARE PER SEMPRE.

La meccanica delle emozioni



Non è una presa per il **culto**

L'Alfa-Sauber per il 2018

Sulla carrozzeria della Sauber giganteggia il marchio Alfa Romeo. Per ora il Biscione ritorna in F.1 con un'abile operazione di marketing ma nel futuro può tornare anche in maniera indipendente

IL RITORNO DELL'ALFA ROMEO IN F.1 NON È SOLO MARKETING. PAROLA DI SERGIO MARCHIONNE

DI **ANDREA CORDOVANI**

«Siamo solo all'inizio del ritorno in Formula Uno dell'Alfa Romeo», Sergio Marchionne l'ha ribadito senza tentennamenti pochi giorni prima del Natale appena trascorso parlando con i giornalisti. C'è molto di più dietro la geniale operazione di marketing con la quale il marchio del Biscione grifferà la Sauber nel Mondiale di Formula Uno 2018. «La relazione con Sauber è un buon inizio – ha sottolineato – Ma credo che abbia bisogno di stabilire delle radici molto più profonde. Quello siglato col team svizzero è la base di un impegno vero e proprio meccanico e tecnico dell'Alfa in F.1. Non lo potrà fare subito perché il primo anno si dovrà appoggiare alla Sauber per lo sviluppo della vettura e avrà bisogno della Ferrari come risorse tecniche ma anche l'Alfa è in grado di ristabilire la sua presenza in F.1 in maniera indipendente sempre utilizzando (credo) i motori Ferrari a indicare lo sforzo che il Cavallino sta facendo in questa area». Non c'è solo un adesivo, insomma, dietro al rientro di un marchio che riaccende la passione e riporta alla luce una storia leggendaria. Una meravigliosa riscoperta delle origini del Biscione a più di trent'anni dall'ultima apparizione in F.1 e con un futuro che finalmente non resta dietro le spalle. È per questo che abbiamo voluto dedicare Autosprint Collection all'Alfa Romeo: riportare alla luce la grande storia da corsa del marchio che ha lasciato la sua impronta da subito vincendo i primi due campionati del mondo della storia della Formula Uno. Juan Manuel Fangio, spiegò un giorno la sua scelta di correre per l'Alfa Romeo (con cui nel 1951 vinse il mondiale F.1) dicendo: «Per un pilota correre per l'Alfa Romeo è come per un tenore cantare alla Scala». Enzo Ferrari, lo sanno tutti, ha iniziato la propria carriera sia come pilota, sia come team principal, facendo correre vetture Alfa Romeo. Soltanto tanti anni dopo ha costruito le auto con il suo nome. E quando finalmente una Ferrari vinse il primo Gran Premio F.1, a Silverstone 1951 battendo proprio un'Alfa, il Drake non nascose una punta di rimorso dicendo: «Oggi è come se avessi ucciso mia mamma», riferendosi al marchio che l'aveva cresciuto. Ora quel marchio rinasce anche grazie alla Ferrari. Il resto di questa storia lo racconterà il futuro. Nel frattempo noi apriamo il cassetto dei grandi ricordi tuffandoci in un passato che non ha mai smesso di essere presente nel cuore degli appassionati.

A cura di **ANDREA CORDOVANI** E **MARIO DONNINI**

Testi **CESARE DE AGOSTINI - MARINO BARTOLETTI - MARIO DONNINI
GIANNI CANCELLIERI - SERGIO REMONDINO - SALVATORE TARANTINO**

Grafica **ALBERTO RONDELLI - ROBERTO RINALDI**

Scelta fotografica **CHICCO RIMONDI**

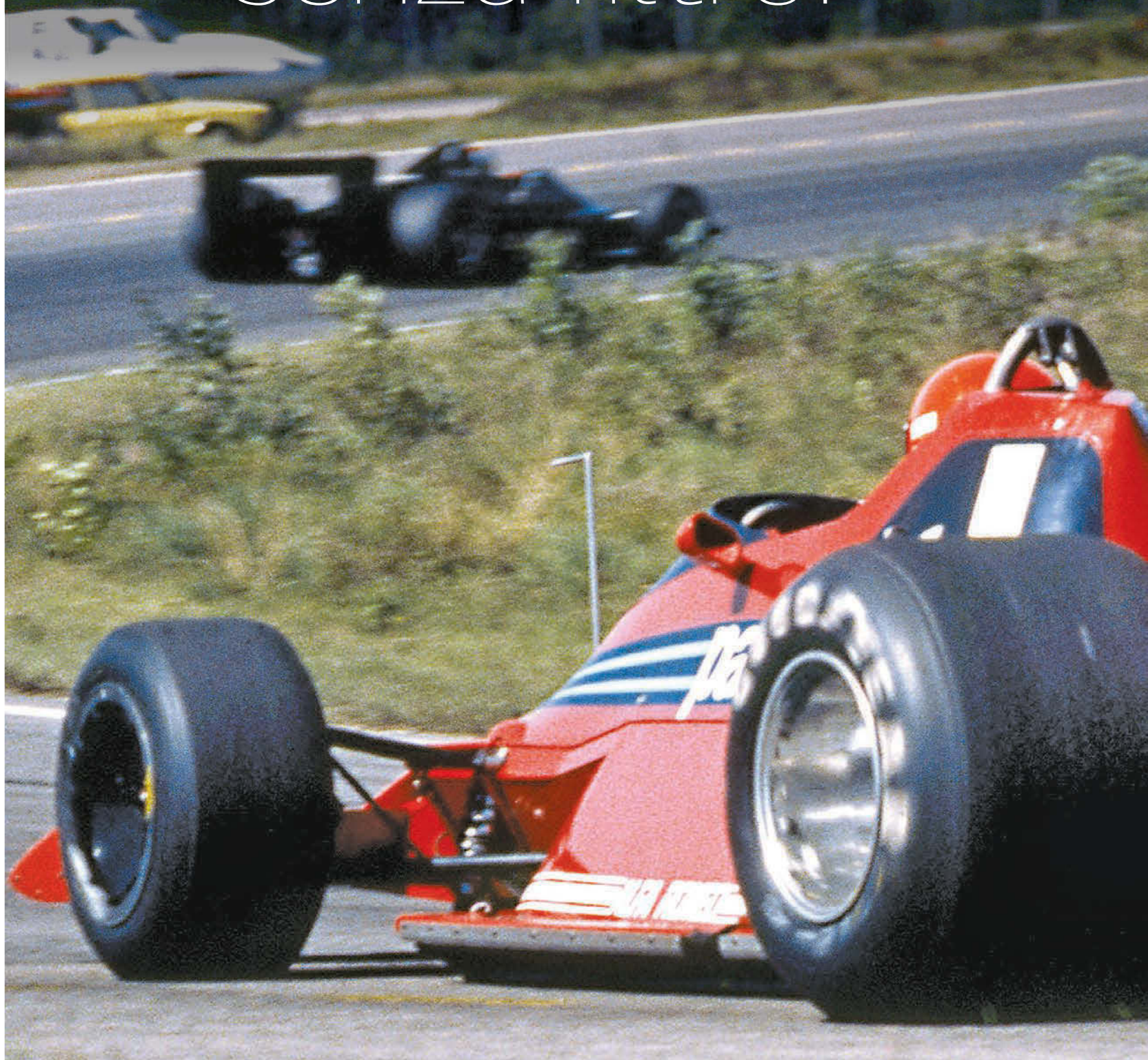
Fotografie **ACTUALFOTO - COLOMBO - GETTY IMAGES
ANGELO ORSI - SUTTON IMAGES.COM**

SOMMARIO

- 6** *Torna un mito Mario Donnini*
- 10** *Le fondamenta Cesare De Agostini*
- 18** *L'evoluzione Gianni Cancellieri*
- 24** *Dall'abitacolo Andrea De Adamich*
- 30** *Il ritratto Marino Bartoletti*
- 32** *Ritorno di fiamma Cesare De Agostini*
- 36** *L'epopea in F.1 Gianni Cancellieri*
- 66** *Barchetta da mito Mario Donnini*
- 72** *Vaccarella Mario Donnini*
- 74** *La storia Sergio Remondino*
- 88** *La saga di Brambilla Mario Donnini*
- 92** *Merzario narra un'era
Mario Donnini*
- 96** *Giacomelli svela Mario Donnini*
- 102** *Marmioli narra gli ultimi hurrà
Mario Donnini*
- 106** *All'assalto di Indy Mario Donnini*
- 110** *Le corse su strada
Sergio Remondino*
- 112** *Il Monomarca Salvatore Tarantino*
- 114** *Le ere eccellenti*
- 116** *La testimonianza Giuseppe Valerio*
- 122** *I favoli anni '90 Salvatore Tarantino*
- 126** *Focus Tutte le copertine su Autosprint*

TORNA UN MITO

Buone le **Alfa**
senza filtro!



UNO DEI NOMI PIÙ GLORIOSI NELLA STORIA DELLE CORSE TORNA A FARSI SENTIRE. E NOI RACCONTIAMO LA SUA FAVOLA DALL'INIZIO

DI **MARIO DONNINI**

Questo Speciale è una pubblicazione che risponde a un dovere che è anche piacere, all'approssimarsi del ritorno rombante in F.1 del marchio Alfa Romeo, seppure in veste di title sponsor sulla Sauber. Perché per varie ragioni la sua storia è geneticamente così diversa, nobilmente singhiozzante e frastagliata, rispetto a quella che caratterizza la Ferrari.

Con la quale le vicende sono quantomai intrecciate e avviluppate, se è vero che la Scuderia del Drake - quando ancora neanche si sognava di dare il suo nome a una macchina da

corsa -, specie negli Anni '30 divenne braccio vincente della Casa del Quadrifoglio, provvedendo a promuovere la realizzazione della leggendaria Bimotore e dell'ancor più mitica Alfetta, montata a Modena da quel genio della meccanica che fu Reclus Forghieri, papà dell'ingegner Mauro.

In verità la storia agonistica del Biscione era e è ben più antica di qualsiasi riferimento puro a Enzo Ferrari, prima pilota e poi dirigente, affondando le radici nelle imprese, nella vita, nella sorte e nei miracoli di campioni quali Ugo Sivocci, Antonio Ascari e Giuseppe Campari, per poi sublimarsi con Tazio Nuvolari e Achille Varzi.

In Svezia '78 vince il Boxer

Grazie al ventilatore che verrà subito abolito, Lauda su Brabham vince il Gp di Svezia 1978. E il Boxerone fa tornare al top il nome Alfa Romeo in F.1



“

*Al ritorno in F.1
l'Alfa Romeo
a livello di team
autonomo
aveva
un grande
potenziale, che
purtroppo si è
concretizzato
solo in parte*

”

Dai duelli infiniti tra costoro alla Mille Miglia e alla Targa Florio al trionfo epocale di Nivola al Nurburgring 1935 con la vecchia Tipo B, in piena Golden Age dell'era Grand Prix, umiliando le belve argentate paranaziste, alleggerite dai metalli bianchi e sparate a razzo lungo il tracciato dell'Eiffel.

Da lì in poi la guerra interrompe ma non spezza l'epopea Rossa dell'Alfa, le cui 158, salvate ai rigori del secondo grande conflitto, tornano ben presto a gareggiare sugli stradali e sui nuovi tracciati permanenti di tutto il mondo, impartendo lezioni di potenza, classe e velocità.

E creando un'immagine indimenticabile di compattezza e implacabile spirito vincente, all'insegna delle Tre Effe: Farina, Fangio e Fagioli.

Tanto che se il mondiale di F.1 fosse nato un po' prima del 1950 i titoli per i piloti Alfa potevano essere quattro invece che due, ma pazienza. I mondiali vinti da Farina e Fangio all'alba della massima formula nessuno li potrà mai dimenticare o mettere in dubbio.

La fantastica 8C a fine Anni '40 si rivela l'arma totale alla Mille Miglia, con Biondetti che nel 1948 regala l'ultima beffa a Nivola, ormai uomo Ferrari per l'ultimo hurrà, mentre nella prima Carrera Panamericana a lottare con la balenottera Oldsmobile dell'americano Hershel McGriff fino all'ultimo sono gli Alfoni 6c 2500 Freccia d'oro di Piero "El Zorro Plateado" Taruffi, la Volpe Argentata, e del coraggioso e fortissimo Felice Bonetto.

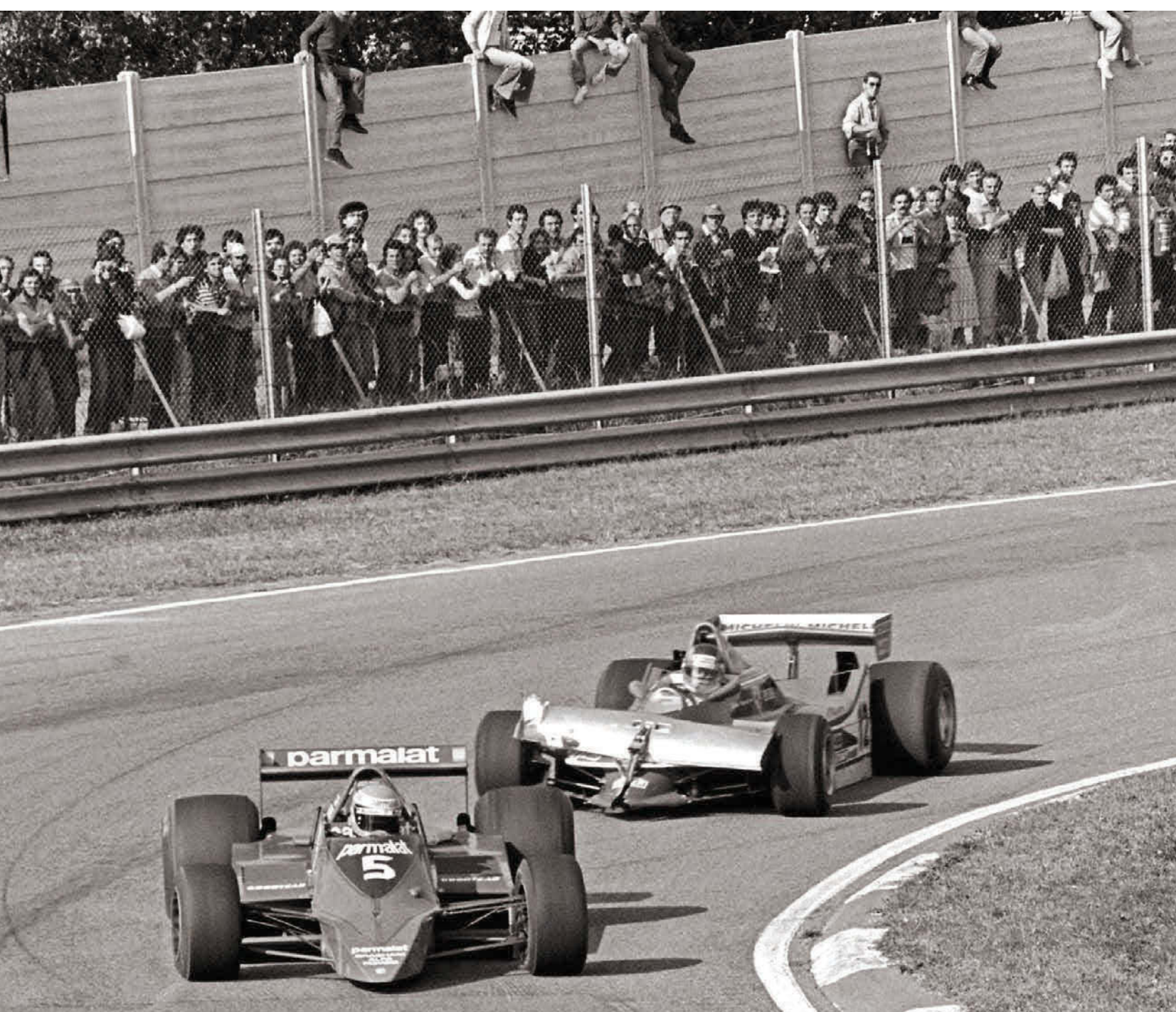
Da lì al ritiro dalla F.1, con l'avvento vero e proprio del marchio Ferrari, il passo è breve, salvo registrare la grande rinascita dell'Alfa Romeo nelle gare Turismo di fine Anni '60 che hanno in Andrea De Adamich un simbolo importante e nell'Autodelta del meraviglioso Carlo Chiti la base formidabile. Che sarà poi portaerei dalla quale si libereranno tutti gli Alfoni capaci di volare nei decenni successivi, dall'epopea delle barchette 33 per quasi tutti gli Anni '70, col culmine nei due mondiali 1975, con le vetture in gestione al team di Willi Kauhsen, fino al trionfo conclusivo nel mondiale Sport 1977, che alla fine vede comparire pure la gloriosa 33 di fine evoluzione, in versione turbo.

E da lì la F.1, a partire dalle forniture prima tramite De Adamich a McLaren e March nel 1970-1971 e quindi alla Brabham dal 1976 al 1979 compreso. Fino al clamoroso ritorno in F.1 dell'Alfa-Alfa, dal



L'Alfa al top a Monza '78

Nel giorno del terribile incidente al primo via e della successiva penalizzazione di Andretti e Villeneuve, Lauda vince con la Brabham Bt46-Alfa Romeo Boxer il Gp d'Italia a Monza 1978. In alto, Niki al top a Imola 1979 - gara non iridata -, beffa Villeneuve, con la Brabham Bt48 Bt48 dotata del nuovo Alfa V12



1979 al 1985, passando per il Safari Rally tentato col "Drago" Sandro Munari, fino alla rinascita delle gare Tursimo D1 e D2, negli Anni '90. Con Larini che torna a trionfare sulla Nordschleife con la 155 V6 Ti, 58 anni dopo Nivola. Insomma, tir interi stivati di carne al fuoco, appartenente alle classificazioni, alle categorie e alle discipline più diverse, all'interno d'epoche lontane e del tutto tra loro disomogenee.

Sì, s'avvertiva l'esigenza di muoversi e affabulare, cercando di riunificare il ceppo di tutta questa immensa, gloriosa, antica e tuttora vivissima storia, senza porre per scopo il dogma della completezza, ma avendo come prerogativa la voglia di narrare tanto, se non tutto.

E allora, visto che solo Autosprint per storia vissuta può far questo, spazio a un melange tra vecchie e ormai introvabili pagine - salvate e riproposte - e nuovi e freschissimi pezzi, prodotti con competenza unica e certosina, ciascuno per ogni epoca, da grandissimi professionisti del giornalismo e scrittori quali Cesare De Agostini e Gianni Cancellieri, con l'impreziosente presenza di Andrea De Adamich nelle triplice veste di valentissimo pilota, apprezzato giornalista e, nondimeno, fon-

damentale testimone del tempo. E con loro altri contributi fondamentali dall'abitacolo del grande Bruno Giacomelli e dal tavolo di disegno dell'ingegnere Luigi Marmiroli, il primo per l'alba e il secondo per il tramonto del ritorno Alfa Romeo in F.1. Accanto a costoro, tanti altri sono i nomi coinvolti in questa iniziativa, dei quali ci è grato ricordare impegno e contributo. Non citarli tutti qui e ora è solo l'artificio narrativo usato per non smettere di farvi sorprendere, mano a mano che sfoglierete le pagine seguenti.

Perché questo Speciale l'abbiamo compilato, scritto e completato con la felicità di rinnovare la leggenda sportiva dell'Alfa Romeo, in un momento in cui, per varie ragioni, è bello e importante riaffermare la paternità e l'orgoglio di tutto ciò che è stato e continua a essere, in tutto il mondo, sinonimo di invidiatissima eccellenza italiana.

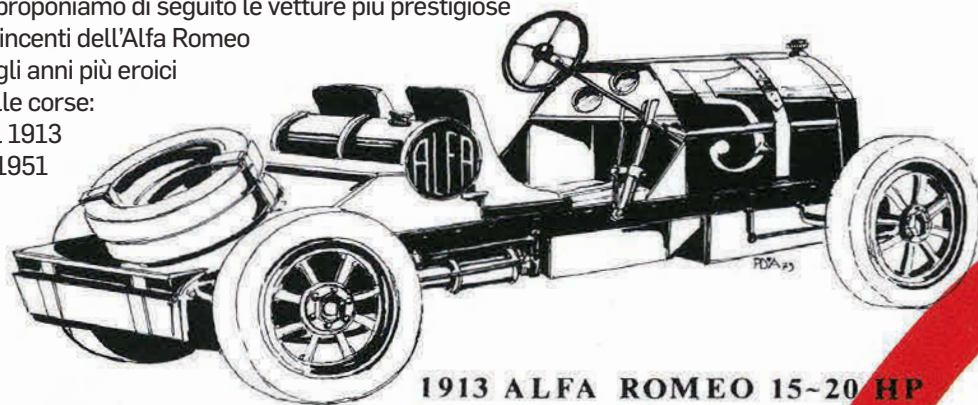
Mito che ora si riaffaccia alla F.1, colmando una lacuna non più dolorosa, perché il Circus, fin dalla sua nascita, è sinonimo bello e glorioso di stile e blasone Alfa Romeo.

Ripassa l'Alfa, giù il cappello. E buona lettura.

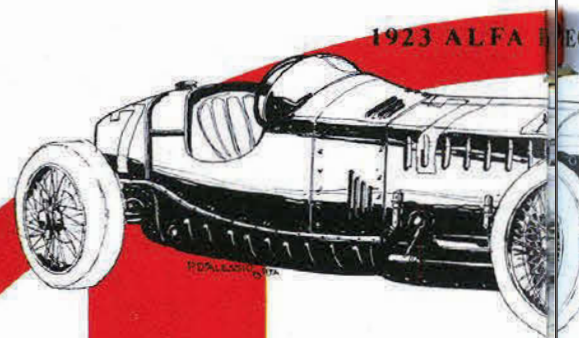
Alle origini di un

I gioielli più antichi e preziosi

Vi proponiamo di seguito le vetture più prestigiose e vincenti dell'Alfa Romeo negli anni più eroici delle corse: dal 1913 al 1951

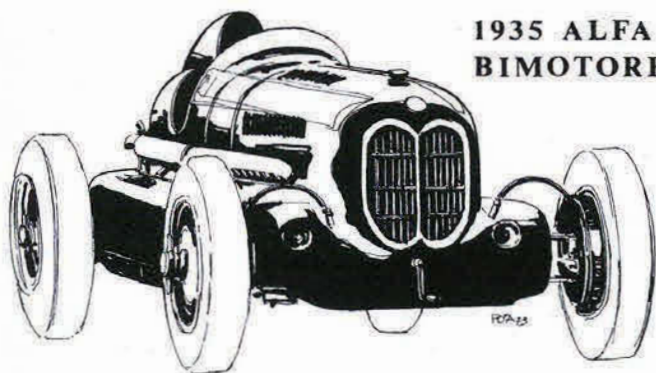


1913 ALFA ROMEO 15-20 HP

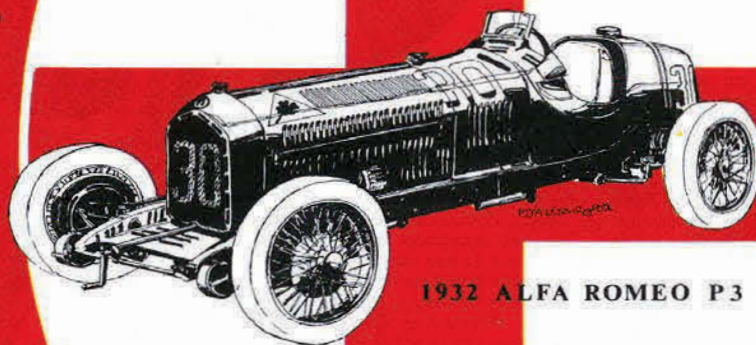


1923 ALFA ROMEO P3

Le ALFA



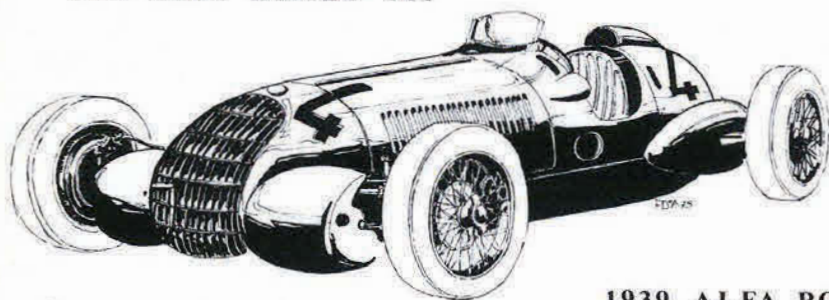
1935 ALFA ROMEO
BIMOTORE 6000



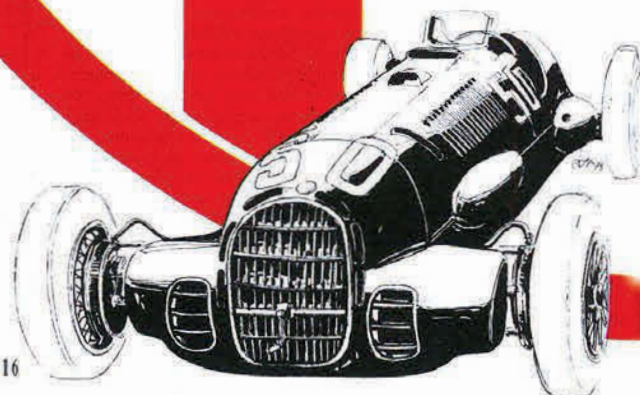
1932 ALFA ROMEO P3

«storiche»

1938 ALFA ROMEO 308



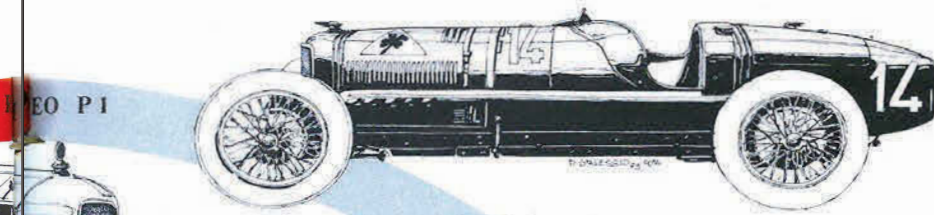
1939 ALFA ROMEO 316



mito

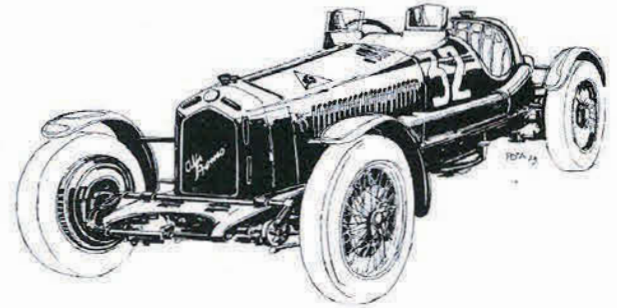
ANDIAMO A SCOPRIRE
I MOMENTI FONDANTI
E I PRIMI EROICI SUCCESSI
DEL MARCHIO DEL BISCIONE

DI **CESARE DE AGOSTINI**

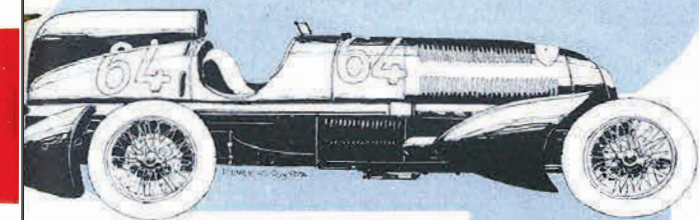


1924 ALFA ROMEO P2

1931 ALFA ROMEO 2300 MONZA

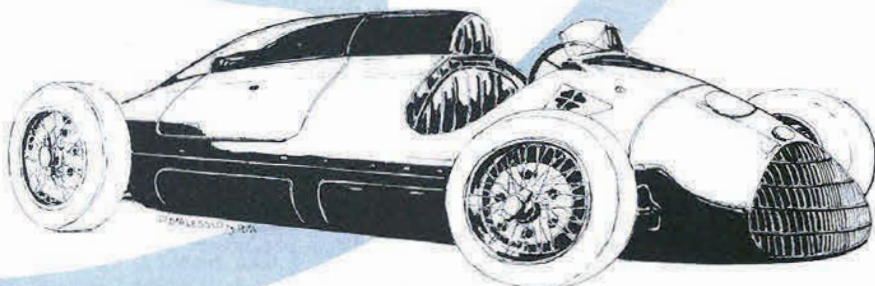
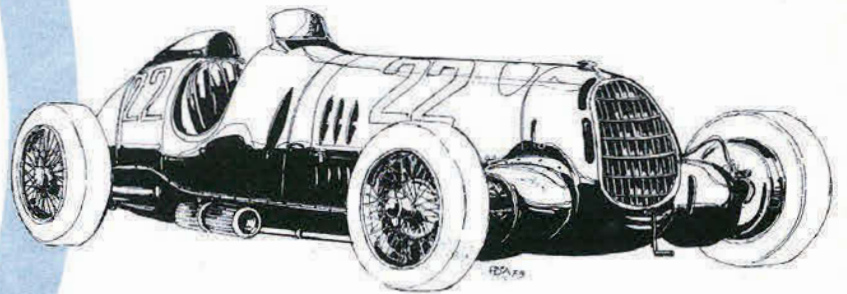


L'Alfa Romeo è nelle corse praticamente dai suoi inizi, con vetture che sono fra quelle che hanno fatto la storia di questo sport. In questa pagina ve ne presentiamo alcune, che sono state guidate dai più famosi campioni. Ricordiamo che con una bimotore Tazio Nuvolari tentò anche il record assoluto su strada. Quasi trent'anni dopo la 158, Alfa ha ritentato la grande avventura dei Gran Premi con una monoposto tutta sua

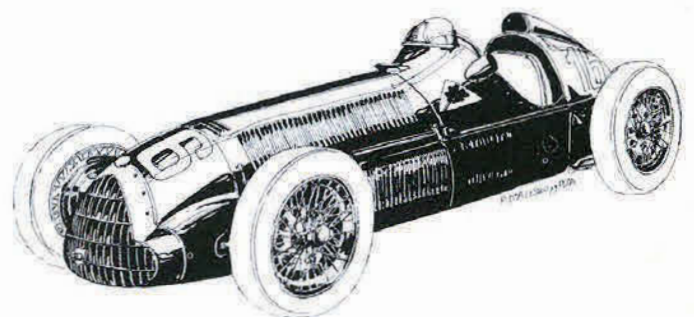


1934 ALFA ROMEO
BIMOTORE 2900

1936 ALFA ROMEO TIPO C



1940 ALFA ROMEO 512



1951 ALFA ROMEO ALFETTA 158



”

*Le due parole
“Alfa Romeo”
messe insieme
fanno vibrare le
corde più felici
della storia
automobilistica
a livello non
solo italiano,
ma mondiale*

”

Da un acronimo, privo di ogni suggestione come tutte le parole nate a tavolino, e da un uomo definito “grande intelletto e grande onore della scienza meccanica italiana”, nacque l’Alfa Romeo. Benché addolcita da due “a”, vocali ampie e scivolose, l’espressione “Alfa” non avrebbe fatto sorgere alcuna magica trasparenza se non fosse stata seguita da un nome che emerge dalla storia, dalla poesia e dall’arte. Messe insieme - Alfa Romeo - fanno vibrare le corde più felici della storia automobilistica, non solo italiana ma mondiale.

Il cappello di Henry Ford

Non furono frutto del caso o di un accentuato fair play le parole di Henry Ford: “Quando passa un’Alfa Romeo, mi tolgo il cappello”. C’era rispetto in quella frase e anche ammirazione per i risultati ottenuti da un uomo che gli pareva più un lord inglese che un italiano di Napoli. Mentre Ford si toglieva il cappello, Romeo spingeva le sue idee sino in fondo. Sino ad ottenere dalla sua avida volontà un continuo avanzare tecnico. Le sue macchine sapevano opporre una gagliarda resistenza a Fiat, Bugatti, Delage, Sunbeam e via frugando nella copiosa distesa di fabbriche, fabbrichette e fabbrichine del momento. Mancava qualcosa però: una Grand Prix che il senatore Giovanni Agnelli, invece, portava all’occhiello come prezioso distintivo. Ed ecco Nicola Romeo entrare in azione. Era un uomo con mente di ampi confini che provò solo un momento di svagata giovinezza: quando cercò lavoro e si vide offrire il posto di capostazione.

Forse non sapevano che, a soli 23 anni, era già armato di una laurea record, ottenuta in ingegneria, e animato da una capacità quasi frenetica di fondare o acquisire ditte o società floride ma anche minate da barcollanti amministrazioni. Aziende che spaziavano dalle applicazioni elettriche alle idrauliche e persino a quelle specializzate in aria compressa.

Insediato nella zona milanese del Portello dove, in passato, nascevano le auto Darracq, l’ing. Romeo ruppe i confini ed entrò, deciso, nel mondo dei Gran Premi. P1 si chiamava la prima realizzazione. Scesa in pista a Monza per una prova in vista del Gran Premio d’Italia, la macchina causò la morte del fresco vincitore della Targa Florio, Ugo Sivocci.

La squadra, che vantava Antonio Ascari ed Enzo Ferrari, patì una prima mutilazione e diede forfait. Era il settembre del 1923.

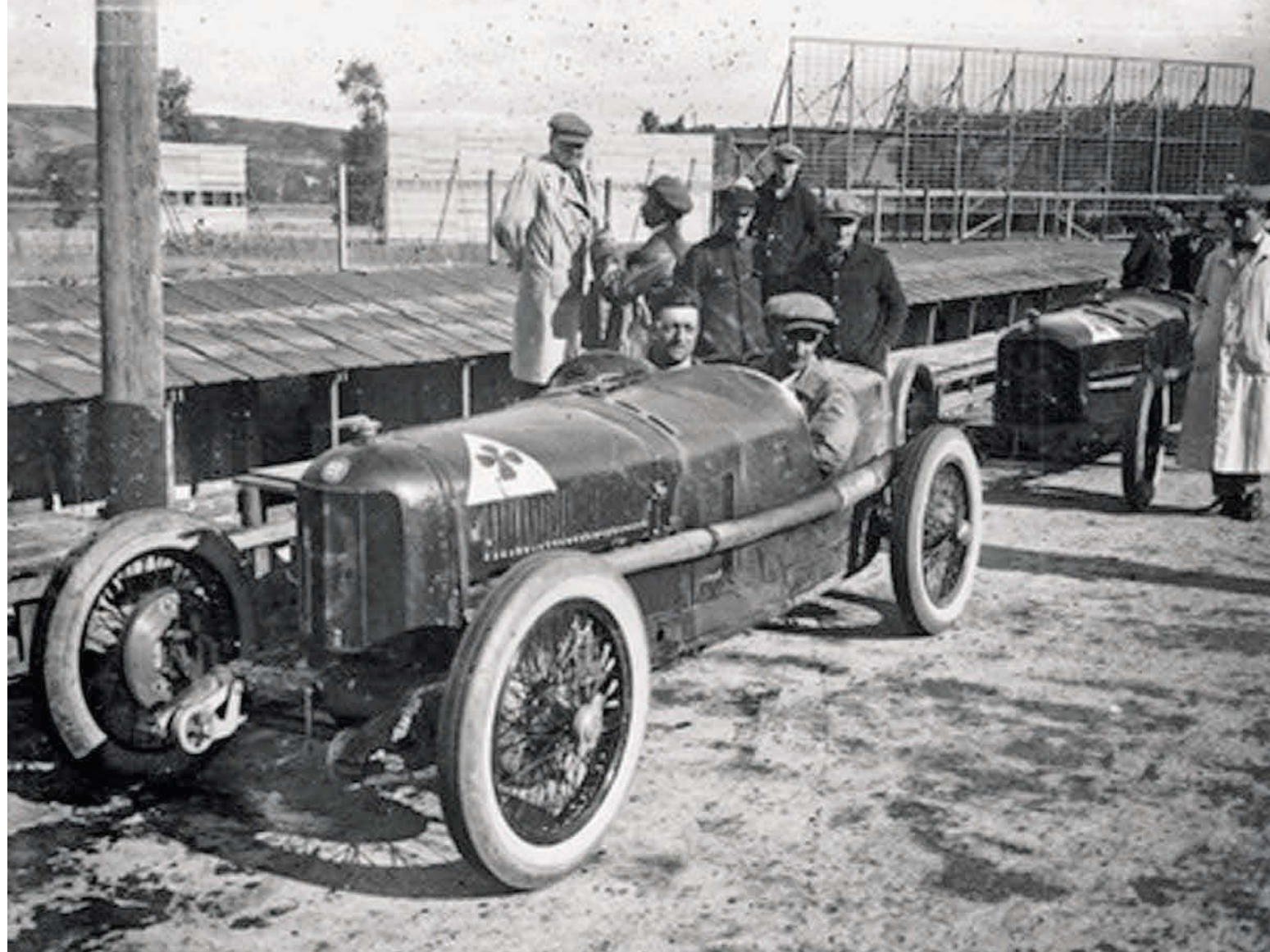
La parte del Leone

Il destino della P1 fu il garage, seguito da un’impietosa demolizione. Poi nacque la P2, opera dell’Adrian Newey del momento, cioè Vittorio Jano, strappato alla Fiat grazie alla convincente mediazione di Enzo Ferrari. A quello del corpo, il futuro “Drake” stava aggiungendo il peso extra del suo carisma.

La P2 fu non solo una decisa e precisa espressione della tecnica, ma anche un lungo capitolo presto destinato ad occupare pagine e pagine di una cronaca che forzava i cancelli del mito. Come la P3 del resto. Una duemila, la P2, otto cilindri in linea, 155 cavalli. Velocissima, esordì in una semplice prova il 9 giugno 1924 a Cremona, divorando i dieci

Enzo Ferrari prima pilota e poi manager

Classe 1898, Enzo Ferrari si è distinto prima come pilota, dell’Alfa Romeo, come si evince dalle immagini a lato, e poi come capo dell’omonima Scuderia che ha gestito in corsa con grande successo le vetture del Biscione





”

Campari era un personaggio unico: si affacciò come collaudatore, divenne ben presto un bravo pilota, dimostrandosi un campione

”

chilometri lanciati a 195 di media, con una punta di 225.

Sotto gli occhi di Romeo, Jano aveva raggiunto e superato l'ultima frontiera della tecnica motoristica. Un accurato telaio permetteva di non perdere per strada i valori raggiunti al banco, esaltati dalle linee veloci della carrozzeria.

Due mesi dopo, il 3 agosto, al Gran Premio dell'Automobile Club di Francia tutto venne confermato. Tre Alfa Romeo ai nastri di partenza con Ascari, Campari e Wagner. Ritiratosi il caposquadra, vinse Campari.

Personaggio unico questo Campari: si affacciò al mondo del lavoro come collaudatore, molto apprezzato; diventò presto un bravo pilota, salendo quindi al ruolo di indiscusso campione.

Gli vagava dentro una segreta passione, il canto lirico. Era convinto di essere nato non corridore da pista ma baritono da palcoscenico. Lo si ricorda nelle vesti di Giorgio Germont in una memorabile "Traviata", acclamato e sostenuto da una speciale claqué di meccanici che entrano in teatro indossando la maglia dell'Alfa Romeo.

Sui giornali, non solo sportivi, la vittoria di Lione ebbe ampio spazio. Il Guerin Sportivo, si superò con un titolo che anticipava di mezzo secolo almeno il giornalismo d'effetto:

Fiat fuit.. e l'Alfa Romeo fa la parte del Leone nel secondo G.P. d'Europa

I francesi della Delage e gli inglesi della Sunbeam erano in ginocchio e Monza con il suo Gran Premio d'Italia si avvicinava rapidamente. Ma che interesse avrebbe mai suscitato un Gran Premio senza avversari e senza lotta? Ci sarebbe stato posto solo per la noia. Un'Alfa Romeo sarebbe scattata alla partenza e avrebbe continuato, sempre più lontana.

Si invitò la Mercedes, si ripeté l'invito, si insistette. I tedeschi chiesero tempo.

Solo al 17 ottobre si poté correre, ma per loro fu un autentico fiasco, Antonio Ascari non ebbe rivali. Ottanta giri, ottocento chilometri a quasi 159 di media. Battuti tutti i record.

Arturo Mercanti, direttore di gara, passò alla storia per aver intimato di rallentare la corsa di Ascari, troppo veloce e rischiosa. Scrisse velocemente un inquieto e spregiudicato biglietto:

“Se Ascari continua a fare curva grande e curveta in modo pericoloso per sé e per altri dovrei essere costretto a fermarlo”.

Lo spuntino di Spa

Al Portello tutti erano in preda a una specie di ebbrezza, i tecnici e i meccanici si sentivano padroni del mondo. Il nuovo appuntamento era a Spa, in Belgio. Terra sconosciuta, folla straniera, aria forse non proprio nemica, ma amica no di certo.

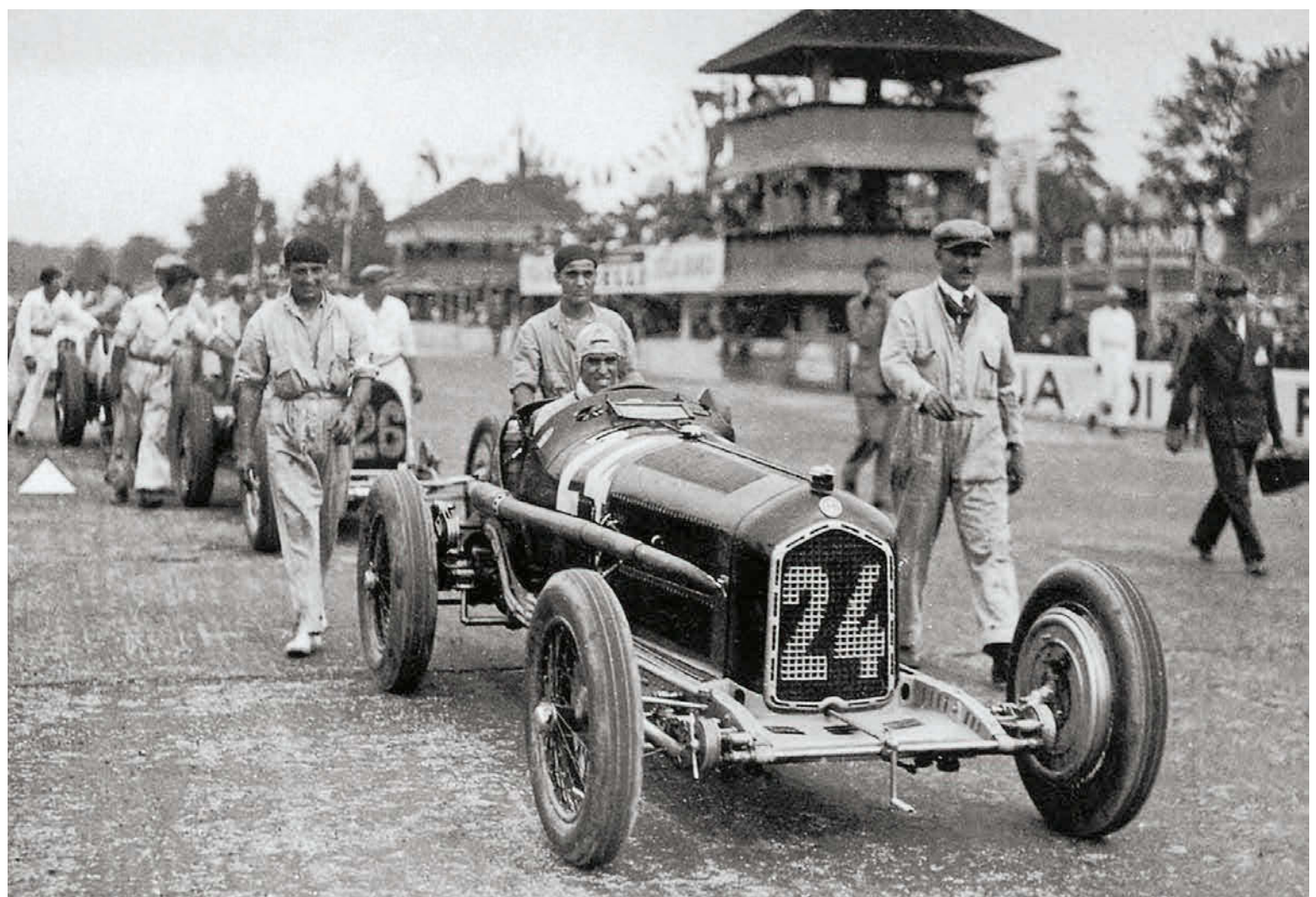
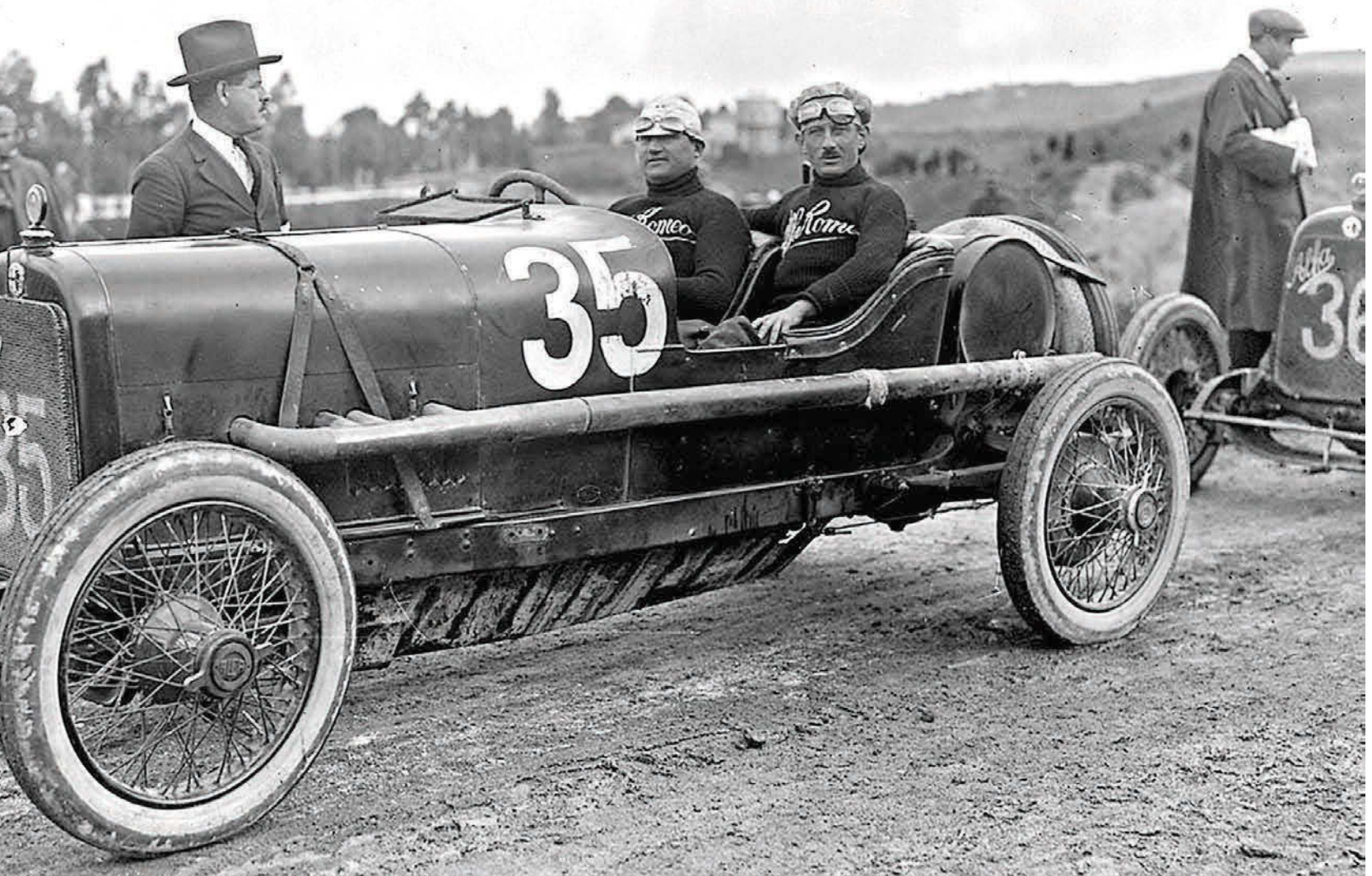
Quattro Delage contro tre Alfa Romeo. Migliaia di tifosi contro una sparuta dozzina di italiani, tecnici compresi.

Cominciò la gara, le P2 subito in testa, accompagnate da urla sguaiate e senza ritegno. Quando le rosse Alfa passavano davanti ai box,



Antonio Ascari e Nivola, che assi!

Sopra, Antonio Ascari alla Targa Florio del 1922. A destra, Tazio Nuvolari s'appresta al via. La vittoria più famosa del Mantovano Volante su Alfa resta quella ottenuta nel 1935 al Gp del Nurburgring





”

Il 1925 per l'Alfa Romeo fu un anno, per così dire, sabbatico. In cui però accadde di tutto. Tanto che Antonio Ascari perse la vita

”

sembravano investite da una concentrazione di tuoni. Vittorio Jano era terreo. A un tratto, diede un incredibile ordine... e un tavolino da campo con tre sgabelli vennero allineati fuori, davanti ai box.

“Fermate le macchine! Rifornimento” gridò Jano.

Arrivarono Ascari, poi Campari, infine Brilli Peri. I piloti si sedettero e, coperti di polvere e di olio bruciato, con ostentata calma cominciarono a mangiare qualcosa. Proprio come voleva Jano.

La grande tribuna ammutolì, non più un grido, non più un urlo. Tutti avevano capito la feroce lezione inflitta da quella “sporca dozzina” di italiani. Tagliato il traguardo, il lungo cofano della macchina n. 2 vittoriosa, quella di Ascari, venne ricoperto da una bandiera italiana.

La “Domenica del Corriere” immortalò la scena con una palpitante copertina di Achille Beltrame.

Campione del Mondo

Il 1925 fu per l'Alfa Romeo uno di quegli anni, a loro modo sabbatici, in cui accade tutto e il contrario di tutto. Ventisette giorni dopo la beffa di Spa, 28 giugno, mentre continuava ad arrampicarsi sicuro sulla verticale del rischio e del dominio vittorioso, Antonio Ascari perse la vita: 26 luglio.

Stava correndo ancora una volta davanti, con l'occhio libero, senza che alcun avversario lo impegnasse. Stava costruendo giro dopo giro la vittoria al Gran Premio dell'Automobile Club di Francia, non più a Lione, ma a Monthléry, una trentina di chilometri da Parigi.

La sera di quel 26 luglio 1925, Nicola Romeo si rese conto che le vite perse dei piloti sono come escursioni fuori dal tempo e raramente ne rientrano.

Per Ascari, ritornato in patria, ci fu un vastissimo cordoglio. Tutta Milano si era riversata sulle strade del corteo funebre per onorare l'addio a un uomo che si stava accomiando dal mondo come un eroe caduto in battaglia.

Quarantuno giorni dopo, il 6 settembre, Monza ospitò la gara decisiva per la conquista del primo campionato mondiale, pensato per le macchine non per i piloti. L'Alfa Romeo, con Gastone Brilli Peri, trionfò ancora una volta, uscendo iridata da Monza.

L'emblema del biscione visconteo che pare volersi arrampicare sulla croce rossa in campo argentato dello stemma di Milano, fu arricchito da una corona d'alloro in metallo sbalzato. I margini dell'eccellenza erano stati lambiti, la grinta del mito collaudata.

A febbraio 1930 ecco Tazio

Amante di robusti rischi, dolorosamente esausto quando si trovava a lottare per raggiungere l'irraggiungibile, curvava come se entrasse un attimo nell'eternità e subito ritornasse ai propri temerari ritmi. Non correva, scrosciava.

Con lui, l'Alfa Romeo ebbe una storia lunga, attraversata da corse che una volta sembravano aurore boreali, un'altra tramonti danesi.

Tazio Nuvolari vide spalancarsi le porte dell'Alfa Romeo il 5 febbraio 1930. Quel giorno, un mercoledì, quando lesse tredici righe, data e firma compresi, che gli aveva spedito Jano due giorni prima.



Da Campari a Nuvolari piloti da sogno

Sopra, nel 1924 Campari brinda alla fine del Gp di Francia a Lione. A destra, la formazione Alfa alla Coppa Vanderbilt del 1936: da sinistra Farina, Nuvolari e Brivio



“Mi sono formato il convincimento che la sua classe dovrebbe confer-
marsi anche per la Mille Miglia. Perciò io sarei contento averla nell'e-
quipe” gli scrisse Jano. Non sbagliò. Con Nuvolari alla guida, vincitore
o no, l'Alfa Romeo acquistò il profilo e la sostanza di un continuo
evento. L'albo d'oro che quel “grande omino” stava creando, era come
la volta di un cielo: tante stelle lucenti, qualcuna sfolgorante.

Il 24 maggio 1931 si correva il G.P. d'Italia sulla distanza delle 10 ore.
Vittoria di grande risonanza. Un quotidiano dedicò alla Casa milanese
una pagina, urlante ma precisa. La sagoma di pilota dominava lo spa-
zio accanto a una “2300 8 c.” che in 10 ore aveva saputo coprire
quasi 1558 chilometri a 155 di media. Quando l'occhio si spostava in
alto a destra, scopriva quattro righe in corsivo:

*Il Capo del Governo ordina di correre
e di vincere.*

L'ALFA ROMEO obbedisce e stravince

Efficace, sorprendente, quasi geniale nel dimenticare la politica e la-
sciare il campo allo sport, rigoroso e superiore.

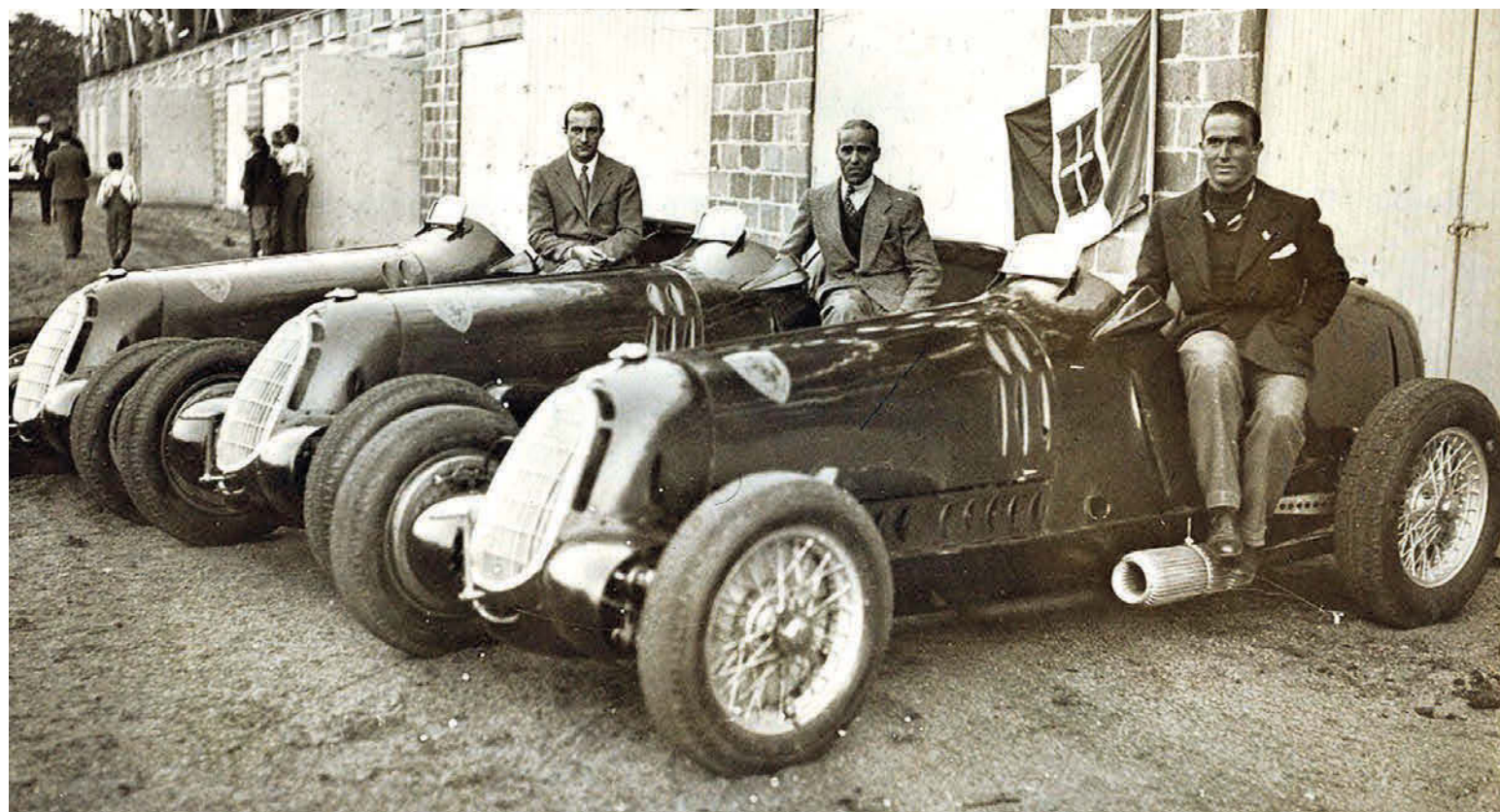
Un anno dopo, i rossi bolidi italiani sfrecciavano sul veloce tracciato di
Reims. Il risultato mise in imbarazzo gli inviati rimasti a secco di noti-
zie perché vincevano sempre l'Alfa e Nuvolari. Ma ci fu un'idea. L'in-
domani la gente lesse:

La grande vittoria italiana al Gp di Francia

TELEGRAMMA DA REIMS: “NIENTE DI NUOVO”

1° Nuvolari su Alfa Romeo; 2° Borzacchini su Alfa Romeo; 3° Caraccio-
la su Alfa Romeo – Poi, essendo Campari di riserva,
sono arrivati gli altri.

Nicola Romeo morì nel 1938 e Vittorio Jano nel 1965.

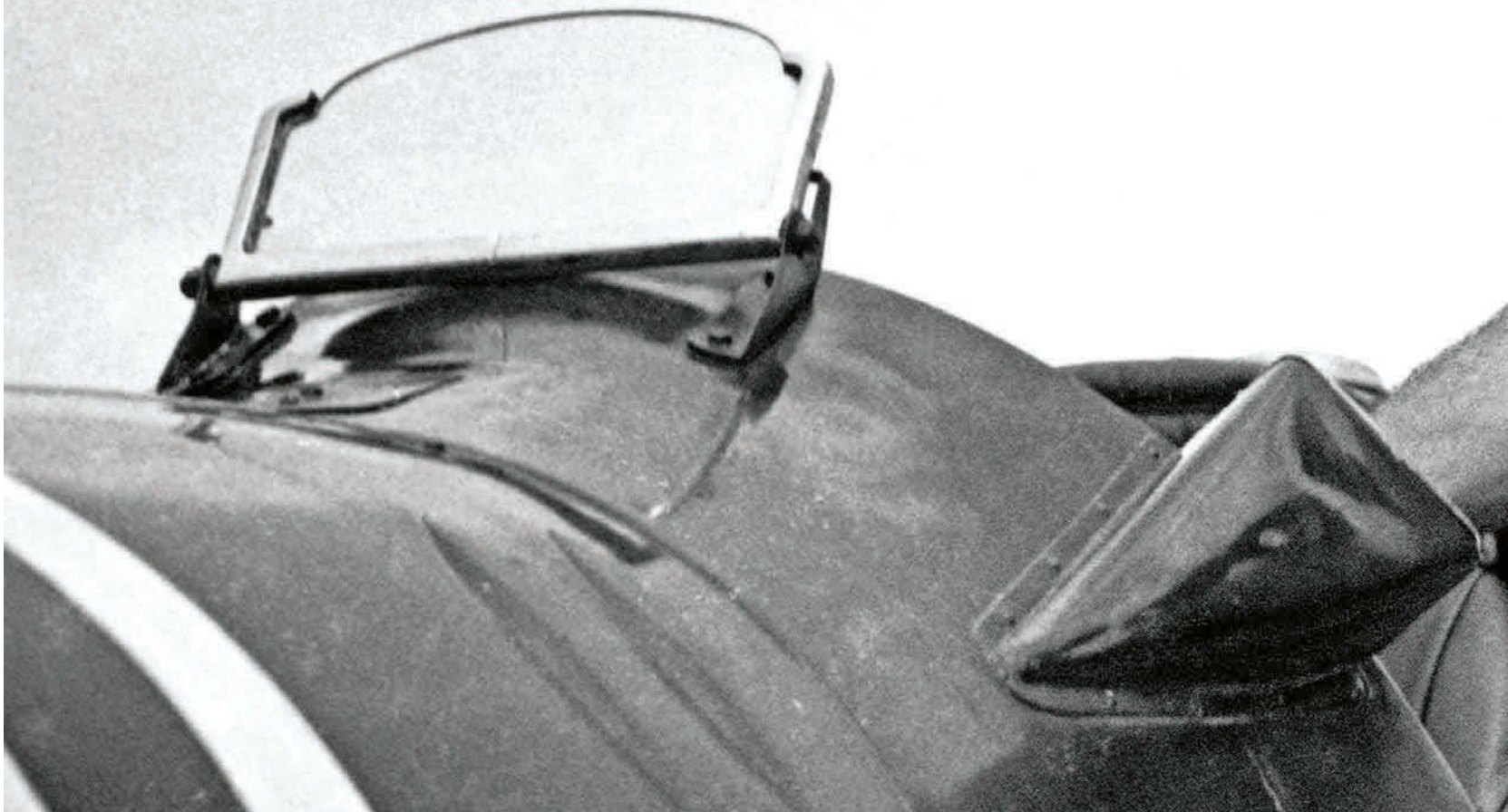


Alfa leggenda longeva e invitta

DAI TRIONFI GRAZIE AL FATTORE "N" COME NIVOLA
ALLA RINASCITA CON LA SEMI-INVINCIBILE 158

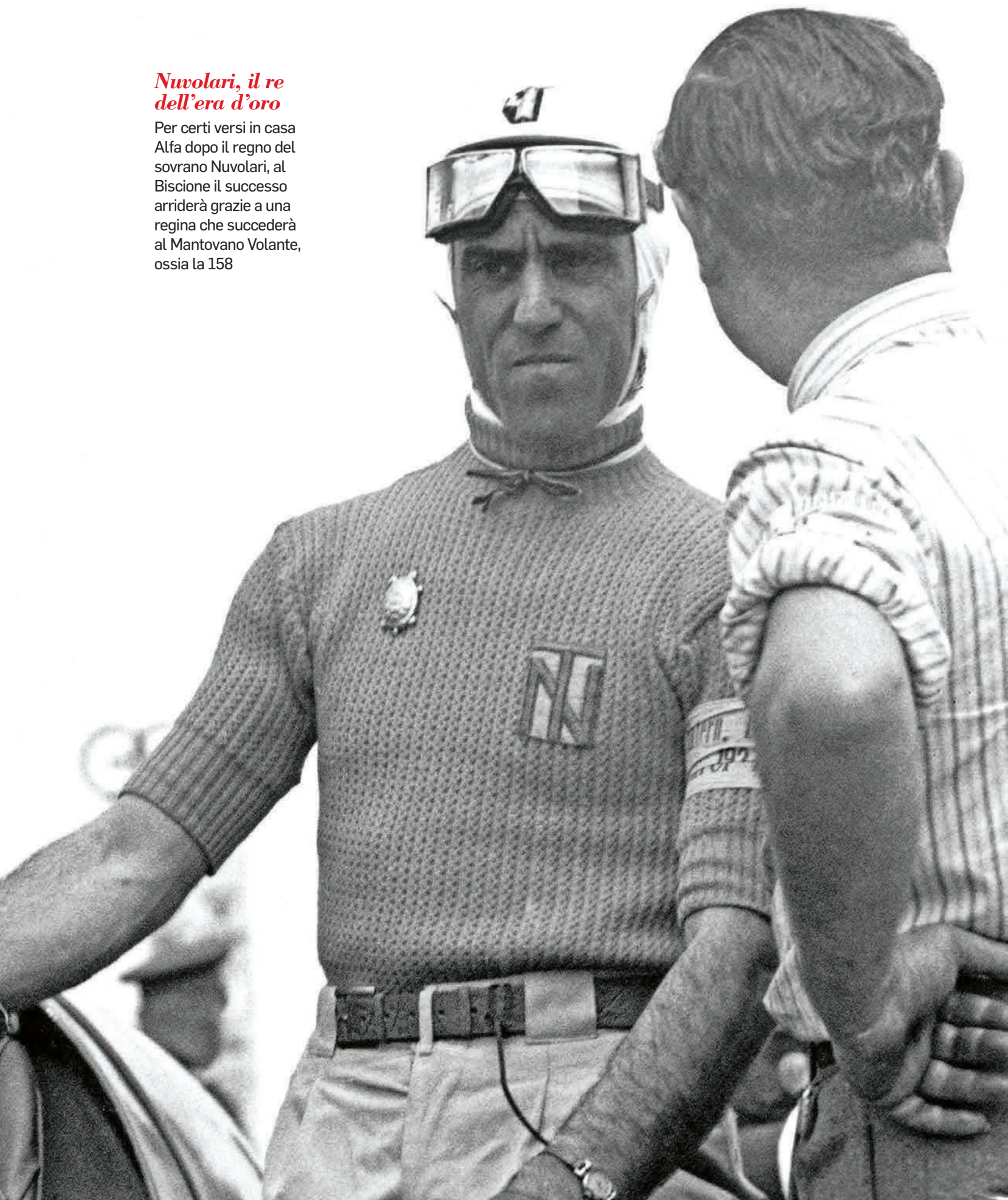
DI **GIANNI CANCELLIERI**

I sei anni - 1934-1939 - che precedono la Seconda guerra mondiale sono considerati l'«età d'oro» dei Grands Prix del secolo scorso. Piloti straordinari, macchine stupefacenti, circuiti infernali, sfide al limite e oltre ogni limite: il mito della velocità come oggetto di culto, materializzazione spettacolare del sogno dell'uomo, eternamente inappagato, di infrangere le ataviche barriere dello spazio e del tempo. L'avvento della cosiddetta «formula del peso» (massimo 750 kg, cilindrata e sovralimentazione libere: o tempi!) in sé e per sé non mise in difficoltà



Nuvolari, il re dell'era d'oro

Per certi versi in casa Alfa dopo il regno del sovrano Nuvolari, al Biscione il successo arriderà grazie a una regina che succederà al Mantovano Volante, ossia la 158





”

*In realtà l'Alfa
Romeo 158
nasce
nell'anteguerra
per correre
nella categoria
Vetturette,
di fatto una
sorta di formula
cadetta*

”

Alfa Romeo, Bugatti e Maserati, protagonisti della stagione precedente, che tuttavia, con l'entrata in scena della Mercedes-Benz e della neonata Auto Union, si trovarono subito a competere in condizioni di inferiorità. Il primato della metallurgia germanica, infatti, consentiva ai due grandi nomi d'oltralpe di impiegare materiali più leggeri e di dotare le loro monoposto di motori di maggiori dimensioni, cilindrata e potenza. Solo l'Alfa, fino al 1936 - col trionfo di Nivola al Nurburgring nel 1935 come massima impresa, ndr - seppe contendere alle avversarie tedesche il primato sui principali traguardi, e ciò in virtù sia dello sviluppo delle macchine con elaborazioni al limite dell'acrobazia tecnica, sia della disponibilità del «fattore N». N come Nuvolari. Ma dal 1937 neppure lui poté opporsi a uno strapotere divenuto egemonia. La 12C italiana, con una cilindrata di 4495 cc e 430 cv, che speranze poteva avere contro la Mercedes W125 (5660 cc/610 cv) e la Auto Union C (6005 cc/620 cv)?

Si imponeva un drastico cambio di rotta. L'Alfa Romeo rilevò la Scuderia Ferrari, che all'inizio del 1938 avrebbe messo in liquidazione, costituendo l'Alfa Corse, diretta da Enzo Ferrari. Frattanto licenziò Vittorio Jano, che tornò a Torino come responsabile tecnico della Lancia, e spostò a Modena Gioachino Colombo, con l'incarico di progettare una monoposto con motore 8 cilindri di 1,5 litri sovralimentato, architettura sintetizzata nella sigla 158, nome di battaglia «Alfetta». Costruita, eccetto che per taluni particolari, nell'officina di via Trento Trieste, con contributi diversi di Massimino, Giberti, Nasi e Bazzi, aveva all'inizio una potenza massima di 195 cv. Il suo impiego era previsto per la categoria Vetturette, una sorta di Formula 2 dell'epoca, le cui corse negli anni erano venute destando crescente interesse nel pubblico (risultati non scontati con l'una o l'altra macchina tedesca a primeggiare, come nei Gp) nonché nelle scuderie private e nei clienti piloti, lusingati dalla possibilità di gareggiare in anteprima alle corse di maggior prestigio.

L'esordio avvenne il 31 luglio 1938 a Livorno, nella Coppa Ciano Junior, dove Emilio Villoresi, 25 anni, fratello minore del popolare «Gigi», e Clemente Biondetti, furono primo e secondo. Ancora Villoresi vinse a Monza, nel Gp Milano, mentre nel 1939 toccò a Farina imporsi a Livorno e a Biondetti nella Coppa Acerbo. La potenza dell'8 cilindri Alfa Romeo era stata incrementata a 225 cv e la monoposto prometteva ulteriori significativi sviluppi. Malauguratamente, il 19 giugno, durante un collaudo a Monza, Emilio Villoresi perdeva la sua giovane vita uscendo alla Curva Grande e schiantandosi contro un albero. Secondo una confidenza fatta a Gigi Villoresi molti anni dopo da Consalvo Sanesi, l'incidente sarebbe stato provocato dalla rottura di una leva dello sterzo.

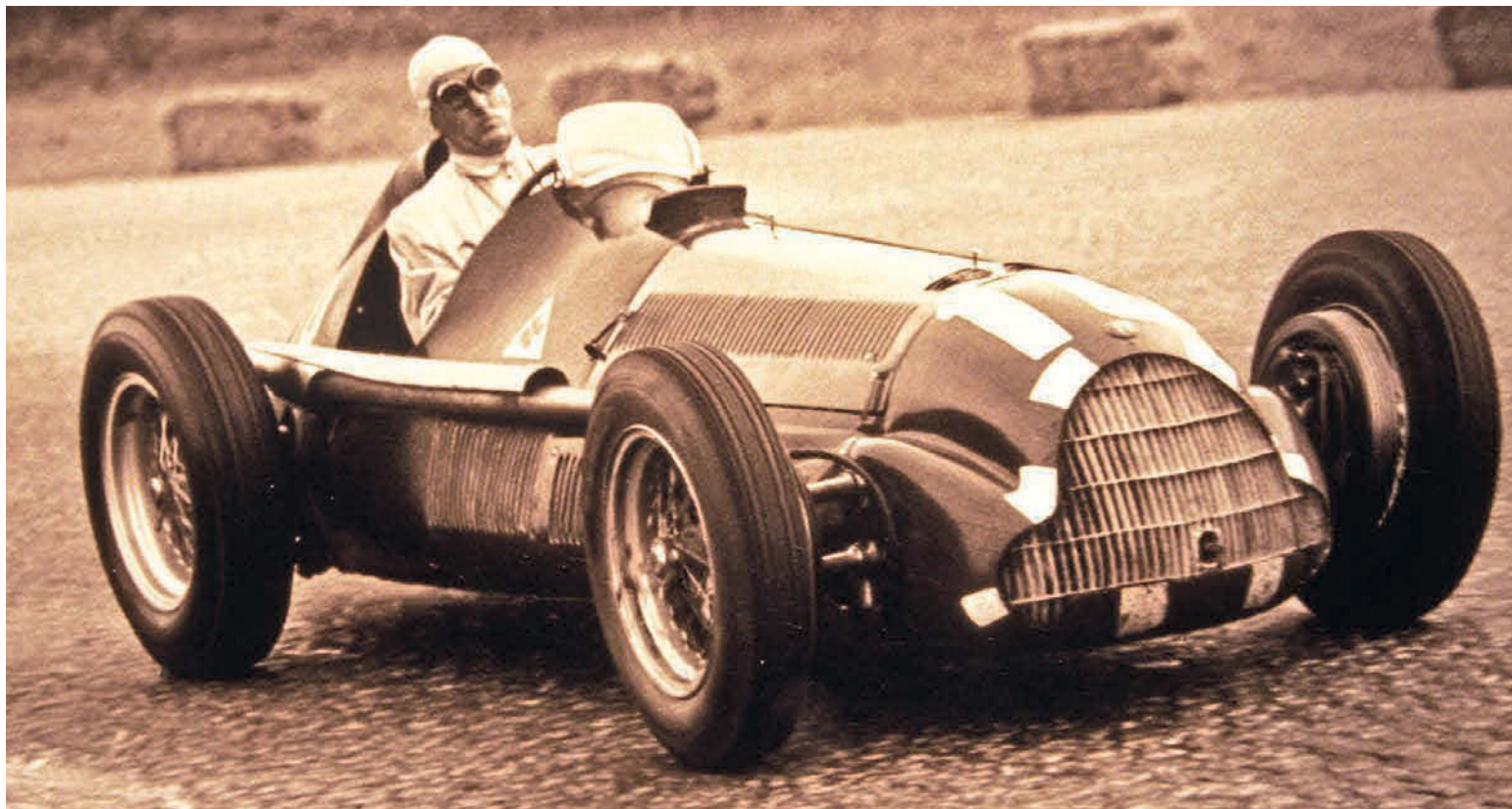
Nel settembre di quello stesso 1939 l'Alfa Romeo sciolse il rapporto con Enzo Ferrari, a disagio per la situazione che lo vedeva direttore dell'Alfa Corse ma naturalmente subordinato al direttore generale Ugo Gobbato, e tenuto a un inevitabile dialogo con il direttore tecnico Wifredo Ricart, che mal sopportava. Firmò un accordo che lo impegnava ad astenersi per quattro anni da ogni attività sportiva in nome proprio, ma aggirò l'ostacolo avviando subito la realizzazione di una Sport, figlia di una sorta di avatar della futura Ferrari, provvisoriamente battezzato Auto Avio Costruzioni. È il primo atto di una saga destinata a vedere in un futuro neanche troppo lontano due costruttori

*Farina primo
iridato in F.1
nel 1950*

Tocca a Nino Farina a bordo dell'Alfa Romeo 158 l'onore di vincere il primo mondiale di F.1 della storia, nel 1950







”

All'alba della nascita della Formula Uno iridata, con la rinata Alfetta sveltano le cosiddette "Tre Effe": Farina, Fangio e Fagioli

”

italiani di auto da corsa in lotta per la supremazia mondiale.

Ma torniamo indietro un istante: prima del blackout della guerra l'Alfetta conquista un altro successo, con Nino Farina nel Gp di Tripoli, in assenza dei tedeschi, da mesi in tutt'altre faccende affaccendati. È il 12 maggio 1940 e ben presto (10 giugno) entreremo sciaguratamente in guerra anche noi.

Per un po', partecipazione alle corse ovviamente esclusa, l'attività dell'Alfa andò avanti, sia pure fra crescenti difficoltà, con la produzione di motori d'aereo, autocarri e vetture. Ma dopo i bombardamenti del 1942 fu fatto sfollare il personale degli studi speciali, progettazione e sperimentazione. E le Alfetta? Erano in tutto sette: una fu nascosta a Orta e sei ad Abbiategrosso, trasportate da Pietro Bonini e Consalvo Sanesi e murate in un sotterraneo di proprietà del campione motonautico Achille Castoldi, dove, incredibile ma vero, videro l'alba della Liberazione perfettamente conservate. La Formula 1 che stava per nascere – motori da 4500 cc aspirati o 1500 sovralimentati – sembrava fatta apposta per loro.

Gli stabilimenti del Portello erano semidistrutti ma – come scrive Elvira Ruocco, memoria storica con l'Alfa nel cuore – la ricostruzione ebbe inizio subito mentre in attesa di riprendere a fabbricare auto si produceva in sedi staccate un po' di tutto: cucine, mobili metallici, infissi, tapparelle, saracinesche. A correre si ricomincia nel 1946, il 9 giugno, a Parigi, Circuito di St.-Cloud, dove Farina e Wimille si ritirano per guasti al cambio. Dopodiché, le monoposto del Quadrifoglio, adottato il compressore doppio stadio, con cui la potenza sale a 254 cv, e perfezionata la messa a punto, danno inizio a una collezione di successi addirittura sensazionale: fra il 21 luglio 1946 e il 3 settembre 1950 prendono parte a 22 corse e le vincono tutte quante. Eccole: 1946, Gp delle Nazioni (Ginevra, Farina); Circuito di Torino (Varzi); Circuito di Milano (Trossi). 1947, Gp di Svizzera (Berna, Wimille); Gp del

Una infinita parabola agonistica

Dai trionfi in F.1 con Farina, sopra a quelli con Fangio in realtà la 158 non smette di crescere e evolversi fino a dare luogo alla 159, con la quale si completa la lunga e vincente parabola tecnico-agonistica delle Alfetta, che escono di scena definitivamente alla fine del 1951



Belgio (Spa, Wimille); Gp di Bari (Varzi); Gp d'Italia (Milano, Trossi). 1948, Gp di Svizzera (Berna, Trossi); Gp di Francia (Reims, Wimille); Gp d'Italia (Torino, Wimille); Gp dell'Autodromo (Monza, Wimille). 1950, Circuito di Sanremo (Fangio); Gp di Gran Bretagna (Silverstone, Farina); Gp di Monaco (Monte Carlo, Fangio); Gp di Svizzera (Berna, Farina); Gp del Belgio (Spa, Fangio); Gp di Francia (Reims, Fangio); Gp di Bari (Farina); Gp delle Nazioni (Ginevra, Fangio); Circuito di Pescara (Fangio); International Trophy (Silverstone, Farina); Gp d'Italia (Monza, Farina). E proprio con questa vittoria Farina conquista il primo titolo del «Campionato del Mondo Conduuttori» appena istituito.

Poi che accade? L'Alfetta (divenuta 159, con 425 cv!) continua a vincere e nel 1951, con Fangio, coglie di nuovo il massimo alloro, senonché il 5 maggio la continuità della serie è impensabilmente interrotta da una gara, l'International Trophy di Silverstone, sospesa per la pioggia al sesto giro, quando però in testa era... massi, una Ferrari 375, sia pure elaborata oltremarica e ribattezzata «Thinwall Special», con alla guida Reg Parnell.

Un segno del destino? Chissà. Tutto pare continuare come prima, con le tre leggendarie «F» sveltanti ovunque: Fangio primo nel Gp di Svizzera, Farina in quello del Belgio, Fagioli insieme con Fangio in quello di Francia ma ecco il 14 luglio e il Gran Premio di Gran Bretagna, la corsa che fece provare a Enzo Ferrari una delle sue gioie più terribili: «Quando nel 1951 – scrisse – González su Ferrari, per la prima volta nella storia dei nostri confronti diretti, si lasciò alle spalle la “159” e l'intera squadra dell'Alfa, io piansi di gioia ma mescolai alle lacrime di entusiasmo anche lacrime di dolore, perché pensai: “Io ho ucciso mia madre”». Un'iperbole, certo.

Ma anche la spia di un carico emozionale lacerante. Tuttavia l'uomo era d'acciaio e, benché «orfano», riprese a costruire uno dopo l'altro i pilastri del suo mito.



”

*Alla invincibile
158 succede
la 159, in realtà
la sua versione
potenziata
e evoluta,
che porta
a compimento
l'epopea di un
modello di culto*

”

DALL'ABITACOLO



De Adamich a cuore aperto

TRA I PILOTI PIÙ VALENTI DEL MARCHIO ALFA
IN QUESTO ARTICOLO ANDREA RACCONTA
TUTTA LA SUA INTENSA STORIA COL BISCIONE

DI ANDREA DE ADAMICH



Le Mans 1970 che sfida!

La 24 Ore di Le Mans 1970 - immortalata dal film mito di Steve McQueen -, vede le vetture avviarsi a liscia, con De Adamich ovviamente in gara su Alfa, anche se la fortuna non sarà dalla sua...

a mia "vita" agonistica con Alfa Romeo ha avuto per me diverse fasi/momenti significativi, ognuno dei quali particolarmente intenso, emotivo, adrenalico e possiamo dire anche sentimentale. Parlare del mio rapporto con Alfa Romeo e le vetture che ho guidato in tutti i circuiti del mondo, e con molte anche con successi importanti, è come rivivere una parte della mia vita privata perché di fatto dal 1962 al 1974 la mia "vita" erano le corse ed il mio territorio/casa in un certo senso le piste e l'Auto-delta-reparto Corse Alfa del grande amico Ing. Carlo Chiti. L'obiettivo di questa mia storia, più che articolo per una rivista come Autosprint, è quello di raccontare come riuscii e perché alla fine a far rientrare l'Alfa nel mondo della Formula Uno, come fornitore di motori di due squadre prestigiose come la





”

*Mi trovai
a negoziare
con Chiti il mio
rientro in
Autodelta-Alfa
per il 1970,
perché era stata
sviluppata la
nuova 33.3
Sport Prototipo*

”

McLaren, con il formidabile Bruce McLaren ancora vivo nel 1970, con la M7D, e come la March di Max Mosley nel 1971 con l'avveniristica 711 di Robin Herd.

Dopo aver vinto il campionato italiano F 3 nel 1965 (ed allora era veramente un campionato importante e prestigioso), aver vinto 2 Campionati Europei Turismo 1966 e ripetendomi nel 1967 (allora non c'era un Campionato Mondiale come oggi), battendo soprattutto la allora dominatrice incontrastata Lotus Cortina ufficiale, con la Giulia GTA Autodelta 1.6, vincendo tra l'altro la 4 ore di Monza, la 500 km di Snetterton, la 6 ore del Nurburgring, le Coppe d'Oro di Zolder, la 200 km di Zandvoort, ecc. ero andato molto forte con la TZ2 (gt notevole e competitivo anche verso vetture più importanti e potenti.

Ero stato altresì competitivo con le prime 33.000 e le sue derivazioni 33.2500, con risultato di essere contattato e contrattato da Enzo Ferrari stesso per il 1967 e 1968, per le loro F.1 312 e F 2 Dino.

Questo periodo sfortunato con la F.1 e vittorioso con la F.2 (per fortuna) è un'ulteriore altra storia, certamente più complicata di quelle che avevo vissuto fino a quel momento, io ragazzino di buona famiglia senza un tutor interno o esterno, ma totalmente autodidatta al 100% per questo mondo così professionale, teso e difficile nell'area delle Formula Uno

Dopo le complicazioni con il mio grave incidente a Brands Hatch-corsa dei Campioni con la Ferrari, il recupero con la vittoria appunto in F.2 nella Temporada Argentina fortunatamente da me dominata, anche per merito della competitività della Dino F.2, mi ritrovai a negoziare con Carlo Chiti di un possibile mio rientro in Autodelta-Alfa per il 1970! Autodelta aveva sviluppato la nuova 33.3 sport-prototipo per il mondiale marche, con un motore 8 cilindri simil-Ford Cosworth delle Formula 1 inglesi, e nella mia testa era nata l'idea di poterlo usare in una Formula 1 competitiva.

Con le mie vittorie in Argentina contro piloti come Jochen Rindt, Siffert, Courage, Regazzoni, Beltoise, Pescarolo, Reutemann, Rodriguez, Tino Brambilla e altri, la mia immagine e quotazione in Inghilterra era tornata quella di pre-incidente di Brands Hatch.

Andai a vivere a Slough, sobborgo di Londra, dove però risiedevano molte squadre inglesi, dalla F.1, F.2 e Sport Prototipi (vedi esempio John Wyer che gestiva le 917 della Porsche nel mondiale!

La McLaren era in zona e durante tutto il 1969, oltre a correre frequentai tutti i pub del circondario, dove si riunivano ingegneri e meccanici delle varie squadre e di cui divenni amico anche fuori delle piste. Ebbi altresì l'opportunità di conoscere a fondo lo stesso Bruce McLaren e soprattutto il suo uomo manager gestionale di tutto il complesso McLaren : l'americano Teddy Meyer che cominciò a stimarmi molto anche da un punto di vista umano oltre che di pilota.

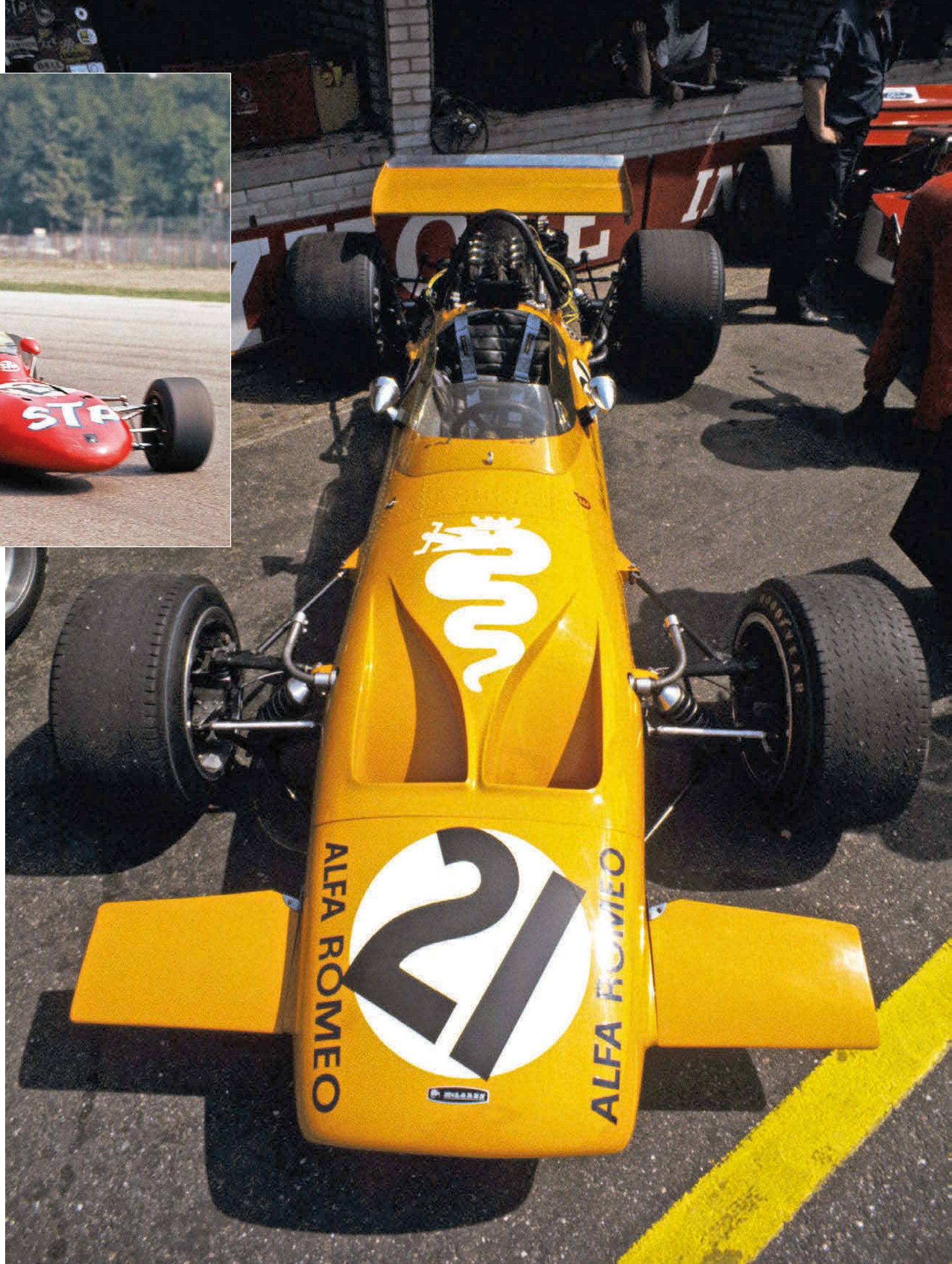
Risultato: suscitai grande interesse per l'opportunità per loro di legarsi ad una squadra con un brand prestigioso come Alfa Romeo/Autodelta; conoscevano la storia di Chiti in Ferrari, come il primo ingegnere che aveva progettato le Ferrari del 1964 col primo loro motore posteriore, subito allora dimostratesi vincenti e competitive con il mondiale di John Surtees.

Coordina l'incontro tra le due entità e ne nacque l'accordo di Autodelta fornitrice dei motori 8 cilindri Alfa per - inizialmente - una sola vettura per me nel Campionato 1970; il modello sarebbe stato una ver-



Quell'idea Alfa Romeo su McLaren

L'idea di Andrea de Adamich per il 1970 era portare il motore Alfa in F.1 su uno dei telai della Casa. Assai stuzzicante in teoria, ma poi, in pratica le cose andarono in modo non ideale. In alto, Andrea è con la March 711-Alfa Romeo al Gp d'Italia 1971





”

Con le 33 Sport Prototipo mi sono divertito più che in F.1, vincendo a Brands Hatch una gara, il primo centro iridato Alfa del dopo Fangio!

”

sione super collaudata e meccanicamente molto affidabile come la M7D, per cui l'unica teorica modifica sarebbe stato appunto il motore. Concentrando le varie vicissitudini, il motore si dimostrò assolutamente non competitivo rispetto all'8 cilindri Ford Cosworth che dominava allora, a prescindere dal telaio inglese che lo montava; con inoltre qualche problema di riscaldamento olio-acqua in un utilizzo ben più estremo in F.1 rispetto a quello di una 1.000 Km o ogni caso di una gara endurance.

Inoltre, aspetto psicologico, tutto il team McLaren ci teneva molto a cercare di sviluppare il motore per le loro esigenze di squadra proiettate al futuro, continuando a richiedere aggiornamenti e dicendo quali ed in che modo realizzarli, chiedendo incontri a tutti i livelli e proponendo visite continue dei loro tecnici a Settimo Milanese sede Autodelta. Ricordo bene che questo aspetto della McLaren, pur super costruttivo, infastidì non poco Chiti che lo considerò quasi una interferenza degli inglesi nella gestione tecnologica di Autodelta, sua creatura al 100%, e forse anche con la preoccupazione che questi suggerimenti continui della McLaren, che era vincente con il Ford-Cosworth, potessero intaccare la sua immagine all'interno del mondo Alfa Romeo in generale.

Così Chiti abbandonò la collaborazione con la McLaren per siglare un accordo simile con la March in nascita totale per il 1971. Solo che la March gestita allora da Max Mosley alle prime armi, non aveva mezzi economico-finanziari adeguati al loro progetto F.1.

Erano stati bravi ad essere i fornitori di telai per alcune squadre competitive, in ritardo con le loro vetture dirette; pensate la stessa Tyrrell con Jacky Stewart partì nel 1970 con un telaio March 701, ma farlo come team diretto richiedeva fondi e spese di progettazione e di test molto elevate, soprattutto se partivi da zero, senza storia ed archivi.

L'accordo con Alfa Romeo la March per me lo vide come una specie di sponsorizzazione economica per sviluppare la macchina ma facendoci correre Ronnie Peterson con motore Ford-Cosworth competitivo, a differenza di quello Alfa, pesante, con meno coppia, e con problemi soliti di affidabilità di acqua ed olio.

Allora lo sviluppo vettura lo facemmo a Kyalami durante tutto il mese di marzo 1971; Ronnie venne per qualche giorno ma quando provò il motore e relativo telaio rinunciò subito e rientrò in Inghilterra dove cominciarono a sviluppare per il Ford Cosworth per lui stesso, mentre io continuavo a "sviluppare" il telaio della vettura Alfa, ma con continui problemi di affidabilità e di tenuta.

Mi rendevo ovviamente conto del tutto, ma il mio mondo oramai era targato Alfa al 100% e mai avrei concepito di potermi sganciare da questo progetto con di mezzo Autodelta e Chiti!

La mia stagione fu un disastro, a differenza di quella McLaren che quanto meno mi aveva fatto arrivare 8° al Gp d'Italia a Monza. Allora invece non significava nulla; oggi se uno arrivasse ottavo con quella vettura, sarebbe considerato un nuovo astro emergente. Mah!

Autodelta chiuse alla fine del 1971 anche il progetto F.1 March, in quanto Chiti voleva capitalizzare l'esperienza fatta con gli inglesi, anche studiando il Ford Cosworth in modo profondo, a livello hardware (come era fatto e costruito, con tolleranze e materiali) e software (come funzionava dinamicamente al banco prova, rispetto all'8 cilindri Alfa), capitalizzare il tutto per una sua Formula 1 Alfa Romeo com-



Quella gloriosa 33 barchetta rivede la gloria

Con la 33 Sport, sopra, De Adamich si toglie anche la soddisfazione di vincere una gara iridata a Brands Hatch nella stagione 1971

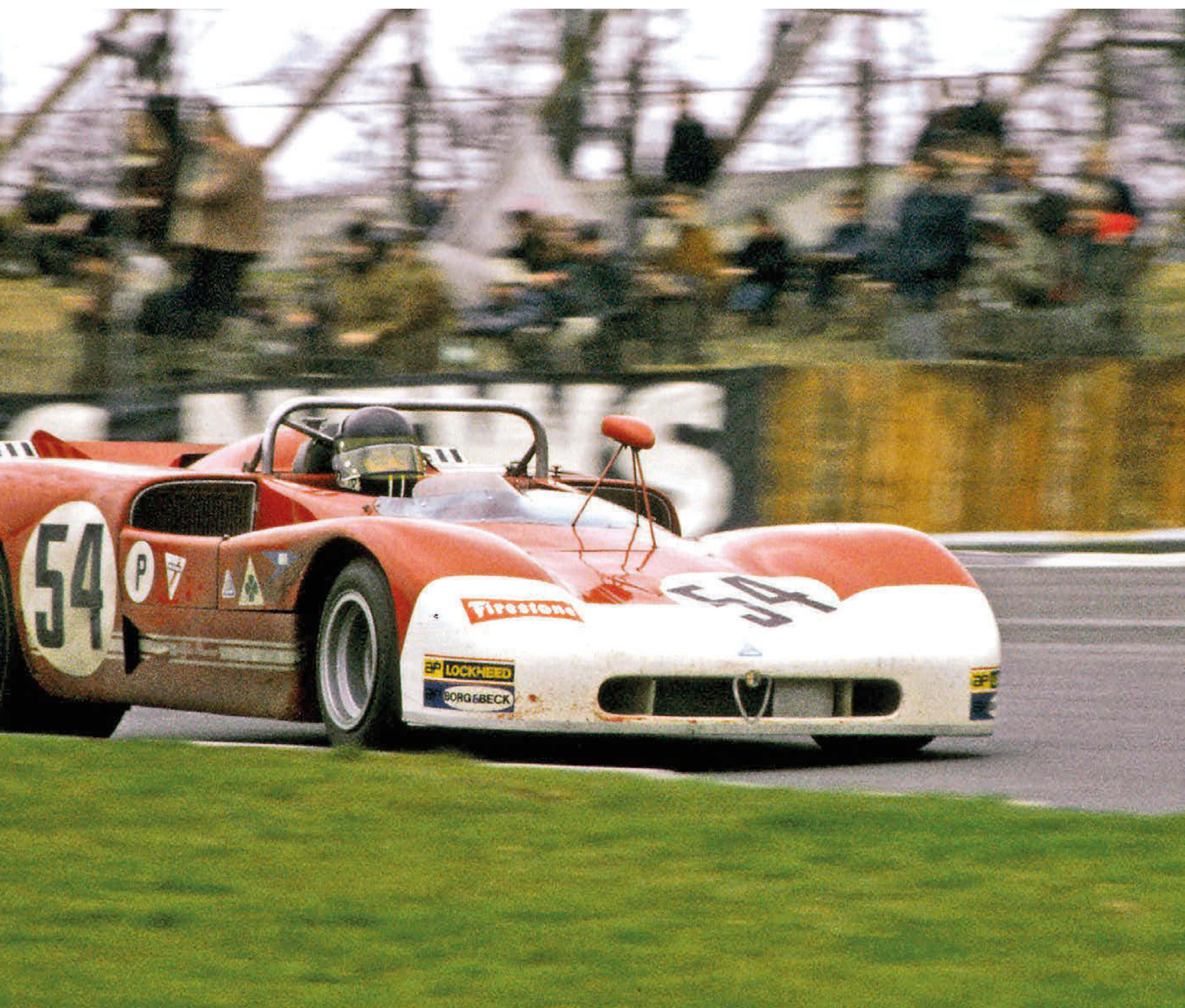
pleta : motore, cambio, telaio, aerodinamica.

Chiti fu molto bravo a sviluppare tale vettura che in alcuni Gran Premi fu particolarmente competitiva; ma i budget che l'allora Alfa Romeo di proprietà IRI gli metteva a disposizione erano così minimali rispetto alla concorrenza di Ferrari e di tutte le altre squadre inglesi impediva uno sviluppo adeguato al brand ed ai test continui in pista, dato che allora solo la dinamica della pista era disponibile, e non certo i simulatori di oggi, le gallerie del vento evolute, altre opportunità che negli Anni '70 stavano più nelle intuizioni e creatività degli ingegneri e poi nei "sederi" dei piloti vincenti. Oggi Alfa Romeo diventa partner Sauber, con taglio anche di sponsorizzazione della stessa squadra che avrà certamente bisogno di fondi che probabilmente oggi le mancano, pur avendo come proprietà di riferimento un personaggio super-ricco e molto appassionato. Ma il solo programma così come presentato ufficialmente da Marchionne dimostra che l'Alfa "ci vuole essere"; ed

io, da ancora appassionato e uomo Alfa, spero con tutto il cuore che la nuova vettura riesca a essere competitiva, incrementando di una unità i team che sono protagonisti dei podi di ogni Gran Premio.

Ho ancora bisogno di questa adrenalina positiva, che mi riporta appunto ai primi esordi di un motore Alfa nel mondo della Formula 1 di taglio inglese ma con un bel pezzo di Italia.

Concludo con l'ultimo mio settore di vita agonistica targata Alfa-Auto-delta: quello degli anni 1971, 72, 73, 74, marchiati sport-prototipo 33TT3 e poi 33TT12: una vettura con cui mi sono divertito ben di più dell'esperienza Formula 1: e soprattutto con la grande impresa con l'8 cilindri 3.000 della 33TT3 del 1971 quando riuscimmo, alla 1000 km BOAC di Brands Hatch valida per il mondiale, in coppia con Pescarolo, a vincere una prova mondiale per l'Alfa dopo il grande ritiro degli Anni '50, con Manuel Fangio; che emozione e che soddisfazione, anche se non era un Gran Premio di Formula Uno.



Carlo Chiti

genio pittoresco

ALL'INGEGNERE PIACEVA LA BUONA CUCINA
ED ERA DOTATO DI UNA CREATIVITÀ FELICE
ALLA QUALE UNIVA L'AMORE PER GLI ANIMALI

DI **MARINO BARTOLETTI**

Quando lo andavo a trovare speravo di parlare di cavalli (cavalli motore, ovviamente: le mandrie che sapeva trarre dal nulla che spesso aveva a disposizione); o almeno di buoi (quelli che aveva messo "dietro al carro", non dico contraddicendo - non sia mai! - ma accontentando Enzo Ferrari quando inventò per lui la prima vettura a motore posteriore). E invece voleva solo parlare di cani: anzi di 'ani, come diceva lui. «*Oh Marino te tu lo voi un bastardino bellino che ho trovato ieri? Gli è tutto in ordine, eh?*». E, se andava bene, spuntava dal retrobottega, o come diavolo si chiamava la parte posteriore del suo ufficio sgangherato al "Portello", una dolce creatura che era fortunata se aveva almeno tre zampe e\o un occhio.

Carlone Chiti era fatto così. Il personaggio più buono, ma soprattutto più generoso e più geniale insieme che io abbia mai incontrato nel mondo dell'automobilismo. E forse anche nel mondo dello sport. Chi lo conosce, conosce perfettamente la sua storia e i suoi meriti (lui c'era, da giovane ingegnere, quando l'Alfa Romeo conquistò i primi due titoli mondiali della storia della Formula Uno; e c'era pure quando, chiamato dal "Drake", riportò la Ferrari alla vittoria con Hawthorn prima e con Phil Hill poi, proprio con la macchina che non aveva "i buoi davanti al carro"). Chi non lo conosce, difficilmente può capire. Fu probabilmente uno dei più straordinari "pontieri" fra l'automobilismo sportivo ancora "romantico" e quello ipertecnologico di cui probabilmente non ebbe i mezzi per tenere il passo, pur anticipandone temi e rivoluzioni. Chi oggi guarda con scontata sufficienza le appendici delle vetture di Formula Uno (e non solo) e parla di "deportanza" come se fosse una cara e vecchia parente, è giusto che sappia chi fu questo signore corpulento ad appiccicare un giorno per la prima volta un alettone su una Ferrari, facendo credere ai commissari che fosse una protezione contro gli spruzzi di benzina. E che fu sempre lui, lasciato il "Cavallino", forte della sua non banale laurea in ingegneria aeronauti-



*Storico simbolo
dell'Alfa Romeo*

Carlo Chiti all'opera,
sotto, e, a destra,
nel 1979 con Vittorio
Brambilla
e un giovanissimo
Marino Bartoletti
sullo sfondo



ca, a impiantare una specie di grande ventilatore di coda alla Brabham del transfuga Niki Lauda, motorizzata Alfa Romeo (al suo ritorno alla Formula Uno), con cui il campione iridato stravinse il Gran Premio di Anderstorp del 1978. Io ricordo che non seguii quella parte di Mondiale perché ero a Buenos Aires, dove la stagione di Formula Uno era proprio iniziata a gennaio (con tante speranze indigene per Carlos Reutemann), per raccontare l'esordio iridato della Nazionale di Bearzot. Era il 17 giugno, la vigilia di Italia-Austria, partita che gli azzurri vinsero con un gol del neobattezzato "Pablito" Rossi, avviandosi verso la semifinale e mettendosi alle spalle critiche e diffidenze. Mi svegliai presto per vedere in tv cosa stava accadendo in Svezia e assistetti al dominio di Niki con quel "coso" sul posteriore. Ovviamente seppi solo dopo delle polemiche e del divieto di disputare le gare successive con un supporto del genere. Al mio ritorno andai a trovare Chiti che, dopo avermi offerto un pastore maremmano con la psoriasi, mi disse che, per non insospettire commissari e avversari delle potenzialità della sua trovata (che se autorizzata avrebbe portato al titolo, alla faccia delle nascenti "minigonne" invece consentite alla Lotus che infatti vinse il Mondiale con Andretti), aveva fatto fare a Lauda e a Watson le prove col pieno di carburante, mimetizzando così la superiorità potenziale del suo colpo di genio.

Con lui, nel 1994, a non ancora 70 anni e dopo tante altre battaglie e tante altre ripartenze, se ne sarebbe andato un padre dell'automobilismo. Un rivoluzionario pieno di umanità. Che amava - nell'ordine che preferite - i cani, la buona cucina e le macchine. Ma che amava tantissimo l'Italia che «sapeva vincere inventando». Il cappellino della "Magneti Marelli" che ho nella foto del 1979 con lui e Vittorio Brambilla, me l'aveva dato perché rappresentava un'azienda "di casa". «Il nostro Paese - diceva - sa vincere da solo». Oggi sarebbe molto felice di vedere quel vecchio, italianissimo quadrifoglio nuovamente piantato nel prato del Mondo.

Carrera che passione!

SUL SUO NASCERE LA MARATONA
PANAMERICANA È ANIMATA DALL'ALFA

DI **CESARE DE AGOSTINI**

Oerto, alla fine non sarà l'Alfa Romeo a vincere, ma è anche vero che nel 1950 la prima edizione della Carrera Panamericana, in Messico, una delle gare più selvagge e leggendarie nell'intera storia delle corse, viene animata dagli Alfoni 6C 2500 di Taruffi e Bonetto.

Belve che combattono gagliardamente con gli sfidanti statunitensi nella ricca e pericolosissima neo-classica, che alla fine vedrà imporsi la balenottera Oldsmobile dell'inossidabile Hershel McGriff, americano ancora in attività oltre mezzo secolo dopo. Un pilota la cui storia, proprio come quella dell'Alfa Romeo, sembrava destinata a non finire proprio mai...

Gustatevi il racconto di quella prima sfolgorante edizione, avventurosa, spietata e ricca di colpi di scena, quasi fosse un film tortilla-western.

Si chiamava *Carrera Panamericana Mexico*. E c'era dentro tutto lo spirito bollente di quelle terre e di quella gente. Si corse solo in cinque edizioni ma furono sufficienti a riservarle un posto di preminenza tra tutte le gare automobilistiche del globo. Così come la Mille Miglia, la Targa Florio, Indianapolis o Le Mans, la «Carrera» aveva un suo specialissimo fascino che la rendeva unica ed irripetibile. Più di tremila chilometri, a tappe. Una parte del percorso accidentato e montagnoso, un'altra piano, dagli infiniti rettilinei. Sole, neve, polvere, entusiasmo popolare ai limiti del parossismo. Grossi premi.

Come nacque l'idea

Negli anni trenta, in uno dei congressi che contraddistinguevano la vita delle repubbliche americane, venne decisa la costruzione di una grande strada che unisse l'Alaska con la Patagonia. Ogni paese avrebbe dovuto co-

struire il tratto di propria competenza, cioè il pezzo che passava sul proprio territorio. Si trattava della stessa idea che rese possibile la grande muraglia cinese. Solo che in Cina questa idea funzionò e in America no. Il va e vieni dei governi delle varie repubbliche e repubblichettes impedì la realizzazione di questa grande arteria che avrebbe dovuto essere l'orgoglio di tutti gli americani: dal nord al sud.

Solo il Messico, allo scoccare degli anni cinquanta, completò il tratto di strada di sua competenza: 3440 chilometri da Ciudad Juarez — la città di frontiera con gli Stati Uniti celebre per aver ratificato il divorzio fra Ingrid Bergman e Roberto Rossellini — a El Ocotil, un villaggio perduto nella immensa giungla che divide il Guatemala dal paese degli Atzechi, cioè il Messico.

Con questi tremila e tanti chilometri di strada, che cosa fare? Dapprima si pensò ad una sfilata allegorico-reclamistica con autocarri e ragazze ricoperte di scritte inneggianti alla Coca Co-

la e via dicendo. L'idea era quasi buona e sarebbe andata anche in porto se un giornalista italiano trasferitosi in Messico ed amico di un ministro di quel governo — Attila Camisa — non avesse suggerito l'idea di fare una grande corsa automobilistica. Un po' per le alte aderenze, un po' per lo spirito italiano, non meno bruciante di quello messicano, la proposta di questa mastodontica corsa venne accettata in pieno. Vi fu subito chi con buon naso, vi riconobbe l'affare e il povero Camisa, come sempre capita, venne messo da parte. Da chi? Ma dagli agenti commerciali e dai rappresentanti dell'industria automobilistica americana, i quali fiutarono appunto l'enorme « battage » pubblicitario che la corsa avrebbe fruttato. E dietro a quello, la relativa impennata delle vendite.

Mentre questi agenti si accaparravano tutte le leve dell'organizzazione dando vita ad un regolamento poco meno che scandaloso, il buon Attila Camisa — che non aveva smesso di interessarsi di automobilismo — ri-

tornò a galla come artefice della partecipazione italiana alla prima Carrera Mexico in programma per i primi giorni di maggio del 1950. Attraverso i soldi del miliardario italiano Bruno Pagliani, la Casa Alfa Romeo venne convinta a mandare due vetture — due « Freccia d'oro » — pilotate da due assi: Felice Bonetto e Piero Taruffi.

Non c'era da scherzare perché gli italiani — allora come oggi — godevano di fama indubitabile per quanto concerneva la costruzione di automobili da corsa. In verità le due Alfa Romeo proprio da corsa non erano. Erano invece due comuni gran turismo, in vendita presso qualsiasi concessionaria della Casa. Le due vetture avevano solo una differenza: un grosso serbatoio supplementare montato al posto dei sedili posteriori. Questa era appunto l'unica modifica concessa. Quelli dell'Alfa Romeo — in buona fede — crederono appunto che tutti si sarebbero presentati con le macchine normali. Gli americani, sulla carta, avevano un grosso vantaggio, poten-

Dal confine con gli Stati Uniti a quello con il Guatemala, quasi tremila e 500 chilometri fra Ciudad Juarez e El Ocotil: questa la strada panamericana in cui si svolsero le cinque edizioni della Carrera.





La favolosa CARRERA

Felice Bonetto
al volante dell'Alfa Romeo
«Freccia d'Oro»
con la quale prese parte
alla prima edizione, nel 1950

do disporre di cilindrate più che doppie. Ma il grado di maneggevolezza della macchina e la superiorità indiscussa di Bonetto e di Taruffi convinsero i responsabili della Casa del Portello ed anche i giornalisti italiani che c'era una buona possibilità di vincere questa prima edizione della «Carrera». La quale già si presentava di larga risonanza in tutto il mondo automobilistico.

Bonetto e Taruffi arrivarono in Messico fiduciosi e contenti, anche perché, come si diceva prima, i premi messi in palio erano molto forti e la possibilità di venir via con un bel gruzzolo era tutt'altro che remota. Ma, visto un po' più da vicino, il regolamento di quella prima edizione apparve subito perlomeno dilettantesco: vietava di portare delle bottiglie di whisky in macchina! L'elenco degli iscritti comprendeva 130 vetture; le utiche rappresentanti della produzione europea erano le due Alfa, seguite da una Delahaye, da una Jaguar e da una Talbot Lago. Ma alla partenza si presentarono soltanto le due Alfa con gli equipaggi formati da Bonetto-Ceroli e da Taruffi-Bonini e la Delahaye di Mariotti-Trevoux, iscritta dalla ambasciata di Francia. Tutto il resto era americano: 22 Cadillac, 18 Lincoln, 16 Oldsmobile, 14 Buick, 8 Packard, 10 Ford, 8 Nash ed altro ancora.

Comincia l'avventura

Il regolamento prescriveva soltanto che le vetture fossero capaci di cinque posti e non si interessava minimamente della cilindrata, che andava dai 6500 cc. delle Cadillac ai 2500 cc. delle Alfa. Ecco le tappe: Partenza il 5 maggio da Ciudad Juarez a Chihuahua, 375 chilometri, tempo massimo 6h15'. 6 maggio: Chihuahua-Parral di 300 chilometri (4h55'). Lo stesso 6 maggio altra tappa, la Parral-Durango di 404 km. (6h45'). 7 maggio: Durango-Leon 547 km. (9h10') e Leon-Mexico City di 448 km. (7h30'). 8 maggio: Mexico City-Puebla: 135 km. (2h e 15') e Puebla-Oaxaca (km. 412, 6h55'). 9 maggio Oaxaca-Tuxtla Gutierrez (540 km., 9 ore). 10 maggio: Tuxtla Gutierrez-El Ocotil di 275 km. (4h35').

Questo il programma.

La corsa prese dunque il via il 5 maggio 1950, a pochi giorni di distanza dalla disputa della prima prova del campionato mondiale piloti, sulla pista di

Silverstone, in Inghilterra. Le macchine partirono rombando tra due ali di folla. Si iniziò dal nord e si puntò al sud: dal confine con gli Stati Uniti fino ai pressi delle foreste del Guatemala. La prima parte prevedeva lunghissimi rettilinei senza fine e senza respiro, sia per uomini che per mezzi. Roba da addormentarsi col piede a tavoletta. La seconda parte invece era molto più movimentata: si trattava cioè della corsa vera e propria.

Quei dannati di americani

Quei dannati di americani hanno barato! Bonetto e Taruffi se ne accorsero subito: quelle gran barche delle loro macchine sui rettilinei sembravano volare. Il vincitore della prima tappa segnò infatti 158 di media con una Cadillac modello 1950 da tutti ritenuta incapace di superare i 150 all'ora, sia pur lanciata.

Agli osservatori locali il particolare non sfuggì. Il possessore di una Cadillac identica a quella

vincitrice della prima tappa giunse a scommettere con un rappresentante della Casa centomila pesos che la sua macchina, vecchia solo di qualche mese e perfettamente a punto, non avrebbe raggiunto sul chilometro lanciato i 160 all'ora.

Così automaticamente tutte le simpatie del gran pubblico andarono ai due piloti italiani che, tappa dopo tappa, erano in grado di risalire la corrente e di portarsi tra le prime posizioni di classifica. Anzi, nelle tappe più difficili, Bonetto e Taruffi sbaragliarono il campo: il primo vinse la Tuxtla-El Ocotil e il secondo la Puebla-Oaxaca. Subito dopo queste prestazioni non si faceva altro che parlare, tra gli appassionati, di «guida all'Alfa Romeo». Un concessionario di una Casa americana, presente al passaggio delle vetture, osservò il sorpasso di una Packard da parte di Taruffi in piena curva, e poi perplesso dichiarò: «Se potessi avere mille di queste macchine le venderei in un giorno solo!». Invece l'importazione delle Alfa era vietata: soltanto

realizzando uno stabilimento di montaggio, la Casa del Portello avrebbe potuto conquistare il mercato messicano.

Si parla, è bene ripeterlo, del 1950.

Dopo 28 ore di gara Bonetto si classificò al settimo posto assoluto mentre Taruffi si piazzò quarto. L'altra macchina europea, la Delahaye, arrivò invece sesta. Per l'industria d'oltreoceano fu tutto sommato un successo: tre vetture partite e tre arrivate. Delle 120 macchine americane, invece, soltanto trenta giunsero al traguardo in tempo utile. I piloti più veloci tra gli «yankees» uscirono dalla scena prima di arrivare a Città del Messico, ossia a metà gara. Così l'«assoluto» fu di un corridore 22enne — McGriff — specialista di Midget su una Oldsmobile 1950: 5000 cc., 8 cilindri; il famoso motore «rocket» a V, dotato di valvole in testa, messo a punto dalla General Motors che era riuscita ad eliminare un difetto di fusione delle bronze.

Il secondo e il terzo posto fu-

rono appannaggio invece di due Cadillac, un modello 1950 ed uno 1949. La classifica finale vide anche la comparsa di un giovane pilota, pure su di una Cadillac, rappresentante ufficiale del governo messicano. Costui, indubbiamente di molta buona volontà, riuscì a rovesciarsi due volte, ma riuscì anche a raggiungere il traguardo con la macchina a brandelli.

Il dopogara ebbe della farsa perché i reclami fioccarono da tutte le parti: le macchine vincitrici erano abbondantemente «truccate», i tempi manipolati. Insomma si sperava in un'azione in grado di dare un poco di serietà alla cosa. Ma quelli che avrebbero dovuto essere giudicati erano i giudici stessi. I tecnici delle fabbriche americane che avevano preparato le vetture si trovarono infatti ad essere anche i... commissari di corsa. Mica male! Senza contare che la confusione organizzativa era stata tanta che molti piloti ignoravano la propria classifica e l'ora di partenza per la tappa suc-



cessiva. Per molto tempo, infine, i numeri di gara di Bonetto e di Taruffi vennero scambiati.

In tutto questo caos che cosa hanno pensato Felice Bonetto e Piero Taruffi? Bonetto perse la vita proprio alla «Carrera» di tre anni dopo. In un diario in cui annotava le sue impressioni su ogni corsa, scrisse a proposito di questa prima edizione: «Vincio una tappa: Puebla-Oaxaca, arrivo terzo in un'altra e secondo nell'ultima. 7. assoluto. La vettura troppo normale era handicappata in confronto a quelle americane preparate espressamente. Ho perso troppo tempo nei rettilinei (2300 km.)».

Visto come sono andate le cose, anche il parere di Taruffi su questa prima «Carrera» è molto sobrio e distaccato.

Il diario di Bonetto

«Dei 3113 chilometri della corsa, sono veloci i due terzi a nord di Città del Messico, e misto è il terzo a sud che, a differenza degli altri, ha un fondo molto scabroso e consuma paurosamente le gomme. Bonetto ed io facemmo a nostre spese l'esperienza della abrasività di quel percorso; in pochi chilometri ed in due tappe fummo costretti a sostituire due volte il treno completo di gomme. I primi due terzi del percorso fino a Città del Messico li superammo consumando solo metà del treno di gomme di partenza; per prudenza, nella capitale, procedemmo alla sostituzione dei pneumatici, convinti che sarebbe bastato quel cambio da lì alla fine della gara. Invece cento chilometri prima di arrivare ad Oaxaca, dove era previsto il rifornimento di tappa, nel bel mezzo di una veloce curva sinistra una gomma dell'Alfa scoppì e la vettura intraversata si fermò sul ciglio di un precipizio. Scesi dalla macchina, il meccanico Ceroli ed io avemmo la sorpresa di vedere che tutti i pneumatici mostravano più o meno il bianco delle tele. Quella che si era consumata di più era naturalmente scoppiata.

«Allo scoppio della gomma — continua Taruffi — si unì la mancanza di carburante e saremmo rimasti all'asciutto se Ceroli non avesse scorto ai bordi della strada una macchina i cui occupanti assistevano alla corsa. Con un'apparecchiatura di fortuna, consistente in una lattina e un tubo di gomma, procedem-

mo ad estrarre benzina dal serbatoio della macchina in questione, ma ne ricavammo solo tre litri e dovemmo ripetere la ricerca e l'operazione con un'altra vettura. Avevo così pagata cara la parsimonia nel riempire il serbatoio. Per risparmiare 10 chilogrammi di peso avevo perduto oltre 10 minuti! Bonetto vinse quella tappa ed io mi classificai secondo. Anche lui ci raccontò di essere arrivato con le gomme consumate fino alla tela e questo per la eccessiva rugosità della strada.

«Il nostro morale tuttavia si era risollevato di molto; avevamo finalmente potuto dimostrare ad onta delle disavventure patite la superiorità delle nostre vetture sul percorso misto e ridurre di circa un'ora lo svantaggio che le più potenti e veloci vetture americane ci avevano inflitto nei tratti veloci prima di Città del Messico.

«Il problema delle gomme fu risolto dall'amico Camisa che fu per tutta la gara nostro fedele accompagnatore. Era lui che, mentre a fine tappa ci riposavamo, si preoccupava della revisione delle vetture e che quella volta si incaricò della sostituzione di ben dodici gomme. Al mattino ci disse che, venuti a mancare la corrente e i meccanici assoldati sul luogo, era stato costretto a gonfiarle tutte di persona con una pompa a mano. Ma, fatica a parte, sembrava ugualmente felice. E lo fu anche di più alla fine della corsa, a El Ocotal, quando visibilmente commosso ci abbracciò "alla messicana", stringendoci al petto e dandoci leggere pacche sulle spalle. In quell'ultimo tratto avevamo ambedue corso il rischio di ritirarci a causa della irregolare pavimentazione della strada che colpiva la coppa dell'olio delle nostre vetture. E infatti i carter delle vetture finirono col rompersi e all'arrivo lasciammo sul terreno le ultime gocce di lubrificante.

«Fummo battuti da un regolamento che da noi osservato alla lettera risultò poi applicato con larghezza; in una parola, ci accorgemmo che avremmo anche potuto partecipare col modello "Freccia d'oro" a due carburatori invece che col monocarburatore, nel qual caso avremmo avuto una condotta di gara ben diversa e potuto anche vincere».

Per la cronaca, mentre la vettura dichiarata vincitrice aveva consumato 1622 litri di benzina, le Alfa ne avevano consumato poco più di 560.

In quella prima edizione, le Alfa «Freccia d'Oro» si dimostrarono troppo lighe al regolamento, risultando handicappate nei confronti delle vetture americane. Vinse il 22enne McGriff, su Oldsmobile



Biscione F.1

a riflessi iridati

NEL 1950 NASCE IL CAMPIONATO MONDIALE
E L'ALFA ROMEO DOMINA, SINO A FINE 1951

DI **GIANNI CANCELLIERI**

a presenza delle Alfa Romeo, prima 158 e quindi 159, nel neonato mondiale di F.1 a partire dal 1950 e per tutto il 1951, scrive pagine indimenticabili. Le "tre Effe", rispettivamente Farina, Fangio e Fangio, diventano un marchio nel marchio, quasi a sintetizzare una sorta di campionato monotipo di fatto aperto alle sole Alfetta, prima che arrivi la Ferrari a rompere le uova nel paniere e a annunciare una nuova epoca. Nella quale il Cavallino conquisterà il centro del ring, di fatto prendendo il posto, in prospettiva, di quella che Enzo Ferrari chiamava "Mamma Alfa". Nelle pagine seguenti vengono riproposte le pagine di una pubblicazione diffusa su Autosprint a inizio Anni '80, che ripercorreva passo dopo passo quei due, indimenticabili campionati iniziali per la Formula Uno e stradominati dalle Alfa Romeo.

1950

Dalla macchina all'uomo

Un campionato mondiale di automobilismo si era già disputato nel settembre del 1925, a Monza. Prova unica che non laureò un uomo (Brilli Peri, vincitore della gara) ma una macchina (l'Alfa Romeo). Altri venticinque anni, e l'idea venne ripresa, questa volta con un programma organico: un ciclo di corse per indicare non la macchina migliore, ma il miglior conduttore. Il più forte, il più costante. Quando, il 13 maggio 1950, il marchese Antonio Brivio, presidente della CSAI ed ex pilota di alto livello, abbassa la bandiera davanti al muso delle quattro Alfa Romeo 158 schierate a Silverstone, nessuno può rendersi conto che l'automobilismo sta voltando pagina. È un inizio timido, ancora molto lontano dal monopolizzare attenzione e interessi. I piloti corrono in tuta (le larghe tute azzurre dei meccanici) o in maglietta. In testa hanno un casco che è di tela o di pelle.

Solo Piero Taruffi precorre i tempi e presta attenzione alla sicurezza usandone uno di materiale «duro», antiurto. Il busto del pilota sporge di molto dall'abitacolo della macchina e offre lo spettacolo delle spalle e delle braccia che «lavorano» a ogni curva. Il viso è semicoperto: ogni movimento, ogni reazione si notano. Un altro mondo.

Alberto Ascari, 32 anni, è il miglior pilota del momento. Se il campionato fosse nato nel '49, come per il motociclismo, il titolo sarebbe andato sicuramente a lui. È tenace, aggressivo, coraggiosissimo. E anche stilista. Corre per la Ferrari, la giovane Casa di Maranello impegnata in una grande rincorsa tecnica per colmare la distanza che la separa dall'Alfa Romeo. Ascari ha una spalla di lusso: Luigi Villorosi (41 anni), un campione già alla fine degli anni Trenta. Sull'altra sponda — quella dell'Alfa Romeo — c'è Nino Farina, 44 anni, un indiscusso campione che ha dato del filo da torcere anche a Nuvolari. C'è poi Luigi Fagioli, 52 anni, il terzo grande pilota italiano degli anni Trenta, dopo Nuvolari e Varzi. C'è, soprattutto,

Juan Manuel Fangio, 39 anni, argentino di origine italiana, uomo emergente, «favorito» dai dirigenti Alfa. Il lotto comprende altri nomi di spicco: i francesi Chiron (50 anni), Etancelin (54 anni), Sommer (44 anni); gli italiani Bonetto (47 anni), Sanesi (39 anni), Taruffi (44 anni). Ci sono anche i nobili, che da sempre rimpolpano gli schieramenti di partenza. Ottimi esempi della categoria, il barone svizzero de Graffenried e il principe siamese Birabongse Bhanuban, chiamato semplicemente Bira. Manca il nome più prestigioso: Tazio Nuvolari, che gli inglesi da sempre chiamano «il maestro». Ha 58 anni e si ostina a non crederci finito. Spera nella Cisitalia «Grand Prix», che però non scenderà mai in pista, prova la nuova Jaguar XK 120 a Silverstone (26 agosto), reclama il cambio al volante Abarth. «È

perfetto!» assicura. Sul piano tecnico, la prima edizione del campionato del mondo non offre alcuna suspense: le Alfa Romeo compressore non hanno rivali e vincono tutte le sei corse in programma. Molta suspense, invece, per due uomini, Farina e Fangio, i dominatori dell'annata. Tre vittorie a testa. Decide tutto il Gran Premio d'Italia. Sulla grande tribuna la rappresentanza argentina è numerosa. È gente pazza di tifo che inalbera cartelli con «Arriba Fangio» e bandiere con i colori nazionali, azzurro e bianco. Fangio ha 26 punti. È il favorito. Fagioli ne ha 24. Farina, il destinato campione, 22. Farina arriva a Monza leggermente turbato, ma non lo fa vedere. Il giorno prima (o due giorni prima) ha ricevuto un «avvertimento»: una lettera anonima con un mezzo tarocco incollato in un angolo. Poche righe:

«Avvertire subito il corridore Farina di sospendere l'allenamento, perché nei primi tre giri della prossima gara perderà la vita. Mi farò riconoscere dall'altra metà del tarocco a fatto avvenuto». Nino aveva letto la lettera, l'aveva stracciata e si era messo a ridere. In seguito avrebbe ammesso di aver avuto, almeno per qualche attimo, paura. L'Alfa Romeo vuole Fangio vincitore, ma non è possibile lottare contro il destino. Mentre la Ferrari di Ascari sta rinvenendo fortissimo, Fangio rompe la propria macchina e anche quella di Taruffi sulla quale l'avevano fatto montare. Farina si trova in testa ma con la pressione dell'olio quasi a zero. Si era fermato ai box, ma l'avevano rimandato in pista con un ordine: continuare così! Otto giri sul filo del rasoio, con lunghi tratti compiuti in folle. Poi la vittoria.

Dopo aver vinto le più importanti competizioni nazionali ed internazionali nel campo turistico

CONQUISTATI I PIÙ AMBITI TRIONFI NEL CAMPO DELLA VELOCITÀ

GRAN PREMIO D'ITALIA - Brescia 1921	GRAN PREMIO D'EUROPA - Monza 1923
GRAN PREMIO D'ITALIA - Monza 1922	GRAN PREMIO D'ITALIA - Monza 1924
GRAN PREMIO DI FRANCIA - Strasburgo 1922	GRAN PREMIO D'EUROPA - Lione 1924
	GRAN PREMIO D'EUROPA - Spa 1925

"Il Pneumatico delle Vittorie"

VINCE ANCHE IL **CAMPIONATO AUTOMOBILISTICO DEL MONDO** Dal 1910 Monza 6 Settembre 1925

con 1° BRILLI PERI
2° CAMPARI su ALFA-ROMEO

Pirelli Cord

Il «mondiale» di F. 1 nato nel 1950 ha un precedente storico che risale al 1925, quando un «campionato automobilistico del mondo» si disputò in prova unica a Monza, il 25 settembre, sulla distanza di 800 km e fu vinto dall'Alfa Romeo di Gastone Brilli Peri, come si legge in questa pubblicità Pirelli (Da «La Domenica Sportiva») The F1 World Championship born in 1950 has a historical precedent which dates back as far as 1925, when a World Automobile Championship was held in one event at Monza on September 25 over 800 kms, which was won by Gastone Brilli Peri's Alfa Romeo as can be seen on this Pirelli advertisement (from «La Domenica Sportiva»)

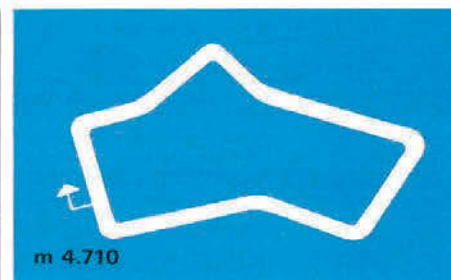
G.P. di Gran Bretagna e d'Europa

La bandiera a scacchi del primo gran premio «iridato» saluta la vittoria dell'Alfa Romeo 158 di Nino Farina, il quale al termine della stagione si laureerà campione del mondo di formula 1

The chequered flag of the first WC Grand Prix greets the win of Nino Farina's Alfa Romeo 158, who, at the end of the season, will become F1 World Champion



13 maggio 1950
Silverstone



FARINA
applaudito
anche dal re

Così (in 21) alla partenza

4 Reg Parnell (Alfa R. 158) 1'52"2	1 Manuel Fangio (Alfa R. 158) 1'51"0	3 Luigi Fagioli (Alfa R. 158) 1'51"0	2 Nino Farina (Alfa R. 158) 1'50"8
17 Eugène Martin (Talbot) 1'55"4	14 Yves Giraud-Cabantous (Talbot) 1'53"4	21 «Bira» (Maserati) 1'52"6	
19 Louis Chiron (Maserati) 1'56"6	9 Peter Walker (ERA) 1'56"6	15 Louis Rosier (Talbot) 1'56"0	20 Emanuel de Graffenried (Maserati) 1'55"8
16 Philippe Etancelin (Talbot) 1'57"8	12 Bob Gerard (ERA) 1'57"4	8 Leslie Johnson (ERA) 1'57"4	
5 David Murray (Maserati) 2'05"6	24 Geoffrey Crossley (Alta) 2'02"6	6 David Hampshire (Maserati) 2'01"0	11 Cuthbert Harrison (ERA) 1'58"4
18 Johnny Claes (Talbot) 2'08"8	10 Joe Fry (Maserati) 2'07"0	23 Joes Kelly (Alta) 2'06"2	

Non partito: Felice Bonetto (Maserati).

Così (in 12) al traguardo

1. NINO FARINA (Alfa Romeo), 70 giri pari a km 329,7 in 2 ore 13'23"6 alla media di 146,358 kmh
2. Luigi Fagioli (Alfa Romeo) a 2"6
3. Reg Parnell (Alfa Romeo) a 52"
4. Yves Giraud-Cabantous (Talbot) a 2 giri
5. Louis Rosier (Talbot) a 2 giri
6. Bob Gerard (ERA) a 3 giri; 7. Cuthbert Harrison (ERA) a 3 giri; 8. Philippe Etancelin (Talbot) a 5 giri; 9. David Hampshire (Maserati) a 6 giri; 10. Joe Fry-Brian Shawe-Taylor (Maserati) a 6 giri; 11. Johnny Claes (Talbot) a 6 giri.
In corsa ma non classificato: Joes Kelly (Alta), a 13 giri.
Durante la gara Brian Shawe-Taylor si alternò alla guida della Maserati di Joe Fry.
GIRO PIÙ VELOCE: Farina (Alfa Romeo) in 1'50"6, media kmh 151,291.

I ritiri

PILOTA	GIRO	CAUSA
Johnson	2.	compressore
Walker-Rolt	5.	cambio
Martin	9.	olio
Chiron	24.	frizione
de Graffenried	34.	biella
Crossley	44.	trasmissione
Murray	44.	motore
Bira	49.	perdita di carburante
Fangio	62.	pompa olio

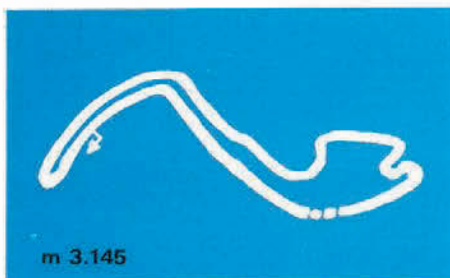
Così nel mondiale

Questa la classifica iridata dopo la prima gara:
1. Farina p. 9; 2. Fagioli 6; 3. Parnell 4; 4. Giraud-Cabantous 3; 5. Rosier 2.

Re Giorgio, presente in pista, tifa per Reginald Parnell che guida la quarta Alfa Romeo 158. Ma «Reg» non può far nulla contro Fangio, Farina e Fagioli: le tre «effe» della squadra del Portello. Le quattro «Alfette» scattano in testa e per i primi due giri solo de Graffenried e Bira riescono a seguirle. Farina è scatenato (come sempre) e al secondo giro segna il record che rimarrà imbattuto: 1'50"6/10. Poco meno di 152 giri. Al quinto giro, l'italiano supera Fangio e si installa saldamente al comando, seguito dall'argentino, da Fagioli e da Parnell. A otto giri dalla fine Fangio è costretto all'abbandono: Farina taglia il traguardo seguito da Fagioli, che si è dimostrato un validissimo pilota, e da Parnell. Poi il vuoto. Giraud-Cabantous, arrivato quarto, è staccato di due giri.

La disparità di mezzi meccanici è stata enorme: le Maserati, le Talbot e le ERA non hanno mai dimostrato una sia pur lontana competitività. La Ferrari è assente. Dispone del modello «125» compressore ma sta studiando un'altra soluzione: quella del motore aspirato. Il lento ma sicuro progredire della Ferrari sulla strada dell'aspirazione, sarà il motivo tecnico dominante di tutta l'annata.

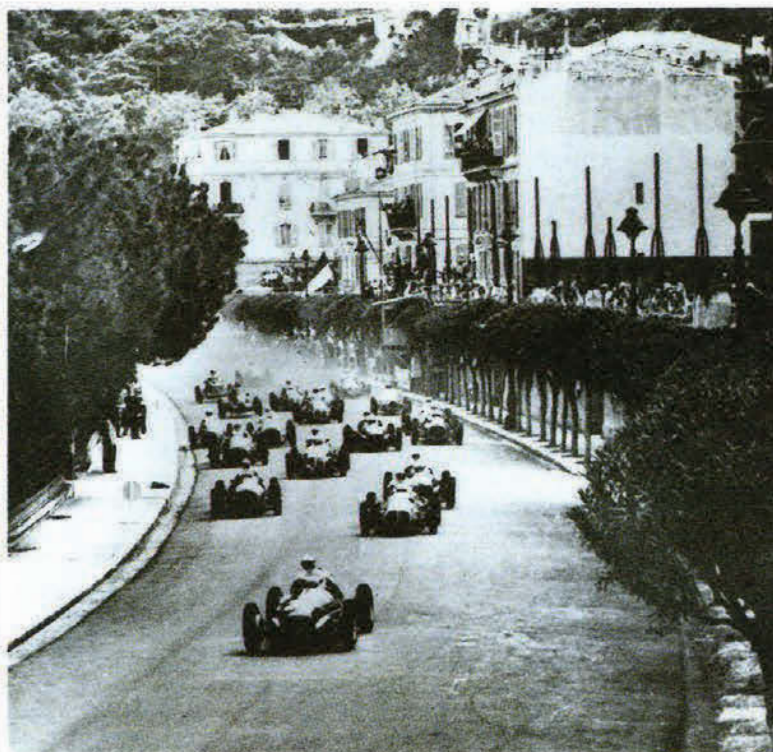
21 maggio 1950
Montecarlo



FANGIO
vince schivando
l'«ammucchiata»

La Ferrari debutta nel campionato con due 1500 compressore doppio stadio e una monostadio. Piloti: Ascari, Villorosi e Sommer. L'incertezza per l'esito del gran premio (Alfa o Ferrari?) non dura nemmeno un giro. Alla curva del «Tabaccaio» Farina, in terza posizione, si gira. Contro di lui finiscono González (l'argentino ventottenne tanto grosso quanto veloce) e Fagioli. Poi altri sette corridori, in una «ammucchiata» spettacolosa ma incruenta. Guidano la corsa Fangio e Villorosi, che non si sono accorti di nulla. Quando arrivano al «Tabaccaio» per completare il secondo giro, trovano la strada ostruita. Riescono a fermarsi. Fangio afferra la situazione in un baleno, fa retromarcia; infila un varco e se ne va indisturbato sino al traguardo. Villorosi è il più lento a districarsi e quando può ripartire ha 1'18" sull'argentino.

Villorosi insegue, recupera 46" ma poi deve abbandonare. Con una macchina in non perfetta efficienza e col piede destro ustionato, non può che arrivare secondo, a un giro da Fangio. Sommer naviga a tre giri. González, partito in prima fila, esce di strada al «Gasometro». La Maserati prende fuoco e il pilota è salvato in extremis, quando già le fiamme avevano attaccato il suo camiciotto.



Pochi attimi dopo il via, l'Alfa Romeo di Farina si è già involata. La insegue quella di Fangio (che vincerà) e che precede il gruppo al comando del quale è la Maserati di Froilán González

A few seconds after the start, Farina's Alfa Romeo has already disappeared in the distance. Fangio's (the eventual winner) similar car follows him leading a group headed by Froilán González' Maserati

Così (in 7) al traguardo

1. JUAN MANUEL FANGIO (Alfa Romeo), 100 giri pari a km 314,5 in 3 ore 13'18"7 alla media di 98,700 kmh
2. Alberto Ascari (Ferrari) a 1 giro
3. Louis Chiron (Maserati) a 2 giri
4. Raymond Sommer (Ferrari) a 3 giri
5. «Bira» (Maserati) a 5 giri
6. Bob Gerard (ERA) a 6 giri; 7. Claes (Talbot) a 6 giri.

GIRO PIU' VELOCE: Fangio (Alfa Romeo) in 1'51", media kmh 103,135.

I ritiri

PILOTA	GIRO	CAUSA
Farina	1.	incidente
González	1.	incidente
Fagioli	1.	incidente
Rosier	1.	incidente
Trintignant	1.	incidente
Rol	1.	incidente
de Graffenried	1.	incidente
Manzon	1.	incidente
Harrison	1.	incidente
Schell	1.	incidente
Etancelin	36.	pompa olio
Villorosi	63.	asse posteriore

Così nel mondiale

Questa la classifica iridata dopo la seconda gara:

1. Farina e Fangio p. 9; 3. Fagioli e Ascari 6; 5. Parnell e Chiron 4; 7. Giraud-Cabantous e Sommer 3; 9. Rosier e Bira 2.

G.P. di Monaco

Così (in 19) alla partenza

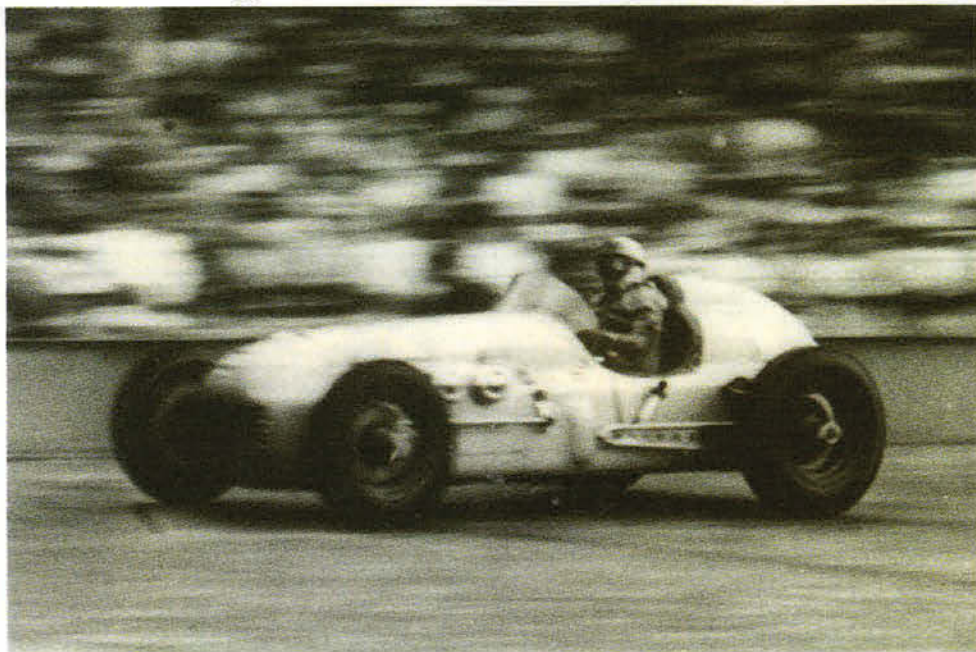
2 Froilán González (Maserati 4 CLT) 1'53"7	32 Nino Farina (Alfa Romeo 158) 1'52"8	34 Juan Manuel Fangio (Alfa Romeo 158) 1'50"2
36 Luigi Fagioli (Alfa Romeo 158) 1'51"7	16 Philippe Etancelin (Talbot) 1'54"1	38 Gigi Villorosi (Ferrari 125) 1'52"3
48 Louis Chiron (Maserati 4 CLT) 1'56"3	40 Alberto Ascari (Ferrari 125) 1'53"8	42 Raymond Sommer (Ferrari) 1'56"6
12 Maurice Trintignant (Gordini) 2'19"4	52 Emanuel de Graffenried (Maserati 4 CLT) 2'00"7	10 Robert Manzon (Gordini) 2'04"0
50 «Bira» (Maserati 4 CLT) 2'02"2	24 Cuthbert Harrison (ERA R 8 B/C) 2'01"6	26 Bob Gerard (ERA R4 A/B) 2'03"4
44 Franco Rol (Maserati 4 CLT) 2'04"5	8 Harry Schell (Cooper Jap)	6 Johnny Claes (Talbot) 2'12"0

Non partiti: P. Whitehead (Ferrari), A. Pian (Maserati 4 CLT).

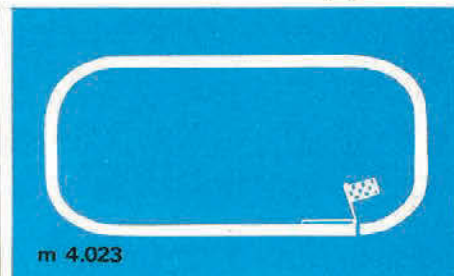
30 maggio 1950

Indianapolis

«500 miglia» di Indianapolis



Johnny Parsons, al volante della Kurtis-Offenhauser, è nettamente al comando della «500 Miglia» di Indianapolis. La gara sarà interrotta per la pioggia dopo 340 miglia e Parsons verrà dichiarato vincitore. Johnny Parsons is clearly in the lead of the Indianapolis 500 event with his Kurtis-Offenhauser. The race will be stopped due to heavy rain and Parsons will be declared winner.



PARSONS prima del diluvio

Per undici anni - dal 1950 al 1960 - nella lista delle corse valevoli per il campionato mondiale compare anche la «500 miglia» di Indianapolis. Unica, affascinante, mitica per i corridori europei che numerosi si sono cimentati nel suo «catino», con quattro curve in apparenza tutte uguali e con velocità nettamente al di sopra di quelle raggiungibili su ogni altro tracciato. Undici edizioni di «Indy» entrano dunque di diritto nella storia del campionato mondiale, anche se con nessuna rilevanza pratica agli effetti della classifica: altra formula, altre macchine, altri corridori. Nel '50 la «500 miglia» è in realtà una «340 miglia». Causa la pioggia, la corsa viene infatti fermata quando mancherebbero ancora 160 miglia alla fine.

Vincitore è Johnny Parsons che riesce a superare Bill Holland poco prima che si accendano le luci gialle. Luci gialle, a Indianapolis, vuol dire che i concorrenti debbono mantenere le posizioni acquisite e non superarsi. Ben presto le prime gocce si tramutano in un vero e proprio temporale e la direzione ritiene pericoloso continuare la gara che pertanto viene sospesa. Parsons, in quel momento in testa, viene dichiarato vincitore. Era dal 1926 che la «500 miglia» dell'Indiana non veniva interrotta.

Così (in 24) al traguardo

1. JOHN PARSONS (Kurtis-Offenhauser), 138 giri pari a km 555,174 in 2 ore 46'55"97, alla media di 199,562 kmh
2. Bill Holland (Deidt-Offenhauser) a 1 giro
3. Mauri Rose (Deidt-Offenhauser) a 1 giro
4. Cecil Green (KK 3000-Offenhauser) a 1 giro
5. Joie Chitwood-Tony Bettenhausen (KK 2000-Offenhauser) a 2 giri
6. Lee Wallard (Moore-Offenhauser) a 2 giri; 7. Walt Faulkner (KK 2000-Offenhauser) a 3 giri; 8. G. Connor (Lesovsky-Offenhauser) a 3 giri; 9. Paul Russo (Nichels-Offenhauser) a 3 giri; 10. Pat Flaherty (KK 3000-Offenhauser) a 3 giri; 11. M. Fohr (Marchese-Offenhauser) a 5 giri; 12. Duane Carter (Stevens-Offenhauser) a 5 giri; 13. M. Hellinas (KK 2000-Offenhauser) a 6 giri; 14. Jack McGrath (KK 3000-Offenhauser) a 7 giri; 15. Troy Ruttman (Lesovsky-Offenhauser) a 8 giri; 16. G. Hartley (Langley-Offenhauser) a 10 giri; 17. Jimmy Davies (Ewing-Offenhauser) a 10 giri; 18. J. McDowell (KK 2000-Offenhauser) a 10 giri; 19. W. Brown (KK 2000-Offenhauser) a 11 giri; 20. S. Webb (Maserati-Offenhauser) a 12 giri; 21. J. Hoyt (KK 2000-Offenhauser) a 13 giri; 22. W. Ader (Rae-Offenhauser) a 15 giri; 23. J. Holmes (Olson-Offenhauser) a 16 giri.

GIRO PIÙ VELOCE: John Parsons (Kurtis-Offenhauser)

I ritiri

PILOTA	GIRO	CAUSA
Dinsmore	10.	perdita olio
Rathmann	25.	bloccaggio motore
Bettenhausen	30.	cuscinetto
Hanks	42.	pressione olio
Jackson	52.	compressore
Agabashian	64.	ciruito idraulico
Levrett	108.	pressione olio
Schindler	111.	giunto universale
Banks/Agabashian	112.	ciruito idraulico

Così nel mondiale

Questa la classifica «iridata» dopo tre gare: 1. Farina, Fangio, Parsons p.9; 4. Fagioli, Ascari, Holland 6; 7. Parnell, Chiron, Rose 4; 10. Giraud-Cabantous, Sommer, Green 3; 13. Rosier, «Bira» 2; 15. Chitwood, Bettenhausen 1.

Così (in 33) alla partenza

98 W. Faulkner (KK 2000-Offenhauser) 216.203	28 F. Agabashian (KK 3000-Offenhauser) 213.707	31 M. Rose (Deidt-Offenhauser) 212.946
5 G. Connor (Lesovsky-Offenhauser) 212.895	1 J. Parsons (Kurtis-Offenhauser) 212.664	49 J. Mc Grath (KK 3000-Offenhauser) 212.220
69 D. Dinsmore (KK 2000-Offenhauser) 210.930	14 T. Bettenhausen (Deidt-Offenhauser) 210.738	17 J. Chitwood (KK 2000-Offenhauser) 210.432
3 B. Holland (Deidt-Offenhauser) 209.990	50 P. Flaherty (KK 3000-Offenhauser) 208.583	54 C. Green (KK 3000-Offenhauser) 213.897
18 D. Carter (Stevens-Offenhauser) 211.895	21 S. Webb (Maserati-Offenhauser) 208.609	81 J. Hoyt (KK 2000-Offenhauser) 208.441
2 M. Fohr (Marchese-Offenhauser) 211.973	24 B. Levrett (Adams-Offenhauser) 211.115	45 D. Rathmann (Watson-Offenhauser) 210.708
7 P. Russo (Nichels-Offenhauser) 210.485	4 W. Brown (KK 2000-Offenhauser) 209.945	12 H. Banks (Maserati-Offenhauser) 208.644
67 B. Schindler (Snowberger-Offenhauser) 213.543	8 L. Wallard (Moore-Offenhauser) 213.134	55 T. Ruttman (Lesovsky-Offenhauser) 212.291
23 S. Hanks (KK 2000-Offenhauser) 211.778	15 M. Hellings (KK 2000-Offenhauser) 210.432	22 J. Davies (Ewing-Offenhauser) 209.861
76 J. Rathmann (Wetteroth-Offenhauser) 209.148	27 W. Ader (Rae-Offenhauser) 209.118	77 J. Holmes (Olson-Offenhauser) 208.726
75 G. Hartley (Langley-Offenhauser) 207.948	81 J. Jackson (Kurtis-Cummins) 207.940	62 J. Mc Dowell (KK 2000-Offenhauser) 208.718

Lo schieramento è fatto in base alle velocità medie realizzate nelle prove ma l'ordine non vede sempre i più veloci precedere i più lenti. Le posizioni infatti vengono assegnate in giorni preabilitati: ad esempio, i primi nove posti non sono occupati necessariamente dagli autori dei nove migliori tempi in assoluto, bensì dagli autori dei nove migliori tempi nel giorno prestabilito per l'assegnazione dei primi nove posti, e così via.

4 giugno 1950

Berna



Bremgarten, m 7.280

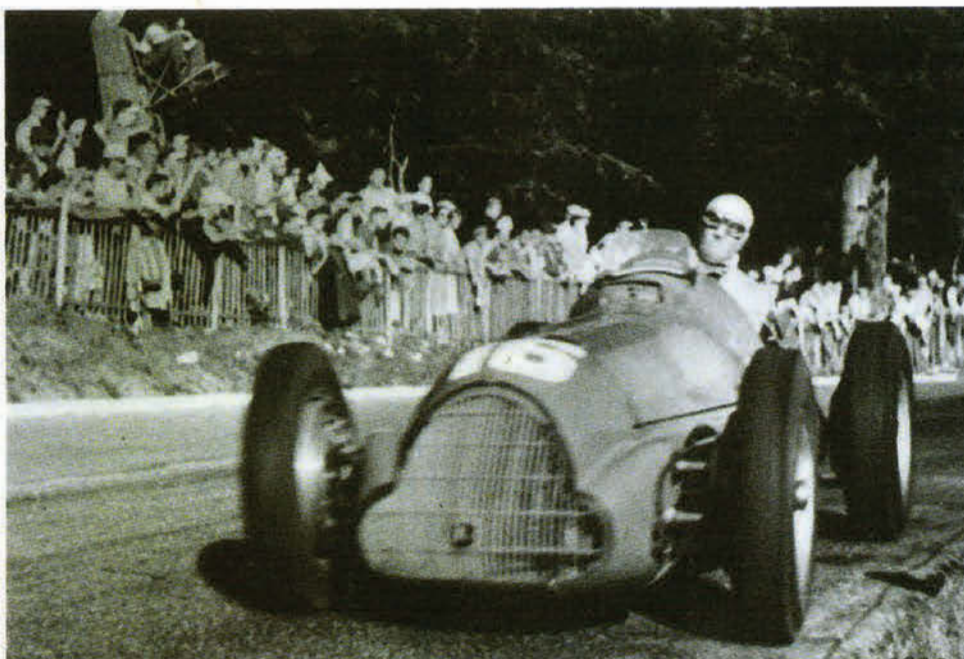


FARINA in giornata di grazia

I 46 secondi che la Ferrari di Villorosi era riuscita a recuperare sull'Alfa di Fangio, a Monaco, sono l'unico elemento che può rendere incerto (almeno un po') il G.P. della Svizzera. La Casa di Maranello sta per abbandonare la strada del compressore e ha già pronto un motore aspirato di 3300 cmc. Il suo debutto, però, è rinviato. A Berna ci sono quindi le solite «125» doppiostadio. Unica novità: il telaio della vettura di Villorosi ha il ponte De Dion. Tre Alfa in prima fila, due Ferrari in seconda. Quattro secondi di distacco tra Fangio (nuovo al Bremgarten e tuttavia già a suo agio) e Villorosi; poco meno di un secondo tra Fagioli e Ascari.

La gara di Ascari dura cinque giri, quella di Villorosi dodici. Ma le Alfa Romeo sarebbero state comunque inattaccabili. In giornata di grazia, Farina prende subito il comando delle operazioni e la cronaca (Corrado Filippini) parlerà di «potenza quasi irresistibile» della sua azione. Per seguirlo, Fangio chiede forse un po' troppo al suo motore e al 35. giro si ferma per la rottura del piattello di una valvola. Al secondo posto si installa l'intramontabile Luigi Fagioli. Nelle retrovie, il duello fra Talbot e Maserati è vinto dalla Casa francese, terza con Rosier davanti a «Bira».

G.P. di Svizzera



La folla (pericolosissimamente) assiepata ai margini del difficile circuito del Bremgartenwald di Bern ammira lo stile di Nino Farina, lanciato con l'Alfetta 158 verso una nuova vittoria nel quarto GP mondiale 1950. The crowd (dangerously) surrounding the difficult Bremgartenwald track near Bern admires the driving style of Nino Farina who is off towards another victory with his Alfetta 158

Così (in 11) al traguardo

1. NINO FARINA (Alfa Romeo), 42 giri pari a km 305,760 in 2 ore 02'53"7 alla media di 149,249 kmh
2. Luigi Fagioli (Alfa Romeo) a 4/10 di secondo
3. Louis Rosier (Talbot) a 1 giro
4. «Bira» (Maserati) a 2 giri
5. Felice Bonetto (Maserati) a 2 giri
6. Emanuel de Graffenried (Maserati) a 2 giri; 7. Nello Pagani (Maserati) a 3 giri; 8. Harry Schell (Talbot) a 3 giri; 9. Louis Chiron (Maserati) a 4 giri; 10. Johnny Claes (Talbot) a 4 giri; 11. Toni Branca (Maserati) a 5 giri.

GIRO PIÙ VELOCE: Farina (Alfa Romeo) in 2'41"6, media kmh 162,178.

I ritiri

PILOTA	GIRO	CAUSA
Cabantous	1.	incidente
Ascari	5.	pompa olio
Villoresi	10.	trasmissione
Martin	20.	incidente
Sommer	20.	motore esploso
Etancelin	26.	cambio
Fangio	35.	valvole

Così nel mondiale

Questa la classifica «iridata» dopo quattro gare: 1. Farina p.18; 2. Fagioli 12; 3. Fangio 9; 4. Ascari, Holland, Rosier 6; 7. «Bira» 5; 8. Parnell, Chiron, Rose 4; 11. Giraud-Cabantous, Sommer, Green 3; 14. Bonetto 2; 15. Chitwood, Bettenhausen 1.

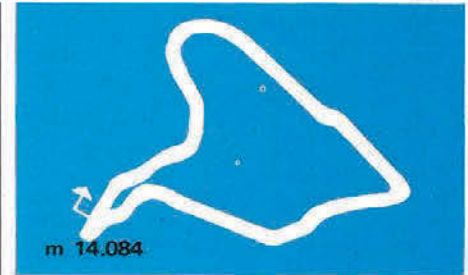
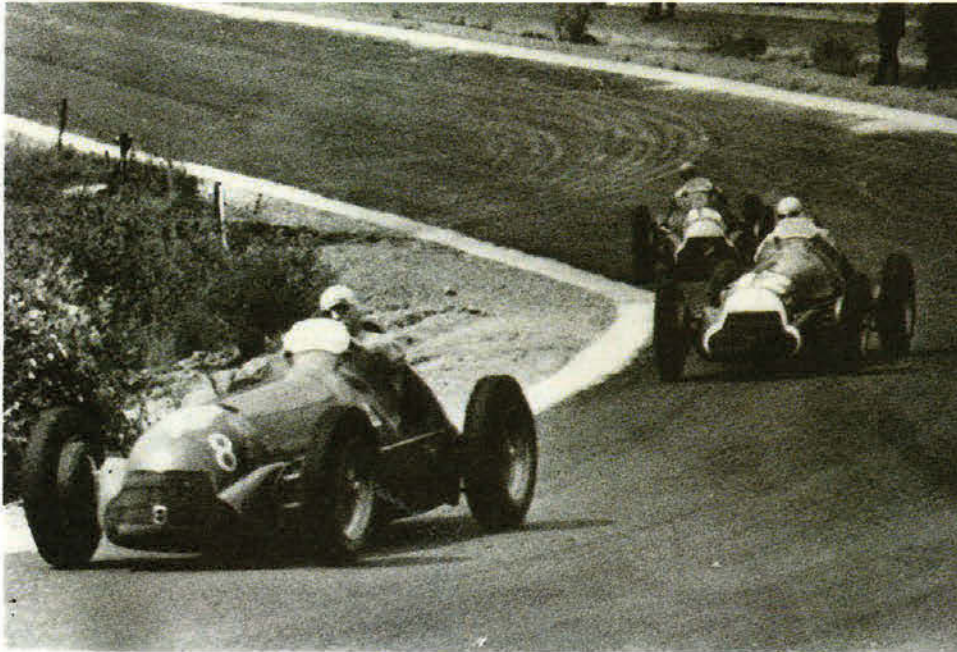
Così (in 18) alla partenza

12 Luigi Fagioli (Alfa Romeo 158) 2'45"2	16 Nino Farina (Alfa Romeo 158) 2'42"8	14 Manuel Fangio (Alfa Romeo 158) 2'42"1
18 Alberto Ascari (Ferrari 125) 2'46"8	22 Gigi Villorosi (Ferrari 125) 2'46"1	
30 «Bira» (Maserati) 2'53"2	6 Yves Giraud-Cabantous (Talbot) 2'52"7	42 Philippe Etancelin (Talbot) 2'51"1
10 Louis Rosier (Talbot) -	8 Eugène Martin (Talbot) -	
20 Raymond Sommer (Ferrari 125) -	34 Felice Bonetto (Maserati) -	32 Emanuel de Graffenried (Maserati) -
2 Nello Pagani (Maserati) -	4 Johnny Claes (Talbot) -	
44 Harry Schell (Talbot) -	40 Toni Branca (Maserati) -	26 Louis Chiron (Maserati) -

18 giugno 1950

G.P. del Belgio

Spa-Francorchamps



Tre Alfa Romeo scatenate al comando della corsa. In testa è Nino Farina, seguito da Fangio, che si aggiudicherà il gran premio, nonché dall'irriducibile Fagioli (52 anni compiuti esattamente da 9 giorni) Three unrestrained Alfa Romeos in the lead of the race. Nino Farina is leading ahead of Fangio who will win the GP and the indomitable Fagioli (52 years and nine days)

FANGIO
più veloce delle
Mercedes anni '30

Così (in 14) alla partenza

12 Luigi Fagioli (Alfa Romeo 158) 4'41"	10 Manuel Fangio (Alfa Romeo 158) 4'37"	8 Nino Farina (Alfa Romeo 158) 4'37"
6 Raymond Sommer (Talbot) 4'47"	2 Gigi Villorosi (Ferrari 125) 4'47"	
14 Louis Rosier (Talbot) 4'49"	4 Alberto Ascari (Ferrari 375-3.3) 4'49"	16 Philippe Etancelin (Talbot) 4'48"
22 Pierre Levegh (Talbot) -	18 Yves Girand-Cabantous (Talbot) -	
20 Eugène Chahoud (Talbot) -	26 Geoffrey Crossley (Alta) -	30 Toni Branca (Maserati) -
24 Johnny Claes (Talbot) -		

Gosì (in 10) al traguardo

1. JUAN MANUEL FANGIO (Alfa Romeo), 35 giri pari a km 494,200 in 2 ore 47'26" alla media di 177,097 kmh
 2. Luigi Fagioli (Alfa Romeo) a 14"
 3. Luis Rosier (Talbot) a 2'19"
 4. Nino Farina (Alfa Romeo) a 4'05"
 5. Alberto Ascari (Ferrari) a 1 giro
 6. Luigi Villorosi (Ferrari) a 2 giri; 7. Pierre Levegh (Talbot) a 2 giri; 8. Johnny Claes (Talbot) a 4 giri; 9. Geoffrey Crossley (Alta) a 5 giri; 10. Toni Branca (Maserati) a 6 giri.
- GIRO PIÙ VELOCE:** Farina (Alfa Romeo) in 4'34"1, media kmh 185,717.

I ritiri

PILOTA	GIRO	CAUSA
Cabantous	2.	motore
Etancelin	15.	surriscaldamento
Sommer	20.	motore esploso
Chaboud	22.	

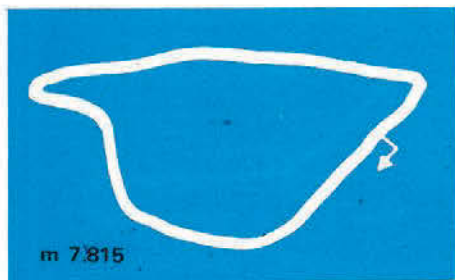
Così nel mondiale

Questa la classifica «ridata» dopo cinque gare: 1. Farina p. 22; 2. Fagioli 18; 3. Fangio 17; 4. Rosier 10; 5. Ascari 8; 6. Holland 6; 7. «Bira» 5; 8. Parnell, Chiron, Rose 4; 11. Giraud-Cabantous, Sommer, Green 3; 14. Bonetto 2; 15. Chitwood, Bettenhausen 1.

Nino Farina e Manuel Fangio continuano a essere i protagonisti indiscussi. L'italiano conduce per quasi tre quarti di gara, poi deve cedere per inceppamento del cambio. Ma il record sul giro è suo a quasi 186 di media. Fangio vince a 177 orari: i record di Lang e della sua Mercedes sovralimentata di 5500 cmc sono largamente battuti. Ferrari presenta, a puro titolo sperimentale, il nuovo 3300 aspirato. Il motore è montato sul vecchio telaio '49 e affidato ad Ascari. A Villorosi la «1500» doppio stadio. Piuttosto fortunatamente terza. Nel commento di Corrado Filippini per «Auto Italiana» si legge una considerazione lucidamente anticipatrice: «Nella formula uno potrebbe aprirsi un nuovo interessantissimo ciclo tecnico per l'apparizione dei nuovi motori senza compressore. Fate che dal 3300 si passi al motore di 4500 cmc e poi ditemi se un certo ottimismo non può essere lecito». E concludeva: «Si arriverà a un rovesciamento di posizioni o quanto meno a una maggiore incertezza di risultati?».

2 luglio 1950

Reims

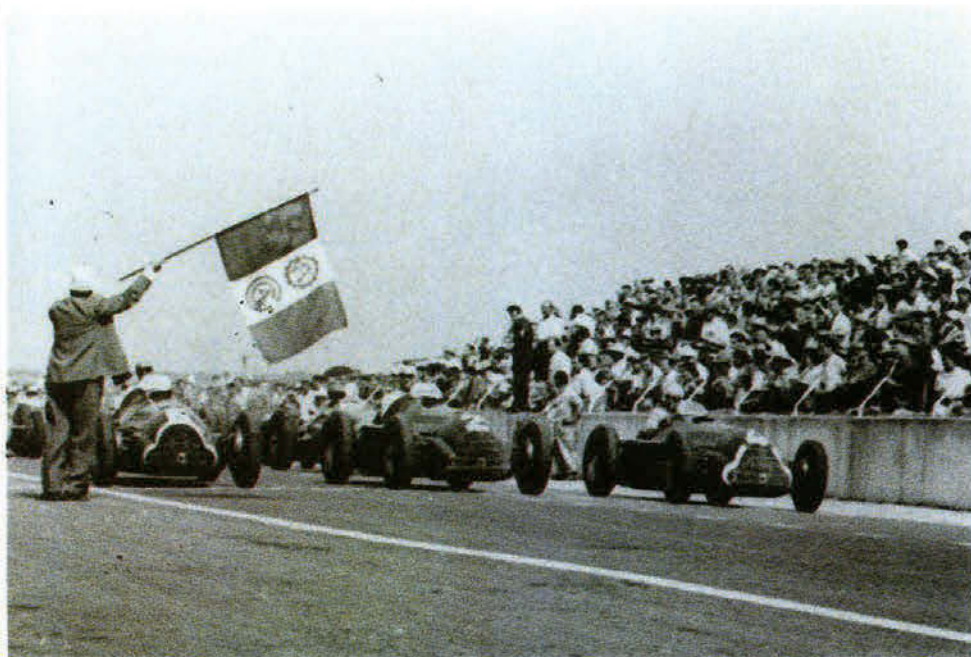


FANGIO precede il vecchio Fagioli

Mossa a sorpresa di Enzo Ferrari: la sua squadra di formula uno non si presenta al G.P. di Francia. Ascari si accontenta di correre e di vincere in formula due. Le Alfa Romeo fanno spettacolo: dimostrano grande potenza (si parla di 340-350 cavalli) e, sul passo dei 290 orari, iniziano a frenare a trecento metri dalla curva. Il che impressiona. L'autentico «show» tecnico è di venerdì 30 giugno. L'Alfa fa scendere in pista una quarta macchina sperimentale. La prima prova è di Farina che segna 2'32"3. Poi è la volta di Fangio. Tre giri e l'argentino ferma il cronometro su un 2'30"2 che abbassa di 2" netti il record assoluto ottenuto nel '39 da Lang sulla Mercedes da 430 cavalli.

La corsa non ha storia. Farina è in testa fino all'inceppamento della pompa della benzina. Poi Fangio e Fagioli si alternano al comando. Vince Fangio, naturalmente. E per lui ci sono grandi feste all'arrivo, con tanto di inno nazionale, mentre «a Fagioli nessuno, o quasi, sembrava ormai fare più caso». Si sperava in una vittoria del vecchio asso italiano, ma i dirigenti dell'Alfa Romeo decidevano diversamente. A 52 anni suonati, Fagioli si sarebbe meritata questa soddisfazione. Scrive puntualmente Corrado Filippini: «In fondo al cuore rimase un poco di amarezza e, se volete, di malinconia; e un poco anche in fondo a quello di Fagioli, ne siamo sicuri!».

G.P. dell'A.C. di Francia



Tre famose «F» (su Alfa Romeo 158) in prima fila alla partenza della trentasettesima edizione del G.P. dell'A.C.F.: da sinistra a destra, Fangio, Farina e Fagioli attendono l'abbassarsi della bandiera dello «starter»
Three famous «Fs» (in Alfa Romeo 158s) in row one of the starting grid for the GP of A.C.F.: from left to right, Fangio, Farina and Fagioli are waiting for the starter to lower the flag

Così (in 8) al traguardo

1. JUAN MANUEL FANGIO (Alfa Romeo), 64 giri pari a km 500,160 in 2 ore 57'52"8 alla media di 168,722 kmh
 2. Luigi Fagioli (Alfa Romeo) a 25"7
 3. Peter Whitehead (Ferrari) a 3 giri
 4. Robert Manzon (Gordini) a 3 giri
 5. Philippe Etancelin-Eugène Chaboud (Talbot) a 5 giri
 6. Charles Pozzi-Louis Rosier (Talbot) a 8 giri; 7. Nino Farina (Alfa Romeo) a 9 giri; 8. Yves Giraud-Cabantous (Talbot) a 12 giri.
- GIRO PIÙ VELOCE:** Fangio (Alfa Romeo) in 2'35"6, media kmh 180,427.

I ritiri

PILOTA	GIRO	CAUSA
González	4.	grippaggio
Sommer	5.	surriscaldamento
Hampshire	6.	motore
Chiron	7.	motore
Rol	7.	motore
Parnell	10.	motore
Rosier	11.	surriscaldamento
Claes	12.	surriscaldamento
Bonetto	15.	motore
Levegh	37.	motore

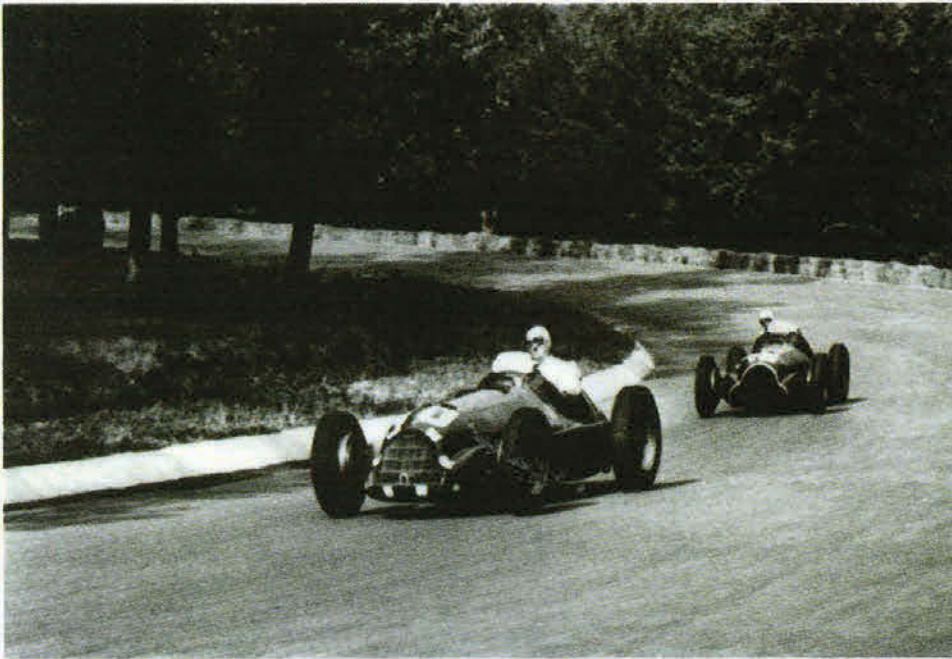
Così nel mondiale

Questa la classifica «iridata» dopo sei gare: 1. Fangio p.26; 2. Fagioli 24; 3. Farina 22; 4. Rosier 10; 5. Ascari 8; 6. Holland 6; 7. «Bira» 5; 8. Parnell, Chiron, Rose, Whitehead 4; 12. Giraud-Cabantous, Sommer, Green, Manzon 3; 16. Bonetto 2; 17. Chitwood, Bettenhausen, Etancelin, Chaboud 1.

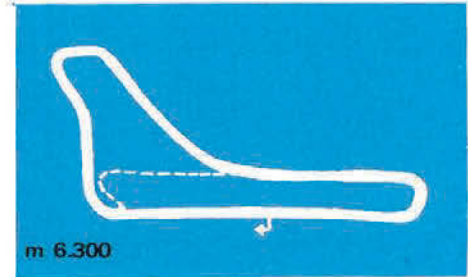
Così (in 18) alla partenza

4 Luigi Fagioli (Alfa Romeo 158) 2'34"7	2 Nino Farina (Alfa Romeo 158) 2'32"5	6 Manuel Fangio (Alfa Romeo 158) 2'30"6
	18 Yves Giraud-Cabantous (Talbot) 2'42"7	16 Philippe Etancelin (Talbot) 2'39"0
36 Froilán González (Maserati 4 CLT) 2'48"0	28 Franco Rol (Maserati 4 CLT) 2'46"7	20 Raymond Sommer (Talbot) 2'46"0
		22 Pierre Levegh (Talbot) 2'49"0
20 Robert Manzon (Gordini)	34 David Hampshire (Maserati 4 CLT)	32 Reg Parnell (Maserati 4 CLT)
	2 Charles Pozzi (Talbot)	4 Louis Chiron (Maserati 4 CLT)
44 Felice Bonetto (Maserati 4 CLT)	40 Johnny Claes (Talbot)	26 Louis Rosier (Talbot)
		14 Peter Whitehead (Ferrari 125)

G.P. d'Italia



Il campionato del mondo 1950 volge al termine. Nino Farina con l'Alfa Romeo 159 si avvia a cogliere un'affermazione pienamente meritata. Lo segue Fangio, che non riuscirà a portare a termine la corsa. The 1950 World Championship is nearing its end. Nino Farina is about to gain a well deserved success with his Alfa Romeo 159. He is followed by Fangio who will not manage to finish.



FARINA primo e «iridato»

La partecipazione ufficiale della Ferrari rimane in forse fino a martedì 29 agosto, giorno nel quale la inedita «4500» di Maranello scende in pista con Ascari, dimostrando un buon grado di competitività. Nelle prove ufficiali Fangio segna 1'58"3. Ascari è a un quinto di secondo. La rincorsa tecnica del costruttore modenese è stata eccezionale. Tuttavia, il campionato del mondo è comunque un affare privato tra Fangio e Farina, che dispongono delle nuove «159». Fangio è sfortunato: prima rompe la sua macchina, poi quella di Taruffi. Il cambio di guida tra l'italiano e l'argentino è sottolineato dalla vivace disapprovazione del pubblico. Al 22. giro Ascari si ritira per guasto al ponte dopo aver compiuto la quindicesima tornata in testa. Per la prima volta, e proprio a Monza, le ruote di una Ferrari sopravanzano quelle di un'Alfa.

Al 48. giro Ascari scende di nuovo in gara sulla macchina di Serafini e si piazza secondo. Terzo è Fagioli. La folla porta in trionfo Farina, il cui motore non avrebbe potuto fare un giro di pista in più. Ma anche Ascari è acclamato. In settantamila sono accorsi a Monza per assistere alla prova decisiva del campionato. Fangio è battuto da un avversario che sull'arco delle sei prove si è dimostrato aggressivo e irriducibile. Oltre che sperimentato.

Così (in 27) alla partenza

18 Manuel Fangio (A. Romeo 159) 1'58"6	16 Alberto Ascari (Ferrari 375) 1'58"8	10 Nino Farina (A. Romeo 159) 2'00"2	46 Consalvo Sanesi (A. Romeo 158) 2'01"4
36 Luigi Fagioli (A. Romeo 158) 2'04"0	48 Dorino Serafini (Ferrari 375) 2'05"2	54 Piero Taruffi (A. Romeo 158) 2'05"8	12 Raymond Sommer (Talbot) 2'08"6
20 Franco Rol (Maserati) 2'10"0	44 Robert Manzon (Gordini) 2'12"4	40 Guy Mairesse (Talbot) 2'13"2	42 Maurice Trintignant (Gordini) 2'13"4
58 Louis Rosier (Talbot) 2'13"4	64 Henri Louveau (Talbot) 2'13"8	30 «Bira» (Maserati) 2'14"0	24 Philippe Etancelin (Talbot) 2'14"4
38 Emanuel de Graffenried (Maserati) 2'14"4	8 Peter Whitehead (Ferrari) 2'16"2	6 Louis Chiron (Maserati) 2'17"2	56 Pierre Levegh (Talbot) 2'17"2
32 Cuthbert Harrison (ERA) 2'18"4	2 Johnny Claes (Talbot) 2'18"6	50 David Murray (Maserati) 2'22"0	
22 Clemente Biondetti (Jaguar) 2'30"6	62 Franco Comotti (Maserati) 2'33"6		

Non partiti: Felice Bonetto (Maserati) Paul Pietsch (Maserati).

Così (in 7) al traguardo

1. NINO FARINA (Alfa Romeo), 80 giri pari a km 504 in 2 ore 51'17"4 alla media di 176,542 kmh
 2. Dorino Serafini-Alberto Ascari (Ferrari) a 1'18"6
 3. Luigi Fagioli (Alfa Romeo) a 1'35"6
 4. Louis Rosier (Talbot) a 5 giri
 5. Philippe Etancelin (Talbot) a 5 giri
 6. Emanuel de Graffenried (Maserati) a 8 giri
 7. Peter Whitehead (Ferrari) a 8 giri.
- GIRO PIÙ VELOCE: Fangio (Alfa Romeo) in 2'00", media kmh 189,000.

I ritiri

PILOTA	GIRO	CAUSA
Bira	3.	motore
Manzon	9.	trasmissione
Sanesi	12.	motore
Trintignant	14.	
Chiron	15.	pressione olio
Comotti	16.	
Biondetti	17.	
Louveau	17.	
Ascari	22.	ponte
Claes	23.	surriscaldamento
Fangio	24.	cambio
Levegh	30.	
Fangio-Taruffi	35.	valvole
Rol	39.	
Mairesse	42.	
Sommer	49.	cambio
Harrison	52.	
Murray	56.	cambio

Così nel mondiale

Questa la classifica «iridata» dopo la settima e ultima gara: 1. Farina p.30; 2. Fangio 27; 3. Fagioli 24; 4. Ascari, Rosier 11; 6. Parsons 9; 7. Holland 6; 8. «Bira» 5; 9. Whitehead, Chiron, Parnell, Rose 4; 13. Green, Giraud-Cabantous, Sommer, Manzon, Etancelin, Serafini 3; 19. Bonetto 2; 20. Chitwood, Bettenhausen, Chaboud 1.

L'imponente schieramento di partenza del G.P. d'Italia 1950: in prima fila, da destra, Fangio, Ascari, Farina, Sanesi

The impressive starting grid of the 1950 Italian GP: in row one from right: Fangio, Ascari, Farina, Sanesi



Dal taccuino del cronista

GUIDA IN CONDOMINIO - Nelle prime otto stagioni di corse mondiali - dal 1950 al 1957 - più piloti possono alternarsi alla guida della stessa monoposto durante le gare titolate e i punti eventualmente conquistati vengono suddivisi in parità fra tutti i conduttori. Di questa facoltà si avvalgono generalmente i direttori sportivi della Casa, per consentire alle loro «prime guide» di ottenere un risultato positivo anche dopo un ritiro. Ma nel G.P. di Gran Bretagna due delle vetture partecipanti sono state condotte da coppie di piloti - tutti inglesi che avevano deciso di alternarsi comunque alla guida. La ERA «tipo E» n. 9 è guidata alla partenza da Peter Walker, che dopo 2 giri si ferma ai box per cedere il volante al compagno Tony Rolt, costretto al ritiro 3 giri dopo, mentre la Maserati «4 CL» n.10 vede susseguirsi alla guida Joe Fry e Brian Shawe Taylor terminando in decima posizione.

FERRARI «DEB» - In occasione del G.P. di Monaco, esordio nel mondiale della Casa che è l'unica ad aver preso parte a tutte le stagioni di gare titolate: la Ferrari, che presenta al via 3 monoposto (tipo 125), di cui due con doppio compressore per Alberto Ascari e Gigi Villoresi e una, meno aggiornata e con compressore singolo, per il francese Raymond Sommer. La sorte vuole che sia proprio Ascari, che sarà per la Ferrari anche il primo campione del mondo, il primo pilota a portare punti iridati a Maranello con il secondo posto nel Principato.

INDY PIÙ CORTA - La «500 Miglia» di Indianapolis che ha

avuto validità per il campionato negli ultimi anni dal 1950 al 1960 - è la prima gara titolata ad avere il chilometraggio accorciato. Prevista sulla classica distanza di 200 giri pari a Km. 804,670, la corsa viene infatti sospesa a causa della pioggia al 138. giro, quando sono stati coperti solo 555,222 chilometri. Un'altra circostanza rende particolare questa edizione della «500 Miglia»: la Deidt Offenhauser

di Bill Holland, terminata al secondo posto, ha la trazione anteriore ed è questo il miglior risultato nelle corse mondiali di una monoposto di questo tipo.

ASPIRATO PER 31 ANNI - Se la Ferrari ha cominciato l'avventura mondiale con i motori sovralimentati, passa ben presto a quelli aspirati ai quali rimarrà fedele fino a tutto il 1980. Nel G.P. del Belgio

la Casa di Maranello schiera infatti una «125» compressa per Villoresi ma fa debuttare la «275» aspirata affidandola ad Ascari: fin dall'esordio la vettura promette bene e si piazza davanti al modello precedente.

LARGO AI... NON GIOVANI - La corsa conclusiva dell'anno, il G.P. d'Italia segna l'apoteosi dell'Alfa Romeo «158». Questa vettura - che gareggia dal 7 agosto 1938 - dal G.P. delle Nazioni di Ginevra del luglio 1946 vince tutte le corse disputate, a Monza coglie il 22. successo consecutivo e porta all'alloro mondiale Nino Farina. Un pilota non più giovane, Farina è nato infatti a Torino il 30 ottobre 1906, e una monoposto decisamente anziana, progettata da Gioacchino Colombo ben 13 anni prima e poi soltanto aggiornata, vincono così il primo titolo mondiale della serie. Anche gli avversari però non sono di primo pelo: Fangio e Fagioli, secondo e terzo anche loro su Alfa Romeo «158», hanno rispettivamente 39 e 52 anni mentre il quarto, il francese Rosier, ha 45 anni e corre con una Talbot, solo rimodernata nel 1948 ma ideata 10 anni prima. I nomi nuovi sono appena al quinto posto: il 32enne Ascari e la Ferrari, che gareggia col proprio nome dall'11 maggio 1947.

UN'OTTIMA «MEDIA» - Sono 22 i piloti che figurano nella prima classifica mondiale e numericamente francesi e statunitensi (6) superano gli italiani (5). Il vincitore Farina ha una media effettiva di 4,28 punti/gara, degna di tutto il rispetto.

La «stagione» in sintesi

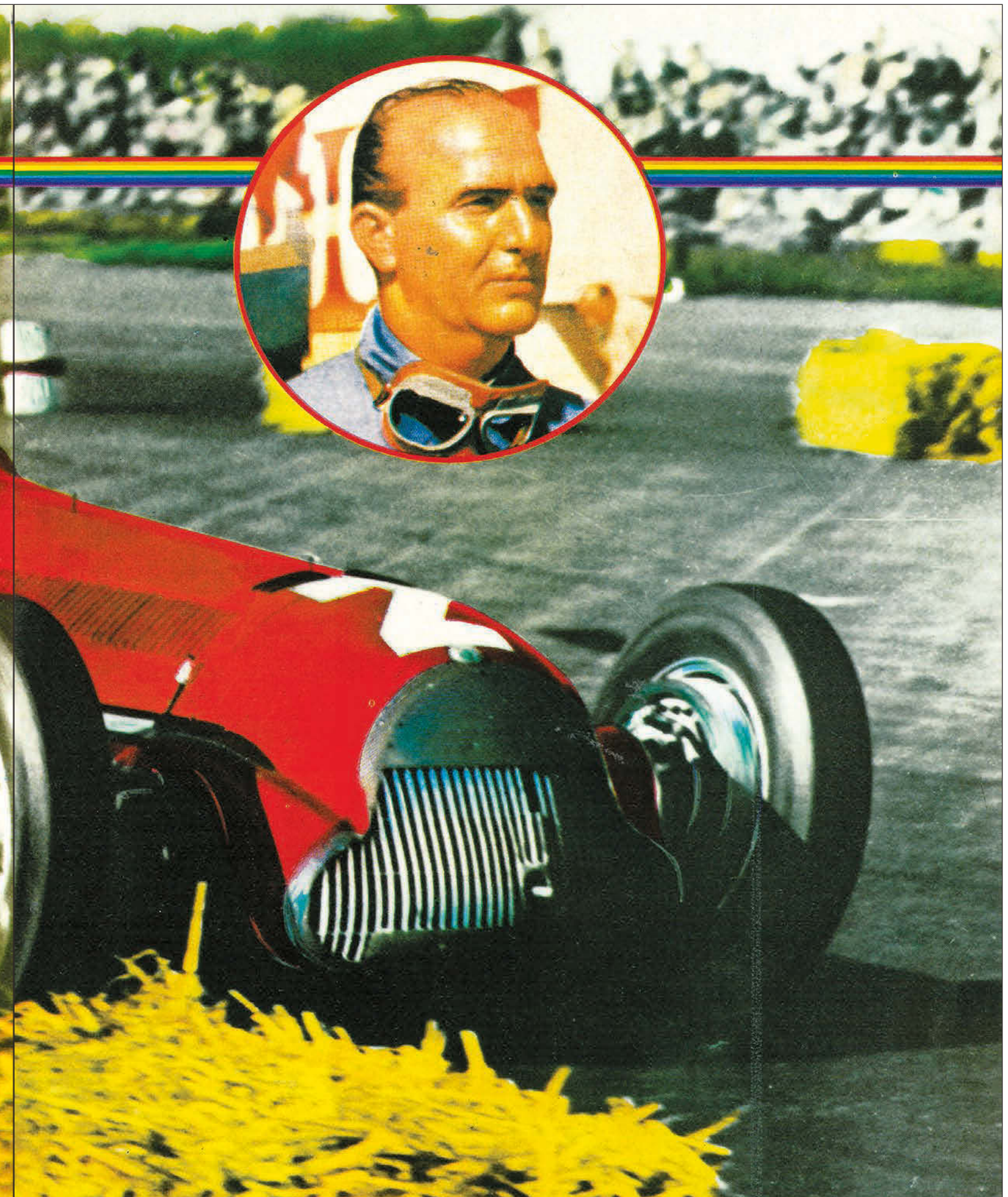
PILOTI E NAZIONALITÀ	GRAN	BRETAGNA	MONACO	INDIANAPOLIS	SVIZZERA	BELGIO	FRANCIA	ITALIA	TOTALE	TOTALE
	PUNTI	PUNTI	PUNTI	PUNTI	PUNTI	PUNTI	PUNTI	PUNTI	PUNTI	PUNTI
1. NINO FARINA (Ita)	9	—	—	9	4	—	8	30	30	30
2. Juan Manuel Fangio (Arg)	—	9	—	—	8	9	1	27	27	27
3. Luigi Fagioli (Ita)	6	—	—	6	6	6	4	24	24	24
4. Louis Rosier (Fra)	2	—	—	4	4	—	3	13	13	13
5. Alberto Ascari (Ita)	—	6	—	—	2	—	3	11	11	11
6. John Parsons (USA)	—	—	9	—	—	—	—	9	9	9
7. Bill Holland (USA)	—	—	6	—	—	—	—	6	6	6
8. «Bira» (Siam)	—	2	—	3	—	—	—	5	5	5
9. Peter Whitehead (GB)	—	—	—	—	—	4	—	4	4	4
Louis Chiron (Fra)	—	4	—	—	—	—	—	4	4	4
Mauri Rose (USA)	—	—	4	—	—	—	—	4	4	4
Reg Parnell (GB)	4	—	—	—	—	—	—	4	4	4
13. Yves Giraud-Cabantous	3	—	—	—	—	—	—	3	3	3
Raymond Sommer (Fra)	—	3	—	—	—	—	—	3	3	3
Cecil Green (USA)	—	—	3	—	—	—	—	3	3	3
Robert Manzon (Fra)	—	—	—	—	—	3	—	3	3	3
Dorino Serafini (Ita)	—	—	—	—	—	3	—	3	3	3
Philippe Etancelin (Fra)	—	—	—	—	1	2	—	3	3	3
19. Felice Bonetto (Ita)	—	—	—	2	—	—	—	2	2	2
20. Joie Chitwood (USA)	—	—	—	1	—	—	—	1	1	1
Tony Bettenhausen (USA)	—	—	1	—	—	—	—	1	1	1
Eugène Chaboud (Fra)	—	—	—	—	—	1	—	1	1	1

IL PUNTEGGIO - Nei gran premi «iridati» 1950 si assegnavano 8 punti al vincitore, 6 al secondo classificato, 4 al terzo, 3 al quarto, 2 al quinto. 1 punto era inoltre assegnato all'autore del giro più veloce. Se due piloti si alternavano in corsa sulla stessa macchina, il punteggio era diviso metà per ciascuno. Ai fini della classifica mondiale si teneva conto dei quattro migliori piazzamenti di ogni pilota.

LA FORMULA - Dal 1947 al 1953 la formula 1 ammetteva vetture con motori sovralimentati fino a 1500 cmc o aspirati fino a 4500 cmc. Nessuna limitazione di peso né di carburante.



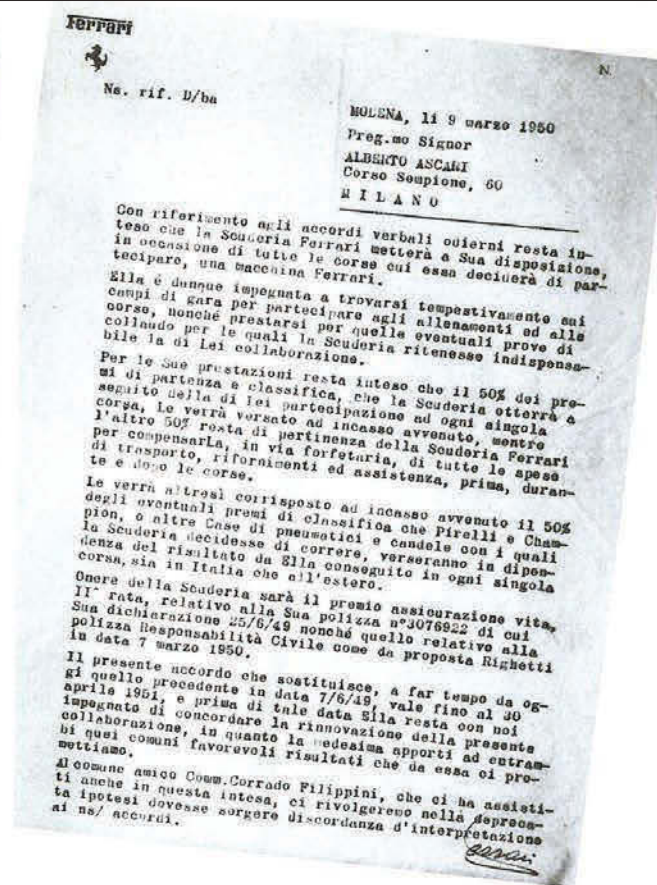
1950
CAMPIONE DEL MONDO
Nino Farina
su Alfa Romeo 158





Lui non c'era. Tazio Nuvolari, il campionissimo, non prese mai parte a un gran premio iridato. Accarezzò negli ultimi anni della carriera (e della vita) il sogno di un impossibile ritorno in pista nelle competizioni di maggior prestigio al volante della Cisitalia, progettata in Austria dallo Studio Porsche e costruita a Torino nella fabbrica di Piero Dusio. La foto qui sopra, che ritrae Nuvolari appunto sulla Cisitalia Grand Prix, apparve in copertina di Autosprint nell'agosto 1963, per ricordare il decimo anniversario della scomparsa del leggendario pilota

He wasn't there: Tazio Nuvolari, the Champ of the Champs, he never took part in a WC Grand Prix. He considered during the last years of his career (and life), to try an impossible comeback to top level racing at the wheel of a Cisitalia, designed in Austria by Studio Porsche and built in Turin in the factory of Piero Dusio. The shot above, which portraits Nuvolari in the Cisitalia Grand Prix, was published on the cover of a 1963 August issue of Autosprint in order to recall the 10th anniversary of death of this legendary driver



Un documento «storico»: il contratto che legava Alberto Ascari alla Ferrari per il 1950. Nella foto in basso, in questa pagina e in quella accanto, tre stupende immagini del pilota milanese sulla Ferrari 375 (motore aspirato, nella versione di 4080 cmc)

A «historical» document: a contract which bound Alberto Ascari to Ferrari for 1950. In the shots on bottom: on this page and the one beside, three splendid pictures of the Milanese driver in the Ferrari 375 (a 4080 cc version of the aspirated engine)

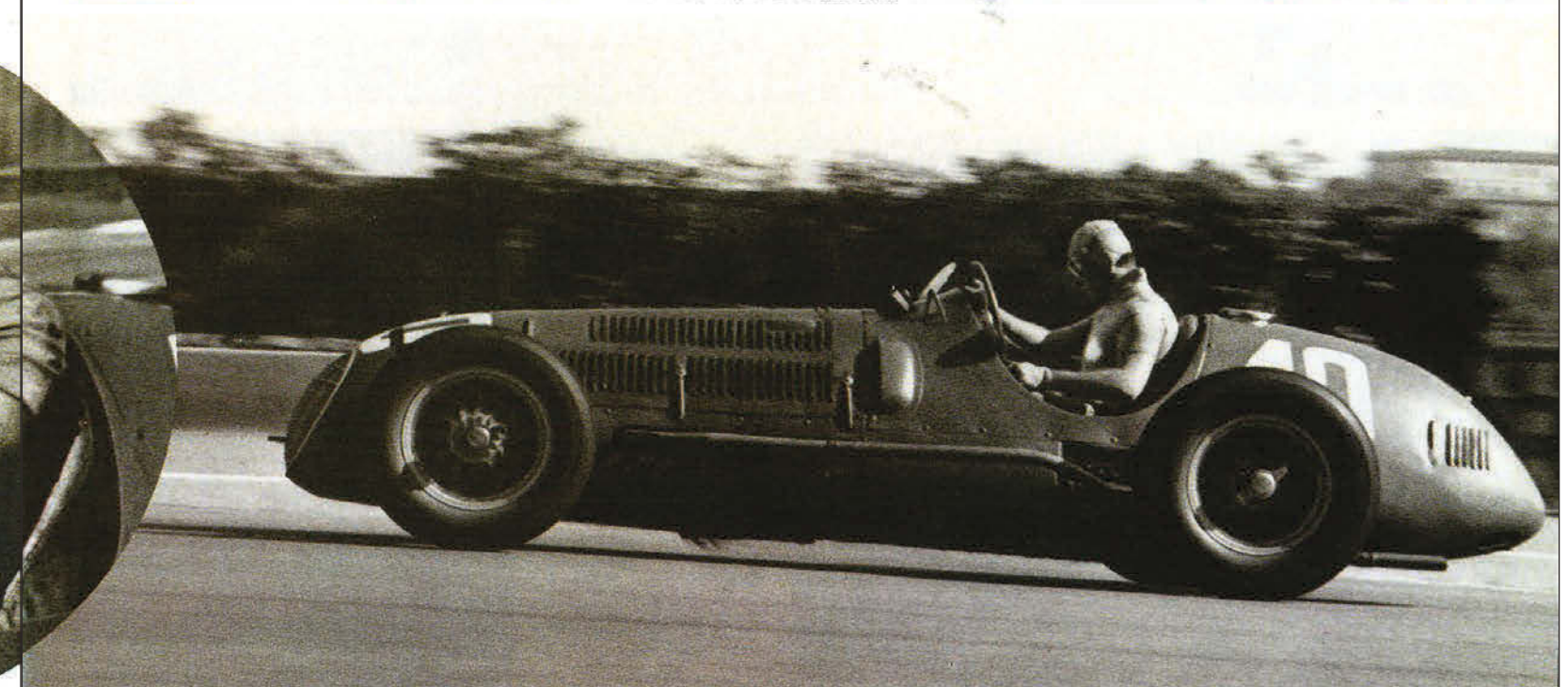




G.P. di Svizzera 1950: da sinistra, Fangio, Farina, Fagioli, tre Alfa Romeo in prima fila alla partenza. Qui a sinistra, re Giorgio VI saluta i piloti prima del via a Silverstone: Fangio (a sinistra), Farina, Fagioli, Parnell. Qui a destra, il box dell'Alfa, la marca che dominò il mondiale 1950



1950 Swiss GP: from left: Fangio, Farina, Fagioli, three Alfa Romeos in row one of the starting grid. From left: King George VI shakes hands with the drivers before the start at Silverstone: Fangio (left), Farina, Fagioli, Parnelli. On the right: the Alfa pit, the make which dominated the 1950 World Championship





Indianapolis 1950:
(foto a sinistra)
per John Parsons è
l'ora del trionfo.
A destra, un pilota
spesso protagonista
benché mai vincitore
nei primi anni del
mondiale: Gigi Villoresi.
Sotto, G.P. d'Italia
1950: Ascari riparte dal
box sulla Ferrari
di Dorino Serafini



Indianapolis 1950:
(photo on the left)
the moment of John
Parsons' triumph.
Right, a driver who
was often the hero
although never a
winner during the early
years of the WC: Gigi
Villoresi. Below, the
1950 Italian GP: Ascari
restarts from the pits in
Dorino Serafini's Ferrari



Il titolo mondiale
conquistato da Farina
con l'Alfa Romeo
(pilota e macchina
italiani) ebbe
spazio e risalto sui
giornali dell'epoca:
vediamo a sinistra
un'immagine tratta da
«Lo Sport Illustrato»
e, a destra,
la copertina di «Via!»,
periodico mensile
dell'A.C. Milano



The WC title won by
Farina with Alfa Romeo
(Italian driver and car)
was given considerable
attention in the
newspapers of those
days: on the left a
picture published by
«Lo Sport Illustrato»
and, right, the front
page of «Via!», the
monthly of A.C. Milan

1951

Alfa Romeo «bis» e arrivederci

Il 28 ottobre 1951 Alberto Ascari e la Ferrari possono diventare campioni del mondo. Vincono invece Fangio e l'Alfa Romeo, avvantaggiati dai problemi di gomme che rallentano le vetture di Maranello. La stagione è stata combattutissima, forsennata. Chi ha lunga esperienza di automobilismo dice che una simile lotta, una simile equivalenza di valori c'erano state solo nel '37 con Rosemeyer e Caracciola, con la Auto Union e la Mercedes.

Le prime tre corse sono vinte dall'Alfa Romeo. E il «modulo» 1950 sembra inesorabilmente ripetersi. Il 14 luglio, a Silverstone, succede invece «qualcosa»: la Ferrari «375» di Froilán González taglia il traguardo davanti all'Alfa di Fangio. González — detto «el cabezón» (il testone) — supera abbondantemente i cento chili. È un colosso. Manovra il volante con forza, con brutalità. Ma sa scivolare sulle curve con grande coraggio. A Silverstone, certi suoi controsterzi fanno rabbrivire. Enzo Ferrari deve molto a quest'uomo: questa prima vittoria contro l'Alfa Romeo e la rivincita-razzo, tre anni dopo, contro la Mercedes. L'una e l'altra volta a Silverstone.

Dopo la Gran Bretagna, la Germania. Ancora una volta la Ferrari vince. Poi l'Italia. Ed è il terzo successo consecutivo. Ascari è in lizza per il titolo mondiale: sia al Nürburgring sia a Monza, la vittoria è stata sua. A questo punto, le macchine di Maranello potranno anche perdere il campionato del mondo, ma sarà solo per sfortuna. Enzo Ferrari è come un «jet» che sta prendendo quota. È un personaggio diverso, ha già il suo stile. Quindici giorni prima del risolutivo Gran Premio di Spagna, Gianni Brera lo intervista. «Il naso possente — lo presenta così — s'incurva sul taglio sottilmente maligno della bocca e conferisce al suo volto un aspetto grifagno e insieme sarcastico».

Il grande giornalista traccia la strada sulla quale, più o meno

bene, correranno tutti i suoi colleghi. «Viene dal trionfo di Monza — scrive ancora — e il mondo finalmente gli par possibile». Gli fa delle domande, lo punzecchia, lo scava. Ferrari si schermisce, dribbla, ma non può non rispondere. «Costruisco macchine con lo stesso affannoso piacere con cui i pervertiti aspirano cocaina...». Ancora: «Io ho battuto mia madre, ma la vittoria non mi ha dato la gioia che speravo». Brera riporta puntuale. L'ultima corsa andrà come andrà, ma il protagonista è quell'

uomo già individuato solitario e scontroso (difficile anche) tra i pioppi di Maranello.

Che cos'ha da opporgli l'Alfa Romeo? Solo quattro macchine. Ma sul circuito stradale di Barcellona anche le Ferrari saranno quattro. Pari. A Milano, zona Portello, non c'è una personalità che equivalga Ferrari, che sappia stuzzicare la verva di un giornalista e, di riflesso, il cuore del pubblico. Orazio Satta Puliga, il responsabile tecnico dell'Alfa, è un grande ingegnere, ma gli manca il carisma... L'Alfa, co-

munque, fa il «bis» del 1950 e poi dice addio. Anzi, arrivederci. Tornerà in F.1 ventott'anni dopo per tentare di rinverdire questi antichi allori in un «contesto» agonistico fattosi, nel frattempo, molto più impegnativo.

Manuel Fangio, dunque, diventa campione del mondo. Ha 40 anni. Seguiranno altri quattro titoli. In Argentina impazziscono. «Non abbiamo un'industria automobilistica, abbiamo Fangio» dicono. «Il boato di trecentomila spettatori mi accompagnò per tutto il giro d'onore. Mi sentivo profondamente commosso, anche perché i tifosi gridavano in spagnolo, la mia lingua materna: mi sembrava di essere a Buenos Aires. "Campeón del mundo!" gridavano e il giro d'onore a velocità moderata, mi parve lunghissimo» così scriverà Fangio nelle sue memorie.

Ascari, lealmente, si congratula con lui. González è terzo nella graduatoria iridata, Farina quarto, Villorosi quinto, Taruffi sesto. Su sei, quattro italiani: un bilancio tutt'altro che disprezzabile anche se non esaltante come quelli della stagione precedente nonché delle due che seguiranno.

Il campionato del mondo ha già archiviato due stagioni e due polemiche abbastanza fastidiose. Nel '50 c'era stata bagarre a Mar del Plata per un sorpasso di Fangio da parte di Villorosi. Appena superato, Manuel è vittima di un testa-coda. La stampa argentina soffia sul fuoco e incolpa il pilota italiano. Questo in gennaio. Verso la fine dell'anno una notizia-bomba: Farina correrà in Argentina (gare ancora non «iridate») con la nuova Mercedes. Si tratta di una tremila compressore modello 1939, praticamente rifatta. Ma l'Automobile Club argentino vuole Fangio sulla Mercedes e Farina è costretto a rimanere a piedi. «Ma... e lo sport?» si domanda la gente. Lo sport — non è, come molti credono, una «novità» di oggi — ha sempre dovuto fare i conti con la realtà: tecnica, economica, politica e così via.



I colori, oggi semplicemente inimmaginabili, ai box degli anni Cinquanta: blu Francia, giallo Belgio, rosso Italia... Siamo a Barcellona, circuito di Pedralbes, dove sta per concludersi il campionato mondiale di F. 1 1951

The colours, simply unimaginable today, of the pits in the '50s: blue France, yellow Belgium, red Italy... We are at Barcelona at the Pedralbes track where the 1951 World Championship comes to an end

G.P. di Svizzera

27 maggio 1951

Berna



Piove a dirotto sul Bremgartenwald. La partenza è stata data da pochi istanti e Fangio ha già staccato di alcuni metri i suoi avversari. I primi alle spalle del pilota argentino sono Farina e Villorosi
Heavy rain at Bremgartenwald. The start has been given a few seconds ago and Fangio already opened up a gap over his rivals. Farina and Villorosi are the closest pursuers of the Argentinean driver



FANGIO imbattibile nel nubifragio

Il campionato si inizia a squadre pressoché invariate in una giornata di pioggia che rende pericolosissimo il tracciato del Bremgarten. In prova, sull'asciutto, Fangio avvicina ma non supera il leggendario record stabilito da Bernd Rosemeyer con la Auto Union nel '36: 2'35"5 a 169,633 km di media. L'argentino segna invece 2'35"9. L'unico che potrebbe contrastarlo è Ascari che però non è in forma per i postumi delle ustioni di secondo grado riportate all'avambraccio al circuito di Genova. Correrà con la febbre. In condizioni definite addirittura «paurose», Fangio balza in testa alla partenza e vi rimane fino all'arrivo. Una grande corsa compie anche Taruffi alla guida della terza Ferrari. Dopo aver perso parecchie posizioni al primo giro per una frenata lunga, comincia una entusiasmante rimonta: supera Fischer e Whitehead, poi (al nono giro) Ascari. Quindi de Graffenried e Sanesi sulla Alfa. È terzo. Al 36. giro è a meno di 10" da Farina che, per un attimo, era stato in testa. Al 40. lo supera, nonostante il campione del mondo rasenti l'acrobazia con una macchina che, vuota di carburante, sta male in strada.

Un giovane inglese ha scelto una gara non proprio facile per debuttare nel campionato del mondo. Alla guida di una piccola HWM sta davanti a tutte le Talbot e alla Ferrari privata di Fischer. Si chiama Stirling Moss.

Così (in 21) alla partenza

18 Gigi Villorosi (Ferrari 375) 2'39"3	22 Nino Farina (Alfa Romeo 159) 2'37"8	24 Manuel Fangio (Alfa Romeo 159) 2'35"9
	26 Emanuel de Graffenried (Alfa Romeo 159) 2'41"8	28 Consalvo Sanesi (Alfa Romeo 159) 2'40"3
8 Louis Rosier (Talbot) 2'52"7	20 Alberto Ascari (Ferrari 375) 2'46"0	44 Piero Taruffi (Ferrari 375) 2'45"2
	38 Rudolf Fischer (Ferrari 212) 2'54"1	16 Peter Whitehead (Ferrari 125) 2'52"9
42 Froilán González (Talbot) 2'57"3	4 Philippe Etancelin (Talbot) 2'57"3	2 Henri Louveau (Talbot) 2'56"2
	6 Yves Giraug-Cabantous (Talbot) 3'00"3	14 Stirling Moss (HWM) 2'58"4
2 Johnny Claes (Talbot) 3'02"5	32 Harry Schell (Maserati) 3'02"4	52 Peter Hirt (Veritas) 3'01"6
	12 George Abecassis (HWM) 3'03"8	30 Louis Chiron (Maserati) 3'05"1
		40 Guy Mairesse (Talbot) 3'12"0

Così (in 14) al traguardo

1. JUAN MANUEL FANGIO (Alfa Romeo), 42 giri pari a km 305,76 in 2 ore 07'53"6 alla media di 143,405 kmh
 2. Piero Taruffi (Ferrari) a 1'15"3
 3. Nino Farina (Alfa Romeo) a 1'19"3
 4. Consalvo Sanesi (Alfa Romeo) a 1 giro
 5. Emanuel de Graffenried (Alfa Romeo) a 2 giri
 6. Alberto Ascari (Ferrari) a 2 giri; 7. Louis Chiron (Maserati) a 2 giri; 8. Stirling Moss (HWM) a 2 giri; 9. Louis Rosier (Talbot) a 3 giri; 10. Philippe Etancelin (Talbot) a 3 giri; 11. Rudolf Fischer (Ferrari) a 3 giri; 12. Harry Schell (Maserati) a 4 giri; 13. Johnny Claes (Talbot) a 7 giri; 14. Guy Mairesse (Talbot) a 11 giri.
- GIRO PIÙ VELOCE:** Fangio (Alfa Romeo) in 2'51"1, media kmh 153,174.

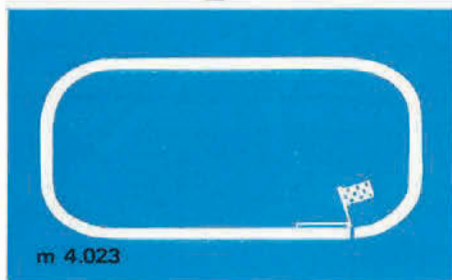
I ritiri

PILOTA	GIRO	CAUSA
González	10.	pompa olio
Villorosi	12.	incidente
Cabantous	14.	magnete
Abecassis	23.	magnete
Louveau	30.	incidente (gamba rotta)
Whitehead	36.	incidente (ferito al viso)

Così nel mondiale

Questa la classifica «iridata» dopo la prima gara: 1. Fangio p.9; 2. Taruffi 6; 3. Farina 4; 4. Sanesi 3; 5. de Graffenried 2.

30 maggio 1951
Indianapolis



WALLARD
 per la prima volta
 oltre i 200

Lee Wallard su Kurtis-Offenhauser termina la corsa in meno di quattro ore e porta la media complessiva oltre i 200 orari (è la prima volta che accade). Quando la Chrysler cabriolet si fa da parte dopo il rituale giro di lancio, è proprio Wallard che scatta in testa. Ma al secondo passaggio il comando è preso da McGrath, seguito da Nalon e Miller. Al quarto posto è il grande Mauri Rose, tre volte vincitore sul «catino» dell'Indiana. Al quinto Parsons vincitore dell'edizione precedente. La prima sosta ai box di Wallard dura più di un minuto e, quando riparte, il pilota della Bellanger (questo è il nome dello sponsor della Kurtis-Offenhauser) è quinto. A metà gara, dopo una furiosa rimonta, Wallard riconquista la prima posizione, mentre McGrath si fa sostituire da Ayulo per un' indisposizione. Ayulo concluderà il veloce carosello conquistando un brillantissimo e meritato terzo posto.

Mentre la selezione si fa sempre più dura, Mauri Rose è vittima di uno spettacolare incidente causato dalla rottura del ponte posteriore della sua macchina. Se la caverà con leggere ferite. L'ultima emozione la dà proprio Lee Wallard alla cui auto, improvvisamente, si stacca un ammortizzatore. La repentina variazione d'assetto fa sbandare violentemente la vettura che Wallard, però, riesce a fare ripartire. Ottima la prova fornita dagli esordienti Nazaruk e Ball, rispettivamente secondo e quinto al traguardo.

«500 miglia» di Indianapolis



Le immense tribune di Indianapolis, gremite come sempre, fanno da sfondo alla vittoriosa galoppata della Kurtis-Offenhauser di Lee Wallard. Nel tondo, al centro, accanto al vincitore, c'è l'attrice Loretta Young. The immense Indy grand stands, crowded like always, are the background to the winning rush of Lee Wallard's Kurtis-Offenhauser. In the circle, centre, actress Loretta Young beside the winner

Così (in 8) al traguardo

1. **LEE WALLARD** (Kurtis-Offenhauser), 200 giri pari a km 804,600 in 3 ore 57'38"05, alla media di 203,169 kmh
 2. Mike Nazaruk (Kurtis-Offenhauser) media 201,653 kmh
 3. Jack McGrath-M. Ayulo (KK 3000-Offenhauser) media 200,757 kmh
 4. Andy Linden (Sherman-Offenhauser) media 199,255 kmh
 5. Bobby Ball (Shroeder-Offenhauser) media 199,089 kmh
 6. Banks (Moore-Offenhauser) media 198,438 kmh; 7. Forberg (KK 3000-Offenhauser) a 7 giri; 8. Tony Bettenhausen (Deidt-Offenhauser) a 20 giri.
- GIRO PIÙ VELOCE:** Wallard (Kurtis-Offenhauser), in 1' 07"26, media 215,344 kmh.

I ritiri

PILOTA	GIRO	CAUSA
James	8	sterzo
McDowell	15	alimentazione
Hellings	18	motore
Connor	29	sterzo
Vukovich	29	lubrificazione
Griffith	30	semiasse posteriore
Ward	34	lubrificazione
Brown	55	impianto elettrico
Miller	56	iniezione
Dinsmore	73	surriscaldamento
Ruttman	78	albero motore
Green	80	motore
Parsons	87	impianto elettrico
Stevenson	93	principio d'incendio
McKey	97	frizione
Scarborough	100	sospensione anteriore
Agabashian	109	frizione
Davies	110	ponte posteriore
Faulkner	123	albero motore
Rose	126	incidente
Schindler	129	motore
Hanks	135	motore
Force	142	vibrazioni al motore
Nalon	151	boccaggio motore
Bettenhausen	178	testacoda

Così nel mondiale

Questa la classifica «ridata» dopo la seconda gara: 1. Fangio e Wallard p. 9; 3. Taruffi e Nazaruk 6; 5. Farina 4; 6. Sanesi e Linden 3; 8. de Graffenried, McGrath, Ayulo, Ball 2.

Così (in 33) alla partenza

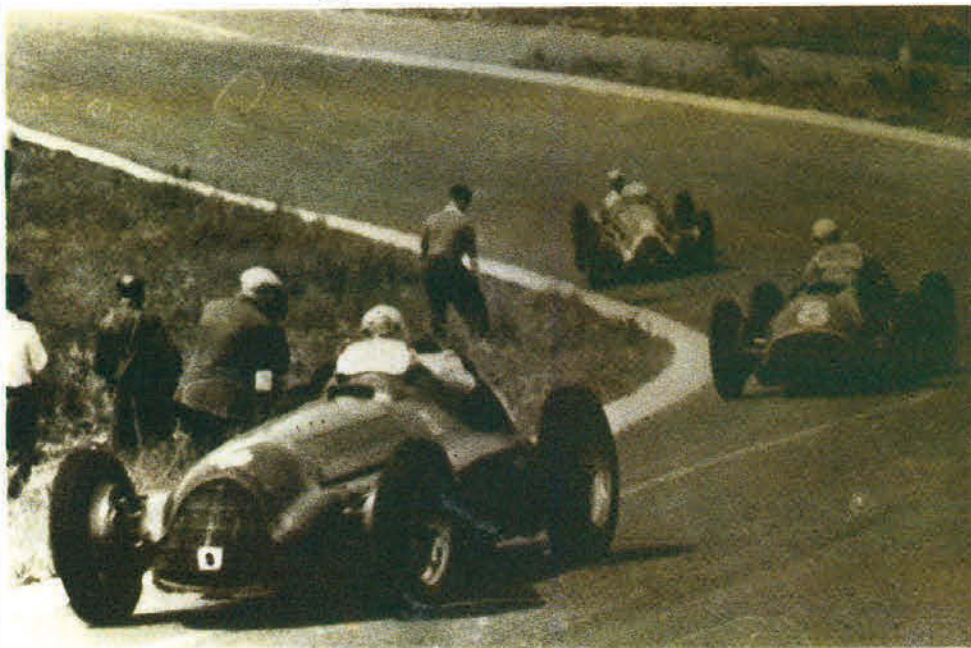
18 D. Nalon (Kurtis-Offenhauser) 219.671	98 L. Wallard (Kurtis-Offenhauser) 217.323	9 J. McGrath (KK 3000-Offenhauser) 216.139
27 D. Carter (Deidt-Offenhauser) 215.247	16 M. Rose (Deidt-Offenhauser) 214.721	98 T. Ruttman (KK 2000-Offenhauser) 212.938
83 M. Nazaruk (Kurtis-Offenhauser) 212.727	3 J. Parsons (KK 3000-Offenhauser) 212.680	5 T. Bettenhausen (Deidt-Offenhauser) 212.352
4 C. Green (KK 3000-Offenhauser) 212.259	69 F. Agabashian (KK 3000-Offenhauser) 217.307	25 S. Hanks (KK 3000-Offenhauser) 214.039
44 W. Brown (KK 3000-Offenhauser) 212.283	2 W. Faulkner (Kuzma-Offenhauser) 220.273	73 C. Scarborough (KK 2000-Offenhauser) 218.249
10 B. Schindler (KK 2000-Offenhauser) 215.704	1 H. Banks (Moore-Offenhauser) 215.489	23 C. Griffith (KK 2000-Offenhauser) 215.392
8 C. Stevenson (Marchese-Offenhauser) 215.271	81 B. Vukovich (Trevis-Offenhauser) 215.208	22 G. Connor (Lesovsky-Offenhauser) 214.610
69 G. Force (KK 2000-Offenhauser) 214.206	19 M. Hellings (Deidt-Offenhauser) 213.921	68 C. Forberg (KK 3000-Offenhauser) 213.865
48 R. Ward (Bromme-Offenhauser) 217.046	12 J. McDowell (Maserati-Offenhauser) 213.197	76 J. Davies (Pavi-Offenhauser) 214.872
32 C. Miller (Kurtis-Offenhauser) 218.645	52 B. Ball (Schroeder-Offenhauser) 215.808	26 J. James (Watson-Offenhauser) 215.521
57 A. Linden (Sherman-Offenhauser) 212.796	6 D. Dinsmore (Schroeder-Offenhauser) 212.391	71 B. MacKey (Hall-Offenhauser) 211.584

Lo schieramento è fatto in base alle velocità medie realizzate nelle prove ma l'ordine non vede sempre i più veloci precedere i più lenti. Le posizioni infatti vengono assegnate in giorni prestabiliti: ad esempio, i primi nove posti non sono occupati necessariamente dagli autori dei nove migliori tempi in assoluto, bensì dagli autori dei nove migliori tempi nel giorno prestabilito per l'assegnazione dei primi nove posti, e così via.

17 giugno 1951

G.P. del Belgio

Spa-Francorchamps



Una fase del duello che sul velocissimo circuito delle Ardenne oppone a distanza ravvicinata l'Alfa Romeo n. 4 di Nino Farina (destinato vincitore della gara), la Ferrari n. 8 di Ascari e l'Alfa Romeo n. 2 di Fangio. A stage of the duel which closely opposes the Alfa Romeo nr. 4 of Farina (the final winner of the race), the Ferrari nr. 8 of Ascari and the Alfa Romeo nr. 2 of Fangio on the extremely fast Ardenne track



FARINA
dominatore
sulla sua pista

Così (in 13) alla partenza

2 Manuel Fangio (Alfa Romeo 159) 4'25"	4 Nino Farina (Alfa Romeo 159) 4'28"	10 Gigi Villoresti (Ferrari 375) 4'29"
8 Alberto Ascari (Ferrari 375) 4'30"	12 Piero Taruffi (Ferrari 375) 4'32"	
6 Consalvo Sanesi (Alfa Romeo 159) 4'36"	14 Louis Rosier (Talbot) 4'45"	22 Yves Giraud-Cabantous (Talbot) 4'52"
18 Louis Chiron (Talbot) 5'01"	20 Philippe Etancelin (Talbot) 5'04"	
16 Johnny Claes (Talbot) 5'09"	24 André Pilette (Talbot) 5'18"	26 Pierre Levegh (Talbot) 5'17"

Così (in 9) al traguardo

1. NINO FARINA (Alfa Romeo), 36 giri pari a km 507 in 2 ore 45'46" alla media di 183,947 kmh.
 2. Alberto Ascari (Ferrari) a 2'51"
 3. Gigi Villoresti (Ferrari) a 4'22"
 4. Louis Rosier (Talbot) a 2 giri
 5. Yves Giraud-Cabantous (Talbot) a 2 giri
 6. André Pilette (Talbot) a 3 giri; 7. Johnny Claes (Talbot) a 3 giri; 8. Pierre Levegh (Talbot) a 4 giri; 9. Juan Manuel Fangio (Alfa Romeo) a 4 giri.
- GIRO PIÙ VELOCE:** Fangio (Alfa Romeo) in 4'22"1, media kmh 193,925.

I ritiri

PILOTA	GIRO	CAUSA
Etancelin	1.	trasmissione
Sanesi	12.	radiatore
Chiron	28.	pistone
Taruffi	29.	trasmissione

Così nel mondiale

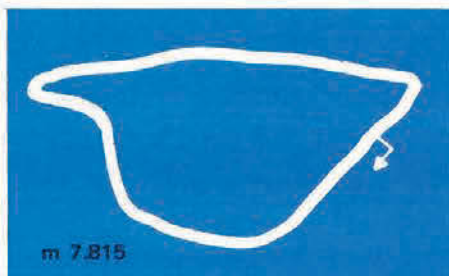
Questa la classifica «iridata» dopo la terza gara: 1. Farina p. 12; 2. Fangio 10; 3. Wallard 9; 4. Ascari, Taruffi, Nazaruk 6; 7. Villoresti 4; 8. Sanesi, Rosier, Linden 3; 11. De Graffenried, McGrath, Ayulo, Ball, Giraud-Cabantous 2.

Piena polemica sui regolamenti: l'Alfa Romeo per la futura formula dei gran premi, Ferrari per le distanze minime prescritte. In Belgio Farina si prende una netta rivincita su Fangio: trionfa sul circuito a lui più congeniale e si porta in testa alla classifica iridata. Le Ferrari si piazzano al secondo e al terzo posto. Le «375» dimostrano di essere più veloci di quanto non lo fossero le «158» del '50 e superano la distanza del gran premio in un tempo inferiore a quello impiegato dall'Alfa di Fangio l'anno prima: i rapporti tra le «forze» in campo si stanno modificando.

In partenza scatta Villoresti, lo seguono Farina, Ascari, Fangio e Taruffi. Farina supera quasi subito Villoresti che però ripassa in testa alla curva di Stavelot. Lo scontro diretto tra Alfa e Ferrari dura tre giri. Poi Farina passa al comando. Al sesto giro Fangio supera Ascari e attacca Farina. Al decimo l'argentino produce il suo massimo sforzo e segna il record sul giro in 4'22"1, a 194 orari. Ora è a soli sette secondi da Farina ma deve fermarsi al box per il rifornimento e per un prudenziale cambio di gomme. Il bloccaggio di una ruota posteriore gli fa perdere quattordici minuti. Fangio è tagliato fuori, Farina vince alla grande, seguito da Ascari e da Villoresti e passa al comando della classifica del campionato mondiale. Fangio, che è riuscito a conquistare il punto del giro più veloce, per il momento è al secondo posto a un paio di lunghezze.

1 luglio 1951

Reims



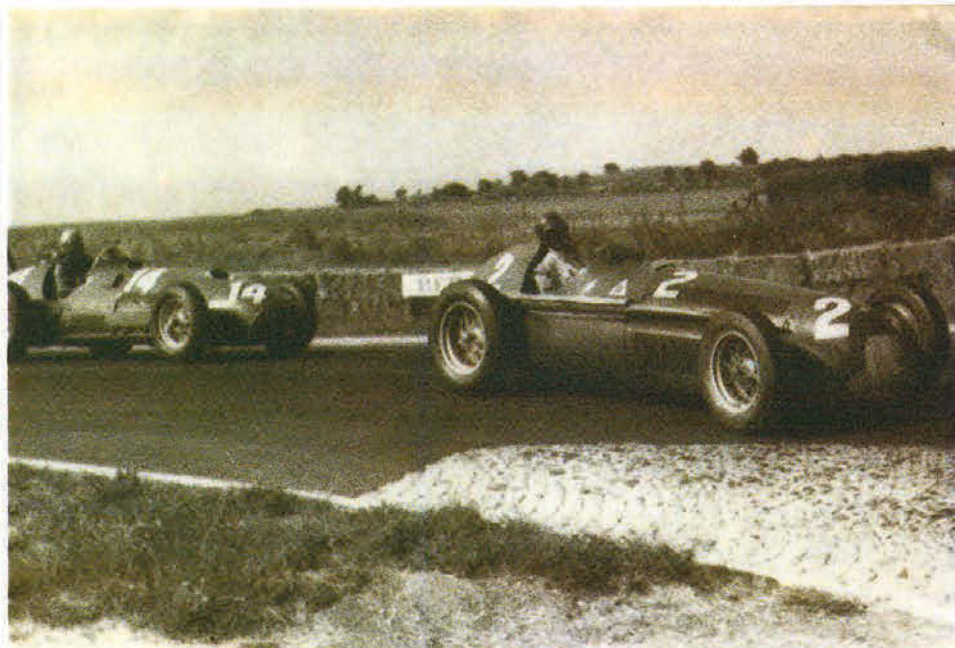
FANGIO in condominio con FAGIOLI

«Se dopo Spa si poteva dire che gli attaccanti erano già riusciti a superare il fossato ed iniziavano la salita alle turre mura del Portello, dopo Reims dobbiamo dire che essi sono già giunti all'altezza del bastione». Così un critico d'oltralpe, Paul Devereux, sintetizza il G.P. dell'A.C. di Francia e d'Europa, terzo round del mondiale. Le Alfa di Farina, Fangio e Sanesi dispongono dei serbatoi supplementari, mentre Fangio (questa è la sua unica apparizione nel mondiale '51) dispone della vettura normale. Oltre che Villorosi e Ascari, la Ferrari schiera González. Secondo voci di box, una quarta vettura sarebbe stata offerta al giovane Moss.

Fangio scatta in testa al via, ma al primo giro transita per primo Ascari, che tuttavia al nono deve ritirarsi per guasto al cambio. Gli danno la macchina di González, mentre Fangio sale su quella di Fagioli. Farina è in testa ma al 44. dechappa una gomma anteriore e retrocede. Al 61. l'inconveniente si ripete. Ascari ha noie ai freni e non può resistere al «forcing» di Fangio, che va a vincere. Farina è quinto. Sanesi spinge la propria vettura per un chilometro e mezzo e si classifica decimo.

Oltre ai quattro punti conquistati grazie alla vittoria del gran premio, (altri 4 toccano a Fagioli, che gli ha ceduto la macchina) Fangio conquista anche il punto assegnato all'autore del giro più veloce e proprio per questo punto sopravanza Farina nella classifica «iridata».

G.P. dell'A.C. di Francia e d'Europa



Ancora i due grandi antagonisti dell'anno in un duello ruota a ruota: Fangio, con l'Alfa Romeo 159 è al comando, Ascari, con la Ferrari 375, lo segue come un'ombra. Alla fine l'asso argentino riuscirà ad imporsi. Once again the two antagonists of that year in a wheel to wheel duel: Fangio is in the lead with his Alfa Romeo 159. Ascari follows him like a shadow with his Ferrari 375. Finally, the Argentinean star will make it

Così (in 11) al traguardo

1. MANUEL FANGIO/LUIGI FAGIOLI (Alfa Romeo) 77 giri pari a km 598,36 in 3 ore 22'11"0 alla media di 178,588 kmh; 2. Alberto Ascari/Froilán González (Ferrari) a 58"2; 3. Gigi Villorosi (Ferrari) a 3 giri; 4. Reg Parnell (Ferrari Thin Wall Special) a 3 giri; 5. Nino Farina (Alfa Romeo) a 3 giri; 6. Louis Chiron (Talbot) a 6 giri; 7. Yves Giraud-Cabantous (Talbot) a 6 giri; 8. Eugène Chaboud (Talbot) a 8 giri; 9. Guy Mairesse (Talbot) a 11 giri; 10. Consalvo Sanesi (Alfa Romeo) a 18 giri; 11. Fagioli/Fangio (Alfa Romeo) a 22 giri.

GIRO PIÙ VELOCE: Fangio in 2'27"8 media kmh 190,368 kmh.

I ritiri

PILOTA	GIRO	CAUSA
Whitehead	1.	guarnizione testata
de Graffenried	1.	trasmissione
Manzon	3.	
Simon	7.	motore
Ascari	10.	cambio
Trintignant	11.	motore
Schell	24.	sterzo
Gordini	27.	
Etancelin	37.	motore
Rosier	43.	trasmissione
Claes	54.	urtato
Marimón		motore

Così nel mondiale

Questa la classifica «iridata» dopo la quarta gara: 1. Fangio p. 15; 2. Farina 14; 3. Ascari, Wallard 9; 5. Villorosi 8; 6. Taruffi, Nazaruk 6; 8. Fagioli 4; 9. Sanesi, Rosier, Parnell, González, Linden 3; 14. de Graffenried, McGrath, Ayulo, Ball, Giraud-Cabantous 2.

Così (in 23) alla partenza

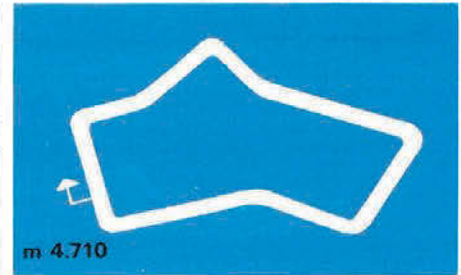
12 Alberto Ascari (Ferrari 375) 2'28"1	2 Nino Farina (Alfa Romeo 159) 2'27"4	4 Manuel Fangio (Alfa Romeo 159) 2'25"7
6 Consalvo Sanesi (Alfa Romeo 159) 2'28"9	10 Gigi Villorosi (Ferrari 375) 2'28"5	
42 Louis Chiron (Talbot) 2'43"7	8 Luigi Fagioli (Alfa Romeo 159) 2'33"1	14 Froilán González (Ferrari 375) 2'30"8
38 Philippe Etancelin (Talbot) 2'44"8	26 Reg Parnell (Ferrari TW Special) 2'44"0	
40 Louis Rosier (Talbot) 2'48"0	28 Johnny Claes (Talbot) 2'46"6	46 Yves Giraud-Cabantous (Talbot) 2'45"7
50 Onofre Marimón (Maserati)	44 Eugène Chaboud (Talbot) 2'49"6	
32 Maurice Trintignant (Gordini) 2'50"3	36 Aldo Gordini (Gordini) 2'50"3	18 Emanuele de Graffenried (Maserati) 2'50"1
24 Peter Whitehead (Ferrari 125)	48 Guy Mairesse (Talbot) 2'58"4	
30 Robert Manzon (Gordini)	20 Harry Schell (Maserati)	34 André Simon (Gordini)

G.P. di Gran Bretagna



González davanti ad Alberto Ascari a Silverstone, nel giorno della prima vittoria della Ferrari in un gran premio iridato. «El cabezón», il testone, un quintale (abbondante) di grinta, al volante della «375» è irresistibile. González ahead of Alberto Ascari at Silverstone the day of the first ever victory of a Ferrari in a WC Grand Prix. «El cabezon», the stubborn fellow, a (abundant) quintal of guts, is unbeatable.

14 luglio 1951
Silverstone



GONZALEZ esalta la Ferrari

Così (in 20) alla partenza

11 Alberto Ascari (Ferrari 375) 1'45"2	1 Nino Farina (Alfa R. 159) 1'45"0	2 Manuel Fangio (Alfa R. 159) 1'44"4	12 Froilán González (Ferrari 375) 1'43"4
4 Felice Bonetto (Alfa Romeo 159) 1'52"0	3 Consalvo Sanesi (Alfa R. 159) 1'50"2	10 Gigi Villoresi (Ferrari 375) 1'45"8	
18 Duncan Hamilton (Talbot) 1'57"2	8 Bob Gerard (ERA) 1'57"0	22 Louis Rosier (Talbot) 1'58"0	14 Peter Whitehead (Ferrari TWS) 1'54"6
25 Johnny Claes (Talbot) 2'05"8	23 Louis Chiron (Talbot) 2'00"2	9 Brian Shawe-Taylor (ERA) 1'58"2	
5 Joes Kelly (Alfa) 2'18"4	16 John James (Maserati) 2'17"0	17 Philip Fotheringham- Parker (Maserati) 2'13"2	15 David Murray (Maserati) 2'06"0
	6 Reg Parnell (BRM)	7 Peter Walker (BRM)	

Non partiti: Maurice Trintignant (Gordini); André Simon (Gordini); Robert Manzon (Gordini); Philippe Etancelin (Talbot).

Così (in 14) al traguardo

1. FROILAN GONZÁLEZ (Ferrari), 90 giri pari a km 423,8 in 2 ore 42'18"2, alla media di 154,673 kmh
2. Juan Manuel Fangio (Alfa Romeo) a 51"
3. Gigi Villoresi (Ferrari) a 2 giri
4. Felice Bonetto (Alfa Romeo) a 3 giri
5. Reg Parnell (BRM) a 5 giri
6. Consalvo Sanesi (Alfa Romeo) a 6 giri; 7. Peter Walker (BRM) a 6 giri; 8. Brian Shawe-Taylor (ERA) a 6 giri; 9. Peter Whitehead (Ferrari) a 7 giri; 10. Louis Rosier (Talbot) a 7 giri; 11. Bob Gerard (ERA) a 8 giri; 12. Duncan Hamilton (Talbot) a 8 giri; 13. Johnny Claes (Talbot) a 8 giri; 14. Joes Kelly (Alfa) a 15 giri.

GIRO PIÙ VELOCE: Farina (Alfa Romeo) in 1'44"0, media 160,917 kmh.

I ritiri

PILOTA	GIRO	CAUSA
James	22.	radiatore
Chiron	41.	freni
Murray	45.	valvole
Fotheringham-		
Parker	46.	pompa olio
Ascari	56.	cambio
Farina	75.	frizione

Così nel mondiale

Questa la classifica «iridata» dopo la quinta gara: 1. Fangio p. 21; 2. Farina 15; 3. Villoresi 12; 4. González 11; 5. Ascari, Wallard 9; 7. Taruffi, Nazaruk 6; 9. Parnell 5; 10. Fagioli 4; 11. Sanesi, Rosier, Bonetto, Linden 3; 15. de Graffenried, Giraud-Cabantous, McGrath, Ayulo, Ball 2.

Dopo quattordici vittorie consecutive riportate nei gran premi del dopoguerra, l'Alfa Romeo viene battuta. La vittoria della Ferrari è netta e non dovuta al caso. La costruisce, giro su giro, Froilán González che già nelle prove aveva segnato il miglior tempo, distanziando di un secondo esatto Fangio. Al via, la quarta Alfa, quella di Bonetto, scatta in testa dalla seconda fila. Ma è un fuoco di paglia. Al secondo giro González passa al comando, seguito da Fangio, da Bonetto e da un Ascari stranamente rinunciatario. Le debuttanti BRM di Parnell e Walker, partite in ultima fila per non aver partecipato alle prove ufficiali, si stanno intanto comportando meglio del previsto. Al decimo giro Fangio attacca González e lo passa. Ma González non molla. Dopo una paurosa sbandata nel doppiare Sanesi, si riporta in testa. I rifornimenti dell'Alfa, che deve immettere nei serbatoi più di 300 litri di carburante, sono più lunghi di quelli della Ferrari. Fangio compie infatti l'operazione in 49", mentre per González 23" sono sufficienti. Le BRM continuano a girare regolarmente, anche se distanziatissime. Ascari deve abbandonare (56. giro) per rottura del cambio. Al 75. Farina abbandona a sua volta dopo aver segnato il record sul giro. La corsa si conclude con due argentini al primo e al secondo posto,

29 luglio 1951

Nuerburgring

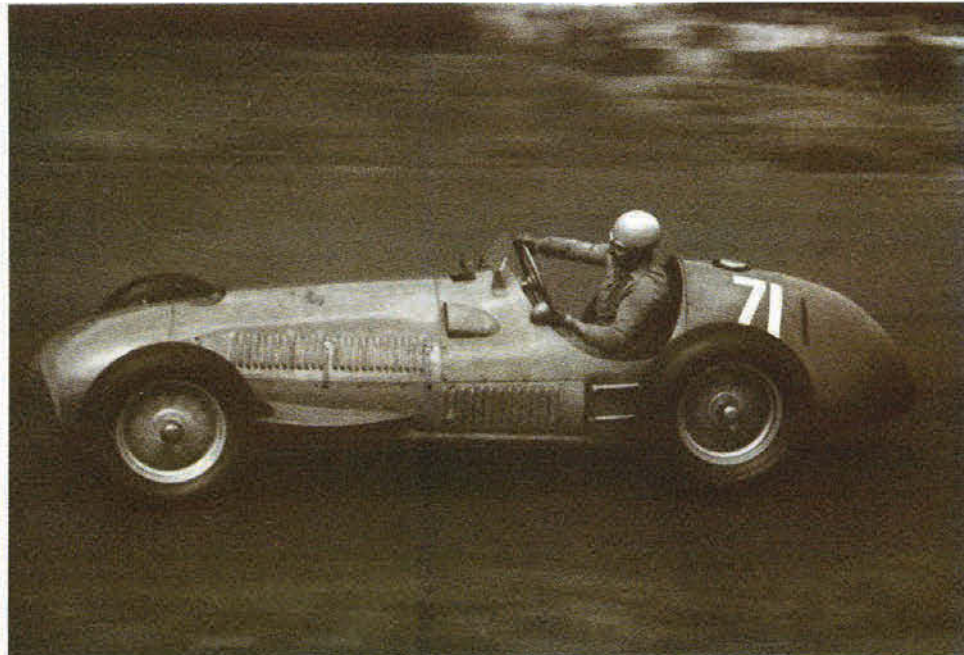
m 22.810



ASCARI
signore
del «Ring»

Dopo dodici anni, il Gran Premio di Germania torna a essere corsa di livello mondiale: la prova disputata nel '50 e vinta da Ascari non era infatti valida per il titolo. Gli allenamenti si iniziano il martedì mattina con vetture da turismo. Con un'Alfa 1900 Farina compie non meno di 600 chilometri. Al venerdì la battaglia tra Ascari e Fangio per il miglior tempo è all'ultimo respiro. Nel tentativo estremo di battere l'italiano, Fangio esce di strada nella discesa verso Adenau: una folta siepe lo trattiene dal cadere in un ripido pendio. Il sabato i ferraristi si sentono sicuri al punto da non scendere nemmeno in pista. Nel frattempo l'Alfa, con decisione criticabile, prova Daetwyler, Chiron e Pietsch, ex pilota della Auto Union. A lui andrà la quarta vettura. La corsa, come era nelle previsioni, vive sul duello tra Fangio (scattato in testa) e Ascari (con la meno potente delle quattro Ferrari) che lo supera al 5. giro. A metà gara, Ascari è terzo dietro González e Fangio. Dopo quattro giri l'italiano, rinvenuto fortissimo, è tornato al comando, ha un margine di quasi 1'. Fangio si ferma ai box, ma anche Ascari si ferma inaspettatamente per un cambio prudenziale di gomme. Il suo vantaggio diventa esilissimo. Tuttavia, ripartito, l'italiano ricomincia a guadagnare. Alla fine l'argentino è staccato di 30'

G.P. di Germania



Ascari al Nuerburgring: uno spettacolo eccezionale di guida d'altissima scuola. Le difficoltà del circuito dell'Eifel esaltano anche lo stile del pilota milanese, alla sua prima vittoria in un gran premio «iridato» di F. 1
Ascari at the Nuerburgring: an extraordinary spectacle of top level driving. The difficulties of the Eifel track even stress the driving style of the Milanese racer at his first F1 WC victory

Così (in 11) al traguardo

1. ALBERTO ASCARI (Ferrari) 20 giri pari a km 456,20 in 3 ore 23'3"3 alla media di 134,798 kmh
2. Juan Manuel Fangio (Alfa Romeo) a 30" e 5
3. Froilan González (Ferrari) a 5'50"2
4. Gigi Villorosi (Ferrari) a 7'49"1
5. Piero Taruffi (Ferrari) a 1 giro
6. Rudolf Fischer (Ferrari) a 1 giro; 7. Robert Manzon (Gordini) a 1 giro; 8. Louis Rosier (Talbot) a 1 giro; 9. Pierre Levegh (Talbot) a 2 giri; 10. Jacques Swaters (Talbot) a 2 giri; 11. Johnny Claes (Talbot) a 2 giri.

GIRO PIÙ VELOCE: Fangio in 9'55"8, media 137,823 kmh.

I ritiri

PILOTA	GIRO	CAUSA
de Graffenried	2.	motore
Chiron	3.	accensione
Etancelin	4.	cambio
Branca	4.	motore
Farina	8.	cambio
Pietsch	12.	incidente
Simon	12.	motore
Hamilton	12.	pressione olio
Bonetto	13.	compressore
Trintignant	14.	motore
Cabantous	18.	incidente

Così nel mondiale

Questa la classifica «iridata» dopo la terza gara: 1. Fangio p. 28; 2. Ascari 17; 3. Farina, González, Villorosi 15; 6. Wallard 9; 7. Taruffi 8; 8. Nazaruk 6; 9. Parnell 5; 10. Fagioli 4; 11. Bonetto, Linden, Sanesi, Rosier 3; 15. de Graffenried, Giraud-Cabantous, McGrath, Ayulo, Ball 2.

Così (in 22) alla partenza

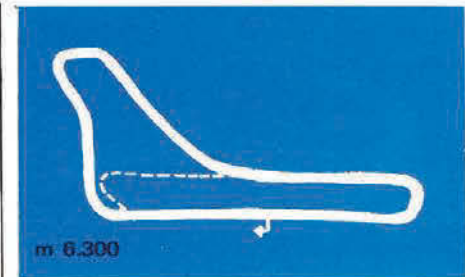
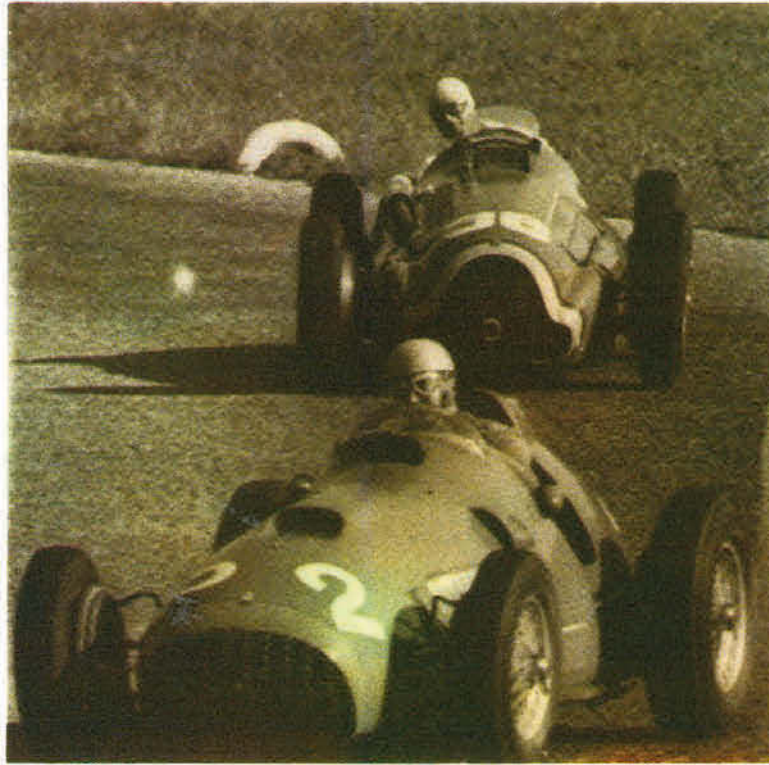
76 Nino Farina (Alfa R. 159) 10'01"0	75 Manuel Fangio (Alfa R. 159) 9'59"0	74 Froilán González (Ferrari 375) 9'57"5	71 Alberto Ascari (Ferrari 375) 9'55"8
78 Paul Pietsch (Alfa Romeo 159) 10'15"7	73 Piero Taruffi (Ferrari 375) 10'12"9	72 Gigi Villorosi (Ferrari 375) 10'06"6	
87 Yves Giraud Cabantous (Talbot) 10'52"8	77 Felice Bonetto (Alfa Romeo) 10'46"1	82 Robert Manzon (Gordini) 10'28"9	91 Rudolf Fischer (Ferrari 212) 10'23"8
	81 Maurice Trintignant (Gordini) 11'07"5	85 Louis Chiron (Talbot) 11'00"2	83 André Simon (Gordini) 10'57"5
94 Johnny Claes (Talbot) 11'33"6	92 Tony Branca (Maserati) 11'26"7	79 Emanuel de Graffenried (Maserati) 11'25"6	84 Louis Rosier (Talbot) 11'08"2
	86 Philippe Etancelin (Talbot) 11'52"9	88 Duncan Hamilton (Talbot) 11'49"3	90 Pierre Levegh (Talbot) 11'41"9
			93 Jacques Swaters (Talbot) 12'09"1

Non partito: David Murray (Maserati).

G.P. d'Italia

Ascari e Fangio, un altro duello avvincente che entusiasma la grande folla di Monza. Vince l'italiano, con la Ferrari, e sperare che possa conquistare il titolo mondiale non è assolutamente fuori luogo: il distacco è di soli 3 punti e manca una gara

Ascari and Fangio another exciting duel which thrills the big Monza crowd. The Italian Ferrari driver wins and it's not absurd to hope to be able to win the WC title: the gap is just 3 points at one race to the end of the series



ASCARI avvicina Fangio

Un clamoroso errore dei cronometristi, ammesso solo ufficiosamente, «regala» a Fangio e a Farina due secondi. Senza questo scherzo, il giro più veloce in prova sarebbe stato di Ascari. Al primo giro passano Farina, Fangio, Ascari, González. Al secondo giro Ascari occupa già la piazza d'onore. Poi, nonostante la difesa dell'argentino, l'italiano passa. Per otto giri i due supercampioni lottano gomito a gomito. Al 13. Fangio dechappa la gomma anteriore destra e lascia via libera ad Ascari. Il grande interrogativo è sulla tenuta della Ferrari numero 2 che il pilota sembra non risparmiare. Ma l'impressione è sbagliata. Ascari infatti segna il suo giro più veloce al 33. passaggio, quando conduce senza alcuna minaccia. Dopo l'imprevista fermata, Fangio si getta all'inseguimento di Ascari, ma al 34. giro ancora 24" lo separano dal leader. A metà gara (40 giri) la corsa dell'argentino è finita. Farina, che aveva dovuto ritirarsi alle prime battute, sale (29. giro) sulla macchina di Bonetto e segna il giro più veloce della giornata: è il «do di petto» del campione del mondo uscente. Ascari vince facile facile: situazione «iridata» dopo Monza, 25 punti a lui, 28 a Fangio. Il campionato, avvincente fino in fondo, si risolverà nell'ultima sfida, tra sei settimane, sui rettilinei e sulle curve di Barcellona, circuito di Pedralbes. La corsa ha registrato il forfait della BRM e il debutto della OSCA 4500 con Franco Rol.

Così (in 20) alla partenza

38 Manuel Fangio (Alfa R. 159) 1'53"2	34 Nino Farina (Alfa R. 159) 1'53"9	2 Alberto Ascari (Ferrari 375) 1'55"1	6 Froilán González (Ferrari 375) 1'55"9
4 Gigi Villoresi (Ferrari 375) 1'57"9	8 Piero Taruffi (Ferrari 375) 1'58"2	40 Felice Bonetto (Alfa Romeo 159) 1'58"3	
36 Emanuel de Graffenried (Alfa Romeo 159) 2'05"1	48 André Simon (Gordini) 2'08"0	50 Maurice Trintignant (Gordini) 2'08"9	46 Robert Manzon (Gordini) 2'09"0
24 Yves Giraud Cabantous (Talbot) 2'09"3	18 Louis Rosier (Talbot) 2'10"4	12 Chico Landi (Ferrari 375) 2'11"2	
20 Louis Chiron (Talbot) 2'12"1	44 Franco Rol (OSCA) 2'13"4	16 Peter Whitehead (Ferrari) 2'16"2	22 Pierre Levegh (Talbot) 2'16"5
26 Johnny Claes (Talbot) 2'18"6	28 Jacques Swaters (Talbot) 2'18"8		

Non partiti: Reg Parnell (BRM); K. Richardson (BRM).

Così (in 9) al traguardo

1. ALBERTO ASCARI (Ferrari) 80 giri pari a km 504 in 2 ore 42'39"3 alla media di 185,927 kmh
 2. Froilán González (Ferrari) a 44"6
 3. Nino Farina/Felice Bonetto (Alfa Romeo) a 1 giro
 4. Gigi Villoresi (Ferrari) a 1 giro
 5. Piero Taruffi (Ferrari) a 1 giro
 6. André Simon (Gordini) a 6 giri; 7. Louis Rosier (Talbot) a 7 giri; 8. Yves Giraud-Cabantous (Talbot) a 8 giri; 9. Franco Rol (OSCA) a 13 giri.
- GIRO PIÙ VELOCE:** Farina (Alfa Romeo) in 1'56"7, media 194,681 kmh

I ritiri

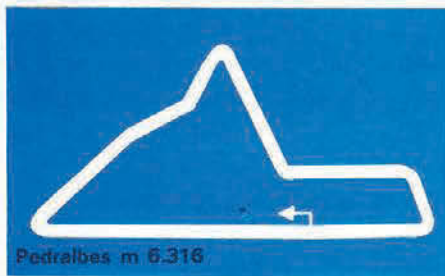
PILOTA	GIRO	CAUSA
Landi	1.	trasmissione
Whitehead	2.	magnete
Claes	5.	motore
de Graffenried	5.	compressore
Farina	7.	motore (salito sulla macchina di Bonetto)
Swaters	8.	motore
Levegh	10.	motore
Chiron	23.	accensione
Trintignant	30.	pistone
Manzon	30.	motore
Fangio	40.	motore

Così nel mondiale

Questa la classifica «iridata» dopo la settima gara: 1. Fangio p. 28; 2. Ascari 25; 3. González 21; 4. Farina, Villoresi 18; 6. Taruffi 10; 7. Wallard 9; 8. Nazark 6; 9. Parnell, Bonetto 5; 11. Fagioli 4; 12. Sanesi, Rosier, Linden 3; 15. de Graffenried, Giraud-Cabantous, McGrath, Ayulo, Ball 2.

28 ottobre 1951

Barcelona



Pedralbes m 6.316



FANGIO
(che gomme!)
non si batte

Il problema delle gomme era già apparso a Monza: sulle sette vetture ufficiali si dovette cambiare non meno di 22 pneumatici, di cui solamente 14 (la coppia posteriore) regolarmente prevedibile. E proprio i pneumatici tolgono ad Ascari la possibilità di lottare per conquistare l'iride. Dopo la sconfitta di Monza, l'Alfa si è puntigliosamente preparata. Si parla di 440 HP. Ma la mossa vincente, ideata dall'ingegner Colombo, è l'adozione di gomme di grossa misura, sospensioni morbide e freni durissimi per impedire ai piloti di sfruttarli eccessivamente. Una mossa a punto contraria a quella seguita dalla Ferrari che monta gomme più piccole e che frena meglio. Alla prima curva, dopo il lunghissimo rettilineo, otto vetture (4 Alfa e 4 Ferrari) si presentano in parata: la sede stradale è infatti enorme. Alla frenata, Ascari assume il comando. Al sesto giro Taruffi deve già cambiare le gomme. Al nono giro anche Ascari è fermo: Fangio se ne va verso il titolo. Le gomme di Ascari durano in media nove giri, 56 chilometri. È un calvario. Le Ferrari denunciano anche problemi di trasmissione. Delle Alfa la più a punto è quella di Fangio, l'unica delle quattro rifatta completamente prima della corsa. Mentre il gigantesco giornalista argentino Sojt trasmette per radio ai connazionali le fasi elettrizzanti della gara, González occupa la piazza d'onore, completando in tal modo il trionfo dei piloti sudamericani.

G.P. di Spagna



La differenza di fuso orario permette ai giornali argentini di uscire nella stessa domenica 28 ottobre in cui Fangio diventa «mundial» dando col risalto che vedete la grande notizia. «È il trionfo del peronismo nella vecchia Europa» si legge nella primissima riga. The difference of the time zone allows the Argentinean newspapers to come out the same Sunday, October 28, in which Fangio becomes «mundial» giving the great news with the emphasis you can see. «It's the triumph of peronism in old Europe», says the first line

Così (in 10) al traguardo

1. JUAN MANUEL FANGIO (Alfa Romeo), 70 giri pari a km 442 in 2 ore 46'54"1, alla media di 158,841 kmh.
2. Froilán González (Ferrari) a 54'28"
3. Nino Farina (Alfa Romeo) a 1'45"54.
4. Alberto Ascari (Ferrari) a 2 giri
5. Felice Bonetto (Alfa Romeo) a 2 giri
6. Emanuel de Graffenried (Alfa Romeo) a 4 giri;
7. Louis Rosier (Talbot) a 5 giri;
8. Philippe Etancelin (Talbot) a 5 giri;
9. Robert Manzon (Simca) a 7 giri;
10. Francisco Godia (Maserati) a 10 giri.

GIRO PIÙ VELOCE: Fangio (Alfa Romeo) in 2'14"3, media 169,302 kmh.

I ritiri

PILOTA	GIRO	CAUSA
Bira	1.	motore
Chiron	4.	accensione
Cabantous	7.	surriscaldamento
Grignard	24.	motore
Taruffi	30.	sospensione
Claes	37.	incidente
Villoresi	48.	accensione
Simon	49.	motore

Così nel mondiale

Questa la classifica «iridata» dopo l'ottava e ultima gara: 1. Fangio p. 31; 2. Ascari 25; 3. González 24; 4. Farina 19; 5. Villoresi 15; 6. Taruffi 10; 7. Wallard 9; 8. Bonetto 7; 9. Nazaruk 6; 10. Parnell 5; 11. Fagioli 4; 12. Sanesi, Linden, Rosier 3; 15. de Graffenried, McGrath, Ayulo, Ball, Giraud-Cabantous 2.

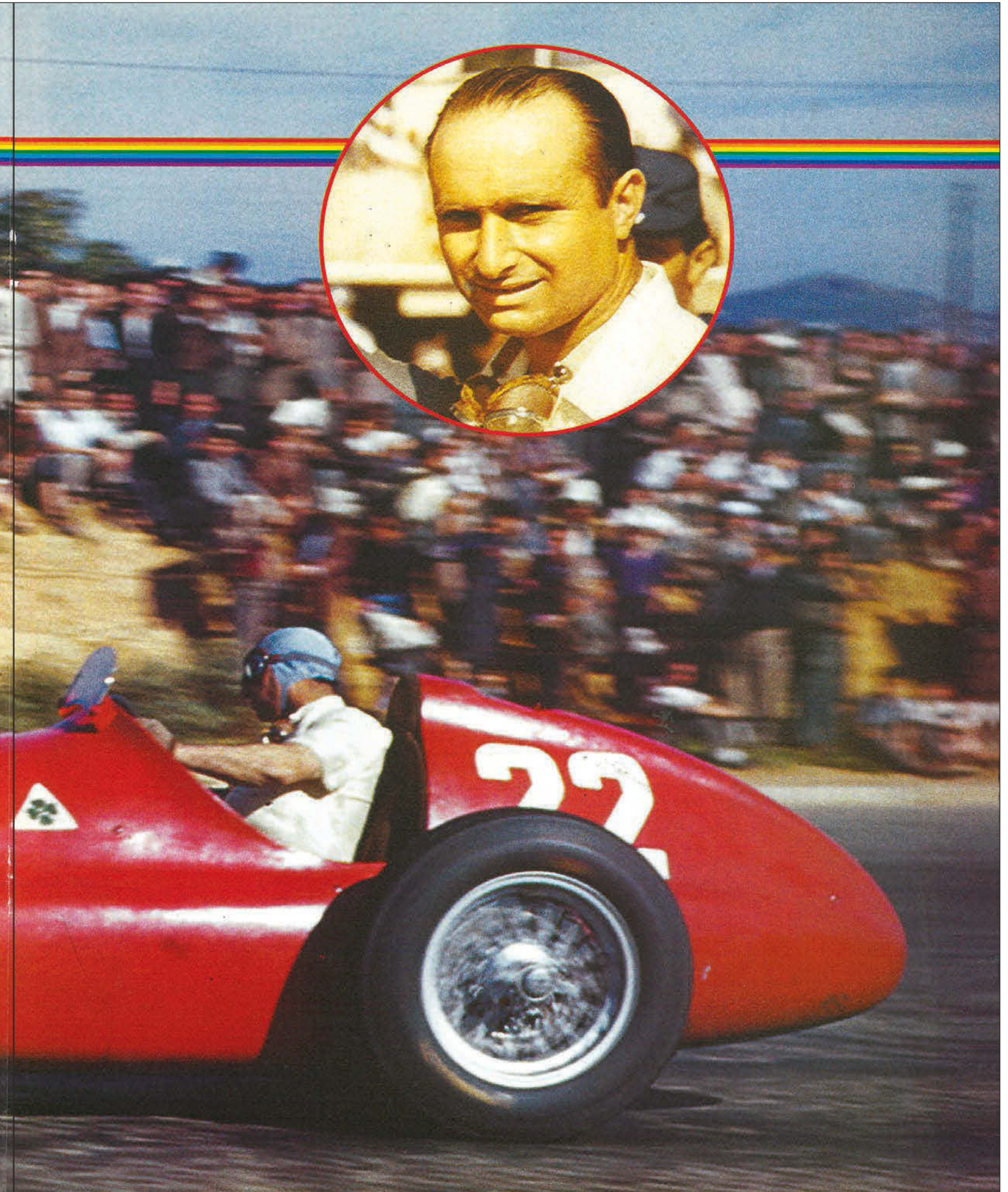
Così (in 19) alla partenza

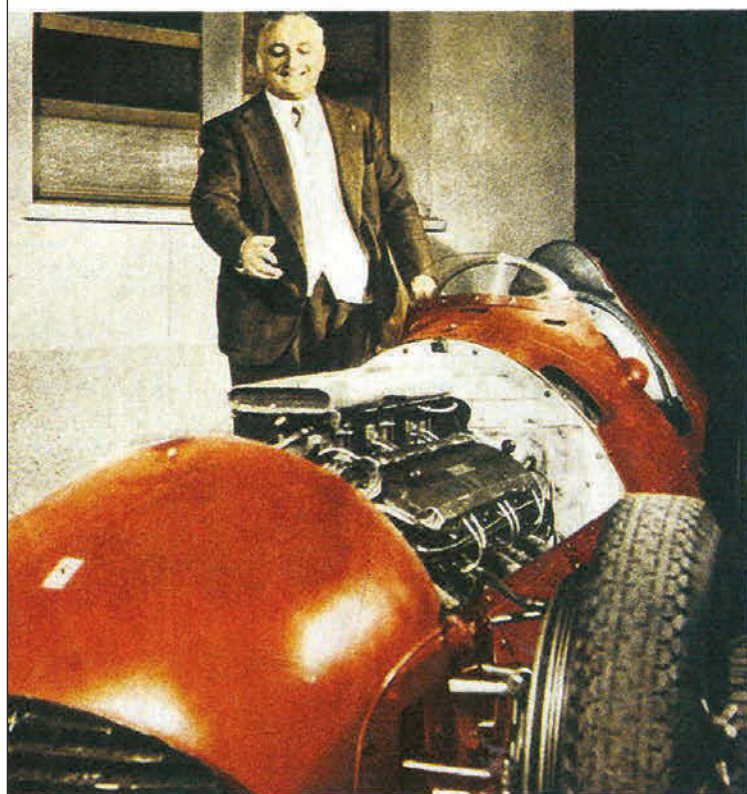
20 Nino Farina (Alfa R. 159) 2'14"94	6 Froilán González (Ferrari 375) 2'14"01	22 Manuel Fangio (Alfa R. 159) 2'12"27	2 Alberto Ascari (Ferrari 375) 2'10"59
8 Piero Taruffi (Ferrari 375) 2'16"90	26 Emanuel de Graffenried (Alfa R. 159) 2'16"39	4 Gigi Villoresi (Ferrari 375) 2'16"38	
12 Maurice Trintignant (Gordini) 2'25"25	16 André Simon (Gordini) 2'24"60	14 Robert Manzon (Gordini) 2'23"81	24 Felice Bonetto (Alfa R. 159) 2'21"80
32 Yves Giraud-Cabantous (Talbot) 2'32"18	34 Philippe Etancelin (Talbot) 2'31"00	30 Louis Chiron (Talbot) 2'30"32	
42 A. Jover (Maserati) 2'41"99	44 Francisco Godia (Maserati) 2'37"45	38 Georges Grignard (Talbot) 2'36"58	36 Johnny Claes (Talbot) 2'34"46
28 Louis Rosier (Talbot) 2'46"78	18 «Bira» (Osca) 2'45"99		

Non partito: A. Jover (Maserati).

A photograph of a red Alfa Romeo 159 race car on a track. The car is in the foreground, angled towards the left. The background shows a large, blurred crowd of spectators on a hillside, suggesting a high-speed race. A rainbow-colored horizontal line is visible in the upper part of the image.

1951
CAMPIONE DEL MONDO
Juan Manuel Fangio
su Alfa Romeo 159





Enzo Ferrari accanto a uno dei suoi gioielli, la «375». Questa monoposto, con al volante Froilán Gonzalez, interruppe a Silverstone, nel 1951, la lunga egemonia dell'Alfa Romeo. Nella versione definitiva era azionata da un 12 cilindri a V di 4493 cmc, con una potenza di 384 CV a 7500 giri al minuto

Enzo Ferrari beside one of his pieces of jewellery, the 375. This single-seater, with Froilan Gonzalez at the wheel, broke the long standing Alfa Romeo hegemony at Silverstone in 1951. Its final version was powered by a 4493 cc 12-cylinder V engine developing 384 HP at 7500 rpm

Dal taccuino del cronista

MOSS «DEB» - Il G.P. di Svizzera segna il timido esordio di un pilota destinato a lasciare traccia duratura nella cronaca: su una HWM con motore Alta debutta — terminando ottavo — Stirling Moss, ventiduenne inglese di belle speranze alla quarta stagione di corse. Nei 66 gran premi «titolati» della sua carriera Moss otterrà 16 «pole position», 20 giri veloci e 16 vittorie. Fallirà un solo grande risultato: l'alloro mondiale, terminando al secondo posto nei 4 anni dal 1955 al 1958 e al terzo nei 3 dal 1959 al 1961. Il 23 aprile 1962 un incidente durante la «100 Miglia» di Goodwood interrompe la prestigiosa carriera di Stirling Moss, il pilota che ha saputo vincere con vetture di tutti i tipi gare di velocità e di durata, su strada e su pista.

Enzo Ferrari ha paragonato a Nuvolari questo «asso» al quale, se il destino non l'avesse impedito, sarebbe forse stata affidata una delle macchine di Maranello

LA «55» NON C'ERA - La Maserati, che aveva vinto le edizioni del 1939 e del 1940 con Wilbur Shaw sul tipo «8 CL» con due compressori, iscrive alla «500 Miglia» di Indianapolis una monoposto, riservandosi di scegliere il pilota. Alla vettura viene assegnato il numero di corsa «55», ma gli organizzatori la aspettano invano. La crisi che attanaglia in quel periodo la Casa non consente l'allestimento della monoposto e così la partecipazione italiana alla prestigiosa gara dell'Indiana è annullata.

UNA FERRARI ELABORATA - Al G.P. di Francia partecipa una monoposto particolare: la «Thin Wall Special» affidata a Reg Parnell. Non è altro che il telaio Ferrari «375» usato da Dorino Serafini e poi da Alberto Ascari nel G.P. d'Italia dell'anno prima e venduto all'industriale inglese Tony Vandervell — lo stesso che dal 1954 al 1960 farà costruire le Vanwall — il quale lo ha fatto modificare in parte. La vettura si piazza al

La «stagione» in sintesi

PILOTI

E NAZIONALITÀ

	SVIZZERA	INDIANAPOLIS	BELGIO	FRANCIA	GRAN BRETAGNA	GERMANIA	ITALIA	SPAGNA	TOTALE PUNTI VALIDI	TOTALE PUNTI
1. J. MANUEL FANGIO (Arg.)	9	—	1	5	6	7	—	9	31	37
2. Alberto Ascari (Ita.)	—	—	6	3	—	8	8	3	25	28
3. Froilán Gonzalez (Arg.)	—	—	—	3	8	4	6	6	24	27
4. Nino Farina (Ita.)	4	—	8	2	1	—	3	4	19	22
5. Gigi Villosesi (Ita.)	—	—	4	4	4	3	3	—	15	18
6. Piero Taruffi (Ita.)	6	—	—	—	—	2	2	—	10	10
7. Lee Wallard (USA)	—	9	—	—	—	—	—	—	9	9
8. Felice Bonetto (Ita.)	—	—	—	—	3	—	2	2	7	7
9. Mike Nazaruk (USA)	—	6	—	—	—	—	—	—	6	6
10. Reg Parnell (GB)	—	—	—	3	2	—	—	—	5	5
11. Luigi Fagioli (Ita.)	—	—	—	4	—	—	—	—	4	4
12. Consalvo Sanesi (Ita.)	3	—	—	—	—	—	—	—	3	3
Andy Linden (USA)	—	3	—	—	—	—	—	—	3	3
Louis Rosier (Fra.)	—	—	3	—	—	—	—	—	3	3
15. E. de Graffenried (Svi.)	2	—	—	—	—	—	—	—	2	2
Jack McGrath (USA)	—	2	—	—	—	—	—	—	2	2
Manuel Ayulo (USA)	—	2	—	—	—	—	—	—	2	2
Bobby Ball (USA)	—	2	—	—	—	—	—	—	2	2
Y. Giraud-Cabantous (Fra.)	—	—	2	—	—	—	—	—	2	2

IL PUNTEGGIO - Nei gran premi «iridati» 1951 si assegnavano 8 punti al vincitore, 6 al secondo classificato, 4 al terzo, 3 al quarto, 2 al quinto. 1 punto era inoltre assegnato all'autore del giro più veloce. Se due piloti si alternavano in corsa sulla stessa macchina, il punteggio era diviso metà ciascuno. Ai fini della classifica mondiale si teneva conto dei quattro migliori piazzamenti di ogni pilota.

LA FORMULA - Dal 1947 al 1953 la formula 1 ammetteva vetture con motori sovralimentati fino a 1500 cmc o aspirati fino a 4500 cmc. Nessuna limitazione di peso né di carburante.

quarto posto e così il magnate inglese vede il suo corridore terminare in zona punti.

ESORDIO E VITTORIA - Due avvenimenti marcano il G.P. di Gran Bretagna: un esordio e una vittoria. L'esordio è quello della BRM, (Casa inglese che con intervalli e traversie continuerà a gareggiare fino al 1977) con due vetture «tipo 15» a 16 cilindri le quali terminano la gara in quinta e settima posizione con Reg Parnell — considerato all'epoca il miglior pilota britannico — e Peter Walker. La vittoria è quella del 29.enne argentino Froilán González che porta la sua Ferrari «375» — numero di gara «12» — alla vittoria battendo le Alfa Romeo, forti ormai di 27 successi consecutivi. È la prima vittoria iridata per Enzo Ferrari che da più di quattro anni — precisamente dal 25 maggio 1947 — vede le sue vetture vincere su tutte le piste e si sente più che maturo per la definitiva consacrazione.

FANGIO, TITOLO N. 1 - Anche se comincia a subire le prime sconfitte l'Alfa Romeo è pur sempre forte e lo dimostra nel G.P. di Spagna, decisivo per l'assegnazione del

titolo. La Casa milanese, che ora impiega la «159» — versione aggiornata delle storiche «158» — per la corsa di Barcellona prepara una vettura con sospensioni de Dion e la affida a Fangio. Il gran premio sarà puntualmente vinto dall'argentino, che conquista così il primo dei suoi cinque allori mondiali.

FINE DI UN'ERA - Con questa gara terminano le presenze di monoposto progettate prima della seconda guerra mondiale, quale la stessa Alfa Romeo, che ha portato i suoi piloti a vincere due titoli; da ora in avanti si metteranno in luce modelli o addirittura — come abbiamo già intravisto — nuove Case. Anche tra i piloti si noteranno sempre più nomi nuovi.

ITALIANI IN CLASSIFICA - Manuel Fangio, nato a Balcarce in Argentina il 24 giugno 1911, è dunque il secondo campione del mondo, avendo preceduto gli altri 18 piloti che figurano nella graduatoria finale. Questa volta sono gli italiani a prevalere per numero: 7 contro i 6 statunitensi. La media punti-gara dell'argentino è di 4,62, migliore, quindi, di quella ottenuta da Farina l'anno prima.



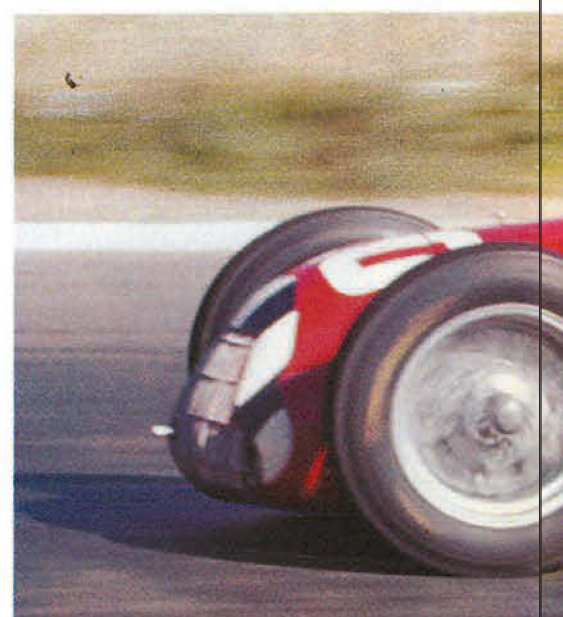
Le forze in campo nel G.P. di Germania 1951. Dall'alto e da sinistra, le Alfa Romeo: Pietsch (78), Farina (76); le Ferrari: Villorosi (74), Taruffi (73); le Talbot: Levegh (90), Etancelin (86), Rosier (84) e Giraud-Cabantous (parzialmente coperta); le Gordini: Trintignant (81), Simon (83) e ancora le Alfa Romeo: Pietsch (78), Farina (76), Bonetto (77), Fangio (75); altre Talbot (concorrenti belgi, colore giallo); francesi, colore blu): Swaters (93), Claes (94), Chiron (85), Levegh (90)

The strength on the battle field of the 1951 German GP. From top and left: the Alfa Romeos of Pietsch (78), Farina (76); the Ferraris of Villorosi (74), Taruffi (73); the Talbots of Levegh (90), Etancelin (86), Rosier (84), Giraud-Cabantous (half hidden); the Gordinis of Trintignant (81), Simon (83) and again the Alfa Romeos of Pietsch (78), Farina (76), Bonetto (77), Fangio (75); more Talbots (Belgian contenders, in yellow; the Frenchmen in blue): Swaters (93), Claes (94), Chiron (85), Levegh (90)



Altre immagini, ormai pressoché introvabili, che risalgono al secondo «mondiale» di F. 1 (1951). Qui sotto, ancora un'inquadratura dei box Talbot al Nuerburgring: la monoposto in primo piano è la n. 85 di Chiron, mentre l'altra è la n. 87 di Giraud-Cabantous: per il momento è numerata con l'8, cifra cui sarà poi regolarmente affiancato il 7 (il tutto «a mano», si capisce, in un'epoca che non conosce la plastica autoadesiva). Nelle tre grandi foto a destra, altrettanti protagonisti del campionato iridato 1951, ritratti in azione a Barcellona, nel G.P. di Spagna: dall'alto, Ascari e Villoresi (Ferrari), Farina (Alfa Romeo)

More pictures almost unobtainable by-now, which date back as far as the second F1 WC (1951). Below, one more picture of the Talbot pit at the Nuerburgring: the singleseater in the foreground is Chiron's nr. 85, while the other one is Giraud-Cabantous' nr. 87: for the time being it features only the 8 but later the 7 will be added (everything is obviously «hand-made» in a time that didn't know self-adhesive plastics). In the three big shots on the right, the same number of heroes of the 1951 World Championship in action in Barcelona at the Spanish GP: from top, Ascari and Villoresi (Ferrari), Farina (Alfa Romeo)





BARCETTA DA MITO

Due volte iridata nel mondiale

Jarier e Merzario a
Monza nel 1977 con le
barchette 33 giunte alla
fase finale (e vittoriosa)
dell'evoluzione. Il
prototipo ha vinto due
titoli iridati, nel 1975
e, appunto, nel 1977



Dica Trentatré

LA LUNGA STORIA DEL PROTOTIPO
DEL BISCIONE, PLURITITOLATO,
È UNO DEI GRANDI VANTI DI CHITI

DI **MARIO DONNINI**

Oerte volte la storia dice bugie. L'immaginario collettivo mente. Perché l'epopea delle Alfa prototipo nel decennio dal 1967 al 1977 fu molto più importante, concreta e affascinante di quanto si tramanda. Perché nel regno dell'ingegnere Carlo Chiti, tra urla, imprecazioni toscaneggianti e un nugolo di piloti tricolori, si fusero genio pratico, idee incessanti ed energie nobili in un crogiuolo di pura italianità. Tanto che i successi della Casa del Quadrifoglio con la macchina che dice Trentatré spiegarono a chi volle capirlo che la leggenda Alfa Romeo tutto sommato era in buona salute.





”

Nel 1967 con la Periscopica parte la lunga e gloriosa saga delle tante 33, che si chiuderà di fatto con la barchetta al top nel mondiale Sport 1977

”

E il ritorno metallico più atteso nella storia delle corse - quello dell'erede a ruote coperte delle 158 e delle 159 iridate in Formula 1 e poi sparite alla fine del 1951 - divenne stupenda realtà.

L'Autodelta come braccio agonistico del Biscione nasce nel 1963 e le prime soddisfazioni arrivano con le Tz1, con piloti quali Bandini, quindi con le Tz2 e a seguire le Gta, con De Adamich validamente al top del Turismo europeo nel 1966-1967.

Ed è proprio nel 1967, con la Periscopica, che parte la saga delle 33 Prototipo. È una crescita lenta, non facile, sfidando belve spietate e più potenti, che si chiamano soprattutto Ferrari e Porsche, su tracciati equivalenti a sfide ineguagliate nella storia delle corse, quali Nurburgring e Spa nelle versioni lunghe e Targa Florio, tanto per citarne tre e tacere di Monza, Mugello, Brands Hatch, Sebring, Daytona, Watkins Glen e Zeltweg.

La 33 e 33/2 si fanno onore, quest'ultima cattiva nella classe 2000, ma il momento della verità arriva con l'avvento della 33/3, nel 1969 a Sebring. Da lì in poi, grazie al motore 2995 cc 8 cilindri, non ci si potrà più nascondere.

La morte di Lucien Bianchi, lo zio di Jules, nei test preliminari della 24 Ore di Le Mans è un duro colpo, ma la belvetta sul misto e quando piove può diventare una spina nel fianco delle balene da 5000 cc schierate da Stoccarda e Maranello. Nel 1970 De Adamich-Courage vincono una gara della Temporada argentina e Gregory-Hezemans colgono un bel 2° posto a Sebring, in più la vettura appare sul film "Le Mans - Scorciatoia per l'Inferno", produzione nostrana - recita pure Edwige Fenech -, che non ha niente a che vedere col titanico "Le Mans" di Steve McQueen. Poche storie, l'anno di grazia è il 1971, apice e tramonto dell'era aurea endurance. Stagione piovosetta, se è vero che a Brands Hatch e al Watkins Glen le piccole e agili 33/3 spiegano al mondo che con 2000 cc in meno le stupefacenti 917 e le 512 affdate a ottimi team privati possono essere battute. In Inghilterra il miracolo riesce a De Adamich e Pescarolo, mentre negli Stati Uniti tocca allo stesso Andrea (già al top a Zeltweg in una gara fuori campionato) ripetersi, in coppia col "super-swede" Ronnie Peterson.

E questo non è tutto, perché al centro dell'attenzione si colloca il trionfo storico alla Targa Florio 1971, col grande Vaccarella accoppiato a Hezemans. L'Alfa è seconda nel mondiale, dietro la Porsche ma davanti alla Ferrari, con le 312 Pb 3000 cc ufficiali e le 512M per gli Indipendenti.

Poi, dal 1972, tutto cambia. Tramontata l'era Porsche e i mostri da 5000 cc, gli allori per i 3000 cc li raccolgono Ferrari e Matra, ma in casa Alfa si prepara la riscossa con l'arrivo del motore a 12 cilindri contrapposti, da 500 cavalli. Dopo un 1973 di nascita e un 1974 di sviluppo - vince a Monza con Merzario-Andretti, con tanto di tripletta -, il propulsore piatto spopola nel 1975 sotto le insegne del Willi Kauhsen Racing Team, cogliendo 7 vittorie consecutive su 8 corse del mondiale prototipi disputate dal Biscione. Ed è struggente rilevare che l'Alfa, insieme alla Lancia, è una delle ultime grandi Case italiane a restare fedele alla Targa Florio stradale ormai al tramonto, cogliendo una nostalgica vittoria di commiato nel 1975, con l'inaffondabile Vaccarella accoppiato all'altro specialista Merzario. Pare poco perché non ci sono avversari di grido? Se vince una Casa Italiana, gli stranieri scrivono così e un po' ci crediamo anche noi. Quando nell'endurance



Dalla Targa a Le Mans

Dalla Targa Florio, a destra, alla indimenticabile ma iperselettiva 24 Ore di Le Mans 1970, sopra, la 33 nelle varie versioni è stato un esempio di consistenza e creatività





”

*Trentatré,
un antico grido
di guerra nelle
classicissime
dell'Endurance.*

*Per spiegare
al mondo
una volta di più
come vince
un Italiano*

”

la Porsche domina, per esempio nel 1976, battendo l'Alpine Renault, quindi correndo poco più che contro se stessa, tutti zitti a idolatrare il mito di Stoccarda. No, bilanciamo la cosa: i titoli iridati Alfa Romeo sono buoni né più né meno di quelli altrui. E nel 1977 ne arriva un altro, tondo tondo, con 8 vittorie su altrettante corse e quattro vittorie a testa per Arturo Merzario (a Digione e al Ricard in coppia con Jarier) e Vittorio Brambilla, più l'apparizione sperimentale dell'ultima delle 33, la Sc biturbo che si affianca alla gloriosa Sc 12 aspirata. Okay, il Mondiale Sport muore qui e per l'Alfa Romeo è tempo di una nuova, esaltante sfida: la F.1, prima dando un cuore da corsa alla Brabham e poi intraprendendo la strada dell'Alfa-Alfa. Sarà l'inizio della fine di un'epoca. Tanti anni dopo resterà quel numero, Trentatré, echeggiante ancora come un antico grido di guerra nell'era dell'endurance ruggente. Dalle pieghe sinuose di Brands Hatch ai saliscendi del Watkins Glen passando per il salitone della Targa Florio, verso Caltavuturo, a spiegare al mondo come vince un Italiano.

De Adamich racconta

L'epopea dell'Alfa Romeo 33 ha un pilota che la incarna meglio di ogni altro: Andrea De Adamich. Sentiamolo: «*La prima 33 che ho guidato è stata la 2 litri, sul vecchio tracciato di Balocco, nel 1967. Fu quello il primo vero passo di Chiti nel mondiale Prototipi, col telaio centrale e la monoscocchina in magnesio, delicata in caso di fuoco. Aveva dei comprensibili difetti di gioventù, non era facile da mettere a punto. Era comunque una vettura interessante*». Poi arrivò la versione 2500, con la quale hai corso una Targa Florio in coppia con Jean Rolland.

«*Quella era una macchina poco bilanciata, non molto armonica nella gestione, ossia dal potenziamento sfasato, quindi tutt'altro che semplice da guidare*».

Nel 1969 dalla 12 Ore di Sebring arriva la più matura delle 33, la versione 3 a telaio scatolato e a motore 8 cilindri a V di 90°, di 2995 cc. Inizia un percorso di crescita e sviluppo che culmina nel 1971. «*È la mia preferita. Nella sua evoluzione finale, cioè, sì, nel 1971, ci togliemmo belle soddisfazioni. Arrivarono per me le vittorie a Brands Hatch, in coppia con Pescarolo, e al Watkins Glen, insieme a Peterson. In entrambe le situazioni fu sull'umido. Chiaro: laddove le potentissime Porsche 917 5000 cc non riuscivano a scaricare a terra la loro immensa potenza, la nostra 33/3 c'era eccome e poteva dire la sua, battendo la stessa Ferrari, anch'essa di 3000 cc. Ci ho vinto fuori campionato pure una gara della Temporada argentina '70 e una corsa a Zeltweg l'anno dopo*».

Eppure, nella lunga storia dei prototipi Alfa, fu solo un bell'episodio, perché poi scende in pista la 33 con un inedito telaio tubolare (da qui la sigla) su un motore prima a 8 ma poi a 12 cilindri contrapposti, stile Formula Uno.

«*Il concetto è semplice: la Porsche per la Targa Florio tre anni prima aveva tirato fuori l'arma totale, ossia la 908/3. La 33 a telaio tubolare è la risposta dell'Alfa Romeo. Quanto alla Tt/12, il debutto avvenne a Spa 1973. Dovevo correre con Stommelen, ma nelle prove ufficiali fui protagonista di un grave incidente a causa di un problema a uno pneumatico Firestone. La brutta avventura finì con la macchina distrutta*». TT sta per telaio tubolare, ma guarda caso anche per Targa Florio, una

Una lunga storia targata Trentatré

A lato, l'insieme della famiglia dei Prototipi Alfa Romeo 33 e, sopra, il modello iridato nel 1975 sotto le insegne del team di Willi Kauhsen

gara da te amatissima e pure, se passi il termine, per te "maledetta".
«Be' con le Alfa ho ottenuto tutti i risultati, meno della vittoria. Secondo nel 1971 e terzo nel 1972, con la 33/3 8 cilindri. Pensa, nel 1971 Vaccarella, poi vincitore, anche lui su Alfa, era appena più veloce di me ma il suo compagno di colori Hezemans era molto più lento del mio, che era van Lennep. Nel finale, parliamoci chiaro, fu una corsa congelata dagli ordini di scuderia. Vaccarella, nulla da dire, era il più bravo e il più forte di tutti, però se van Lennep avesse forzato nel suo turno, avrebbe battuto nettamente Hezemans e il trionfo sarebbe stato nostro. Ora svelo un segreto: in privato parlai a Gijs e gli dissi chiaro di non ascoltare Chiti, di attaccare senza tregua e di andare a vincere, tanto lui era un pilota Porsche e correva per l'Alfa solo quella gara. Avrebbe avuto tutto da guadagnare e niente da perdere. Ma van Lennep non mi dette retta: fu ligio agli ordini di scuderia. L'unico punto debole di Vaccarella era il compagno di squadra e noi non lo sfruttammo».

Andrea, in quel caso sei stato un po' un bandito...

«Sì, sì, un bandito! Sai, nel finale corsi in tuta presso un bivio e quando passò van Lennep gli feci segno sbracciando di attaccare Hezemans, di non avere pietà, di fregarsene della disciplina dei box, ma non ci fu niente da fare. Lui era nella posizione di trasgredire eppure non lo fece. Peccato».

Nella Targa dell'anno dopo con la 33 Tt/12 Stommelen ti dà la macchina che è prima con un vantaggio enorme e con te al volante accade un episodio che fa la storia della Targa...

«Guarda, era la mia grande occasione. Primo, con un margine comodo, nell'ultima edizione iridata della Targa Florio. L'occasione della

vita. Vedo davanti a me una Lancia Ombra guidata da Adamo, un pilota locale, e per doppiarla resto calmo, non la punto in curva e aspetto un rettilineo per sfilarla, come si fa in autostrada. Mentre lo faccio, la Lancia mi taglia la traiettoria e mi spedisce fuori, dove c'è un muretto. Fine del sogno. Cosa vuoi che possa aggiungere?».

Nello sfortunato 1973 c'è pure il tuo grave incidente a Silverstone, in F.1, con fratture agli arti inferiori. La fine della tua carriera nei Gp...
«Difatti torno nei Prototipi e il 1974 è il mio ultimo anno di gare. Corro con la Tt/12, giungendo 2° alla Nordschliefe con Facetti e 3° a Monza, oltre a laurearmi campione italiano assoluto. La 33 Tt/12 l'anno dopo avrebbe vinto il mondiale. E con l'arrivo della 33 Sc 12, di nuovo col telaio scatolato, avrebbe rivinto il titolo Sport nel 1977, ma io avevo già iniziato una nuova carriera. Questo però a tutt'oggi non mi impedisce di amare la famiglia delle 33 e pure la Targa Florio, tanto che sto per donare casco e tuta al Museo di Collesano, perché i siciliani mi vogliono bene».

Le cifre della produzione

La saga delle Alfa 33 parte a inizio Anni '60, montando il motore 4 cilindri 1570 cc della Tz su alcuni prototipi sperimentali. Il lavoro fu sublimato dall'Autodelta dal 1963, producendo nel 1965 un primo esemplare dotato di un motore 8 cilindri a V di 90° e 273 cavalli a 9600 giri al minuto. Il debutto della vettura (5 telai realizzati), dotata di una presa d'aria a periscopio, avvenne nella cronoscalata di Fléron con Teodoro Zeccoli, subito vittorioso. Da lì in poi l'impegno nel Mondiale Marche è portato avanti con un picco, con un 5° posto di Zeccoli-Bussinello alla 1000 Km del Nurburgring. Da questo modello deriva anche l'Alfa 33 Stradale. Nel 1968 tocca alla 33/2 carrozzata Scaglione, con un trionfo di classe a Daytona: tre vetture ai primi tre posti, a inscenare una mini-parata sullo stile della Ferrari da mito dell'anno prima. Sono 34 le 33/2 costruite. Va segnalata anche la 33.2 Concept, studio stilistico con un V8 1995 da 345 cavalli, apparentata con altri due esercizi di stile quali la Bertone Carabo e la Italdesign Iguana. Il 1969 è l'anno dell'attacco in forze al Mondiale Marche, con l'arrivo a Sebring della 33/3, col motore portato a 2998 cc, con 400 cavalli iniziali, per competere contro le Porsche 908 e le Ferrari 312P e un telaio "scatolato" monoscocca, in 25 esemplari, più 2 33 Tt3 con telaio in alluminio. Da sottolineare che in forma privata le 33/3 sono fatte correre anche dal team belga Vds, storico cliente Alfa anche nelle corse Turismo, e, tra gli altri, nei colori Alfa Deutsch e della Scuderia Trentina. La 33/4 è invece una variante agonistica della 33/3 col motore portato a 4 litri per la Can-Am dove corse con Scooter Patrick per il team di Otto Zipper. Dal 1973 al 1976 l'Alfa mette in campo la 33 TT/12 a telaio tubolare e motore "piatto", a 12 cilindri contrapposti, da 500 cavalli a 11.500 giri: 10 le vetture costruite. Lo sviluppo coglie frutti nel 1974 con la vittoria alla 1000 Km di Monza più il 2° posto iridato e l'anno dopo, sotto le insegne del Wkrt di Willi Kauhsen, col trionfo nel mondiale Sport e 7 vittorie su 8. Per il '76-'77 arriva la 33 Sc 12 (6 esemplari), dove la sigla Sc indica il ritorno al telaio "scatolato", con la presenza di travature reticolari. En-plein e altro titolo Sport. Nel 1977 viene sperimentato un biturbo 2134 cc da 640 cavalli (due le vetture): l'ultimo della gloriosa dinastia 33.





Le perle preziose di Vaccarella alla Targa Florio

«Per me vincere due volte la Targa Florio con l'Alfa Romeo nella parte finale della mia carriera fu bellissimo» racconta il grande Nino Vaccarella, non solo Signore delle Madonie e Preside Volante, ma anche tra i piloti più vincenti e prestigiosi con i prototipi della Golden Age endurance, negli Anni '60 e '70.

«Furono due successi conquistati con vetture ben differenti tra loro, della prestazioni e dall'assetto con configurazioni sui generis. La prima 33, quella dotata del motore 8 cilindri con cui io e Hezemans ottenemmo la vittoria nel 1971, paradossalmente era molto più forte e prestazionale della 33 12 cilindri con cui io e Merzario sbancammo l'edizione 1975. La 33 versione 1971 era stata adattata per ottenere il meglio sulle Madonie, quando ancora la Targa aveva validità mondiale. Storia completamente diversa è quella del 1975, dotata dei rapporti con cui veniva schierata in pista, quindi non ideali per il Piccolo delle Madonie. Io mi ero già ritirato dalle corse alla fine del 1973 e Carlo Chiti improvvisamente mi telefonò a sorpresa, chiamandomi a guidare la sua barchetta al fianco del bravo Arturo Merzario. Con Chiti mi trovavo bene. Era competente, appassionato e simpatico. Aveva reso l'Autodelta, succursale agonistica dell'Alfa, un vero e proprio reparto corse all'interno del quale si respirava un clima umano stupendo, caldo, cordiale, ben diverso da quello molto più estremo e tirato tipico della Ferrari, dalla quale provenivo. Con questo non voglio certo svalutare il Cavallino, anzi, viva il suo mito, ma solo dire che

l'Alfa di Chiti era speciale. Quanto alle mie due vittorie in Alfa alla Targa - alla quale va aggiunta l'altra, la prima del 1965 con Bandini sulla Ferrari -, entrambe furono meritate, non penso sia in dubbio. Se devo dire qualcosa sui miei compagni di squadra, il primo Toine Hezemans viene storicamente poco ricordato per il suo contributo, che invece fu prezioso. Perché come pilota olandese si mostrò regolare, preciso e in grado di restituirmi ogni volta la macchina nelle esatte condizioni in cui gliela avevo consegnata. Quanto a Merzario, poco da dire, non è giusto che gli faccia la pagella, perché tutti lo conoscono come uno dei più grandi stradisti e anche in quell'occasione tale si dimostrò».

E la vittoria del 1975 alla Targa non più iridata fu anche l'episodio conclusivo per l'ormai 42enne Nino, che si produsse quindi nell'ultimo hurrà della lunga e gloriosa carriera proprio davanti al pubblico che ancora lo ama: «Sì, anche quella fu una bella soddisfazione e sono contento che questo successo sia stato colto proprio riportando al successo il marchio Alfa Romeo anche se la Targa non era più quella di un tempo. Ma è stato bello chiudere la carriera in bellezza vincendo per il Biscione. In fondo avevo cominciato le mie partecipazioni in F.1 con una De Tomaso, nel Gp d'Italia 1961, che montava un motore Alfa Romeo preparato da Conrero. In tutto ciò quasi noto una specie di circolarità del racconto, che armoniosamente si chiude sulle Madonie, sempre spinto da un cuore Alfa e con un trionfo».



Autodelta

braccio armato da corsa

LA CREATURA DI CHITI È STATA IL TRAMITE DELLA PRESENZA ALFA NELLE COMPETIZIONI. AD ALTO LIVELLO, A TUTTI I LIVELLI

DI **SERGIO REMONDINO**

L'ambizione a volte non conosce confini. E spinge il singolo individuo a gettare il cuore oltre l'ostacolo, a cercare di far sì che il destino si pieghi ai suoi progetti, anziché il contrario. Una molla, l'ambizione, che ha fatto salire (e scendere...) le valvole di molti motori e dei relativi destini. Nelle corse prima di tutto. E l'ambizione era il vero carburante di un uomo che aveva anche altre qualità, tante da avvicinarlo alla dimensione di genio. Quell'uomo era Carlo Chiti. È grazie a lui, semplificando all'inverosimile, che una delle più importanti realtà italiane delle competizioni ha scritto mille pagine di storia da quando ha visto la luce: l'Autodelta. Era il marzo del 1963 e con un atto notarile Carlo Chiti ed i fratelli Chizzola davano ufficialmente vita all'Auto Delta, con sede a Tavagnacco, paesino alla periferia nord di Udine. Poche case, qualche artigiano, qualche capanno. In quel sobborgo era nata l'alternativa alla Ferrari ma nessuno poteva ancora immaginarlo. Neanche Giuseppe Luraghi, manager che dopo aver trascorso vent'anni alla Pirelli era passato all'Iri e quindi alla Finmeccanica, fra le cui controllate c'era appunto l'Alfa Romeo. Luraghi voleva riportare la Casa del Biscione nelle corse perché ci credeva, era convinto che le competizioni avrebbero ridato impulso alla fabbrica d'automobili di Stato. Ed ebbe un'intuizione geniale, poi copiata da molti Costruttori: creare un reparto corse esterno, così che fosse un po' più libero dai mille vincoli propri di un'azienda, specie se statale. Sapeva, Luraghi, che Chiti era un tecnico abile, che era stato protagonista alla Ferrari e che se n'era andato per dar vita assieme a pochi altri fuoriusciti di quel sogno visionario chiamato A.T.S. Tra i cui finanziatori c'era un grande appassionato di corse, il Conte Giovanni





L'Alfa 33 TT3

Helmut Marko in azione
sull'Alfa Romeo 33TT
3 litri alla Targa Florio
del '72 conclusa
al secondo posto
con "Nanni" Galli



”

*L'Autodelta
viene fondata
nel marzo
del 1963
a Tavagnacco,
un paesino alle
porte di Udine,
dai fratelli
Chizzola
e da Carlo Chiti*

”

Volpi di Misurata, l'uomo della Scuderia Serenissima. Pare che i soldi per mettere in piedi l'Auto Delta a Udine li abbia tirati fuori proprio lui. Ma questo è solo gossip, la storia ufficiale non dice così. All'epoca, l'attività sportiva dell'Alfa era incentrata su due fronti: la Scuderia Sant'Ambroeus di Milano e il Jolly Club. La prima faceva soprattutto velocità con le Alfa Sz preparate da Virgilio Conrero; il secondo si dedicava in particolare ai rally con le Giulia Super Ti allestite da Almo Bosato. Due tecnici con i fiocchi, Conrero e Bosato, ma Luraghi voleva qualcosa di più. Voleva Chiti. E fece sì che Bernasconi, gestore del reparto corse clienti Alfa al Portello, passasse metà del lavoro al geniale toscano. Il povero Conrero era costernato: s'era visto soffiare da sotto gli occhi la gallina dalle uova d'oro e, orgoglioso com'era, cedette anche l'altra metà. Per quanto riguarda Bosato, beh, il tecnico che "inventò" la Fulvia da rally era così schivo da far fatica a pronunciare più che qualche monosillabo. Preferiva passare le giornate a guardare i suoi motori da sotto gli occhiali a mezza luna che teneva sulla punta del naso. Si ritirò in buon ordine e si dedicò alle Lancia. Non avrebbero comunque potuto fare altrimenti, Conrero e Bosato. La strada per Chiti era spianata e l'aveva spianata il Presidente in persona.

Giulia TZ subito vincente

La storia della Auto Delta comincia con la Giulia Tz ed è subito una storia vincente. La piccola ed elegante coupé firmata Zagato e dotata di telaio tubolare (da qui la sigla Tz) e motore 4 cilindri bialbero di 1570 cc della Giulia viene assemblata a Udine. A Tavagnacco arrivano i telai costruiti da Ambrosini a Passignano sul Trasimeno, la meccanica è realizzata dagli uomini che lavorano al Portello, le carrozzerie sono made by Zagato: i collaboratori di Chiti "mettono insieme i pezzi" di questo Meccano in scala 1 a 1 e producono le vetture. Il debutto in corsa avviene a Monza ed è subito un successo. Nella Coppa Fisa in programma nell'ottobre del '63, le Tz occupano i primi quattro posti di classe. La vittoria va ad un giovane emergente: Lorenzo Bandini. È l'inizio di una lunga storia, la primissima parte di un'avventura che vede la Tz (e la sua evoluzione Tz2) conquistare numerose vittorie in pista, in salita e nei rally.

A inizio '64 Chiti si libera definitivamente del suo legame con l'A.T.S. e la Giulia Tz, ancora schierata con i colori della scuderia milanese Sant'Ambroeus, coglie la sua prima affermazione di respiro internazionale aggiudicandosi il successo nella classe Gt 1600 alla 12 Ore di Sebring con Chuck Stoddard e Jim Caser, addirittura 13esimi assoluti in mezzo ai prototipi, risultato ripetuto da Roberto Bussinello e Bruno Deserti alla 24 Ore di Le Mans. Questi e altri successi, di nuovo a Sebring l'anno seguente e poi alla Targa Florio, al Nurburgring, al Mugello, al Tour de France, confermano le doti di grande versatilità della Tz, che conquista anche il primo posto assoluto in alcuni rally con Jean Rolland (vincitore alla Coupe des Alpes '64 e al Criterium delle Cevennes '65) e innumerevoli successi di classe nelle cronoscalate di tutta Europa. L'evoluzione Tz2 non è da meno, ma arriva un po' in ritardo perché nel frattempo Carlo Chiti s'è messo a lavorare su quella che sarà la vettura del boom nelle corse per l'Auto Delta: la Giulia Sprint Gt/Gta.





***La 33 2 litri
con lo snorkel***

La prima 33 (qui al Nurburgring nel '67) era caratterizzata dalla presa centrale a periscopio che avrebbe fatto scuola