PERIODICO MENSILE - N° 118 GIUGNO 1998

L. 10.000

RUOTECLASSICHE

Cent'anni RENAULT
ALLEGATO
La storia, le macchine

Test a test
JAGUAR-DAIMLER
Confronto in famiglia

Dossier
ABARTH «2000»
Che fenomeno quel 4 cilindri

Primi passi
ALFA ROMEO «GIULIA»

Spediz. in a.p. - 45% - art.2/comma 20/B, legge 662/96 - Filiale di Milano

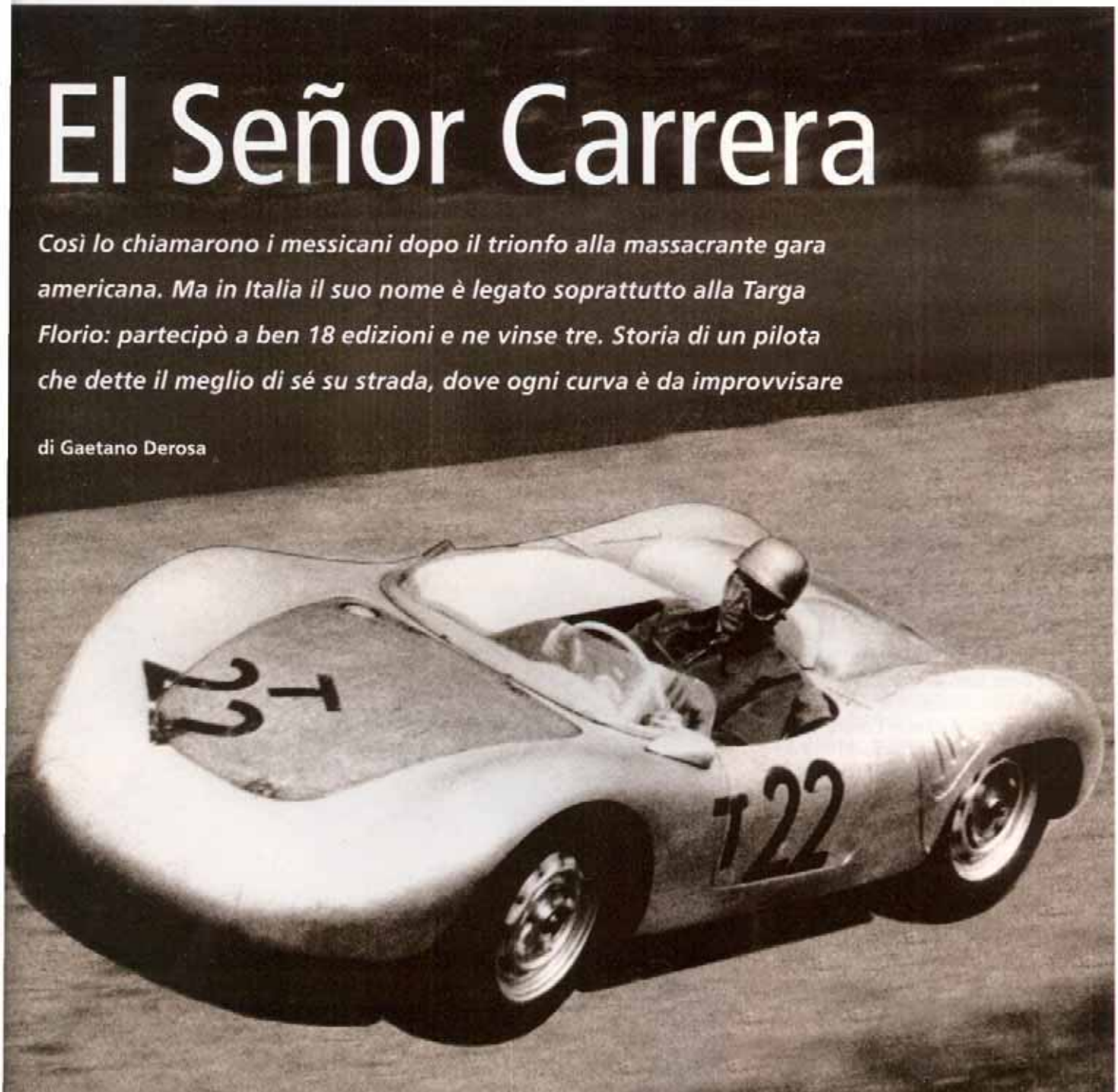
IN OMAGGIO
GARECLASSICHE
i Signori del Volante

80118
9 771121 532008

El Señor Carrera

Così lo chiamarono i messicani dopo il trionfo alla massacrante gara americana. Ma in Italia il suo nome è legato soprattutto alla Targa Florio: partecipò a ben 18 edizioni e ne vinse tre. Storia di un pilota che dette il meglio di sé su strada, dove ogni curva è da improvvisare

di Gaetano Derosa



El Señor Carrera. Ancora oggi, a più di quarant'anni dalla sua clamorosa vittoria alla Carrera Panamericana, Umberto Maglioli viene così ricordato dai messicani. El Señor Carrera diventa in Italia, invece, uno dei re della Targa. Egli ha preso parte a diciotto edizioni della Targa Florio, vincendone tre: per la Sicilia è diventato un simbolo, assieme al beniamino Ninì Vaccarella. Maglioli, classe 1928, vanta inoltre nel suo palmarès una lunga lista di trionfi ottenuti nelle grandi competizioni su strada e su pista, tra i quali spiccano la 1000 Chilometri di Buenos Aires, la 12 Ore di Sebring, oltre ai successi a Monza, Imola, Senigallia e Pescara. Oggi quel ragazzo alto, bruno, affascinante e spericolato vive coccolando i suoi due nipotini, apparentemente distaccato dal mondo dei motori. Ma i suoi ricordi sono assolutamente lucidi, misurati, da tecnico sopraffino qual è: una mancata laurea in ingegneria, una passione sfrenata per i motori in genere.

«Mi piaceva smontare tutto - dice Maglioli - solo per il gusto di vedere com'era, sia che fosse il proiettore di un'auto o il propulsore di una moto. E volevo modificarli, anche soltanto oliarli, per poi raccontare che, grazie ai miei interventi, quel pezzo andava meglio».

La sua avventura nel mondo delle corse inizia a 19 anni, con una barchetta costruita in casa attorno al motore di una BMW «R/75» motocarrozzetta. «Un pezzo di alta tecnologia: trazione sulla ruota del sidecar, otto marce, un vero gioiello. Avevo smontato il propulsore e ovviamente

cercato in qualche modo di modificarlo. Al Circuito di Parma e nelle due successive corse la mia prestazione si risolse con una bella esplosione... del motore. E allora mio padre mi consigliò vivamente di smetterla con queste pericolose evoluzioni. Ma quando il tarlo della velocità si insinua dentro di te, non ci puoi far nulla».
A Biella, dove la famiglia Maglioli vive, Umberto incontra Giovanni Bracco, convalescente a causa di un brutto incidente rimediato nel corso della gara sul circuito di Modena nel 1947. A Bracco, uno dei più forti stradisti del suo tempo, spetta il merito di avere fatto da maestro a Maglioli, suo erede riconosciuto, e di avergli aperto la strada verso il mondo Lancia. I due piloti biellesi danno vita, nella Mille Miglia del 1951, ad una gara che è rimasta come una delle imprese più significative nella storia della grande corsa italiana. «La nostra "Aurelia" era alla sua prima uscita. Una granturismo non paragonabile alla produzione di oggi, aveva forse settanta cavalli, e il suo sei cilindri, entusiasmante ai bassi regimi, non riusciva comunque ad erogare una potenza sufficiente per poter puntare alla vittoria finale. Comunque ci ritrovammo a solo due minuti di distacco dal leader della classifica, Villoresi, che guidava una Ferrari di oltre quattro litri. Un secondo posto che, viste le premesse, sembrò equivalente a una vittoria, e ci diede una grande soddisfazione». L'anno successivo, con un'«Aurelia B 21», Maglioli compie quella che oggi stesso lui definisce la sua corsa capolavoro: «Ottenni una vittoria di classe surclassando la nostra acerrima concorrente, l'Alfa Romeo "1900 TI"».

"La nostra Aurelia era alla sua prima uscita. Una granturismo non paragonabile alla produzione di oggi..."

Maglioli partecipa in quel periodo allo sviluppo tecnico e alla preparazione della 3 litri da competizione, che viene siglata «D

I tornanti del Falzarego in occasione della Coppa delle Dolomiti del 1952 con un'«Aurelia».

La famosa pedana di Brescia alla Mille Miglia del 1953. La macchina è una Lancia «D 20».

Umberto Maglioli al G.P. di Buenos Aires del 1954. Gli sono accanto Gonzales e Farina.

Maglioli era amato dai tifosi. Eccolo alla Carrera Panamericana mentre firma autografi.

La partenza della Mille Miglia del 1956 al volante di una Osca «MT 4» 1500. Si ritirerà.

Umberto Maglioli corse anche con le Ferrari: eccolo alla Targa Florio con una «750 Monza».

20». «Sin dal debutto, con la vittoria alla Targa Florio nel 1953, questa vettura dimostrò subito il suo potenziale. Ricordo quella corsa come una specie di incubo: una pioggia torrenziale aveva trasformato in un fiume la strada. E per di più il vetro della "D 20" era costantemente appannato, costringendomi a guidare con una sola mano per usare l'altra come nettavetro».

In terra siciliana Maglioli riesce a vincere per ben tre volte, oltre a una serie di prestazioni maiuscole, in diciotto partecipazioni. «Il manto stradale alla Targa era veramente terribile. Non tanto per il fondo a schiena d'asino, quanto per l'assoluta imprevedibilità determinata dalle condizioni atmosferiche e... dal passaggio del bestiame. Durante le prove si studiavano attentamente gli incroci del percorso con le cascine, che venivano sporcati di terra ed altro. Inoltre, in caso di pioggia, scendevano rivoli di acqua fangosa che rovinavano ulteriormente la strada. Quindi, bisognava memorizzare tutti i punti critici per cercare di passare indenni e non compromettere l'assetto della vettura. Naturalmente, anche il forte vento di scirocco che proveniva dal mare faceva la sua parte. Sul rettilineo di Buonfornello bisognava guidare con una certa attenzione. C'era un punto, in corrispondenza della casupola di un casellante vicino a un passaggio a livello, dove il vento cessava e la vettura doveva essere ricorretta per non finire nei campi».

"Il Commendatore sembrava freddo e distaccato, in realtà viveva per vedere vincere le sue vetture"

Nel periodo Lancia il pilota biellese conosce anche Vittorio Jano, il progettista torinese che ha firmato le più forti Alfa Romeo da corsa d'anteguerra e la Lancia «D 50» del 1954. «Ci fu subito un forte legame. Lui vedeva in me un giovane entusiasta, un po' agitato, mi chiamava affettuosamente "Magliolino", e qualche volta ascoltava con estrema attenzione le mie indicazioni nel corso dei collaudi. Ero portato a considerarlo forse troppo prudente, ma Jano era uomo di enorme esperienza, maturata a partire dagli anni Venti. Io gli chiesi di modificare il retrotreno della Lancia optando per un ponte De Dion, ma lui fu categorico e mi rispose, con il suo tipico accento torinese: "Magliolino, al Gran Premio di Lione del 1927 i piloti hanno talmente insistito per il ponte De Dion, che sono stato costretto ad accontentarli. Ma i risultati non sono stati pari alle attese".

Enzo Ferrari fa sapere a Maglioli, tramite un comune amico, di gradire il suo stile e che, se un giorno dovesse lasciare la Lan-

cia, la Ferrari è pronta per mettergli a disposizione una vettura. Maglioli parla con l'ingegner Lancia e poi vola da Ferrari: «Ci sarei andato anche a piedi. Ferrari era uomo di poche parole, ma cordiale. Penso di essere stato uno dei pochissimi a ricevere i suoi complimenti personali, via telegramma, dopo una vittoria, in occasione della Panamericana. Il Commendatore sembrava freddo e distaccato, in realtà viveva per veder vincere le sue vetture».

El «Señor Carrera» partecipa all'edizione del 1952 con una Lancia «Aurelia», mentre nei due anni successivi gareggia con le vetture del Cavallino Rampante. Ed è grande spettacolo per i messicani. «Anche in questo caso vado controcorrente e dico che forse la mia prestazione migliore alla Carrera è stata quella del 1953, quando sono arrivato sesto assoluto, ma non con la mia vettura. A un certo punto, nella quinta tappa, ero rimasto l'unico della Scuderia in grado di impensierire le Lancia "D 24", ma in un rettilineo si è sfilata una delle ruote posteriori a circa 300 all'ora. Nella Carrera il regolamento permetteva di poter continuare la corsa su un'altra vettura, e così ho proseguito con la berlinetta di Ricci».

"La Porsche «550 RS»: era un vero piacere guidarla"

Nell'edizione del 1954 Maglioli, su una «375 Plus», domina la corsa dal principio alla fine, e a oltre 170 di media rintuzza gli attacchi dell'altra Ferrari guidata da Phil Hill. «La Carrera era effettivamente qualcosa di completamente diverso dalle altre competizioni. Durava almeno cinque giorni, si svolgeva in otto durissime tappe che impegnavano i piloti su vari tipi di fondo stradale e con notevoli sbalzi di altitudine, partendo dal livello del mare fino ai 3500 metri. E, soprattutto, costringeva a guidare a folli velocità tra due ali di folla che si aprivano, mostrando la strada, soltanto a poche centinaia di metri dall'auto, con il perenne rischio di compiere una strage. Ma l'entusiasmo dei messicani era travolgente, e i milioni di spettatori che si riversavano su quelle strade erano pronti a tutto pur di vedere passare le macchine da corsa».

Dopo quasi tre anni con la Casa di Mara-

Con la Porsche «RSK» Maglioli corre a Le Mans nel 1957. Notare le pinne aerodinamiche.

Premiazioni alla 1000 km del Nürburgring: a sinistra Maglioli, a destra Edgar Barth.

Conferenza stampa Ferrari dell'11 gennaio 1964: Pininfarina premia Umberto Maglioli.

A Sebring, negli Stati Uniti, durante l'edizione 1964 della 12 Ore: ecco Umberto Maglioli trionfatore al volante della Ferrari «275 P» 12 cilindri.

Sullo stesso tracciato americano e con una vettura analoga, Maglioli corse anche nel 1965.

Prima di ritirarsi dalle gare, Umberto Maglioli corse anche alla Targa Florio con la Porsche.

nello, Maglioli corre per un anno «da libero professionista» con la Maserati e la Osca. Poi, un giorno, nel 1956, la telefonata di Huschke Von Hanstein che chiede di provare la nuova Porsche spider da corsa, la «550 RS», per poi guidarla al Nürburgring. «Aveva un telaio a traliccio, con il motore montato subito dietro al pilota». Sul circuito tedesco, assieme a Von Trips, Maglioli ottiene il successo nella categoria 1500 e il quarto posto assoluto dietro alle Ferrari e alle Maserati. «Dopo la corsa, riuscimmo a convincere il professor Porsche che il lungo viaggio alla volta della Sicilia poteva dargli soddisfazioni. Allora i trasferimenti erano impegnativi per una piccola Casa, come la Porsche. Ma i risultati furono pari alle aspettative e vincemmo». Subito dopo, il terribile incidente durante le prove di una gara a Salisburgo lo costringe a una lunga convalescenza. Due anni più tardi, Maglioli può riprendere a correre con la grinta di prima. E arrivano nuovi successi alla Targa Florio e a Sebring.

Maglioli appenderà il volante al chiodo nel 1970, deluso da un'uscita di strada con l'Alfa Romeo «33» alla Targa, dopo che per preparare al meglio la gara, la squadra corse aveva provato per quindici giorni sul circuito delle Madonie. «Fu un rivolo d'acqua in mezzo alla strada a farmi perdere il controllo, e per fortuna finii in un campo di carciofi senza conseguenze. Mentre stavo ritornando, a passo garibaldino, verso i box, iniziai a pensare che forse non ne valeva più la pena. Quando arrivai a Cerda capii che era giunto il momento di smettere». □

"Quando arrivai a Cerda capii che era giunto il momento di smettere"