

THE
GREAT
CARS

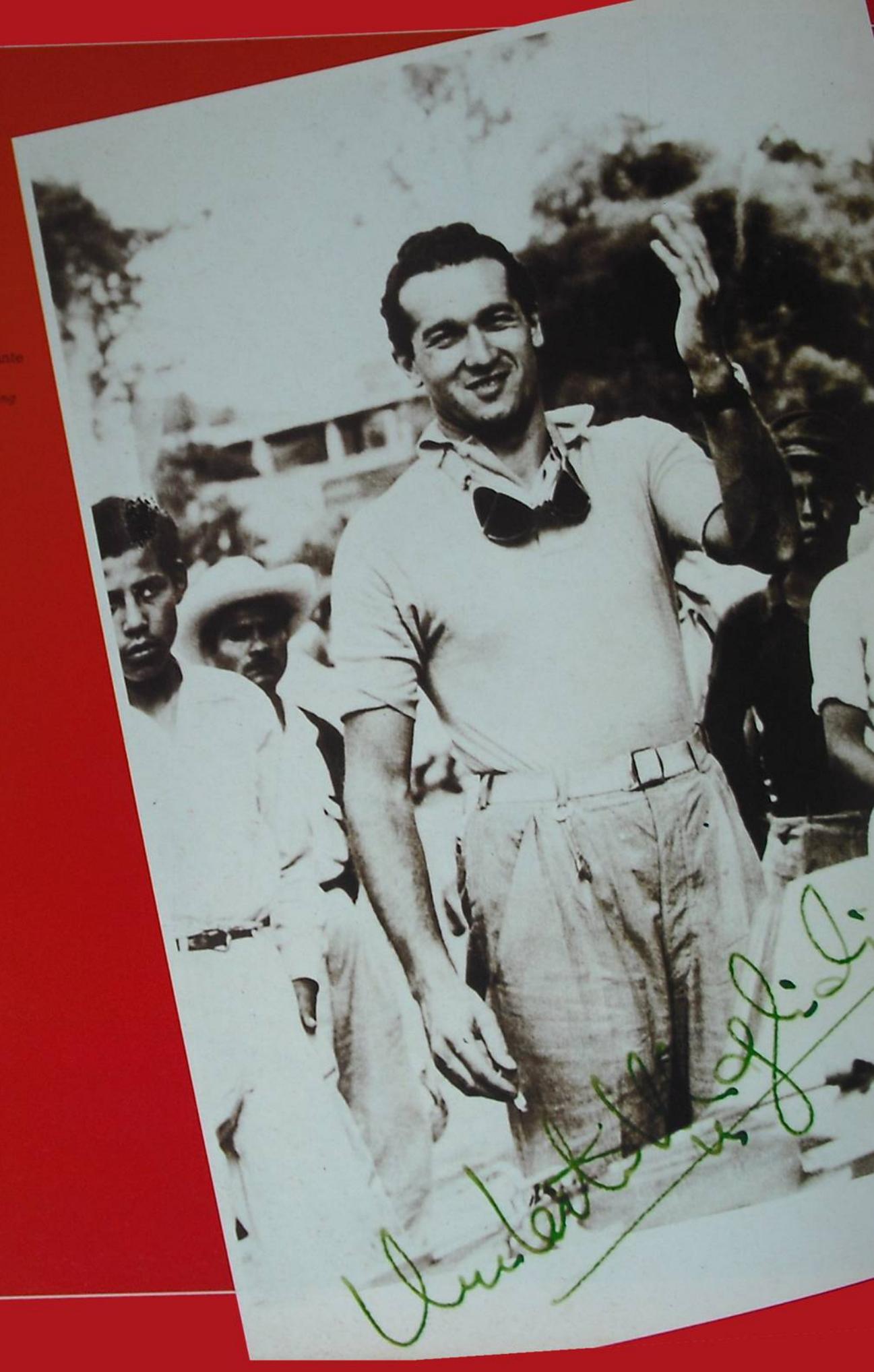
LE GRANDI AUTOMOBILI



SALON

Umberto Maglioli durante la Carrera del 1954.

Umberto Maglioli during the 1954 Carrera.



UN GRANDE STRADISTA: MAGLIOLI

A GREAT ROAD-RACER: MAGLIOLI

ADRIANO CIMAROSTI

Carrera Messicana, 1952. La Lancia Aurelia B 20 speciale con carrozzeria abbassata in alluminio e compressore Roots, guidata da Umberto Maglioli, si prepara a partire per un'altra tappa. Sulla destra la Mercedes 300 SL dell'americano John Fitch che ha appena innestato la retromarcia per recarsi di nuovo in officina, dove intende far eseguire una piccola riparazione. Sarà poi squalificato per aver guidato "in senso contrario alla corsa". Alla Mercedes hanno commentato così: "Un problema tra nordamericani e messicani..."



1952 Carrera Messicana. The Lancia Aurelia B 20 special with lowered aluminum body and Roots compressor, driven by Umberto Maglioli, prepares to start a leg. On the right, the Mercedes 300 SL of American John Fitch, who in that moment had shifted into reverse to return to the pits for a small repair. He was later disqualified for driving "against the race direction". Mercedes later commented: "A problem between North Americans and Mexicans..."

Abbiamo incontrato Umberto Maglioli (oggi ha 58 anni) di recente, in un elegante ristorante della capitale svizzera. Il famoso pilota è diventato un uomo d'affari. Abita in Svizzera, a Grenchen, dove è titolare della Orfina, una fabbrica di orologi di lusso. Maglioli è inoltre presidente della Prestige International Watch. Di tanto in tanto vive anche a Monza, dove abita a due passi dall'autodromo.

Le corse più belle del mondo

"Comunque, oggi non mi muoverei per andare a vedere una corsa", ci racconta Maglioli, che negli anni cinquanta era uno dei più grandi stradisti del mondo. Erano ancora i tempi delle vere corse su strada: Mille Miglia, Targa Florio, Coppa delle Dolomiti, Giro di Sicilia, Giro della Toscana, Giro delle Calabrie, Giro dell'Umbria, e anche la famosa Carrera Panamericana. La Carrera la vinse nel 1954, al volante di una Ferrari 375 Plus dodici cilindri, di quasi cinque litri di cilindrata.

Le corse su strada non richiedevano lo stesso tipo di guida dei rally di oggi, dato che si percorrevano centinaia e centinaia di chilometri in una sola tirata, quindi senza tappe di collegamento o controlli orari. Bisognava avere quel certo senso di intuizione per quello che poteva esserci "dopo" la curva, e l'abilità all'improvvisazione immediata. Alle corse su strada non si guidava seguendo il radar del "secondo", ma si guidava sempre "a occhio".

Vinse anche la Carrera

Ormai sono trascorsi trent'anni dalla grande vittoria di Umberto Maglioli alla Carrera Messicana, suddivisa in otto tappe. Partivano da Tuxtla Gutierrez, ai confini del Guatemala, percorrendo in lungo tutto il Messico, in tutto 3070 km, fino a Ciudad Juarez, ai confini degli Stati Uniti.

"La Carrera", commenta Maglioli, "con la Mille Miglia e la Targa Florio, era una delle più belle corse del mondo. L'andatura in Messico era sempre sostenutissima e si doveva saper dosare per non ammazzarsi.

We met recently with Umberto Maglioli (he is now 58) in an elegant restaurant of the Swiss capital. The famous road-racer of the 50's has become a businessman. He lives in Switzerland, at Grenchen, where he is owner of Orfina, a luxury watch company. Maglioli is also chairman of Prestige International Watch. From time to time he stays in Monza, in his home near the racetrack.

The world's greatest races

"Today, however, I wouldn't move to go see a race," says Maglioli, who during the 50's was one of the world's greatest road-race drivers. Those were still the grand days of the true road races: Mille Miglia, Targa Florio, Dolomites Cup, Tour of Sicily, Tour of Tuscany, Tour of the Calabrias, Tour of Umbria, and also the famous Carrera Panamericana. He won the Carrera in 1954, at the wheel of a Ferrari 375 Plus, a 12-cylinder with 5 liters of displacement.

Road-racing required a different type of driving from today's rallies, since they covered hundreds and hundreds of miles at a stretch, without connecting legs or time controls. One needed that certain sense of intuition for what might be "lurking behind" the next curve and the knack for instant improvisation. Road races were not driven following the "co-pilot's" radar but by "eyeballing".

He also won the Carrera

Thirty years have passed since Umberto Maglioli's great victory in the eight-leg Carrera Mexicana. The race started at Tuxtla Gutierrez, near the Guatemala border, and ran the full length of Mexico, 1910 miles, to Ciudad Juarez on the U.S. border.

"The Carrera," comments Maglioli, "along with the Mille Miglia and the Targa Florio, was one of the world's greatest races. The average speed in Mexico was always superfast and you could kill yourself if you didn't spread your strength properly. The road surface was not always stabiliz-



Carrera, 1952. Prima del via, Maglioli (con cappellino chiaro) si intrattiene con Giovanni Bracco (vincitore della Mille Miglia dello stesso anno) al volante della Ferrari.

1952 Carrera. Before the start, Maglioli (in light-colored cap) talks with Giovanni Bracco (winner of that year's Mille Miglia) at the wheel of a Ferrari.

Umberto Maglioli su Lancia D 20 vince la Targa Florio 1953. Si tratta della prima vittoria importante del modello sport della Lancia. La D 20 aveva debuttato poche settimane prima alla Mille Miglia.

Umberto Maglioli winning the 1953 Targa Florio in a Lancia D 20. It was the first major victory for the Lancia sports model. The D 20 had debuted a few weeks earlier at the Mille Miglia.





La Ferrari 375 MM con motore 4500 12 cilindri con la quale Mario Ricci partecipò alla Carrera del 1953. Dopo il suo ritiro Maglioli passò al volante della macchina di Ricci e continuò la gara, stravincendo le ultime tappe, che erano velocissime.

The 12-cylinder 4500-cc Ferrari 375 MM which Mario Ricci entered in the 1953 Carrera. After being forced to withdraw, Maglioli took over the wheel of Ricci's car and continued the race, winning the last superfast legs with room to spare.

Ancora Maglioli alla partenza della Mille Miglia 1953, al volante della debuttante Lancia D 20. Maglioli dovette ritirarsi sulla Futa per un'avarie al differenziale. La cilindrata della D 20 con motore V6 era di 2962 cc. Per la versione Le Mans con compressore si era scesi a 2693 cc.

Maglioli again at the start of the 1953 Mille Miglia, driving the debutant Lancia D 20. Maglioli had to withdraw at the Futa Pass with differential troubles. The displacement of the D 20's V-6 was 2962 cc. For the Le Mans version with supercharger, it was reduced to 2693 cc.

Dalla Ferrari alla Porsche

Grossi risultati Maglioli li ottenne quasi sempre nelle corse su strada. Giunse secondo assoluto al Giro di Sicilia del 1955 e terzo alla Mille Miglia dello stesso anno, dietro alle Mercedes 300 SLR di Moss e Fangio.

Nel 1956 lasciò la Ferrari "sbattendo la porta", come ci precisa, per passare alla Porsche. "A Maranello mi ero sentito dire che senza la Ferrari sarei stato un pilota finito. Invece, nel 1956, vinsi di nuovo la Targa Florio, con la piccola Porsche 550 di un litro e mezzo. Nelle corse stradali mi divertivo a stare davanti a macchine più potenti. Ad una Mille Chilometri del Nürburgring la nostra Porsche fece faville, quando si mise a piovere, e lasciammo indietro i pezzi grossi. Dai bordi della pista la gente faceva dei gran segni ed io mi divertivo."

Nel 1957, sempre con una Porsche 1600 Sport, giunse quinto assoluto alla Mille Miglia, battendo varie Ferrari e Maserati. Ritornò alla Ferrari nel 1964: "Sono stato uno dei pochissimi piloti che siano riusciti a far parte della squadra ufficiale della Ferrari per una seconda volta". Con la Ferrari prototipo 3300 l'equipaggio Maglioli/Parkes vinse la 12 Ore di Sebring di quell'anno. "Comunque alla Ferrari non andavo d'accordo con il direttore sportivo, che era Guglielmo Dragoni. Si dava un sacco di arie."

La sua ultima grossa vittoria Maglioli la colse alla Targa Florio del

the same year, behind the Mercedes 300 SLRs of Moss and Fangio.

In 1956 he left Ferrari, "slamming the door" as he puts it, to transfer to Porsche. "At Maranello I heard them say that without Ferrari I was finished as a driver. But in 1956 I again won the Targa Florio with the small Porsche 550 1.5-liter. In the road races I enjoyed staying ahead of more powerful cars. At the 1000 km of Nürburgring, our Porsche was sensational, when it started raining and we left the big boys behind. The spectators were urging me on from track-side, and I was having fun."

In 1957, with a Porsche 1600 Sport, he finished fifth overall in the Mille Miglia, beating several Ferraris and Maseratis. He returned to Ferrari in 1964: "I was one of the very few drivers who ever managed to join the Ferrari team a second time." With the Ferrari 3300 prototype, the team of Maglioli/Parkes won the 12 Hours of Sebring that year. "But I couldn't get along with the racing director, a certain Guglielmo Dragoni. He thought too much of himself."

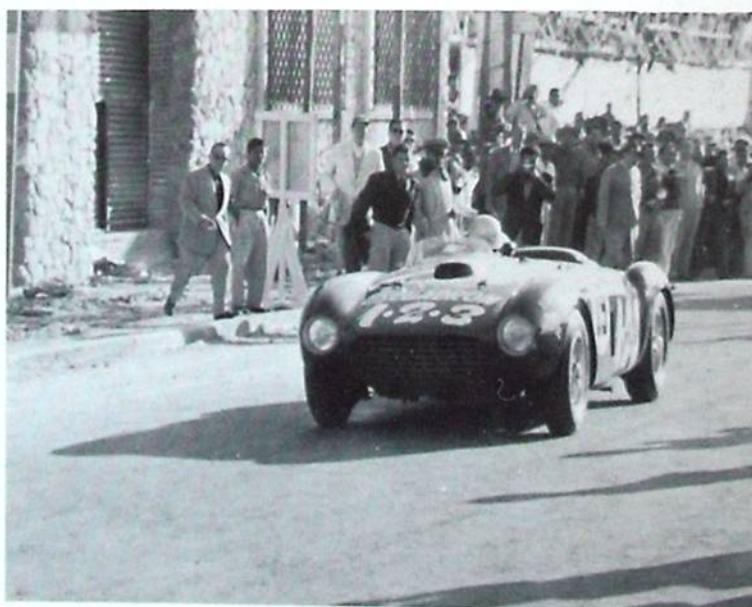
Maglioli captured his last major victory at the 1968 Targa Florio in an official Porsche 907/2000, driven together with Britisher Vic Elford. And so he became the only driver (along with Gendebien) to win three editions of the great Sicilian race. In 1969, again with Elford, he drove a Porsche 908/3000 to second place in his last Targa. "I had been driving for

Umberto Maglioli durante la quinta Carrera Messicana (1954) che vinse su Ferrari 375 Plus V12 di 4,9 litri.

Umberto Maglioli during the fifth Carrera Mexicana (1954), which he won in a 4900-cc V-12 Ferrari 375 Plus.

Pagina di destra. Maglioli al volante della Ferrari vincitrice della Carrera 1954. In quell'anno aveva già partecipato a qualche corsa di formula uno.

Right-hand page. Maglioli at the wheel of the Carrera-winning Ferrari in 1954. He had already driven in some F.1 races that year.







1968, con una Porsche 907/2000 ufficiale, guidata insieme all'inglese Vic Elford. E così il biellese diventò l'unico pilota (con il belga Gendebien) che sia riuscito a vincere tre edizioni della grande corsa siciliana. Nel 1969, sempre con Elford, al volante di una Porsche 908/3000, concluse al posto d'onore la sua ultima Targa. "Erano vent'anni che correvo, e così decisi di dedicarmi ad altro." Ormai gran parte delle corse su strada non esistevano più.

Bravo anche il fratello

Ma anche il fratello di Umberto, Claudio Maglioli, si fece strada, come pilota, collaudatore e preparatore di vetture Lancia.

Soprattutto ai tempi della Flavia, Fulvia e Stratos (quest'ultima solo come preparatore). Nella sua officina biellese venivano rivisti i motori del-

"twenty years, so I decided to devote myself to other things." By then, most of the road races had been eliminated.

The brother was also good

Umberto's brother, Claudio Maglioli, also made a name for himself as driver, test-driver and tune-up expert of Lancias, particularly in the days of the Flavia, Fulvia and Stratos (the last only as tune-up man). His Biella shop did the revisions on all the Stratos engines used by Bernard Darniche, winner of around forty rallies. Umberto Maglioli: "Today my brother is also a little tired of motor-racing. He is a great lover of antique furniture and clocks. He purchases rare pieces and resells the less beautiful of them."

Today businessman Umberto Maglioli has completely broken away

Sopra. Umberto Maglioli, fresco vincitore della Carrera 1954, davanti al palazzo di vetro dell'ONU a New York. La macchina è una Ford Thunderbird.

Above. Umberto Maglioli, fresh from his win in the 1954 Carrera, in front of the U.N. Building in New York. The car is a Ford Thunderbird.



Maglioli al volante di una Maserati 250 F di formula uno durante la corsa internazionale in salita di Ollon-Villars del 1956.

Maglioli at the wheel of a F. 1 Maserati 250 F during the 1956 Ollon-Villars international hill climb.

Dopo aver lasciato la Ferrari, Maglioli passò alla Porsche. Nel 1956 si aggiudicò la sua seconda vittoria assoluta alla Targa Florio, con una Porsche 550 quattro cilindri 1500.

After leaving Ferrari, Maglioli went to Porsche. In 1956 he took his second overall victory at the Targa Florio in a 4-cylinder 1500-cc Porsche 550.



Maglioli con la sua piccola Porsche 550 durante la Mille Miglia del 1957. Concluse la gara (guidando da solo) al quinto posto assoluto, stravincendo nella classe sport 1500.

Maglioli with his small Porsche 550 during the 1957 Mille Miglia. Driving alone, he finished fifth overall, easily winning the 1500 Sports class.

Maglioli con la Porsche
350 A (1500 cc) durante
una gara di contorno
prima del GP di Germania
1957 al Nürburgring.

*Maglioli with the Porsche
350 A (1500 cc) during a
race preliminary to the
1957 GP of Germany at
the Nürburgring.*





Umberto Maglioli su Porsche durante la Targa Florio 1965. La macchina è una Porsche 904, però si trattava di un prototipo con motore sei cilindri (invece che quattro), sempre di due litri. Maglioli/Linge conclusero la gara terzi. Nella sua carriera Maglioli vinse tre edizioni della Targa Florio.

Umberto Maglioli during the 1965 Targa Florio. The car is a Porsche 904, but it was a prototype with 6-cylinder engine (instead of 4), still a 2-liter. Maglioli-Linge finished third. Maglioli won three editions of the Targa Florio during his career.

la Lancia Stratos di Bernard Darniche che, con la Stratos, vinse una quarantina di Rally. Umberto Maglioli: "Oggi anche mio fratello è un po' stanco di automobilismo. Ha una grande passione per i mobili e gli orologi antichi. Acquista dei pezzi rari e rivende quelli meno belli."

Oggi l'uomo d'affari Umberto Maglioli si è completamente staccato dal mondo delle corse, non partecipa neanche alle rievocazioni e ai raduni delle vecchie glorie: "Per me l'automobilismo è un capitolo chiuso. Trovo i cosiddetti revival delle manifestazioni ridicole, roba da bambini. Io ho corso per vent'anni, ora ho chiuso. Perché dovrei accettare degli inviti a dei giretti rievocativi? Ho già vissuto le corse vere. Punto e basta. Seguo i gran premi di formula uno alla televisione, perché mi piace la continua evoluzione della tecnica, anche se sono convinto che l'utilità del progresso tecnico raggiunto sulla formula uno sia nulla rispetto alla tecnica automobilistica in generale. A me oggi piacciono le macchine comode, silenziose, sicure, ma anche potenti. Ho posseduto 18 Mercedes e varie BMW".

Commenti sui piloti di allora

Concludiamo la conversazione con Maglioli parlando dei piloti di allora. Un suo breve giudizio: "Fangio è sempre stato un grosso personaggio, oltre ad essere il più forte di tutti come pilota. Aveva una personalità e una gentilezza uniche. Peccato che stesse troppo nel clan argentino che lo circondava. Abitavano nella villa di Varzi a Galliate e non si associano a noi. Fangio era anche il più saggio. Alberto Ascari, pure un grandissimo, era molto estroverso. Faceva per sé e basta. Taruffi è sempre stato un grande amico, e di tanto in tanto ci vediamo ancora. Louis Chiron era un grande showman, comico, sempre pronto a fare dei numeri. Sono stato molto amico di Hawthorn, Trintignant e, più tardi, anche di Mike Parkes".

Adriano Cimarosti

Umberto Maglioli oggi. Ormai le corse non lo appassionano più. Guarda i GP di formula uno alla TV e basta. È diventato titolare di una fabbrica di orologi di lusso di Grenchen, in Svizzera. Nel 1986 ha partecipato alla Targa Florio "storica" con una Porsche del museo della casa. Oggi ha 58 anni.



Umberto Maglioli today. Racing no longer excites him. He watches the GPs of Formula One on TV, period. He has become owner of a luxury watch factory in Grenchen, Switzerland. In 1986 he drove in the "historical" Targa Florio, with a Porsche from the manufacturers museum. He is now 58.

from the racing world, never participates even at the commemoratives or classic car rallies. "Auto racing is a closed book for me. I find the so-called revival events ridiculous, kids' stuff. I raced for 20 years, now I'm done with it. Why should I accept invitations to commemorative outings? I experienced the real thing. That's it. I follow Formula One racing on television, because I like the constant technical evolution, even though I'm convinced that the usefulness of technical progress in Formula One cars is nothing compared to automotive technology in general. I like my cars to be comfortable, quiet, safe but also powerful. I have owned 18 Mercedes and a number of BMWs."

Comments on the drivers of his day

We conclude our conversation with Maglioli by speaking of his contemporaries. His brief judgement: "Fangio has always been an important figure, besides being the best driver of all. He was a unique personality and gentleman. It's a shame he spent so much time with the Argentine clan that surrounded him. They lived in Varzi's villa at Galliate and didn't associate with us. Fangio was also the wisest. Alberto Ascari, another great driver, was highly extroverted. He worried only about himself. I have always been great friends with Taruffi, and we still see each other from time to time. Louis Chiron was a great showman, comic, always ready to do a number. I was good friends with Hawthorn, Trintignant and, later, with Mike Parkes."

Adriano Cimarosti