



FERRARI OPERA OMNIA

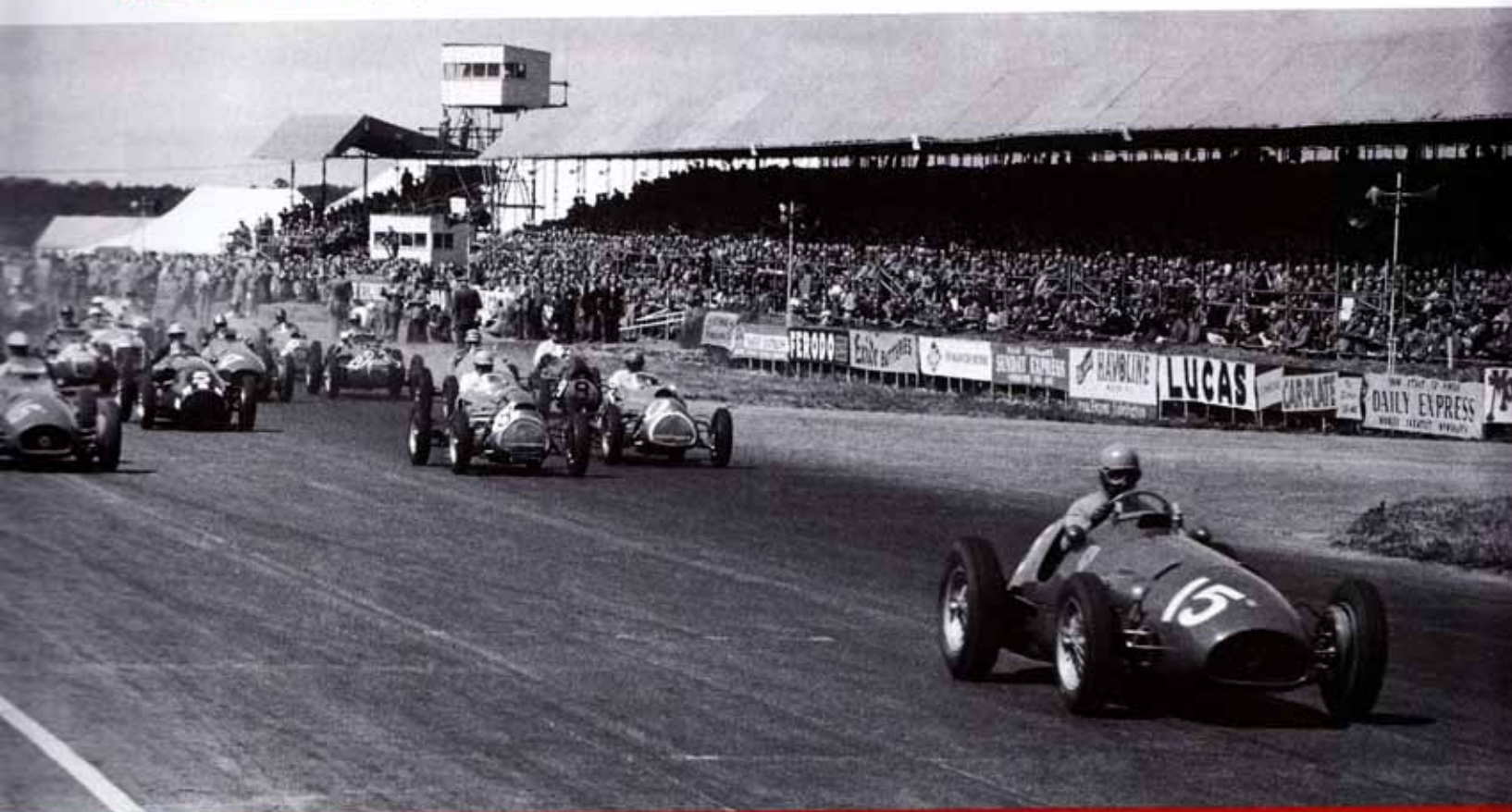
3

# Dall'eroico Nuvolari all'elegante Hawthorn

I FERRARISTI 1947-1960

La Gazzetta dello Sport





# Alberto Ascari

*Superstizioso come pochi,  
Alberto odiava il 13 e il 17 e si  
fermava se un gatto nero gli  
attraversava la strada.  
Usava sempre il suo casco.*

**ALBERTO ASCARI**, figlio di Antonio. Parlando dell'unico pilota che il grande Fangio temesse davvero tra i suoi colleghi, la precisazione è d'obbligo. Non è certo per raccomandazione paterna che il più grande campione italiano d'automobilismo del secondo dopoguerra è diventato tale. Ma è per emulazione del padre Antonio che Alberto si scoprì pilota, seguendo una sorta di ineluttabile destino che lo portò a perdere la vita in un misterioso incidente il 26 maggio del 1955

a Monza. Superstizioso come pochi, Alberto ebbe sempre il massimo rispetto delle sue scaramanzie. Odiava numeri come il 13 e il 17 e si fermava per strada se un gatto nero gliel'aveva attraversata, aspettando che qualcun altro superasse quella che per lui era una maledetta linea immaginaria, e spezzasse l'incantesimo della sfortuna imminente. Usava sempre il suo casco e il suo abbigliamento da gara, che curava personalmente in modo maniacale.

Il padre Antonio, grande campione degli Anni 20, perse la vita in un altrettanto misterioso incidente il 26 luglio del 1925 nel corso del GP di Francia a Monthléry.

**Guidava un'Alfa Romeo P2 gestita dalla scuderia di Enzo Ferrari** con la quale aveva vinto il GP d'Europa a Spa il mese prima e il GP d'Italia a Monza il 19 ottobre 1924. Antonio venne così chiamato in onore di Sant'Antonio da Padova, la cui festività cade il 13 giugno, giorno in cui nacque Alberto, che del santo fu un grande fedele.



2

- 1 Il pilota milanese al GP di Gran Bretagna 1952: se Ascari partiva in testa diventava quasi imbattibile.
- 2 Per due anni, il 1952 e '53, Ascari si è rivelato il re della Formula 1, vincendo due titoli iridati.

**Rimasto orfano a soli sette anni, il piccolo Ascari finì in collegio a Milano.** Già a undici anni provò l'emozione di guidare una motocicletta, mezzo che finì per diventare lo sfogo della sua passione per i motori. La madre Elisa tentò in tutti i modi di dissuadere il figlio dal proseguire le gesta del padre, mandandolo in collegio ad Arezzo e poi addirittura a Macerata, ma alla fine si arrese alla fughe del rampollo verso l'autodromo di Monza, aiutando economicamente Alberto nell'acquisto della prima moto. Debuttò nel 1936 in una 24 Ore di regolarità organizzata nel Nord Italia, ritirandosi. Il 4 luglio, 15 giorni dopo, Alberto era già primo nel Circuito del Lario, un'altra gara di regolarità. Nel 1937 acquistò una Gilera 500 e ottenne successi in circuito e nelle gare in salita, meritandosi l'ingaggio da parte della Bianchi per i due anni successivi. Cinque vittorie furono il bottino delle sue ultime stagioni da centauro, prima del passaggio alle auto. Con l'Italia sull'orlo del conflitto mondiale, la Mille Miglia del 1940 fu disputata su un percorso accorciato tra Brescia, Cremona e Mantova. Si parla ancora oggi del debutto della prima Ferrari della storia, che per motivi di contratto con l'Alfa Romeo non poteva chiamarsi col nome del suo costruttore, guidata al giovane Alberto Ascari. La Auto Avio Costruzioni 815 non venne tuttavia affidata da Ferrari ad Ascari, bensì venduta dal neocostruttore modenese al debuttante pilota. **In coppia con Giovanni Minozzi, Alberto fu costretto al ritiro.** Acquistò in seguito una Maserati 2300 da Luigi Villosi, scoprendola difettosa nel motore. L'incidente di percorso servì stranamen-

#### FORMULA 1

<b>ESORDIO</b>	GP Monaco (Montecarlo)	
	1950 con la Ferrari	
<b>GP DISPUTATI</b>	32	
<b>GP VINTI</b>	13	
<b>PODI</b>	17	
<b>POLE POSITION</b>	14	
<b>GIRI VELOCI</b>	11	
<b>MONDIALI VINTI</b>	2 (1952 Ferrari, 1953 Ferrari)	
<b>PUNTI CONQUISTATI</b>	107,5 validi per il Mondiale (139 totali)	
<b>ANNO</b>	<b>TEAM</b>	<b>NEL MONDIALE</b>
1950	Ferrari	5*
1951	Ferrari	2*
1952	Ferrari	1° Campione del Mondo
1953	Ferrari	1° Campione del Mondo
1954	Maserati, Lancia, Ferrari	24*
1955	Lancia	-

#### SPORT

<b>Vittorie con la Ferrari</b>	
GP del Lussemburgo 1950 (su 166 MM)	
Corsa a Silverstone 1950 (su 166 MM)	
1000 km del Nürburgring 1953 (con Farina su 340 MM)	

Nato  
13 luglio 1918  
Milano (Italia)

Morto  
26 maggio 1955  
incidente  
in test privato  
a Monza (Italia)

Nazionalità  
Italiana

- 1 Ascari (con l'organizzatore Renzo Castagneto) nel '48 alla partenza della Mille Miglia, su Maserati 2000.
- 2 Nel 1949 passa alla Ferrari: eccolo a Monza in prova con una rossa alla curva del porfido.
- 3 Cominciano i successi: nel settembre '49 vince il GP d'Italia e d'Europa a Monza con la Ferrari 125 F1.



1



2

te a porre le fondamenta della più grande amicizia della vita di Ascari. **Alberto e Gigi Villorosi divennero infatti quasi inseparabili**, non prima che quella Maserati fosse venduta e Ascari si cimentasse ancora a Tripoli con un'altra Maserati acquistata da Piero Taruffi. Prima del 10 giugno 1940 Ascari partecipò ancora alla Targa Florio, poi lo scoppio della seconda guerra mondiale bloccò ogni tipo di corsa. Il giovane Ascari si ritrovò a gestire un'attività legata al commercio dei veicoli. Nel frattempo, tramite i fratelli Villorosi, Gigi ed Emilio, aveva conosciuto Maria Antonietta "Mietta" Tavola, che divenne sua moglie all'inizio del 1942. Nel 1943 nacque Tonino, primogenito della coppia, e nel 1947 Patrizia.

Gigi Villorosi, pilota affermato, tornò a correre nel 1946 e fu il grande istigatore del ritorno di Ascari alle gare. All'inizio del 1947 Piero Taruffi convinse Piero Dusio, titolare della Cisitalia, ad affidare una delle sue piccole monoposto ad Ascari in occasione del GP d'Egitto. La gara si disputò il 9 marzo alla porte del Cairo e Ascari fu splendido, terminando secondo dietro Cortese. Tornato in Italia, il ritrovato pilota si riempì di cambiali per acquistare una Maserati monoposto, ricominciando a girare per i circuiti in compagnia di Villorosi. Una serie di buoni piazzamenti convinse la Casa del Tridente ad affidargli una vettura ufficiale, una Sport due litri. Al Circuito di Modena **Alberto vinse, ma fu un successo triste**, in quanto la corsa venne interrotta a causa di un'uscita di pista di Giovanni Bracco tra la folla, con un bilancio di morti e feriti.



3

Nel 1948 rimase alla Maserati, anche se **la sirena di Enzo Ferrari stava cominciando a suonare**. Ascari vinse a Sanremo, sul circuito di Ospedaletti, battendo proprio l'amico Villorese. Per il GP di Francia accettò l'invito a gareggiare per l'Alfa che aveva perso per strada Varzi e Trossi. La corsa di Reims rimase però un episodio isolato, una strana parentesi senza seguito con l'Alfa. Ascari tornò infatti alla guida della Maserati nel Circuito di Pescara. Ritiratosi nei primi giri, vide rientrare ai box Bracco, che non se la sentiva di correre nuovamente tra la folla dopo l'incidente dell'anno prima e che gli cedette la vettura. Ascari andò a vincere, conquistandosi un'altra fetta di popolarità e proseguendo nella sua irresistibile ascesa. A gennaio del 1949 la Maserati di Ascari vinse il GP Peron sul circuito di Buenos Aires davanti a Fangio. Nel successivo Circuito di Gavea, in Brasile, Ascari fu vittima di un incidente mentre stava doppiando un pilota locale. Si fratturò una clavicola e tre costole, perdendo inoltre tre denti. Costretto all'inattività agonistica per un paio di mesi maturò la grande decisione di passare dalla Maserati alla Ferrari insieme a Villorese.

Il cerchio aperto da papà Antonio con l'Alfa Romeo gestita da Enzo Ferrari si chiuse oltre venticinque anni dopo. **Il debutto fu su una monoposto con motore di 2 litri di cilindrata, la 166 F2**, con cui sbaragliò subito il campo. L'avventura con la Ferrari continuò nel migliore dei modi. A

*Fu con la Maserati che acquistò credibilità nelle corse ma con la Ferrari ottenne le sue più eclatanti affermazioni, soprattutto in pista.*

FERRARI

GP DISPUTATI	27
GP VINTI	13
POLE POSITION	13
GIRI VELOCI	9
PODI	17

LE VITTORIE	ANNO	MODELLO
Germania	1951	375 F1
Italia	1951	375 F1
Belgio	1952	500 F2
Francia	1952	500 F2
Gran Bretagna	1952	500 F2
Germania	1952	500 F2
Olanda	1952	500 F2
Italia	1952	500 F2
Argentina	1953	500 F2
Olanda	1953	500 F2
Belgio	1953	500 F2
Gran Bretagna	1953	500 F2
Svizzera	1953	500 F2

**Altre vittorie non titolate**

- GP di Bari 1949 (su 166 F2)
- GP di Svizzera 1949 (su 166 F2)
- Coppa delle Piccole Cilindrate (Reims) 1949 (su 166 F2)
- Daily Express Trophy (Silverstone) 1949 (su 125 F1)
- GP d'Italia e d'Europa (Monza) 1949 (su 125 F1)
- GP di Roma 1950 (su 166 F2)
- GP dell'Autodromo (Modena) 1950 (su 166 F2)
- Circuito di Mons 1950 (su 166 F2)
- GP di Roma 1950 (su 166 F2)
- Coppa di Wimille (Reims) 1950 (su 166 F2)
- GP di Germania 1950 (su 166 F2)
- Circuito del Garda 1950 (su 166 F2)
- GP del Pena Rhin (Barcellona) 1950 (su 375 F1)
- GP di San Martin (Mar del Plata) 1950 (su 166C)
- GP di Sanremo 1951 (su 375 F1)
- GP dell'Autodromo (Monza) 1951 (su 375 F1)
- GP di Napoli 1951 (su 166 F2)
- GP di Modena (su 500 F2)
- GP di Siracusa 1952 (su 500 F2)
- GP di Pau 1952 (su 500 F2)
- GP di Marsiglia 1952 (su 500 F2)
- GP del Comminges 1952 (con Simon su 500 F2)
- GP La Baule 1952 (su 500 F2)
- GP di Pau 1953 (su 500 F2)
- GP di Bordeaux 1953 (su 500 F2)

**1** Ciccio, come Alberto era stato soprannominato, firma autografi per i suoi tifosi.

**2** Ascari affronta, con stile perfetto, sulla Ferrari 375 F1 una curva del Circuito di Ospedaletti nel '51.



1 2



1 Ascari con i suoi meccanici, ai quali era legatissimo. Il milanese ha vinto 13 GP di F1 e ottenuto 14 pole.

2 Alberto nel '52 tenta anche la via della 500 Miglia di Indianapolis, su Ferrari 375.



Berna, nel GP di Svizzera sul temibile circuito del Bremgarten, la 125 F1 con motore sovralimentato di **Ascari sembrava volare**. Nuovamente alla guida della 166 F2 vinse nella "Coppa Piccole Cilindrate" a Reims per poi salire sul gradino più alto del podio anche nell'edizione inaugurale del "Daily Express Trophy" al volante della 125 F1. Il successo più importante e carico di significati fu colto a Monza, in quel GP d'Italia che venticinque anni prima aveva consacrato campione Antonio Ascari. Da campione italiano d'automobilismo tornò a Buenos Aires per rivincere il secondo Gran Premio dell'anno intitolato a Peron. Nel 1950 la Ferrari sottopose il suo pilota di punta a un'attività frenetica con monoposto e vetture Sport di varia cilindrata. Il bottino fu ricco, con dieci vittorie, tra cui successi prestigiosi sul temibile Nürburgring e a Silverstone. Ebbe scarsa fortuna alla Mille Miglia, su una 275 S. Partecipò a cinque dei sette Gran Premi in programma per il neonato campionato mondiale di F1, arrivando secondo a Montecarlo e a Monza in una stagione ampiamente dominata dalle Alfa Romeo 158. È di quel periodo il soprannome "Ciccio", che pare gli venne affibbiato da Gianni Brera per via di un fisico non proprio atletico a dispetto di un'attività fisica abbastanza intensa e di una dieta piuttosto rigorosa per i tempi. Ad Ascari il nomignolo non piacque mai, ma iniziò a diffondersi tra il pubblico e gli addetti ai lavori.

**Amante della vita mondana, Ascari trascorreva parte dell'inverno a Santa Margherita Ligure** con la moglie e i figli, senza disdegnare qualche discesa sugli sci a Cortina e Cervinia. Nel campiona-





2

to mondiale del 1951 la Ferrari 375 dotata di un motore 12 cilindri aspirato di 4,5 litri si avvicinò alle prestazioni delle Alfa Romeo 159. Nel campionato del mondo Ascari si ritirò nel GP di Gran Bretagna, nel memorabile giorno della prima vittoria della Ferrari con Froilan Gonzalez. Il campione milanese ebbe però l'enorme soddisfazione di trionfare sul circuito del Nürburgring, e poi ancora a Monza davanti al suo pubblico. **La sfida finale con Fangio nel GP di Spagna fu persa** solo per colpa delle gomme che costrinsero Ascari a ripetute soste ai box. Fangio divenne campione del mondo per la prima volta, con Ascari secondo in classifica che poté consolarsi con altre vittorie anche del drammatico ritiro alla Mille Miglia. Accecato dal faro di uno spettatore incosciente, uscì infatti di strada uccidendo un uomo che stava assistendo alla gara.

Il ritiro dell'Alfa Romeo dalle competizioni e il cambio dei regolamenti con il campionato mondiale disputato dalle monoposto di F2 cambiarono volto alle corse ai massimi livelli. La Ferrari si fece trovare pronta con la 500 F2, dotata di un motore a quattro cilindri di 2 litri. Con Fangio lontano dalle scene agonistiche, **Ascari fece un solo boccone della concorrenza** rimasta, volando letteralmente con la sua Ferrari su tutte le piste del campionato mondiale. Partì dalla pole-position in tutti i GP, eccettuato quello di Gran Bretagna in cui ottenne il secondo tempo in prova, e vinse le sei gare titolate in programma. Non fosse bastato tutto questo, si impose anche in altre gare non titolate. All'inizio dell'anno la Ferrari tentò con lui la grande avventura di Indianapolis,





2 3

- 1 Con la Ferrari 500 Alberto corre verso il successo nel GP del Belgio '52, a Spa-Francorchamps.
- 2 Al GP di Gran Bretagna 1952 mentre si lava le mani durante una pausa delle prove.
- 3 A Silverstone con la Ferrari 500, l'auto che più si è accordata al suo stile di guida.



dato che la 500 Miglia faceva parte delle gare valide per il campionato del mondo e il mercato americano interessava a Enzo Ferrari. La vettura fu una 375 con motore 12 cilindri di 4,5 litri, ribattezzata "Ferrari special". **Ascari si qualificò con il diciannovesimo tempo**, guidando al limite delle possibilità con stupefacente regolarità: nei quattro giri consecutivi di prova lo scarto tra il tempo migliore e quello peggiore fu di soli otto decimi di secondo! In corsa fu costretto al ritiro a causa del cedimento della ruota a raggi posteriore destra, finendo in testacoda.

Il campionato mondiale del 1953 cominciò come era finito quello dell'anno precedente, con Ascari primo in Argentina dopo essere partito dalla pole-position e avere fatto segnare il giro più veloce. Tra gli avversari ritrovò Fangio, che corse con una Maserati. Alberto vinse ancora a Zandvoort in Olanda e poi in rimonta a Spa-Francorchamps nel GP del Belgio, portando a nove i successi consecutivi nel campionato mondiale. Fu primo ancora a Silverstone e a Berna, prima di finire fuori pista mentre stava lottando per la vittoria nel Gran Premio d'Italia a Monza, corsa che segnò il ritorno al successo di Fangio, il suo grande rivale. Ottenne altre tre vittorie fuori campionato mentre ebbe meno fortuna con le Sport, vincendo la Mille Chilometri del Nürburgring in coppia con Farina ma ritirandosi a Le Mans, dove divideva la vettura con il fido Villorresi.

**Nell'inverno che seguì maturò il clamoroso divorzio dalla Ferrari**, con Ascari che passò alla Lancia. Si parlò di motivi economici ma, in ogni caso, il costruttore e il grande campione rimase-

- 1 Il momento in cui il pilota milanese taglia il traguardo del GP di Gran Bretagna 1952.
- 2 Alberto è amato dalla folla per la sua bravura al volante ma anche per i modi semplici.
- 3 Ascari in corsa nel GP di Germania 1952 al Nürburgring, concluso anch'esso con la vittoria.



1 2



ro comunque in buoni rapporti. Nel Campionato Mondiale di F1 il regolamento portò la cilindrata delle vetture a 2500 cm<sup>3</sup>. **La Lancia D50 non fu però pronta in tempo** per contrastare lo strapotere delle Mercedes e di Juan Manuel Fangio, ritardando la sua apparizione di Gran Premio in Gran Premio. Nel frattempo con la bella D24 Sport Alberto si prese finalmente l'immensa soddisfazione di vincere la Mille Miglia dopo tanti tentativi sfortunati. In F1 prese parte ai GP di Gran Bretagna (suo il giro più veloce) e Francia su una Maserati, in squadra con Villorosi, ma con scarsa fortuna. A Monza, nel GP d'Italia, la Ferrari gli affidò una 625 ricomponendo temporaneamente il binomio vincente degli anni precedenti. Ascari fu entusiasta già dalle prove di qualificazione, piazzando la Ferrari in prima fila con il secondo tempo subito dietro a Fangio. In corsa il pubblico impazzì vedendo la rossa Ferrari del campione milanese lungamente al comando. Dopo essere stato primo per 41 dei 48 giri percorsi, Ascari fu purtroppo costretto al ritiro a causa del cedimento del motore, firmando comunque una delle imprese più belle della sua carriera. La D50 debuttò finalmente nel successivo GP di Spagna a Barcellona, sul circuito di Pedralbes. Alberto conquistò la pole-position, guidando la corsa nei primissimi giri, prima di essere fermato da un guasto alla frizione.

**Ascari temeva il 1955, ma lo confessò solo a Villorosi con qualche mezza frase** buttata qua e là tra gli altri discorsi. Si sentiva però intimamente protetto dalle sue abitudini, dal suo casco azzur-



3

ro portafortuna e dai suoi occhiali, che abbinava sempre alla stessa maglietta, agli stessi pantaloni, alle stesse scarpe. **Nessuno poteva toccare la cassetta che conteneva il suo abbigliamento** da gara. Una volta, durante una sessione di prove con la Ferrari, qualcuno spostò il suo casco dal muretto dei box e lui trovò una scusa per tornare in albergo e ripresentarsi il giorno dopo. Per uno superstizioso come lui, aveva un significato sapere che erano passati esattamente trent'anni dalla scomparsa del padre Antonio e che ormai aveva raggiunto la stessa età del genitore quando questi morì. Il campionato mondiale di F1 ricominciò il 16 gennaio in Argentina, a Buenos Aires, con la Lancia di Ascari qualificata in prima fila con il secondo tempo. In gara la stoffa del campione riaffiorò con tutta la sua classe, con Ascari in testa al GP sino al momento del ritiro, dovuto ufficialmente ad un'uscita di pista.

Con l'inconfondibile D50 dai serbatoi laterali, Alberto vinse nei GP non titolati del Parco del Valentino a Torino e di Posillipo a Napoli. Il Mondiale ricominciò a Montecarlo, con Ascari alla rincorsa delle velocissime Mercedes di Fangio e Moss. L'argentino e l'inglese si ritirarono in successione, lasciando Ascari al comando all'inizio dell'81° giro di gara. Il campione milanese non terminò tuttavia quella tornata. Arrivato alla variante sul porto per la consueta frenata accusò **un inaspettato bloccaggio della ruota anteriore destra**. La Lancia era troppo veloce per affrontare la chicane e Ascari, in una frazione di secondo, decise che era meglio sfondare le barriere di

1 Ascari ed Enzo Ferrari con alcuni conoscenti. Il rapporto tra Alberto e il Drake rimase sempre ottimo.

2 Ascari al volante della nuova Lancia D50 di Formula 1, dotata di motore 6 cilindri a V.



1

*Quel giorno Castellotti doveva provare a Monza. Alberto non ha resistito al richiamo della velocità e si è presentato in pista. Senza il suo casco.*

legno e terminare la corsa con un tuffo nelle acque del porto. Se la cavò con una botta al fianco e una contusione al naso; **un sommozzatore lo ripescò immediatamente per portarlo in salvo.** Ritrovarono subito anche il suo casco azzurro e il portafoglio, finiti in mare con lui. La vettura portava il numero 26, il doppio del 13... Tornato nella casa di corso Sempione a Milano, il giovedì successivo Ascari fu raggiunto da una telefonata di Eugenio Castellotti, suo compagno di squadra

alla Lancia in F1, che lo invitò a Monza per assistere alle prove in vista del GP Supercortemaggiore riservato alle vetture Sport. Raccolto per strada Villorresi, Ascari non resisté alla tentazione di andare a vedere quello che considerava come il suo allievo prediletto. Castellotti stava provando una Ferrari 750 Monza con motore di 3 litri non ancora dipinta del classico rosso della squadra di Maranello. Nessuno ha mai saputo spiegare cosa spinse Alberto Ascari a chiedere all'amico di poter guidare quella macchina quel giorno, pure solo per un paio di giri. Per quanto forte, la voglia di dimostrare a sé stesso che l'incidente

di Montecarlo non aveva lasciato nessun segno doveva valicare superstizioni insormontabili. Il giorno era il 26, lo stesso della morte del padre. **Alberto non aveva con sé il casco talismano,** in riparazione per la sostituzione del cinghietto sottogola dopo l'incidente di quattro giorni prima, né tantomeno gli occhiali, la maglietta, i pantaloni e le scarpe senza i quali non sarebbe mai

