



FERRARI OPERA OMNIA

3

# Dall'eroico Nuvolari all'elegante Hawthorn

I FERRARISTI 1947-1960

La Gazzetta dello Sport





## Mike Hawthorn

*Una delle sue frasi preferite, con cui giustificava gli eccessi, era "life is short", "la vita è breve".*

Il primo campione del mondo inglese nella storia della F1 è stato un personaggio molto particolare. **Alto e biondo, era inconfondibile fuori e dentro le vetture da corsa.** In gara era riconoscibile da lontano per il casco con la visiera e il papillon a pois che indossava sotto la giacca di tweed o l'impermeabile. Inglese dalla punta dei capelli a quella delle scarpe (portava il 45), trascorse l'infanzia e l'adolescenza in mezzo alle auto del garage paterno. Divenne pilota quasi per conseguenza, appassionato dalle corse senza sentirsi un professionista come Stirling Moss. Vero "bon vivant", amava infatti troppo divertirsi per sacrificare questo aspetto della sua esistenza. Una delle sue frasi preferite, con cui giustificava quelli che a molti apparivano come eccessi, era: "Life is short", la vita è breve. **MIKE HAWTHORN** divenne iridato con la Ferrari nel 1958. Come i piloti dell'epoca, era abituato a convivere con il pericolo e a perdere colleghi ed amici ma probabilmente non resse il dispiacere di veder morire Peter Collins, che era divenuto un suo fraterno amico e con cui si chiamava "mon ami mate". A fine stagione, non ancora trentenne, Hawthorn decise di smettere di correre da campione del mondo in carica. **Una carriera iniziata a settembre del 1950 si chiuse dopo appena 8 anni.** Il 22 gennaio del 1959, alla guida di una Jaguar elaborata di sua proprietà, uscì di strada morendo quasi sul colpo. Fu la fine improvvisa e inaspettata di un uomo che aveva in ogni caso i giorni contati, ormai pre-



- 1 Hawthorn con la Ferrari Dino 246 nel GP di Gran Bretagna 1958, l'anno del suo titolo Mondiale.
- 2 Mike, arrivato a Maranello nel 1953, era famoso perché correva indossando un papillon a pois.

### FORMULA 1

<b>ESORDIO</b>	GP del Belgio 1952 (Spa-Francorchamps) con la
<b>GP DISPUTATI</b>	45
<b>GP VINTI</b>	3
<b>PODI</b>	18
<b>POLE POSITION</b>	4
<b>GIRI VELOCI</b>	5
<b>MONDIALI VINTI</b>	1 (1958 Ferrari)
<b>PUNTI CONQUISTATI</b>	127,5

ANNO	TEAM	NEI MONDIALI
1952	Cooper	4"
1953	Ferrari	4"
1954	Ferrari	3"
1955	Vanwall, Ferrari	-
1956	Maserati, BRM, Vanwall	11"
1957	Ferrari	4"
1958	Ferrari	1° Campione del mondo

### FERRARI

<b>GP DISPUTATI</b>	35
<b>GP VINTI</b>	3
<b>POLE POSITION</b>	4
<b>GIRI VELOCI</b>	5
<b>PODI</b>	17

LE VITTORIE	ANNO	MODELLO
Francia	1953	500 F2
Spagna	1954	553 F1
Francia	1958	Dino 246 F1

#### Altre vittorie non titolate

Daily Express Trophy (Silverstone) 1953 (su 500 F2)  
 Ulster Trophy (Dundrod) 1953 (su 500 F2)  
 Goodwood Trophy 1953 (su 375 F1 Thinwall Special)  
 Woodcote Cup (Goodwood) 1953 (su 375 F1 Thinwall Special)  
 Glover Trophy (Goodwood) 1958 (su 246 F1)

da di **un'incurabile malattia renale che non gli avrebbe lasciato più di un anno e mezzo di vita**, tra grandi sofferenze. La malattia, insieme a uno stile di vita non sempre esemplare, può spiegare la mancanza di continuità del campione inglese che alternò prestazioni di alto livello ad altre molto meno ispirate. Hawthorn fu inoltre molto discusso perché ritenuto responsabile dell'incidente che alla 24 Ore di Le Mans costò la vita ad oltre 80 spettatori e al francese Pierre "Levegh". Prima di parlare di Mike bisogna fare un accenno al padre Leslie, che si cimentò anche in alcune gare motociclistiche. Dopo avere lavorato in una stazione di servizio, si mise in proprio commerciando veicoli. Trasferì la famiglia nelle vicinanze dell'autodromo di Brooklands per poi aprire un garage a Farnham, nel Surrey. Fondato nel 1931, il garage prese il nome di Tourist Trophy. A Brooklands il piccolo Mike vide per la prima volta delle auto da corsa, rimanendone affascinato e decidendo che sarebbe diventato un pilota. Negli anni della guerra i bombardamenti sull'Inghilterra contribuirono a sviluppare in lui un profondo senso di antipatia per i tedeschi. Lasciò la scuola nel 1946, cominciando a lavorare come apprendista nella vicina Guildford. Per spostarsi usava una Triumph 250, che sostituì presto con una BSA 350 con cui iniziò a cimentarsi nelle prime gare. **Il padre alla fine decise che la carriera di pilota rappresentava la strada giusta per lui.** Il debutto sulle quattro ruote avvenne il 2 settembre 1950 a Brighton su una Riley Imp con cui vinse la sua classe, piazzandosi secondo, sempre di classe, la settimana successiva a Gosport. L'anno

Nato  
 10 aprile 1929  
 Mexborough  
 (Gran Bretagna)

Morto  
 22 gennaio 1959  
 incidente stradale a  
 Guildford  
 (Gran Bretagna)

Nazionalità  
 Britannica





1 Sulla griglia di partenza del GP di Gran Bretagna 1953, calato nell'abitacolo della Ferrari 500 F2.

**SPORT**

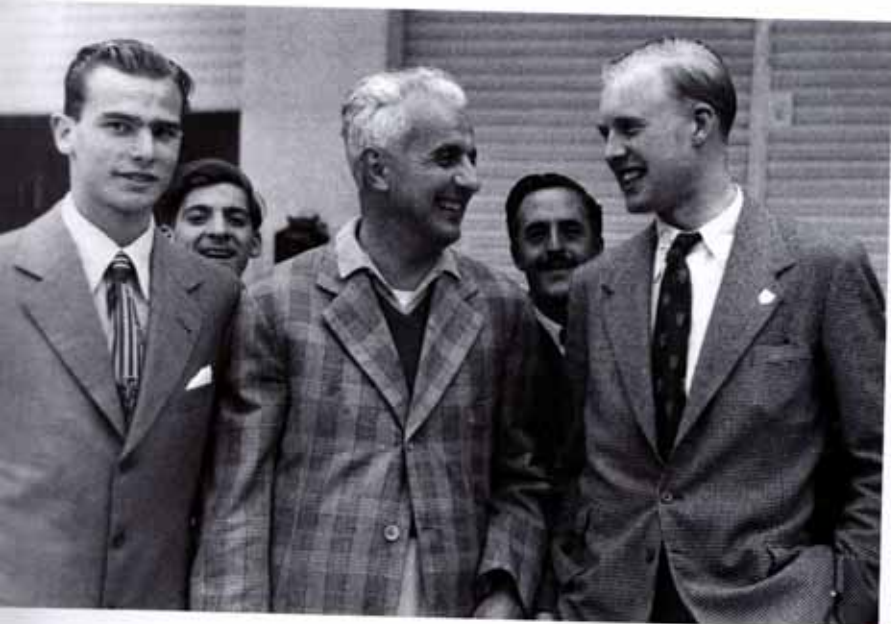
**Vittorie con la Ferrari**

- 24 Ore di Spa 1953 (con Farina su 375 MM)
- Corsa per vetture sport (Silverstone) 1953 (su 340 M)
- 12 Ore di Pescara 1953 (con Maglioli su 375 MM)
- Tourist Trophy 1954 (con Trintignant su 750 Monza)
- GP Supercortemaggiore (Monza) 1954 (con Maglioli su 750 Monza)
- GP Supercortemaggiore (Monza) 1956 (con Collins su 500 TR)

**Altre marce**

- 12 Ore di Sebring 1955 (con Walters su Jaguar D-type)
- 24 Ore di Le Mans 1955 (con Bueb su Jaguar D-type)

- 1 Un giovanissimo Hawthorn insieme all'italiano Gigi Villoresi, che fu suo compagno di squadra al Cavallino.
- 2 Con la rossa nel '53: l'inglese, al volante di una Ferrari, ha corso in tutto 35 GP vincendone tre.



1 2

successivo usò ancora due Riley, la stessa Imp e una Sprite, ottenendo subito le prime vittorie in Inghilterra e a Dundrod, nell'Irlanda del Nord. **Nel 1952 passò alle monoposto, facendosi immediatamente conoscere con due successi nelle gare di contorno a Pasqua a Goodwood** su una piccola Cooper-Bristol di F2 di proprietà di un amico di famiglia. Nella gara principale, il Richmond Trophy, giunse secondo solo dietro la potente Thinwall-Ferrari di Froilan Gonzalez. Impressionò ancora di più sotto l'acqua a Boreham, quando staccò la Ferrari di Villoresi, prima di essere ripreso e superato sulla pista che si asciugò. Villoresi parlò subito a Enzo Ferrari di quel biondo ventitreenne che in Inghilterra cominciavano a chiamare "the Farnham flyer". Attirò anche l'attenzione di Lofty England, responsabile delle attività sportive della Jaguar, che lo convocò a Silverstone il mercoledì successivo per una prova su una C-Type che sbalordì tutti. A giugno, dopo meno di due anni di gare, Mike era già al via in un GP iridato, a Spa, piazzandosi quarto. Nel GP d'Inghilterra, a Silverstone, salì sul podio insieme ad Ascari e Taruffi. Dopo un 4° posto a Zandvoort, finì quarto nella classifica finale di campionato dietro ad Ascari, Farina e Taruffi. **Convocato dalla Ferrari per una prova a Modena, uscì di pista con la Cooper che si era portato e finì in ospedale.** Il primo contratto con la squadra di Maranello lo firmò solo a fine anno dopo avere cercato di guidare per una squadra inglese. Nel Mondiale del 1953 si trovò in squadra con Alberto Ascari, Gigi Villoresi e Nino Farina. Con la Ferrari 500 F2 vinse l'International



3 Hawthorn vince, in coppia con Maglioli, il GP Supercortemaggiore 1954 su una Ferrari 750 Monza.



3

Trophy a Silverstone. Con la Ferrari 250 MM si ritirò alla Mille Miglia, nella sua unica partecipazione alla maratona stradale italiana, e abbandonò anche alla 24 Ore di Le Mans, corsa con Nino Farina su una 340 MM, prima di vincere a Reims nel GP di Francia. **Quella che è considerata una delle più belle vittorie di Hawthorn fu conquistata su una pista veloce** e davanti a un avversario temibile, Juan Manuel Fangio che allora guidava una Maserati A6GCM. Il grande Fangio fece gli ultimi due giri senza la prima, ma questo tolse poco all'impresa dell'astro nascente della Ferrari, primo inglese della storia a vincere un GP iridato. La pista era certo più facile di quelle di Spa o del Nürburgring ma alla fine Hawthorn si mise alle spalle anche Ascari, Gonzalez, Farina e Villorosi, oltre a Fangio. Era in pratica il "gotha" dell'automobilismo dell'epoca. Sulle ali della vittoria si impose con la 340 MM alla 24 Ore di Spa, in coppia con Nino Farina, e alla difficile 12 Ore di Pescara insieme a Umberto Maglioli. La stagione si chiuse con una doppia vittoria a Goodwood in altrettante gare della Formula libera corse su una Thinwall Special.

Il 1954 portò molti cambiamenti, cominciando dall'avvento delle F1 di 2,5 litri di cilindrata nel Mondiale. Mike iniziò in Argentina alla guida di una Ferrari 500 adattata con un motore di cilindrata superiore, e fu squalificato per essere stato spinto dai commissari. **La rottura del motore lo privò della vittoria nel GP di Buenos Aires, non valido per il campionato**, disputato 15 giorni dopo sulla stessa pista. A Siracusa si vide affidare una 625 dell'anno prima con cui stava seguendo

1 Lui sorride, gli altri si preoccupano: Mike su una rossa al via del GP di Gran Bretagna '54, che chiuderà 2°.



1



2 Il successo, al volante della Ferrari 553, nel Gran Premio di Spagna sulla pista di Pedralbes nel 1953.



Marimon. L'argentino a un certo punto urtò una palla di paglia, accecando Hawthorn che d'istinto sterzò andando a colpire un muro. **La vettura perse il tappo del serbatoio e la benzina si incendiò finendo sul tubo di scarico.** Mike riportò ustioni di secondo grado alle gambe e al braccio sinistro, curate in un secondo tempo con un trapianto di pelle effettuato a Roma. In fase di pieno recupero, provò una Ferrari Sport a Monza in vista della partecipazione alla 24 Ore di Le Mans. Insieme a Umberto Maglioli viaggiò sino in Francia per essere raggiunto a Parigi dalla notizia della morte del padre Leslie. Alla guida di una Lancia Aurelia B20 era finito sotto la pioggia contro un'altra auto nella corsia opposta. Per il pilota inglese fu una mazzata.

**Mike fu tentato di ritirarsi ma trovò persone fidate e l'aiuto della madre** che gli permisero di continuare a seguire il garage e correre. Fu quarto a Spa per poi vincere la 1000 Km di Monza su una 750 S in coppia con Maglioli. In F1 intanto era arrivato il momento del ritorno della Mercedes che schierò le velocissime "freccie d'argento" affidate principalmente a Fangio e Kling. In un giorno difficile per la Casa di Stoccarda, Hawthorn fu 2° a Silverstone dietro all'altra Ferrari di Gonzalez. Si ripeté con lo stesso risultato a Monza oltre che al Nürburgring dividendo però in questo caso la monoposto con Gonzalez. Insieme a Maurice Trintignant si piazzò 2° al Tourist Trophy su una Ferrari 750 S. In Spagna, a

*Sotto la pioggia, guidando una Lancia, il padre era finito contro un'altra auto morendo: per Mike fu una mazzata tremenda.*

- 1 Amici per la pelle: Mike festeggia insieme a Peter Collins. Morirono entrambi in meno di sei mesi.
- 2 Al volante di una Jaguar D-Type, che divide con Desmond Titterton nel Tourist Trophy 1955 a Dundrod.



Pedralbes, si vide finalmente in pista la Lancia D50 di Ascari, che condusse i primi giri lasciando poi via libera alla concorrenza. Fu così Hawthorn a prevalere davanti alla Maserati di Musso e alla Mercedes di Fangio e a vincere il suo secondo GP. Alla fine dell'anno il biondo pilota inglese decise di lasciare la Ferrari per la Jaguar e la Vanwall. **A novembre fu ricoverato per l'aggravarsi di dolori alla schiena** e si scoprì che soffriva di una malformazione renale che causava infezioni e calcoli. Fu operato con l'applicazione di un tubo interno. Non fosse bastato tutto questo, in Inghilterra era iniziata una serie di polemiche per il fatto che non avesse svolto il servizio militare.

L'unione con la Jaguar iniziò con una vittoria insieme a Phil Walters alla 12 Ore di Sebring del 1955 su una D-Type. Molto meno bene andarono le cose con la Vanwall, afflitta da mille problemi di affidabilità che costrinsero Hawthorn al ritiro a Montecarlo e Spa. La morte di Alberto Ascari a Monza liberò un posto alla Lancia e a Mike venne offerta la possibilità di sostituirlo. Con il benplacito della Vanwall, Hawthorn passò alla squadra torinese ma non disputò neppure una corsa dato che Gianni Lancia tornò sui suoi passi e decise di chiudere l'attività sportiva. Alla 24 Ore di Le Mans, Hawthorn duellò senza pausa per le prime due ore di gara con la Mercedes di Fangio. **Al momento di entrare ai box per rifornire, ritardò moltissimo la frenata** che la Jaguar D effettuava con potenza superiore grazie ai freni a disco. La manovra colse di sorpresa il doppiato Lance Macklin su Austin Healey che scartò improvvisamente, colpito dall'altra Mercedes di Pierre



2

"Levegh" che finì in mezzo alla tribuna davanti ai box, perdendo il motore. Quello che è considerato il più raccapricciante incidente della storia delle corse costò la vita a 82 spettatori e allo stesso "Levegh", evitato di misura da Fangio subito dopo la collisione. La Mercedes ritirò le sue macchine dalla gara e la Jaguar rimase praticamente sola al comando. **Hawthorn non voleva risalire sulla sua vettura, ma Lofty England lo obbligò a tornare al volante.** Mike vinse la corsa in coppia con Ivor Bueb per poi essere messo sotto accusa da più parti.

Il raccapriccio per i tanti spettatori morti portò anche a sottolineare come fosse stato fuori luogo festeggiare la vittoria. La stessa stampa inglese si divise tra accusa e difesa del connazionale. In Italia Enzo Ferrari aveva un debole per Hawthorn, al quale perdonò molte intemperanze. Fu così che il biondo inglese tornò a far parte della squadra in F1, fermo restando il suo impegno con la Jaguar. Lo choc generale per l'incidente di Le Mans portò tuttavia alla cancellazione dei GP di Francia, Germania, Svizzera (dove le gare in circuito furono proibite per sempre) e Spagna. A Zandvoort Mike non brillò, così come ad Aintree, nel GP di casa in cui cedette la vettura a Castellotti. **Si rifece vincendo in una corsa non titolata a Crystal Palace alla guida della Maserati 250 F di Stirling Moss**, quel giorno impegnato altrove con la Mercedes. A Monza, nel GP d'Italia corso per la prima volta sull'anello di alta velocità, la Ferrari ereditò le Lancia D50, ma Mike prese il via su una 555 Supersqualo, ritirandosi. Tornato sulla Jaguar D al Tourist Trophy, fu costretto

- 1 Insieme a Collins, sulla Ferrari 500 TR, Mike vince nel 1956 il GP Supercortemaggiore a Monza.
- 2 Al Nürburgring nel 1957, quando chiude secondo ma deve inchinarsi all'impresa di Juan Manuel Fangio.
- 3 Nel bellissimo scenario di Aintree, teatro del GP di Gran Bretagna 1957, con una Ferrari D50.



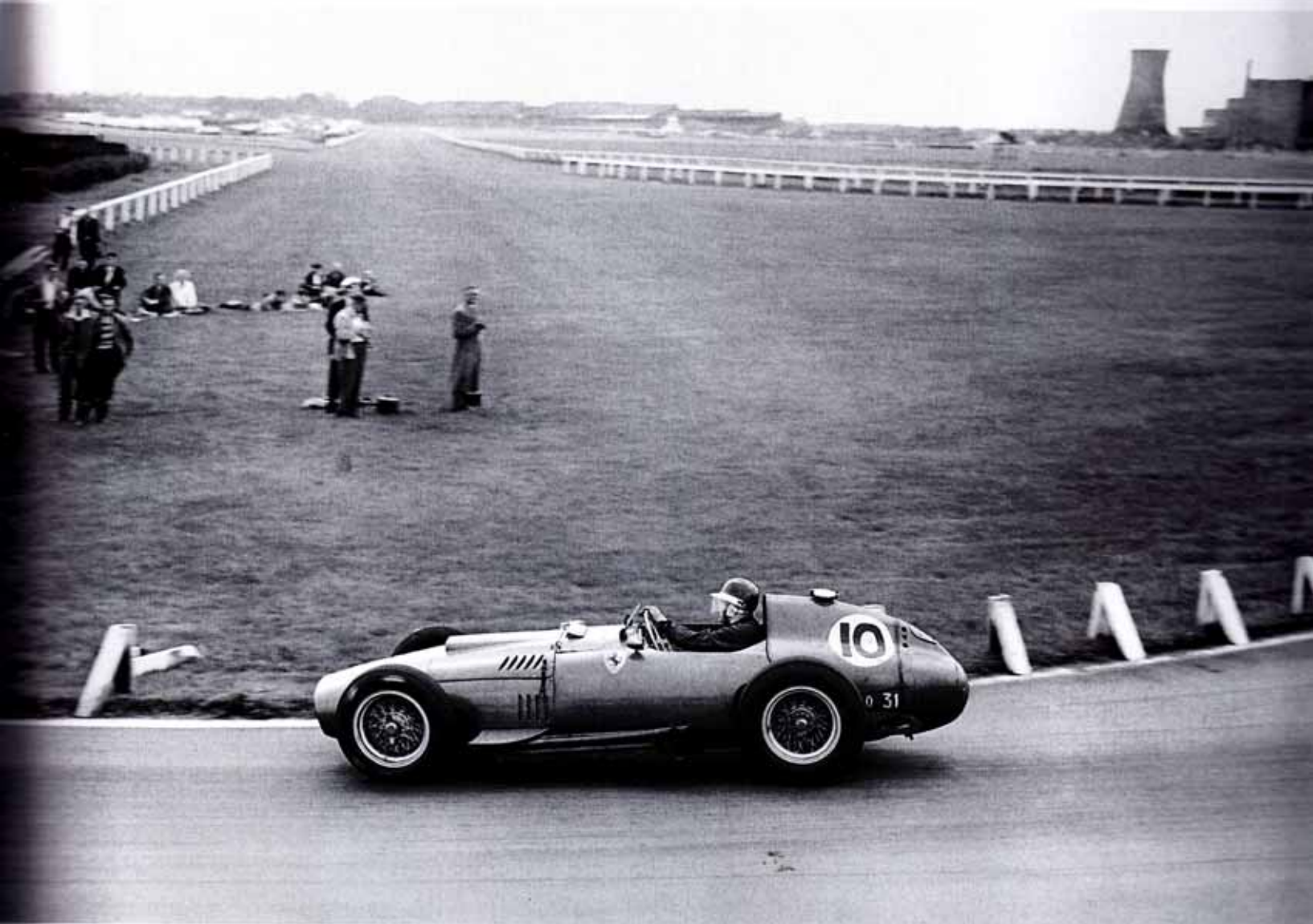
1



2

al ritiro quando sembrava sicuro del secondo posto, dopo avere nuovamente duellato con Fangio e con il vincitore Moss, entrambi su Mercedes 300 SLR. La D50 la ebbe a Oulton Park nella "Coppa d'Oro", piazzandosi 2° alle spalle della Maserati di Moss.

La Ferrari gli chiese di rinunciare alle gare con la Jaguar nel 1956, e per questo motivo le strade della Casa di Maranello e di Hawthorn si allontanarono nuovamente. Mike si accordò con la BRM per i Gran Premi. In Argentina la BRM non era ancora pronta e Hawthorn corse su una Maserati, finendo al terzo posto. Con la Jaguar D tornò in coppia con Bueb a Sebring, ritirandosi a causa dei freni. Debuttò con la BRM a Goodwood il lunedì di Pasqua, uscendo di pista per un cedimento della sospensione, capottandosi e rimanendo incolume per miracolo. La BRM 25, per quanto promettente, si rivelò inaffidabile al punto da non permettere a Hawthorn di qualificarsi a Montecarlo. I ritiri si accumularono anche con la Jaguar, in una stagione da dimenticare, eccezion fatta per qualche risultato positivo su una piccola Lotus 11. La Jaguar non corse a Monza nella 1000 Km alla quale Mike era iscritto sulla Lotus. **Ripescato all'ultimo minuto dalla Ferrari, vinse così in coppia con Peter Collins l'unica corsa importante di quell'anno.** A Reims fu 2° sulla Jaguar D insieme a Paul Frère nella gara che si disputò il giorno prima del GP. Con la BRM sempre in attesa di tornare agibile, l'inglese gareggiò nel Gran Premio di Francia su una Vanwall ma, distrutto dalla fatica del giorno prima, cedette la vettura dopo 10 giri a Schell. Alla 24 Ore di Le Mans



3

arrivò un sesto posto sulla Jaguar D che divise con il solito Bueb. La stagione, decisamente negativa, si concluse anticipatamente ad agosto con un altro spaventoso volo sul bagnato con la Lotus nel "Daily Herald Trophy" di Oulton Park nel quale rischiò di morire.

Con Peter Collins, Eugenio Castellotti e Luigi Musso già in squadra, Ferrari ingaggiò nuovamente Hawthorn in vista del Mondiale del 1957. Con Peter Collins nacque ben presto una complice e profonda amicizia. **I due, insieme a Louise, la fresca moglie di Peter, si divisero avventure e viaggi.**

Mike aveva un aereo privato mentre Peter era innamorato della sua barca che teneva ormeggiata a Montecarlo. Leggendo una serie di fumetti pubblicati dal "Daily Express" iniziarono a chiamarsi "mon ami mate" come i protagonisti delle storie che leggevano avidamente. In F1 il rivale da battere era ancora Fangio, iridato con la Ferrari trasferitosi alla Maserati. Mike si ritirò in Argentina nel GP inaugurale. Lo schianto mortale in prova a Modena di Eugenio Castellotti gettò subito un'ombra sulla stagione della Ferrari. Nel frattempo, nella sua unica uscita con la Jaguar D, Hawthorn si piazzò 3° alla 12 Ore di Sebring insieme a Bueb. **Con la Lancia-Ferrari Mike fu secondo a Napoli prima della nuova terribile tragedia alla Mille Miglia**, con De Portago e il suo copilota Nelson che uscirono di strada a Guidizzolo morendo sul colpo e uccidendo nove spettatori. A Montecarlo Collins uscì di pista alla variante, centrato in seguito dall'altra Ferrari di Hawthorn. Alla 1000 Km del Nürburgring l'inglese fu 3° insieme a Trintignant su una Ferrari 315 S. Ritirato al-

1 Al Salone di Parigi del 1958: il pilota inglese era un habituée della rassegna automobilistica d'Oltralpe.



- 2 A Reims con la Ferrari Dino 246 nel luglio del 1958: lui vinse, il compagno Musso perse la vita.



1 2



1 Hawthorn (con la rossa numero 14) chiude secondo il GP d'Italia 1958 e si avvicina al titolo iridato.



la 24 Ore di Le Mans, fu poi 4° nel GP di Francia e 3° in quello di Inghilterra. Al Nürburgring fu 2° in una gara leggendaria per Fangio che con la sua Maserati 250 F rimontò quasi 50" di distacco a Mike e a Collins. L'unica vittoria del 1957 la ottenne con una Jaguar in una gara per vetture turismo a Silverstone, piazzandosi 2° con Musso nel GP del Venezuela sulla Ferrari 315 S. Il 1958 era un anno di grandi promesse. **La nuova Ferrari Dino 246 faceva ben sperare e inoltre la Maserati si era ufficialmente ritirata**, con Fangio che iscrisse una sua squadra solo al GP d'Argentina. Hawthorn iniziò con un terzo posto a Buenos Aires per poi vincere la tradizionale gara di Pasqua a Goodwood. Con la Jaguar 3.4 da turismo vinse a Silverstone a inizio maggio. Con von Trips si classificò invece terzo alla Targa Florio. A Montecarlo stava dominando il GP quando la pompa della benzina lo appiè. Quinto in Olanda e secondo a Spa, Hawthorn si ritirò a Le Mans con la Testa Rossa che divideva con Collins. A Monza si corse in tre manche sull'anello di velocità una gara non dissimile dalla 500 Miglia di Indianapolis, con macchine e piloti americani presenti, che vide il terzetto Hawthorn-Musso-Phil Hill piazzarsi al terzo posto. **Mike tornò finalmente a vincere in F1 dopo quattro anni di astinenza nel GP di Francia a Reims, in un'altra giornata tragica.** Secondo dietro Hawthorn, Musso uscì di strada alla curva di Muizon con la sua Ferrari rimanendo ucciso sul colpo. In lotta con Moss per il titolo iridato, Hawthorn ottenne un prezioso secondo posto dietro a Collins nel GP d'Inghilterra a Silverstone. Fu l'ultimo acuto di Collins che



2 Nel GP del Marocco a Casablanca gli basta un altro secondo posto per diventare campione del mondo.

3 Il 9 dicembre 1958, a nemmeno trent'anni di età, Mike Hawthorn annuncia il suo ritiro dalle corse.



2. 3

trovò la morte nel corso del successivo GP di Germania, durante il quale Hawthorn si ritirò senza frizione. Con i secondi posti in Portogallo e Italia Hawthorn si mantenne in corsa con Moss per il titolo. Nel decisivo GP del Marocco Mike aveva bisogno di un altro secondo posto, pure con Moss vincente, per laurearsi finalmente campione del mondo. **Secondo chi lo seguì in quei giorni, aveva già deciso di ritirarsi.** In gara arrivò 2° dietro a Moss che, nonostante quattro vittorie, perse il titolo per un punto. La gara fu funestata da un altro incidente a Stuart Lewis-Evans, che morì in Inghilterra sei giorni dopo a causa delle ustioni riportate.

Hawthorn poté dedicare la vittoria al padre Leslie, annunciando alla stampa il suo ritiro a metà dicembre. Stava già programmando il matrimonio con la ventunenne Jean Howarth e pianificando il futuro del garage. Poi, la sera del 22 gennaio 1959, di ritorno da un ricevimento, incontrò per strada la Mercedes 300 SL di Rob Walker, proprietario dell'omonima scuderia. Alla guida della sua vettura preparata, la stessa con cui aveva vinto a Silverstone a inizio maggio, non seppe resistere alla tentazione di superare la macchina tedesca. **Chiamava la sua Jaguar 3.4 "Merc-eater" (mangia Mercedes), con ovvia idiosincrasia per le auto tedesche.** Rob Walker vide la berlina inglese partire in testacoda. Hawthorn urtò un camioncino per poi schiantarsi contro un albero. Il primo campione del mondo inglese della F1 chiuse così la sua storia, stranamente nello stesso modo di suo padre.