

FERRARI OPERA OMNIA

3

Dall'eroico Nuvolari  
all'elegante Hawthorn

I FERRARISTI 1947-1960

La Gazzetta dello Sport





# Stirling Moss

*Il padre Alfred fu un dentista di successo, con vari studi a Londra. Da giovane provò a correre una 500 Miglia di Indy.*

**SIR STIRLING CRAWFORD MOSS** è unanimemente riconosciuto come il miglior pilota della storia a non essere mai riuscito a diventare Campione del Mondo di F1. Dotato di un grandissimo talento, fu tra i primi ad avere un approccio professionale alle corse, con tanto di manager per seguire l'aspetto commerciale della sua attività. Al contrario di molti suoi amici e colleghi che amavano il bel vivere, Moss non si lasciò mai andare a nessun eccesso. **Non bevve alcol sino all'età di**

**32 anni e fu sempre attento a non farsi cogliere fisicamente impreparato.** Moss corse con ogni tipo di vettura, anche nei rally, dando sempre più importanza alla prestazione del giorno che alla vittoria in qualunque campionato. In gara si impegnò sempre al 100% delle sue possibilità vincendo più di 170 delle oltre 500 corse cui prese parte. In tempi più recenti è stato nominato baronetto, continuando nella sua attività di popolare ambasciatore dell'automobilismo.

Il padre Alfred fu un dentista di successo e possedeva molti studi odontoiatrici a Londra e nei dintorni. Da giovane provò a gareggiare in Europa e negli Stati Uniti, anche nella 500 Miglia di Indianapolis, ma non incoraggiò il figlio a diventare pilota, ben sapendo quanto fosse difficile guadagnarsi da vivere con le corse. **Stirling ebbe comunque in regalo la prima automobile a nove anni!** Era una vecchia Austin Seven, con cui imparò a guidare nei campi attorno a casa. La famiglia era appassionata di cavalli e sia Stirling sia la sorella

1 Stirling Moss vince al volante di una Ferrari 250 GT il Tourist Trophy 1961 sulla pista di Goodwood.

2 L'inglese festeggia insieme a Denis Jenkinson, a sinistra, la vittoria nella Mille Miglia '55 con la Mercedes.



2

Pat parteciparono da giovani ad alcune gare equestri. Moss era inizialmente destinato a seguire le orme paterne come dentista, ma il suo curriculum scolastico non fu mai sufficiente. Fu così che a 17 anni si ritrovò a far pratica in un hotel dove venne impiegato per 18 mesi come cameriere e portiere di notte. **Fu il padre a scegliere questo lavoro per lui, dato che lo avrebbe tenuto impegnato anche le domeniche in cui c'erano le corse.** Avuta l'età, Moss ebbe come prima auto una Morgan a tre ruote, che scambiò con una MG. Avuto finalmente il benessere dal padre, Stirling vendette anche la MG per acquistare una BMW 328 e iniziare a gareggiare in salite locali. Il passo successivo fu quello di vendere la BMW e acquistare una Cooper-JAP 500 con cui iniziò a correre seriamente a partire dal 1947. Le vittorie iniziarono subito a fioccare, mettendo in evidenza un talento fuori dal comune che convinse la famiglia ad appoggiarlo definitivamente. Nel 1950 fu ingaggiato dalla HWM (Hersham & Walton Motors), creata da John Heath e George Abecassis, che faceva correre delle F2 con motori a quattro cilindri. Il primo importante successo lo colse lo stesso anno alla guida di una Jaguar XK120 nel Tourist Trophy, precedendo al traguardo la vettura gemella di Peter Whitehead. L'impegno con la HWM lo portò a correre nell'Europa continentale dove si mise immediatamente in luce nonostante la scarsa affidabilità della sua monoposto. A Monza, nel GP Autodromo del 1951, ingaggiò una furiosa battaglia con Gigi Villorosi, che alla fine gli fece i complimenti. Probabilmente

FORMULA 1

ESORDIO	GP Svizzera 1951 (Bremgarten) con la HWM
GP DISPUTATI	66
GP VINTI	16
PODI	24
POLE POSITION	16
GIRI VELOCI	20
MONDIALI VINTI	0
PUNTI CONQUISTATI	175,5 validi per il Mondiale (176,5 totali)

ANNO	TEAM	NEL MONDIALE
1951	HWM	-
1952	HWM, ERA, Connaught	-
1953	Connaught, Cooper	-
1954	Maserati	12*
1955	Mercedes	2*
1956	Maserati	2*
1957	Maserati, Vanwall	2*
1958	Cooper-Climax, Vanwall	2*
1959	Cooper-Climax, BRM	3*
1960	Cooper-Climax, Lotus-Climax	3*
1961	Lotus-Climax	3*

Nato  
17 settembre 1929  
Londra  
(Gran Bretagna)

Nazionalità  
Britannica

- 1 Primi passi: a 18 anni con una Cooper F2 con cui vince subito sul circuito britannico di Prescott.
- 2 In F1 arriva giovanissimo, a 21 anni: qui è con Juan Manuel Fangio, rivale stimato e punto di riferimento.



1 2

parlò del giovane inglese a Enzo Ferrari, che propose un contratto in esclusiva per il 1952 a Moss. **Molto patriottico, Stirling preferiva correre per una squadra inglese e rifiutò l'ingaggio a lungo termine**, mettendosi però d'accordo per correre nel GP di Bari con la Ferrari. Giunto in Puglia insieme al padre, il giovane Moss scoprì che la vettura che avrebbe dovuto guidare era stata affidata all'ultimo momento a Piero Taruffi. L'episodio contrariò moltissimo Moss che decise di non correre mai più per la Ferrari. L'anno seguente pagò lo scotto di quella decisione, con il Cavallino che dominò in lungo e in largo i Mondiali di F1 del 1952 e 1953. Moss fece miracoli con la HWM, guidando anche la difficile BRM V16 e poi in seguito la fallimentare ERA G-Type, la Connaught e la Cooper-Alta, ma l'unico successo fu nel Trofeo di Londra con la Cooper. Andò meglio con la Jaguar. Alla 24 Ore di Le Mans fu 2° con la C-Type insieme a Peter Walker, vincendo poi la 12 Ore di Reims con la XK120C insieme a Whitehead. Nel 1952 e 1953 corse anche nel Rally di Montecarlo, giungendo addirittura 2° con una Sunbeam-Talbot al primo tentativo e sesto l'anno seguente. Nel 1954 non ci fu posto per lui in nessuna squadra ufficiale in F1 e fu costretto ad acquistare una Maserati 250F con cui si iscrisse privatamente a molte gare. **Iniziò la stagione con una brillantissima e inaspettata vittoria alla 12 Ore di Sebring su una piccola Osca** in coppia con Bill Lloyd. Con la Maserati ebbe poca fortuna, piazzandosi terzo nel GP del Belgio quale miglior risultato. Impressionò comunque tutti a Silverstone nel GP d'Inghilterra, dove fece segnare il gi-



3 Al volante di una Mercedes nel 1955: Moss è arrivato per quattro volte secondo nel Mondiale di F1.



3

ro più veloce, e a Monza, quando si mise alle spalle le fortissime Mercedes prima di essere costretto a fermarsi, spingendo poi la vettura per essere classificato e incassare il premio d'arrivo. **L'anno dopo la Mercedes decise di ingaggiarlo al fianco di Juan Manuel Fangio** per correre nel Mondiale di F1 e con le Sport. Finalmente Stirling ebbe delle vetture affidabili e competitive con cui gareggiare. In Formula 1 la concorrenza di Fangio si rivelò durissima. Moss vinse il suo primo GP in casa, a Aintree, dopo essersi piazzato secondo in Belgio e Olanda. Ancora oggi nessuno sa se Fangio quel giorno lasciò vincere o meno il giovane compagno di squadra che, onestamente, ancora adesso dichiara che l'argentino poteva vincere come voleva.

Con le Sport Moss fu invece più veloce del grande Fangio, andando a vincere a tempo di record con la 300 SLR la Mille Miglia, in quella che è considerata come una delle sue più belle imprese. Moss è convinto che lui e Fangio si sarebbero imposti anche alla 24 Ore di Le Mans senza la tragedia di Levegh che uccise un'ottantina di spettatori e portò al ritiro della Mercedes dalla corsa. Stirling vinse anche al Tourist Trophy con John Fitch e si impose nella Targa Florio in coppia con Peter Collins, nonostante un'uscita di strada che gli costò molti minuti. L'incidente di Le Mans portò all'annullamento di quattro GP e al ritiro della Mercedes dalle corse. **Moss venne così ingaggiato dalla Maserati nel 1956, disputando una delle sue migliori stagioni.** Fu secondo solo a Fangio nel Mondiale di F1, staccato di soli 3 punti dal "maestro" passato alla Ferrari.

#### SPORT

##### Vittorie con la Ferrari

Nassau Trophy 1957 (su 290 MM)

GP di Cuba 1958 (su 335 S)

Tourist Trophy 1960 (su 250 GT)

Brands Hatch Trophy 1960 (su 250 GT)

Nassau Tourist Trophy 1960 (su 250 GT)

British Empire Trophy (Silverstone) 1961 (su 250 GT)

Brands Hatch Peco Trophy (n.2) 1961 (su 250 GT)

Tourist Trophy 1961 (su 250 GT)

Nassau Tourist Trophy 1961 (su 250 GT)

##### Altre marche (vittorie nel campionato del mondo cost)

12 Ore di Sebring 1954 (con Lyod su Osca MT4)

Mille Miglia 1955 (con Jenkinson su Mercedes 300)

Targa Florio 1955 (con Collins su Mercedes 300 SL)

1000 Km di Buenos Aires 1956

(con Menditegui su Maserati 300S)

GP di Svezia 1957 (con Behra su Maserati 450S)

1000 Km del Nürburgring 1958

(con Brabham su Aston Martin DBR 1)

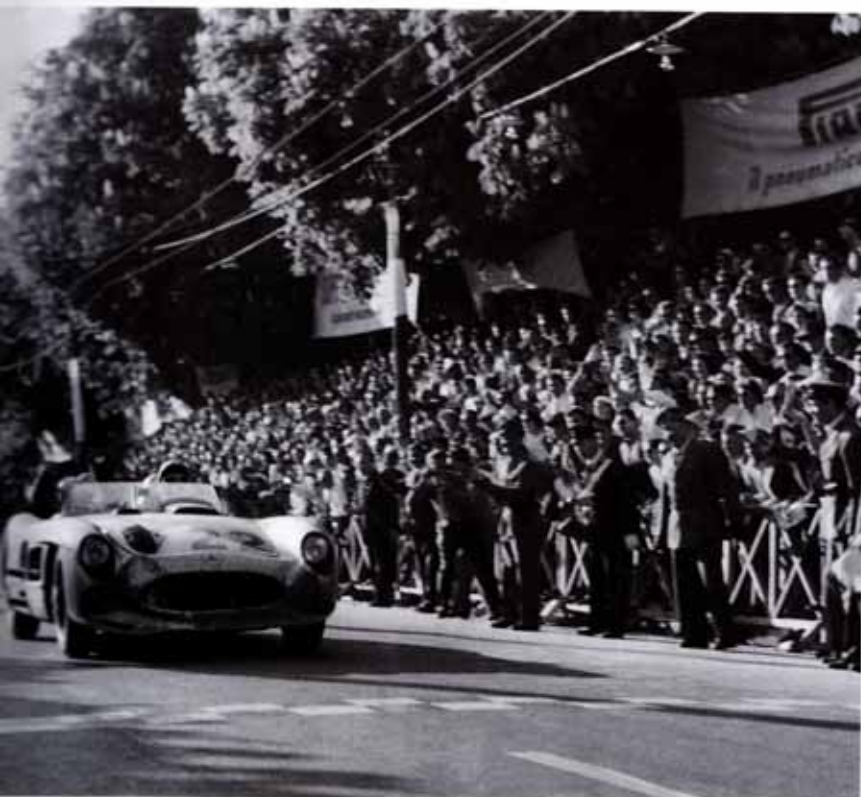
1000 Km del Nürburgring 1959

(con Fairman su Aston Martin DBR 1)

1000 Km del Nürburgring 1960

(con Gurney su Maserati Tipo 61 Birc)

- 1 L'arrivo di Moss e Jenkinson, di professione giornalista, con la Mercedes 300 SL a Brescia nel '55.



1 2

- 2 Sulla Lotus-Climax con cui trionfa nel GP di Monaco 1960: è il primo successo per le vetture di Chapman.
- 3 Nell'aprile del 1960, dopo il ritiro della patente, cerca scherzosamente parcheggio in bici a Londra.



*Nel 1957 vinse ad Aintree sulla Vanwall di Brooks: fu il primo successo di piloti inglesi su un'auto inglese nel GP di casa.*

Stirling vinse a Montecarlo e a Monza, salendo sul podio a Spa e al Nürburgring, senza contare altri successi in gare non titolate come a Goodwood, Aintree e **persino a fine anno all'Albert Park di Melbourne, dove si sarebbe disputato, decenni dopo, il GP d'Australia**. Ancora più ricco fu l'albo d'oro con le Sport, con vittorie nella 1000 Km di Buenos Aires, nel GP del Venezuela e a Nassau con la Maserati 300S. A Le Mans fu invece secondo sull'Aston Martin DB3S insieme a Peter Collins. La Vanwall lo accolse l'anno successivo. Nel Mondiale del 1957 Stirling Moss vinse il GP di Gran Bretagna ad Aintree salendo sulla vettura di Tony Brooks. Furono i primi inglesi a vincere su macchina inglese la corsa di casa con validità mondiale. Moss parlò di "fantastica esperienza", ma i punti furono dimezzati. Le successive vittorie a Pescara e a Monza non servirono a molto, con Fangio che trionfò in campionato per la quinta volta. Con le Sport vinse il Gran Premio di Svezia su una Maserati 450S insieme a Jean Behra.

Alla Vanwall anche nel 1958, Stirling vinse però il GP d'Argentina su una Cooper-Climax dando così la gioia del primo successo in Formula 1 anche a John Cooper. Moss fu primo anche in Olanda, Portogallo e Marocco, **pagando però pesantemente la mancanza di affidabilità della sua vettura in altre quattro occasioni**. Con una sola vittoria all'attivo, Mike Hawthorn con la Ferrari divenne alla fine campione del mondo con un solo punto di vantaggio



3

1 Con la Lotus in Belgio nel 1961: quell'anno arriva 3° nel Mondiale dietro le imprendibili Ferrari.



1 2

- 2 Quando alle corse ci si sporcava... Moss (a destra) con Brooks dopo la gara vinta ad Aintree nel 1957.
- 3 Oltre alle automobili, Moss ha sempre apprezzato anche il gentil sesso: si è sposato tre volte.



sul connazionale. Moss si mostrò sportivo fino in fondo in Portogallo, **quando la sua testimonianza evitò proprio a Hawthorn una squalifica che gli sarebbe costata ben sette punti...** Con l'Aston Martin DBR1 vinse la 1000 Km del Nürburgring in coppia con Jack Brabham e il Tourist Trophy insieme a Tony Brooks, facendo segnare il giro più veloce in molte altre occasioni. Nel 1959 corse in F1 principalmente con una Cooper della scuderia di Rob Walker, disputando i soli GP di Francia e Inghilterra su una BRM. Vinse ancora, in Portogallo e a Monza, ma non riuscì ad andare oltre il terzo posto nel Mondiale. Il suo carriera si arricchì comunque di numerosi altri successi, cominciando da una nuova vittoria nella 1000 Km del Nürburgring insieme a Jack Fairman su un'Aston Martin DBR1. Fedele a Rob Walker anche nel 1960, alternò la Cooper alla Lotus. A Montecarlo portò per la prima volta al successo nel Mondiale di Formula 1 la Lotus, **conquistando una vittoria memorabile nonostante una fermata ai box per riattaccare il filo di una candela.** Ottenne poi la terza vittoria nella 1000 Km del Nürburgring su una Maserati che divise con il pilota americano Dan Gurney. Nelle prove dello sfortunatissimo Gran Premio del Belgio a Spa, la sua Lotus perse una ruota nella veloce curva di Bourneville. Sbalzato fuori dalla monoposto nell'incidente conseguente, Moss subì gravi ferite alle gambe e alla schiena, ma fu in grado di riprendersi in meno di due mesi, tornando a vincere con la Lotus una gara minore in Svezia.





3

Vinse anche con una Porsche 718, **dimostrando definitivamente di non avere perso nulla della sua classe** quando trionfò nel Gran Premio degli Stati Uniti a Riverside. Nel 1961 corse ancora in F1 con una Lotus per la scuderia di Rob Walker, vincendo nuovamente a Montecarlo e al Nürburgring, senza tuttavia poter competere con le Ferrari 156. Fu l'unico, in quell'anno, a far vincere una vettura a quattro ruote motrici di Formula 1 in una corsa non titolata, la Coppa d'Oro di Oulton Park, tagliando il traguardo in prima posizione al volante di una Ferguson P99.

Iniziò il 1962 a Daytona e Sebring con una Ferrari dell'importatore Chinetti e una Austin Healey. Con la squadra di Rob Walker si presentò al via di alcune gare non titolate, tra cui il Glover Trophy, in programma il lunedì di Pasqua a Goodwood. Ritardato da una fermata ai box mentre era al comando, Moss riprese la pista senza ambizioni di successo. Inespugnabilmente, la sua Lotus finì dritta alla curva di St. Mary. Riportò numerose fratture e gravi ferite al capo, rimanendo incosciente a bordo della vettura per oltre 40 minuti prima di essere estratto dai rottami. **La sua ripresa fu lenta, con Moss che non tornò più quello di prima, rinunciando definitivamente a correre** dopo una prova effettuata nel 1963. Il fotografo che scattò le immagini del suo incidente disse che aveva sognato la sua uscita di pista in quel punto la notte precedente...

*Moss riprese la pista dopo una sosta ai box: inespugnabilmente la sua Lotus finì dritta alla curva di St. Mary.*