FERRARI OPERA OMNIA 3

Dall'eroico Nuvolari all'elegante Hawthorn

I FERRARISTI 1947-1960

La Gazzetta dello Sport

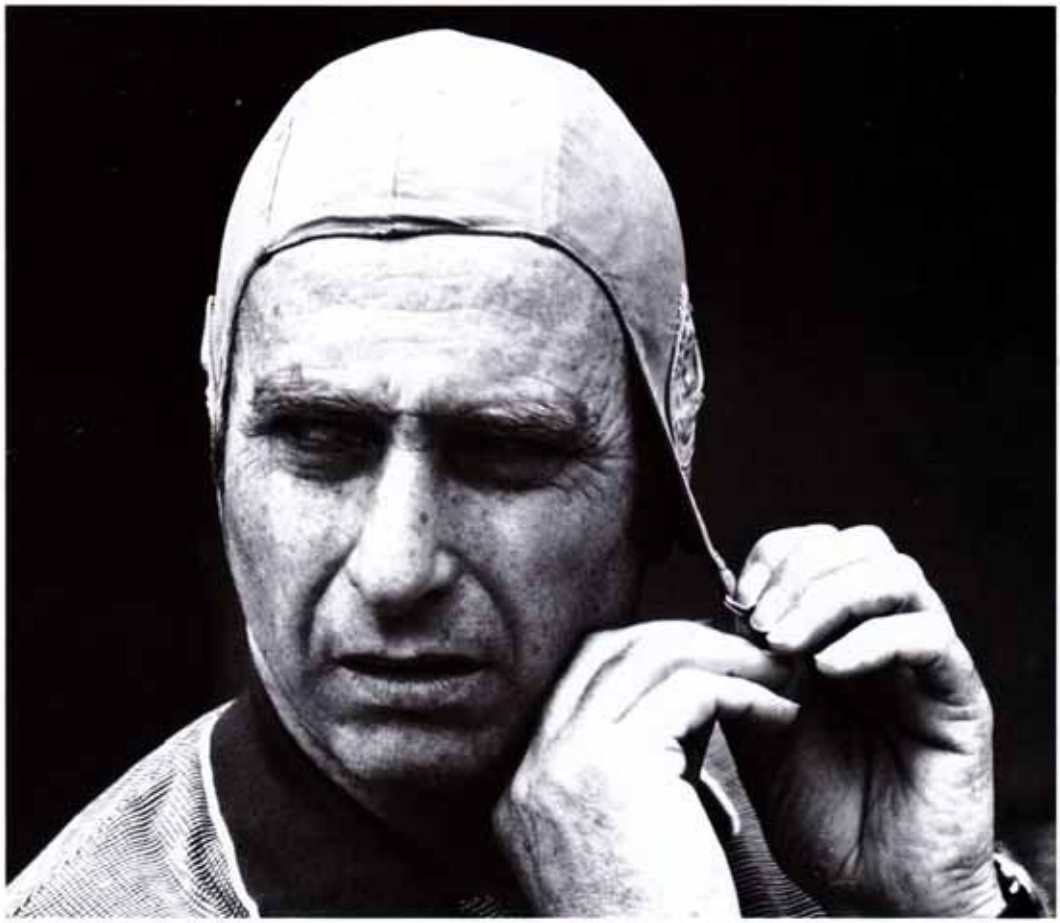
Juan Manuel Fangio

Il più grande di tutti. Così è considerato da molti appassionati e addetti ai lavori **JUAN MANUEL FANGIO**, superato solo in tempi recenti da Michael Schumacher nel computo dei campionati vinti in Formula 1. Fangio è stato cinque volte campione del mondo in un'epoca in cui le corse automobilistiche erano molto pericolose e i piloti morivano frequentemente alla guida di vetture di tutte le categorie. Disputò solo 51 Gran Premi con validità iridata, vincendone però ben 24 e piazzandosi per ben 10 volte al secondo posto. Giunto in Europa ormai in tarda età, alla soglia dei 37 anni, il grande campione argentino non aveva l'immagine tipica del pilota. **Non molto alto, anzi piuttosto basso e con un po' di pancetta**, era sempre misurato nelle parole, esprimendosi con una voce dal timbro metallico. Non lo si poteva proprio definire un "bello", anche in un'epoca in cui i canoni estetici erano molto più indulgenti nei confronti degli uomini. Per via delle gambe storte fu soprannominato "el chueco" dai compagni con cui giocò a calcio da ragazzo e il nomignolo gli rimase appiccicato per il resto della vita e di una carriera tanto ricca di successi. Era piuttosto riservato nei rapporti con gli altri. **Tra i primi nella storia dell'automobilismo ebbe un segretario-manager**, l'italiano Marcello Giambertone, che curò con lui i rapporti con le Case automobilistiche che lo ingaggiarono. Fu campione del mondo con Alfa Romeo, Mercedes, Ferrari e Maserati, imponendosi come il pilo-

Fangio disputò solo 51 Gran Premi iridati ma ne vinse ben 24, piazzandosi secondo in altre 10 occasioni.

1 Juan Manuel Fangio in azione con la Ferrari nel GP di Gran Bretagna 1956, anno del suo quarto titolo.

2 Il pilota argentino ha conquistato in tutto cinque Mondiali, l'ultimo nel 1957 quando aveva 46 anni.



2

FORMULA 1

ESORDIO	GP Gran Bretagna 1950 (Sil con l'Alfa Romeo
GP DISPUTATI	51
GP VINTI	24
PODI	35
POLE POSITION	28
GIRI VELOCI	23
MONDIALI VINTI	5 (1951 Alfa Romeo, 1954 M e Mercedes, 1955 Mercedes 1956 Ferrari, 1957 Maserati
PUNTI CONQUISTATI	245 validi per il Mondiale (277,5 totali)

ANNO	TEAM	NEL MONDIALE
1950	Alfa Romeo	2°
1951	Alfa Romeo	1° Campione del Mondo
1953	Maserati	2°
1954	Maserati, Mercedes	1°Campione del Mondo
1955	Mercedes	1° Campione del Mondo
1956	Ferrari	1° Campione del Mondo
1957	Maserati	1° Campione del Mondo
1958	Maserati	14°

ta di riferimento degli anni Cinquanta, indiscusso e indiscutibile per classe e talento. La sua capacità di andare a limiti insostenibili per gli avversari **guidando con uno stile immacolato e correndo il minimo dei rischi** lo rese leggendario, al pari della sua capacità di rendersi conto con grande anticipo delle situazioni pericolose. Non a caso, riuscì a ritirarsi incolume nel luglio del 1958 e godere in seguito della popolarità e del patrimonio accumulato in tanti anni di corse. Tutto questo in un'epoca costellata di incidenti con esito fatale, compreso quello che portò all'immane tragedia di Le Mans nel 1955 che Fangio evitò di misura proprio grazie alla sua abilità. L'uscita di strada con conseguenze più gravi la subì a Monza nel 1952 dopo avere guidato tutta la notte per raggiungere in tempo l'autodromo italiano, reduce da una corsa disputata il giorno prima in Irlanda.

Come moltissimi argentini, Fangio discendeva da genitori di origine italiana. I nonni paterni emigrarono in Sudamerica da Castiglione Messer Marino, un paese della provincia di Chieti, in Abruzzo. Il padre Loreto e la madre Herminia Deramo abitavano a Balcarce, una città circa 350 km a sud di Buenos Aires. Juan Manuel nacque come quarto figlio della famiglia il 24 gennaio del 1911 **ma, per un malinteso burocratico, la sua data di nascita fu registrata all'anagrafe il 23**. Loreto Fangio era un fervente monarchico e scelse il secondo nome del figlio in onore di re Vittorio Emanuele mentre il primo nome Juan fu scelto per celebrare San Giovanni. Dopo ave-

Nato
24 giugno 1911
Balcarce (Argentina)

Morto
17 luglio 1995
Buenos Aires
(Argentina)

Nazionalità
Argentina

1 Fangio al volante di una Maserati con cui ottiene il successo al Gran Premio di Sanremo del 1949.

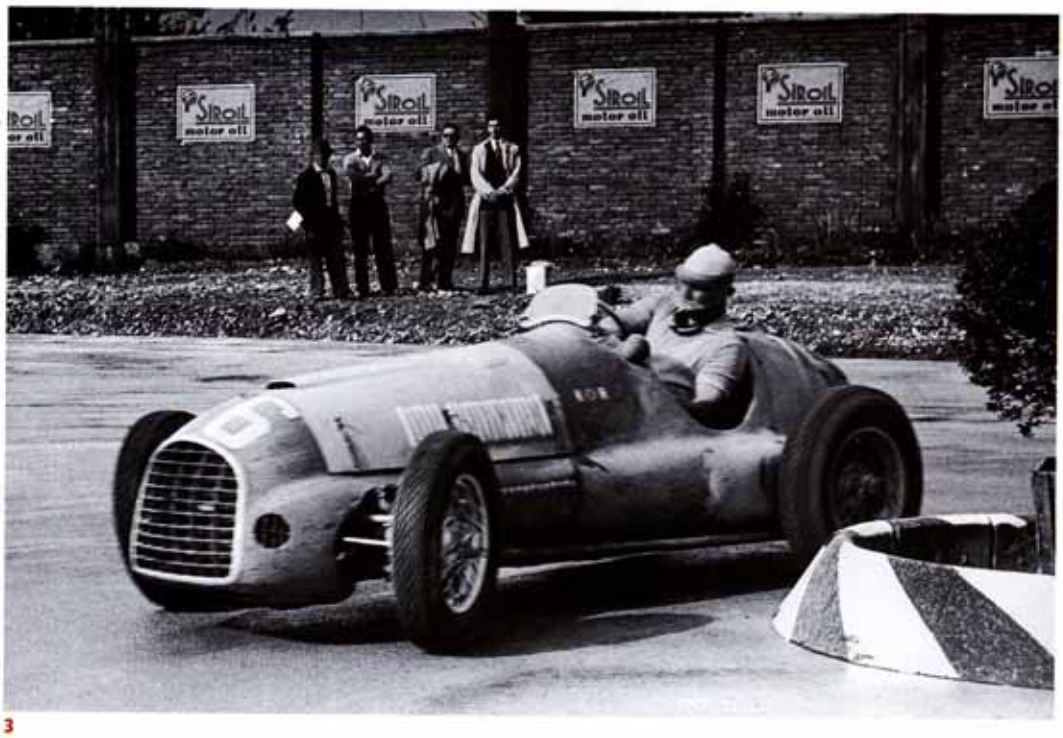
2 Sempre nel 1949 viene festeggiato dopo il successo con l'Alfa Romeo nel GP d'Europa, disputato a Reims.

1 2

re frequentato la scuola, Juan Manuel iniziò a lavorare come apprendista in un'officina per la lavorazione dei metalli a soli 11 anni. La sua passione erano però le automobili, e riuscì ad entrare presto nelle grazie di un meccanico che gli insegnò i rudimenti della guida. A 12 anni entrò nella concessionaria di un pilota locale, che perfezionò il suo stile al volante. **A 13 anni Fangio fu assunto come aiutante meccanico presso la concessionaria Studebaker** di Manuel Viggiano che preparava auto anche per le corse automobilistiche. Il lavoro di Fangio comprendeva anche il ritiro dei pezzi di ricambio e la riconsegna delle automobili ai clienti. Le strade erano molto impegnative, su fondi a volte impossibili. Il ragazzo imparò a guidare sul fango e sulla terra prima di entrare in possesso della prima auto, una Overland che acquistò con le trattenute in busta paga. A quell'epoca non era necessaria la patente che Fangio in effetti conseguì molto più tardi, addirittura all'età di 50 anni, e solo perché doveva recarsi in viaggio con l'auto in Brasile!

A 16 anni Fangio contrasse la pleurite, malattia che lo costrinse a letto per quasi un anno, mettendolo in pericolo di vita. **Una volta guarito si dedicò al calcio nelle file del Rivadavia**, però con scarso successo. La sua prima esperienza agonistica risale al 1928, in qualità di accompagnatore di Manuel Ayerza in una corsa su strada disputata con una Chevrolet. Ripeté l'esperienza a fianco del cognato José Brujas Font l'anno seguente in una corsa su terra, stavolta a bordo di

3 Sulla Ferrari 166 F2 durante la corsa che inaugura l'aerautodromo di Modena nel maggio del 1950.



3

FERRARI

GP DISPUTATI	7	
GP VINTI	3	
POLE POSITION	5	
GIRI VELOCI	4	
PODI	5	
LE VITTORIE	ANNO	MODELLO
Argentina	1956	D50
Gran Bretagna	1956	D50
Germania	1956	D50

Vittorie non titolate

GP dell'Autodromo (Monza) 1949 (su 166 F2)
Premio città di Paranà 1950 (su 166C)
GP Santiago 1950 (su 166C)
GP di S. Paolo (Interlagos) 1952 (su 166C)
GP di Rio de Janeiro 1952 (su 166C)
Premio Presidente Peron (Buenos Aires) 1952 (su 16
Premio Eva Peron 1952 (su 166C)
Due circuiti a Montevideo 1952 (su 166C)
GP di Buenos Aires 1956 (su D50)
GP di Siracusa 1956 (su D50)

SPORT

Vittorie con la Ferrari

12 Ore di Sebring 1956 (con Castellotti su 860 Monz

Altre marche

Carrera Panamericana 1953 (con Bronzoni su Lancia
12 Ore di Sebring 1957 (con Behra su Maserati 450 S

una Plymouth. A 20 anni venne arruolato nell'esercito, finendo in un reggimento di cavalleria. **Terminata la ferma militare si vide regalare dal padre un pezzo del terreno di proprietà della famiglia** sul quale aprì un'officina in società con un paio di amici. L'attività rese presto i suoi profitti e venne trasferita nel centro di Balcarce, con Fangio e i suoi amici che continuavano a giocare a calcio come passatempo. Molto più dotato per la guida e per la meccanica, Juan Manuel riuscì finalmente a debuttare come pilota nell'ottobre del 1936, a 25 anni, su una vecchia Ford A del 1929 che era stata usata come taxi.

Debuttò nel 1936, con lo pseudonimo di "Rivadavia", per nascondere ai genitori la rischiosa attività.

Corse in una gara su terra e fu costretto al ritiro per la rottura di un semiasse, iscritto con lo pseudonimo di "Rivadavia" (la squadra di calcio) per nascondere ai genitori la nuova attività. Dopo altre partecipazioni in incognito in varie gare, **Juan Manuel Fangio scelse di correre con il proprio nome a partire dal 1938,** anche perché ormai aveva attirato su sé stesso l'attenzione di molti. Iniziò inoltre a correre come copilota nelle maratone stradali sudamericane, le "Turismo Carretera", disputate per giorni e giorni su strade aperte, a volte molto pericolose. La prima partecipazione fu al Gran Premio d'Argentina de Carretera con una Ford in qualità di compagno di Luis Finocchietti, un pilota di Balcarce. La corsa partì il 18 e terminò il 30 ottobre 1938, con la coppia che si classificò al settimo posto.

HOTEL
DU
NORD
BRISTOL HÔTEL

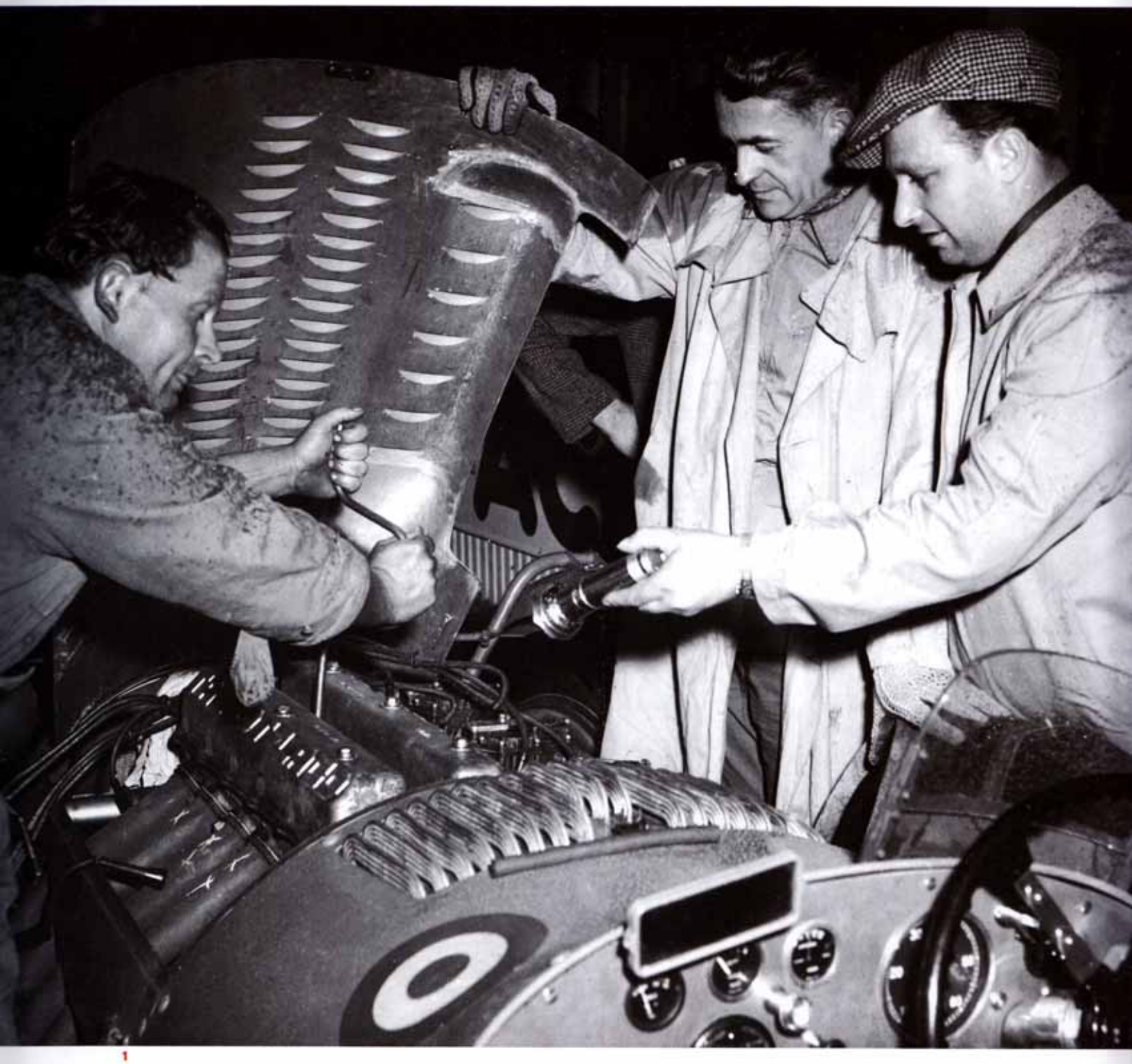
1 Nel luglio 1950 al volante di un'Alfa Romeo conquista il successo nel GP di Francia F1 sulla pista di Reims.

2 Vigilia della 24 Ore di Le Mans '50: Fangio vicino alla Simca-Gordini che divide con Gonzalez (accanto a lui).

1

2

1 Le Mans '51: Fangio e il compagno Rosier osservano il lavoro di un meccanico sulla loro Talbot.



1

2 Lo stile elegante e redditizio di Fangio, qui sull'Alfa Romeo 159 con cui diventa iridato nel 1951.

3 La serenità dell'argentino prima del via della Carrera Panamericana del 1951, che corre con una Lancia.

2 3

Grazie a una colletta tra gli amici Fangio riuscì nel 1939 ad acquistare una Chevrolet nuova di zecca. Mentre l'attività dell'officina continuava ad andare per il meglio, Juan Manuel vinse con la nuova auto la prima corsa importante, il GP Internacional del Norte del 1940. Si trattava di **una maratona stradale massacrante, prevista sulla lunghezza di 9445 chilometri,** con partenza a Buenos Aires, arrivo a Lima in Perù e ritorno nella capitale argentina. Un totale di due settimane di gara con un doppio attraversamento delle Ande. Fangio trionfò in coppia con Hector Tieri in un tempo appena superiore alle 109 ore. Con i soldi del premio poté permettersi di riscattare le cambiali per pagare la Chevrolet che portò poi al successo nel campionato "Turismo Carretera". Serie che Fangio rivinse nel 1941, dopo una lunga serie di duelli con la Ford di Oscar Galvez. La rivalità non impedì ai due di diventare grandi amici negli anni a venire.

Con i soldi del premio poté permettersi di riscattare le cambiali e pagare la Chevrolet per il Turismo Carretera.

Nel frattempo Fangio si legò sentimentalmente ad Andreina "Beba" Berruet, che divenne sua fedele compagna ma **che non potè mai sposare in quanto già coniugata in precedenza con un proprietario terriero.** La seconda guerra mondiale interruppe l'attività agonistica anche in Argentina a causa del razionamento di molte materie prime. Ormai ben conosciuto nella sua nazione, Fangio iniziò a dedicarsi al commercio di mezzi pesanti e pneumatici usati.

1

Viaggiando su e giù per l'Argentina, si fece presto un'ottima reputazione, tessendo amicizie importanti e migliorando la sua situazione economica. Purtroppo, anche per lui come per altri piloti, gli anni stavano scorrendo invano in attesa del sospirato ritorno alle competizioni. **Dovette aspettare il 1946, quando ormai aveva 36 anni, per ricominciare** con le gare su terra alla guida di una Ford T. L'anno seguente iniziò a confrontarsi con i piloti europei nelle corse in circuito organizzate in Argentina anche per chi proveniva dal vecchio continente, tornando a vincere a fine anno nella "Turismo Carretera" al volante di una Chevrolet del 1939 dotata di un motore aggiornato.

La svolta arrivò nel 1948 quando l'Automobil Club argentino, supportato dal governo di Juan Peron, finanziò la prima trasferta in Europa di Fangio e Galvez. Le buone prestazioni convinsero i responsabili dell'operazione ad acquistare due Maserati e incrementare lo sforzo l'anno successivo. A guastare la festa ci fu un terribile incidente che lasciò Fangio molto scosso nel morale e per qualche tempo in procinto di abbandonare le corse. A ottobre si iscrisse con la solita Chevrolet nel Gran Premio dell'America del Sud, un nuovo appuntamento del campionato "Turismo Carretera", in programma da Buenos Aires a Caracas e seguito da un'enorme folla di appassionati. **Nel corso della settima tappa la nebbia e l'oscurità lo portarono a compiere un raro errore** con la vettura che si ribaltò a lato della strada.

1 Con la compagna Andreina al GP di Francia 1954: sarà iridato guidando una Maserati e poi la Mercedes.

2 Profeta in patria: Fangio, al volante della Maserati 250 F, vince la gara di Buenos Aires nel 1954.

2

Nell'incidente il copilota Daniel Urrutia, fraterno amico di Fangio, venne catapultato fuori dall'abitacolo rimanendo ucciso sul colpo. Lasciò la moglie incinta e due figli, oltre a Fangio quasi incolume ma distrutto dal dolore per la perdita dell'amico. Per fortuna della storia dell'automobilismo, Juan Manuel Fangio **non cedette alla tentazione di lasciare tutto per dedicarsi alle avviate attività commerciali** in Argentina. Nel 1949 iniziò a vincere con le monoposto sul circuito di Palermo, nella sua Argentina, su una Volpi-Chevrolet per poi sbarcare finalmente in Europa con la squadra nazionale e la sua Maserati. Partecipò a 10 gare e ne vinse 6. Enzo Ferrari lo vide in azione per la prima volta all'autodromo di Modena, rimanendo colpito dalla sua abilità nell'uscire velocissimo dalle curve senza sfiorare le balle di paglia all'esterno, come facevano invece i suoi colleghi. Oltre che con la Maserati, vinse con una Simca a Marsiglia e con una Ferrari 125 a Monza. Al ritorno in patria venne accolto come un eroe dalla folla plaudente e ospitato da Peron nella sua residenza per essere insignito del titolo di "cavaliere dello sport".
Dopo una nuova vittoria a Pau con la Maserati, i dirigenti dell'Alfa Romeo lo ingaggiarono nel 1950 in seno alla squadra ufficiale destinata al campionato mondiale di Formula 1 che prese il via in quella stagione. Fangio era estasiato, al punto da firmare in bianco il contratto con la Casa milanese. **Con Farina e Fagioli compose il terzetto delle "F" che accese la fantasia** dei giornalisti dell'epoca. Vinse subito con l'Alfetta 158 nella gara non titolata di Sanremo, per imporsi poi

1 Il 1955, corso interamente con la Mercedes, gli regala la conquista di un altro titolo, il terzo della serie.

1

nei Gran Premi iridati a Montecarlo, Spa-Francorchamps e Reims, terminando secondo solo dietro al compagno di squadra Farina nella classifica finale del campionato. **Il 1951 fu l'anno del primo trionfo iridato con l'Alfa Romeo.** Fangio corse per la prima volta su una Mercedes, vincendo a inizio anno a Buenos Aires, ma si trattò di un episodio isolato. Con l'Alfetta 159 l'asso argentino si impose nei Gran Premi di Svizzera e Francia, piazzandosi secondo a Silverstone (dietro la Ferrari di Gonzalez) e al Nürburgring (alle spalle di Ascari, anch'esso su Ferrari) per poi aggiudicarsi il Gran Premio conclusivo, a Pedralbes in Spagna.

Il 1952 fu un anno difficile per il nuovo campione del mondo. L'Alfa Romeo si ritirò dalle corse e Fangio cominciò la stagione correndo in casa mentre nel frattempo era diventato concessionario della Mercedes. Domò persino la scorbutica BRM con motore a 16 cilindri con cui corse sabato 7 giugno a Dundrod, in Irlanda. Il giorno dopo doveva essere a Monza volando da Belfast a Milano via Parigi. A causa del cattivo tempo tutti i voli dalla Francia furono però cancellati e Fangio raggiunse l'autodromo italiano dopo un lungo viaggio attraverso le Alpi che terminò poco prima della partenza della gara. Scattato dall'ultima fila con una Maserati A6GCM di Formula 2 il campione, ormai "cotto" dalla stanchezza, uscì di pista alla seconda curva di Lesmo riportando lesioni alle vertebre della schiena e del collo, oltre alla frattura del pollice sinistro. **Passò il resto dell'anno in convalescenza,** riapparendo in gara solo nel Gran Premio

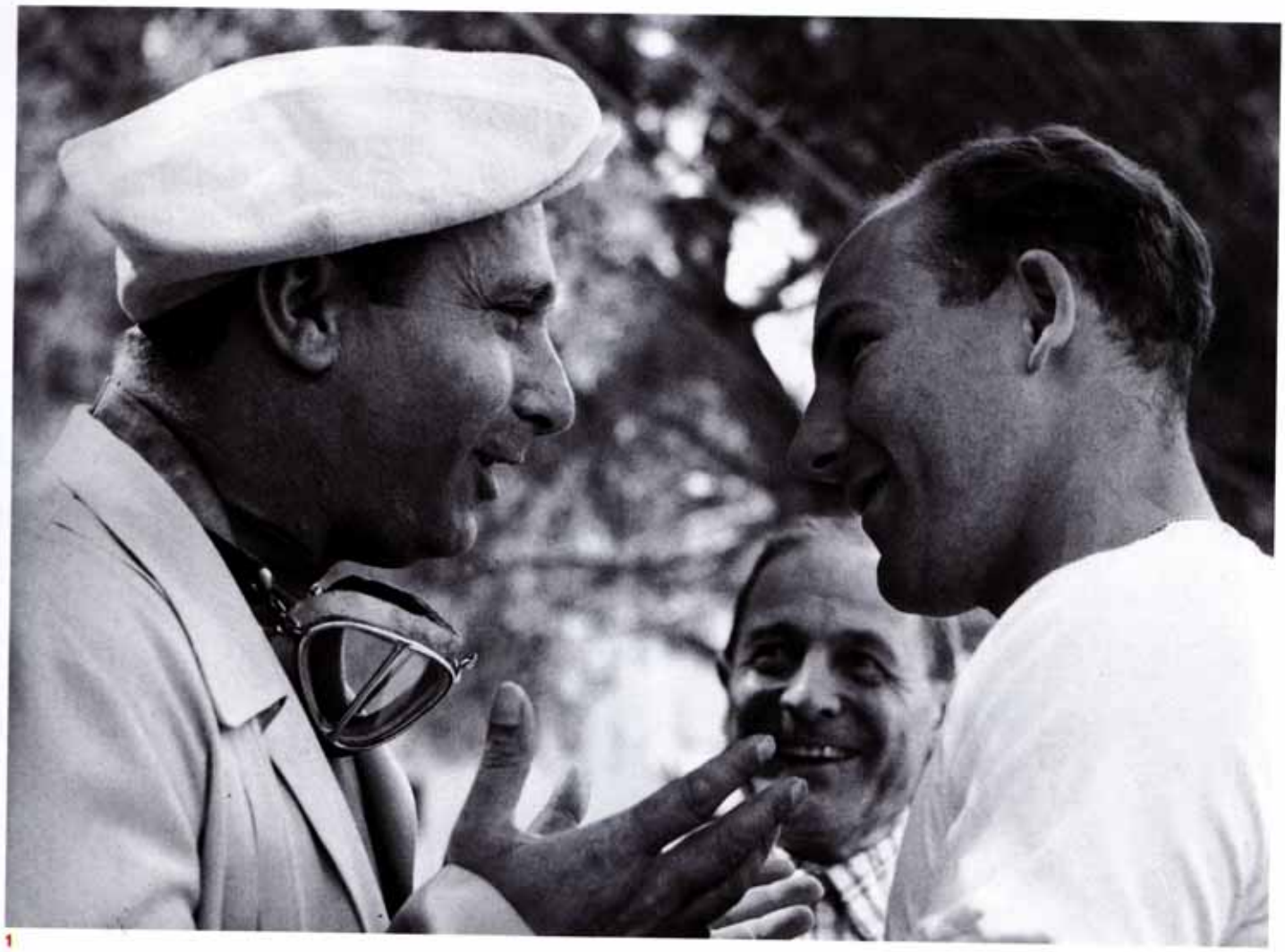
2 Tre piloti e una marmitta nel '52: Fangio, Gonzalez e Mays prima che Juan provi una BRM a Falkingham.

3 Fangio al volante della Ferrari Sport TR 500 che divide con Castellotti nel GP Supercortemaggiore '56 a Monza.

2 3

d'Argentina del 1953, sempre al volante di una Maserati. Alberto Ascari e la Ferrari stavano dominando il campionato, ma Fangio riuscì ad ottenere tre secondi posti in Francia, Inghilterra e Germania prima di cogliere un'inattesa vittoria a Monza nel Gran Premio d'Italia. Il successo fu favorito da un'uscita di pista di Ascari e **dallo scambio di vetture che i meccanici della Maserati operarono nottetempo** per favorire Fangio che aveva accusato inspiegabili vibrazioni sulla sua monoposto. Senza saperlo, fu Felice Bonetto a cedere il suo mezzo all'argentino, amatissimo dai meccanici che lo sentivano come uno di loro. Fangio era molto generoso con chi lavorava sulla sua vettura, devolvendo parte dei premi ai meccanici di cui conosceva bene le fatiche e i sacrifici. Sempre quell'anno fu secondo alla Mille Miglia con un'Alfa Romeo 6C, nonostante una sola delle ruote anteriori rispondesse ai comandi dello sterzo nella parte finale della classica bresciana.

Per il ritorno in grande stile in Formula 1, la Mercedes scelse l'argentino come prima guida, affiancandolo al tedesco Karl Kling. La W196 non venne pronta subito e Fangio ripiegò su una Maserati 250 F con cui vinse comunque i GP inaugurali in Argentina e Belgio. Delle 6 restanti gare valide per il campionato mondiale, Fangio se ne aggiudicò 4, laureandosi campione del mondo per la seconda volta. **Non corse molto, totalizzando 12 partenze in totale durante tutto l'arco dell'anno**, ma vincendo per ben 8 volte. Il successo al Nürburgring nel Gran Premio di



1

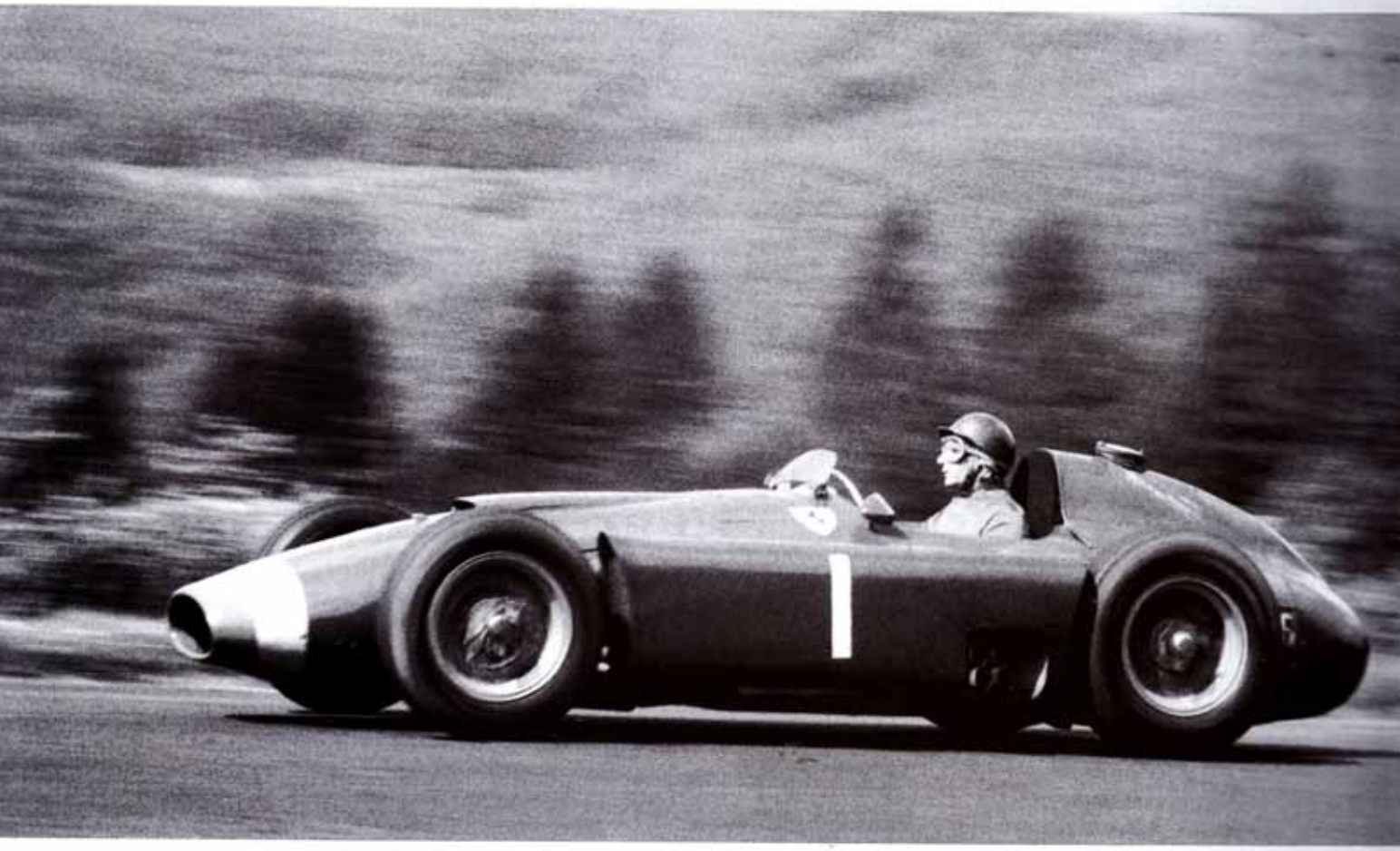
Germania fu però triste a causa della morte in prova di Onofre Marimon, connazionale di Fangio che il campione considerava come un suo protetto. Il binomio con la Mercedes proseguì nel 1955, anno in cui **Fangio venne affiancato in squadra dal promettente Stirling Moss.** In 6 Gran Premi titolati, l'argentino ottenne 4 vittorie, ritirandosi a Montecarlo a causa della trasmissione quando era al comando e arrivando secondo nel Gran Premio d'Inghilterra a Aintree. Stirling Moss, primo in volata quel giorno davanti al compagno di squadra, è tuttora convinto che quello che lui chiamava "il Maestro" gli avesse regalato la vittoria. Fangio, da gran signore, non fece nulla per lasciare trasparire anche il minimo sospetto che questo fosse avvenuto, non confermando mai in vita questa ipotesi. Il 1955 è ricordato per la tragedia alla 24 Ore di Le Mans, accaduta sotto gli occhi di Fangio che, di misura, riuscì ad evitare il contatto con la Mercedes SLR 300 gemella di Pierre "Levegh", piombata in mezzo alla tribuna di fronte ai box. Con le Sport, l'argentino vinse poi al Nürburgring e sul circuito di Kristianstad, in Svezia.

Moss resta convinto che ad Aintree nel '55 quello che chiamava "il Maestro" gli avesse regalato la vittoria.

Il ritiro della Mercedes portò finalmente Fangio alla Ferrari in Formula 1 nel 1956. La squadra poteva contare sulle D50 che Gianni Lancia regalò a Ferrari dopo l'incidente mortale di Ascari, decidendo di ritirarsi dalle gare. La stagione non fu delle più facili, soprattutto per i rapporti tra

1 Rivale, compagno di squadra, allievo e amico: Fangio con Stirling Moss. I loro duelli saranno indimenticabili.

2 Verso il successo nel GP di Germania 1956 sulla pista del Nürburgring con la Ferrari D50.

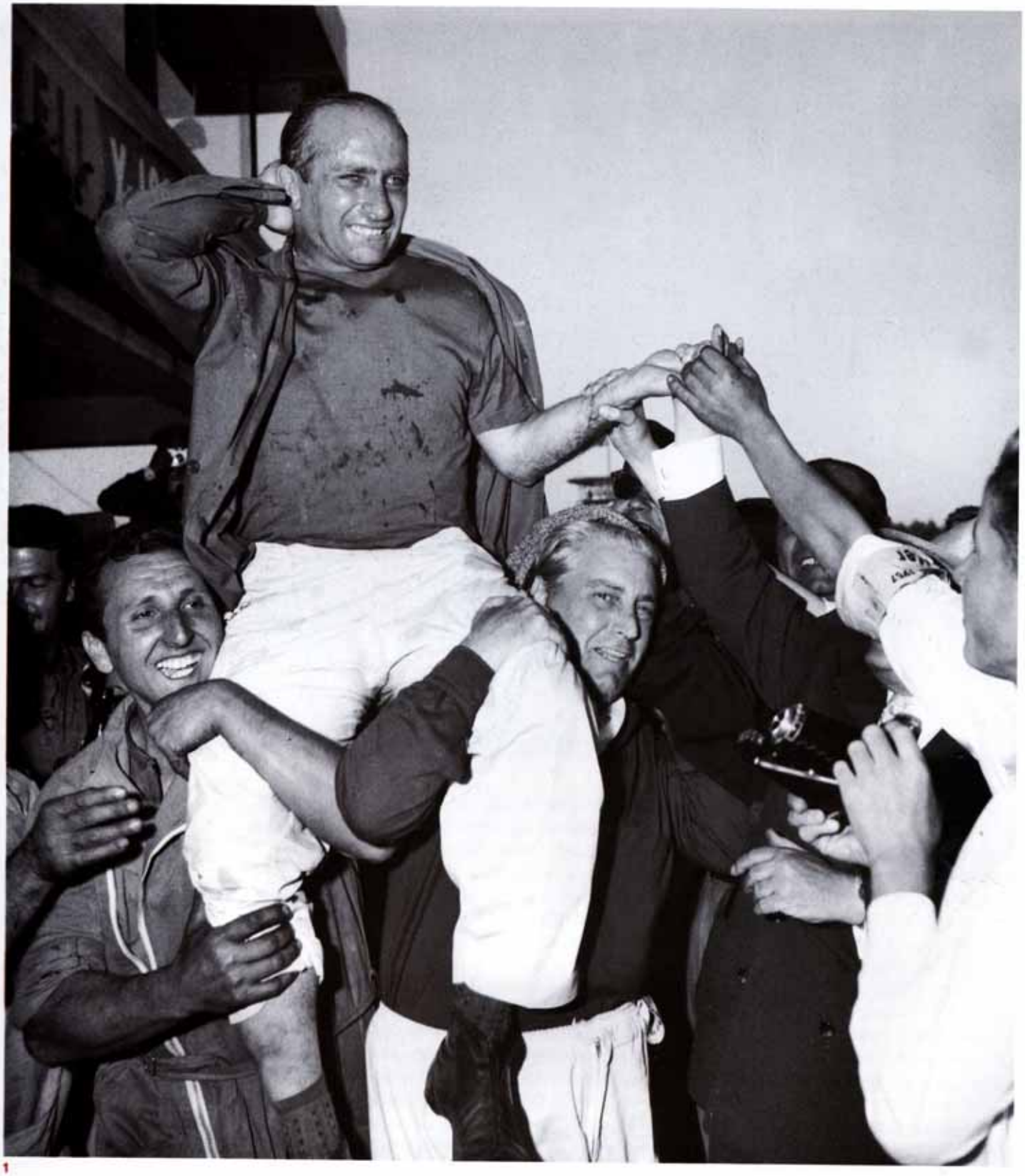


2

il campione ed Enzo Ferrari, il più delle volte mediati, con grande disappunto del costruttore modenese, da Marcello Giambertone. A Ferrari piaceva poco anche Andreina, la compagna di Fangio. Il campione, da parte sua, **pretese che un meccanico di sua fiducia fosse l'unico a lavorare sulla sua monoposto.**

Dopo essersi ritirato a causa di un guasto alla pompa della benzina, l'argentino vinse il Gran Premio di casa sulla vettura di Musso, fermatosi per cedergliela. Ritirato quando era in testa nel Gran Premio del Belgio, collezionò piazzamenti a punti prima di vincere in Inghilterra e nel Gran Premio di Germania. Aveva un vantaggio di 8 punti (l'equivalente di una vittoria) sul compagno Peter Collins quando si presentò a Monza per il conclusivo Gran Premio d'Italia. In gara Juan Manuel ruppe un braccio dello sterzo e fu costretto al ritiro. Terminò però il Gran Premio al secondo posto sulla vettura che con grande generosità gli cedette lo stesso Collins che rinunciò così alle pur flebili speranze di diventare campione del mondo, dovendo - per riuscirci - vincere la gara e ottenere anche il giro più veloce. Fangio conquistò dunque il suo quarto titolo iridato con la Ferrari, con cui si era aggiudicato anche la 12 Ore di Sebring a inizio stagione guidando una Monza 860.

Chiuso il rapporto con la Ferrari nel 1957, a 46 anni, il campione di Balcarce ritornò alla Maserati. La squadra di Maranello era forte degli inglesi Hawthorn e Collins, ma l'ormai attem-



1

1 In trionfo dopo la sua impresa più grande: la vittoria al Nürburgring nel '57 con la Maserati. Un maestro.

2 In controsterzo sulla Maserati 250 F con cui vince il GP di Francia 1957, anno del suo ultimo Mondiale.

3 "La mia vita a 300 all'ora": le spettacolari riprese di una scena del film sulla grande storia di Fangio.

2 3

pato Fangio non arretrò nemmeno di un millimetro, riportando la Maserati sulla cima del mondo. Vinse in Argentina, a Montecarlo e in Francia prima di compiere quella che è considerata una delle sue imprese più belle, al Gran Premio di Germania. Staccato di circa 50" dai ferraristi Hawthorn e Collins, dopo avere rifornito a metà gara, recuperò questo distacco a suon di giri veloci sul terribile Nürburgring, **migliorando in gara di 8"2 il limite ottenuto nelle prove di qualificazione con la pole position.**

A tutt'oggi, quella vittoria è considerata come una delle più incredibili e memorabili della storia della Formula 1, misura dell'infinita e inesauribile classe di Juan Manuel Fangio. Il quinto titolo iridato giunse puntuale, insieme a successi in altre gare, il più importante dei quali fu il bis alla 12 Ore di Sebring su una Maserati 450 S.

Fangio si ripresentò ai nastri di partenza nel 1958, chiudendo in quarta posizione l'ultima gara corsa in patria, il Gran Premio Città di Buenos Aires a febbraio su una Maserati 250F. All'inizio di luglio, rimasto choccato per la morte dell'amico Luigi Musso nel GP di Francia a Reims, decise di porre fine a una carriera leggendaria, ritirandosi per curare i suoi affari in Argentina. **Ad ogni suo ritorno in Europa, in seguito, fu sempre festeggiato con calore e simpatia.** Scomparso nel 1995 a causa di una malattia renale, Fangio da allora è ricordato costantemente come uno dei più grandi, se non il più grande pilota di sempre.