



FERRARI OPERA OMNIA

3

# Dall'eroico Nuvolari all'elegante Hawthorn

I FERRARISTI 1947-1960

La Gazzetta dello Sport





# Umberto Maglioli

*Terminata la guerra prese la maturità e, con grande dispiacere del padre medico, si iscrisse a ingegneria.*

**UMBERTO MAGLIOLI** fu l'allievo prediletto del suo conterraneo Giovanni Bracco e fu senza dubbio uno dei migliori piloti italiani degli Anni 50, soprattutto nelle prove su strada. Tra i suoi successi poté vantare vittorie alla Targa Florio e alla Carrera Panamericana, ma anche alla 1000 Km di Buenos Aires e alla 12 Ore di Sebring. Nato a Bioglio, era figlio di un medico chirurgo insieme a due fratelli e una sorella. Il padre sognò per lui una carriera simile alla sua ma presto rinunciò

alle sue speranze. **Da giovanissimo, durante la Seconda guerra mondiale, si aggregò a una brigata partigiana sulle montagne attorno a Biella.** Terminato il conflitto, prese la maturità e con grande dispiacere del padre si iscrisse alla facoltà di ingegneria, colto in pieno dal morbo delle corse. Lavorando in un garage, mise insieme una strana vettura utilizzando un motore motociclistico BMW di 750 cm<sup>3</sup> montato sul telaio di una Fiat Topolino. La collaudò di notte, riuscendo comunque ad essere multato dalla Polizia Stradale per un ovvio eccesso di velocità sulle strade cittadine. Tentò di debuttare al Circuito di Parma del 1947 ma non ebbe

molta fortuna. Più prezioso fu **l'incontro con Tazio Nuvolari, con il quale iniziò una relazione fatta soprattutto di telefonate,** con il maestro mantovano sempre disponibile nei confronti del giovane che gli chiedeva consigli. Maglioli conobbe Giovanni Bracco mentre quest'ultimo era degente all'ospedale di Biella con una gamba fratturata in seguito al terribile incidente di Modena.

1 Maglioli con la Ferrari 196 SP nella Targa Florio 1963: arrivò secondo insieme a Bandini e Scarfiotti.

2 Tra i grandi successi del pilota piemontese spiccano una Carrera Panamericana e tre Targa Florio.



2

Forse anche la passione del giovane Umberto contribuì al ritorno alle corse di Bracco, sotto choc per avere involontariamente ucciso 5 spettatori con un'eroica manovra che comunque evitò un disastro peggiore. **Ad aprile Maglioli era sul sedile anteriore della Lancia Aprilia di Bracco che si piazzò 8° alla Targa Florio.** Sulla stessa auto, i due si classificarono al 17° posto alla Mille Miglia. Nel 1949 Maglioli fece ancora da passeggero sulla Ferrari con cui la coppia di biellesi si ritirò alla Mille Miglia. Andò meglio nel 1950, con Bracco e il fedele Umberto quarti al traguardo di Brescia con la 166 MM dell'anno prima. Il debutto su una Maserati A6GCS fu al Giro di Sicilia del 1951, con Maglioli 12°. Alla Mille Miglia Umberto fece ancora da passeggero a Bracco su una Lancia Aurelia B20, con i due secondi dietro alla Ferrari 340 America di Gigi Villorosi. La Maserati di Maglioli fu sesta alla successiva Coppa d'Oro delle Dolomiti. Finalmente al volante in una Mille Miglia nel 1952, Maglioli vinse nella categoria turismo su una Lancia Aurelia B21 affiancato da Luciano Monteferrario. Fu il primo successo importante del giovane biellese, che nel 1953 si vide aprire le porte della Lancia per le gare Sport. Con l'Aurelia B20 ufficiale Maglioli trionfò nella Targa Florio precedendo le Maserati di Emilio Giletti e Mantovani-Fangio. In coppia con Taruffi a Le Mans su una D20 con compressore, si dovette ritirare per problemi elettrici. **Le sue prestazioni destarono l'interesse della Ferrari, che lo ingaggiò a campionato iniziato.** Insieme a Mike Hawthorn vinse la 12 Ore di Pescara su una 375 MM, confermandosi

FORMULA 1

<b>ESORDIO</b>	GP Italia 1953 (Monza)	con la Ferrari
<b>GP DISPUTATI</b>	10	
<b>GP VINTI</b>	0	
<b>PODI</b>	2	
<b>POLE POSITION</b>	0	
<b>GIRI VELOCI</b>	0	
<b>MONDIALI VINTI</b>	0	
<b>PUNTI CONQUISTATI</b>	3	
<b>ANNO</b>	<b>TEAM</b>	<b>NEL MONDIALE</b>
1953	Ferrari	-
1954	Maserati, Ferrari	19*
1955	Ferrari	21*
1956	Maserati	-
1957	Porsche F2	-

FERRARI

<b>GP DISPUTATI</b>	5
<b>PODI</b>	2

SPORT

VITTORIE NEL CAMPIONATO DEL MONDO COSTRUTTORI

**Con la Ferrari**  
 1000 km di Buenos Aires 1954 (con Farina su 375 MM)  
 Carrera Panamericana 1954 (su 375 Plus)  
 12 Ore di Sebring 1964 (con Parkes su 275 F)

**Altre vittorie**  
 12 Ore di Pescara 1953 (con Hawthorn su 375 MM)  
 GP Imola 1954 (su 500 Mondial)  
 GP Supercortemaggiore (a Monza) 1954  
 (con Hawthorn su 750 Monza)  
 Circuito di Senigallia 1954 (su 750 Monza)  
 Targa del Mugello 1955 (su 750 Monza)

**Altre marche**  
 Targa Florio 1968 (con Elford su Porsche 907)

**Altre vittorie**  
 Targa Florio 1953 (su Lancia D20)  
 Targa Florio 1956 (su Porsche 1500)

Nato  
 5 giugno 1928  
 Broglio (Vercelli)

Morto  
 7 febbraio 1999  
 Monza (Italia)

Nazionalità  
 Italiana

**Umberto Maglioli**



1 Il primo successo sul circuito delle Madonie arriva il 15 maggio 1953 al volante di una Lancia 3000.



tra i migliori giovani della stagione sulle Sport. La Ferrari lo fece debuttare anche in F1 a Monza su una 553 nel GP d'Italia che chiuse 8°. Appassionato di caccia, Maglioli cominciò a farsi riconoscere per l'aplomb con cui fumava la pipa. **Riservato e taciturno, fu da subito considerato come un sicuro punto di riferimento nelle gare di durata.** Amava vestirsi bene e nel suo guardaroba non mancavano camicie, abiti e calzini di classe che indossava con combinazioni di colori appropriate. Nel 1954 l'ascesa continuò, sempre da pilota ufficiale Ferrari. Debuttò nel GP d'Argentina piazzandosi 9°. La "temporada" continuò con la 1000 Km di Buenos Aires, che Umberto vinse su una 375 Plus in coppia con Nino Farina. Un incidente lo mise fuori causa alla Mille Miglia mentre si ritirò anche alla 24 Ore di Le Mans, corsa con Paolo Marzotto. Vinse a Senigallia e Imola, imponendosi anche nel GP Supercortemaggiore su una 735 Monza insieme a Hawthorn. A Monza, nel GP d'Italia, salì sul podio dopo avere ceduto la sua 625 a Gonzalez. Uno dei trionfi più belli fu alla Carrera Panamericana del 1954 con una 375 Plus. Maglioli batté ogni record, **scommettendo con il pilota messicano del volo tra Parral e Chihuahua che sarebbe andato più veloce lui con la Ferrari che l'aereo sul quale stavano viaggiando.** Dopo avere messo in palio la più preziosa delle sue pipe, vinse guadagnandosi come trofeo una scatola di latta nella quale, lo scoprì in seguito, era contenuta una testa di pigmeo imbalsamata e rimpicciolita... Nel 1955 la sua progressione rallentò un poco: fu terzo con la Ferrari che divise con Farina e Trintignant, stroncati dal gran caldo.

2 Palm Beach: un galante Maglioli insegna a fumare la pipa ad Isabel Haskell, a sua volta pilota, nel '54.



2 3

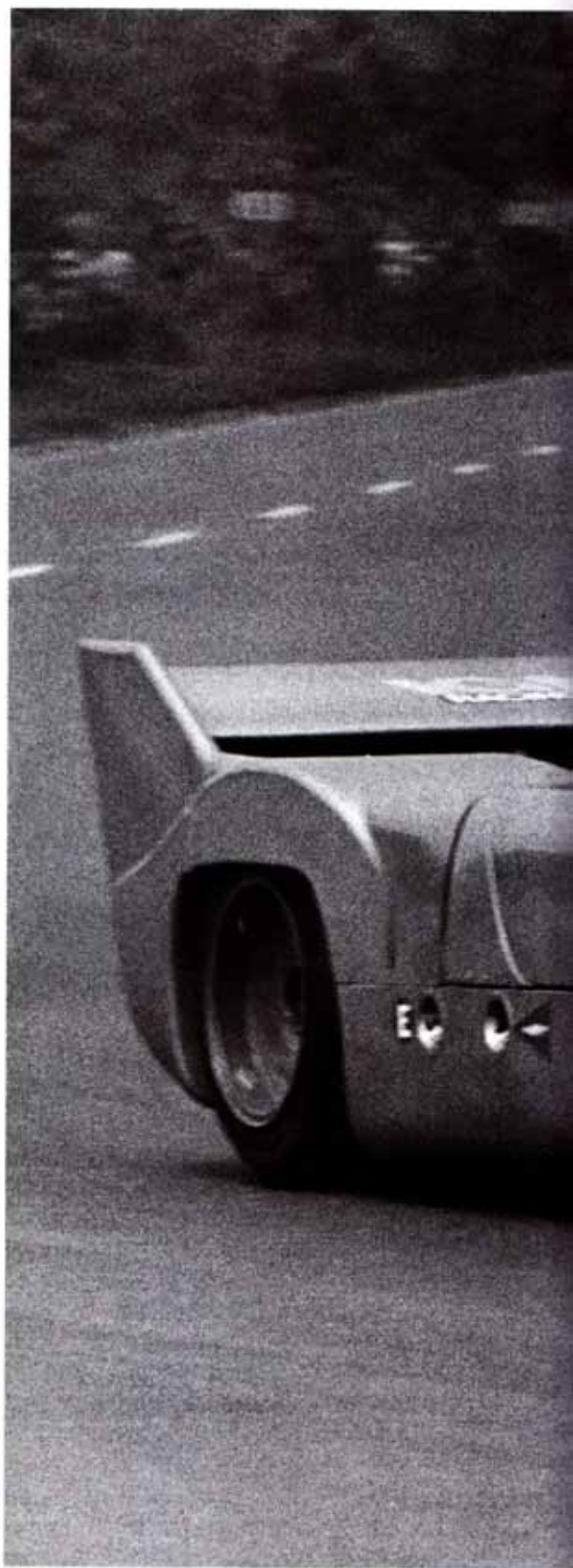
3 Sempre nel 1954, prova la nuova Ferrari 2000 sul circuito di Monza. Notare camicia e gilet del pilota.



A fine anno lasciò la Ferrari per correre con la Porsche, la Maserati e la OSCA. Vinse la Targa Florio in coppia con von Hanstein su una 550 RS, arrivando 4° con von Trips alla 1000 Km del Nürburgring. Con la Maserati si ritirò nei tre GP disputati. L'anno dopo gareggiò prevalentemente con la Porsche, correndo il suo ultimo GP al Nürburgring su una 550 RS. Il 12 agosto, durante le prove per la gara in salita di Gaisberg, **uscì di pista riportando fratture e lesioni che lo tennero lontano dalle piste sino al 1959**. Tornò a correre con la Porsche, ottenendo il 4° posto alla 1000 Km del Nürburgring su una 718 RSK insieme ad Hans Hermann. Nel 1960 gareggiò per la scuderia americana Camoradi con una Maserati Birdcage, passando alla Scuderia Serenissima nel 1961. Il quinto posto alla Targa Florio del '61 insieme a Giorgio Scarlatti su una Maserati Tipo 63 fu il miglior risultato del periodo. Si alternò alla guida di Porsche e Ferrari, correndo poco nelle stagioni a seguire. Nel 1963 tornò su una Ferrari ufficiale alla 24 Ore di Le Mans, piazzandosi 3° con Mike Parkes su una 250P. In precedenza era già stato terzo alla 1000 Km del Nürburgring su una Testa Rossa insieme a Giancarlo Baghetti. Il grande ritorno alla vittoria è del 1964, alla 12 Ore di Sebring su una 275P in coppia con Parkes. Completamente ritrovato, ottenne altri piazzamenti **prima di tornare nuovamente al successo nel 1968 alla Targa Florio, corsa insieme all'eclettico Vic Elford**. La sua ultima gara fu ancora la Targa Florio nel 1970, corsa su un'Alfa Romeo 33 e conclusa con un incidente. Colpito da un male incurabile, Maglioli si è spento a Monza nel 1999, a 70 anni.

1 Alla partenza della Carrera Panamericana vinta nel 1954 con una Ferrari 375 Plus.

2 Maglioli al volante della Mystere, prototipo 3 litri da lui costruito per il Mondiale Sport '72, che non corse.



1 2

