



1947

Ferrari

anno zero

di Adriano Cimarosti

La fabbrica bombardata, la collaborazione con l'Alfa esaurita, ma tanta voglia di correre. Con un'auto tutta sua: la "125 S", 12 cilindri a V, progetto di Gioachino Colombo. Esordio a Piacenza, 11 maggio; prima vittoria a Roma, il 25. Quel seme avrebbe attecchito

Un "sigaro" acceso
Sopra al titolo, al centro, la "125 S" con carrozzeria a "sigaro", telaio n. 2, già trionfatrice a Roma, schierata il 15 giugno 1947 alla partenza della vittoriosa gara di Vigevano, con al volante il pilota Franco Cortese.

Circolo di Piacenza, 11 maggio 1947, un giorno qualsiasi del calendario sportivo. Diventerà una data storica: il debutto in gara della Ferrari "125 S" con motore "1500" a 12 cilindri, la prima vettura costruita dalla giovane fabbrica fondata nel dopoguerra da Enzo Ferrari con l'esperienza maturata negli anni Trenta presso la sua scuderia da corsa, che aveva conquistato all'Alfa Romeo una strepitosa reputazione mondiale. Il Circolo di Piacenza, 3300 metri, era stato arrangiato su un percorso stradale che aveva il suo fulcro sul "Facsal", che scorre sulle mura cinquecentesche della città. Le macchine, quasi tutte, erano quelle di prima della guerra, rimesse in sesto con pochi mezzi. L'eco della gara fu modesto e si spense presto: fatto comprensibile in un paese che ancora mostrava le macerie e i cartoni alle finestre. Quell'11 maggio, sulla linea di partenza, furono schierate per prime le "750": ventitré barchette tutte derivate dalla Fiat "Topolino",

meno una, l'"Urania" di Taraschi, equipaggiata con un bicilindrico BMW recuperato da un motosidecar della Wehrmacht. Tra i piloti, due promettenti campioni della... carrozzeria: Elio Zagato e Nuccio Bertone. Nella seconda gara partirono le "1100". Infine furono schierate le potenti vetture Sport. Tra i piloti c'erano nomi noti: Cornaggia e Balestrero su Fiat "2800" a sei cilindri; Bracco su Maserati; Beltracchini al volante della "815" Auto Avio Costruzioni, realizzata da Ferrari quando ancora non poteva fregiarsi del proprio marchio. E c'era la nuova, prima Ferrari della storia, "125 S" (il numero indicava la cilindrata unitaria), vettura collaudata in modo sommario, avendo effettuato la prima uscita in prova poche settimane prima, il 12 marzo, sulle strade attorno a Maranello. La macchina era stata affidata a Franco Cortese, elegante pilota già noto nell'ambiente delle corse, ma non ancora assunto ai massimi livelli. Un'altra "125 S" era stata destinata a Giuseppe Farina, che



COLLEZIONE MANIACO

UNA VITA DI VITTORIE

Enzo Ferrari (1898-1988) ha sempre seguito personalmente lo sviluppo delle sue vetture. La "125 S" fu la prima ad essere marcata con il suo nome. Sopra, Ferrari, in abito

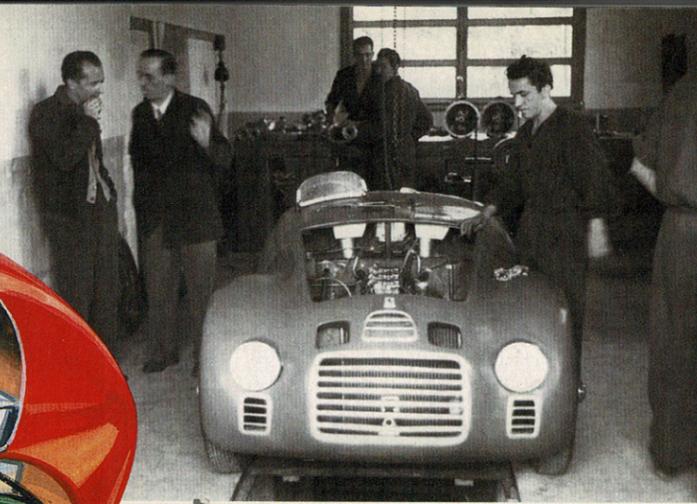
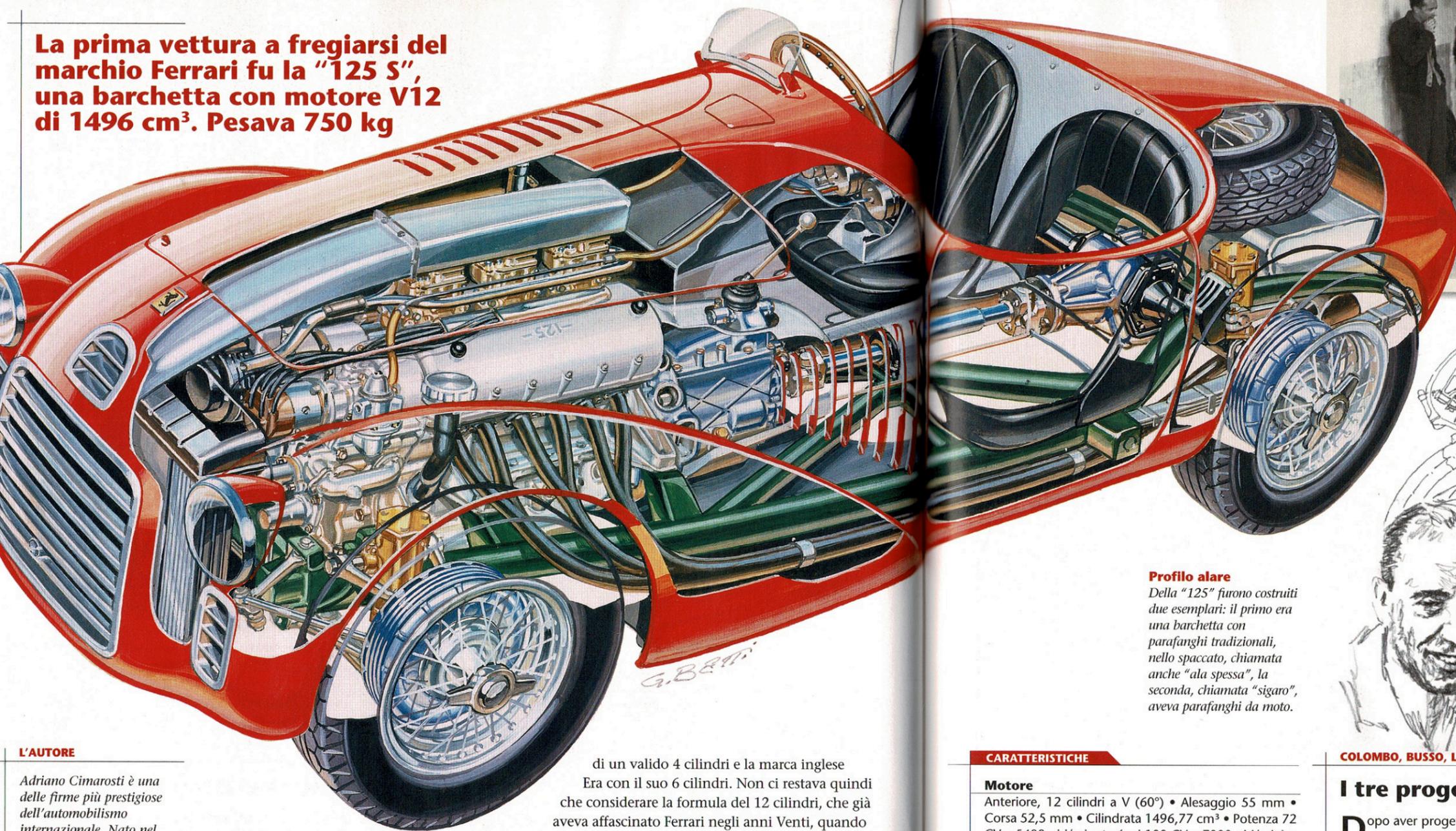
grigio, assiste ai preparativi di Nando Righetti, al volante, prima di un giro di prova con la "125 S" "ala spessa". Righetti sostituì Nuvoletti nella gara di Firenze, il 20 luglio 1947.

però l'aveva accartocciata attorno a un platano durante le prove. Sulla linea di partenza del circuito di Piacenza ha quindi ufficialmente inizio la galoppata del Cavallino nella storia dell'automobilismo sportivo. In pochi decenni la Ferrari diventerà oggetto di venerazione per milioni di fan in tutto il mondo, interpretando alla perfezione il ruolo di ambasciatore di italianità nel mondo.

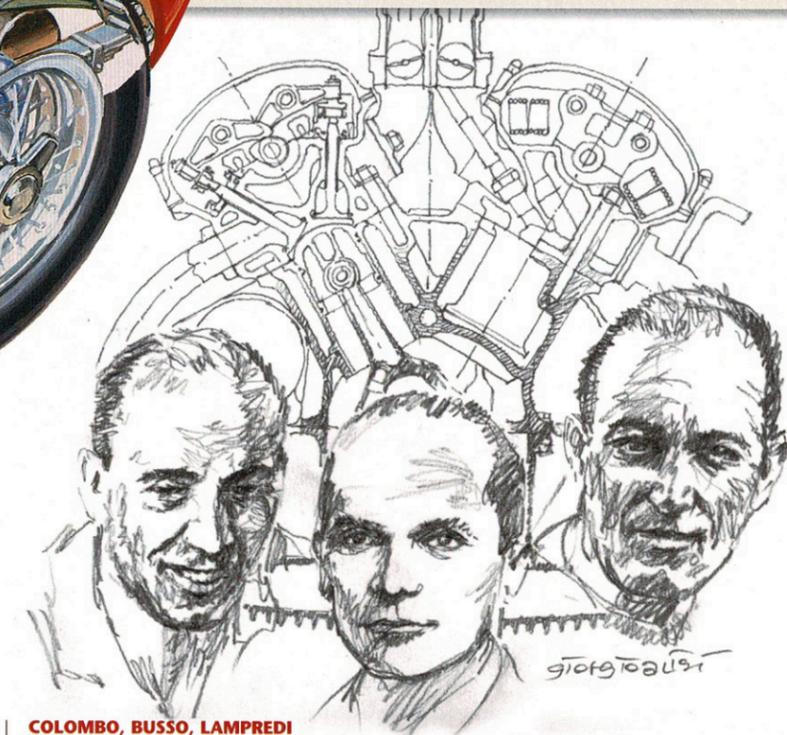
1945, nasce l'idea del V12

Ferrari si era trasferito dalla sede modenese della sua scuderia, in via Trento e Trieste, a Maranello, a una quindicina di chilometri di distanza, dove aveva acquistato un terreno a buon prezzo. Vi aveva installato una modesta officina con 160 dipendenti, nella quale costruiva, durante la guerra, macchine rettificatrici. Il 4 novembre 1944 l'edificio subì un primo bombardamento aereo, in febbraio ci fu un secondo attacco. Nel luglio 1945, pochi mesi dopo la fine della guerra, Ferrari affidò l'incarico a Gioachino Colombo di studiare una vettura sportiva con motore 12 cilindri a V. Colombo aveva maturato lunga esperienza alla Casa del Portello, dove era entrato nel 1924 come giovane disegnatore a fianco di Vittorio Jano; era poi divenuto egli stesso autore di progetti importanti come la "158" del 1937. Nella primavera 1945 era stato "sospeso" dall'Alfa Romeo, come egli stesso citò nelle sue memorie: rimasto senza lavoro, accolse con entusiasmo l'opportunità offertagli da Ferrari. Iniziò in qualità di collaboratore esterno, >

La prima vettura a fregiarsi del marchio Ferrari fu la "125 S", una barchetta con motore V12 di 1496 cm³. Pesava 750 kg



COLLEZIONE MANIACO



Profilo alare

Della "125" furono costruiti due esemplari: il primo era una barchetta con parafanghi tradizionali, nello spaccato, chiamata anche "ala spessa", la seconda, chiamata "sigaro", aveva parafanghi da moto.

L'AUTORE

Adriano Cimarosti è una delle firme più prestigiose dell'automobilismo internazionale. Nato nel 1937 a Maniago (Pordenone), è emigrato con i genitori in Svizzera all'età di 4 anni. In redazione all'"Automobil Revue" per 40 anni, ha anche scritto vari libri e collaborato con 55 pubblicazioni di 8 Paesi. Dal 1978 è Cavaliere della Repubblica italiana.



di un valido 4 cilindri e la marca inglese Era con il suo 6 cilindri. Non ci restava quindi che considerare la formula del 12 cilindri, che già aveva affascinato Ferrari negli anni Venti, quando ebbe modo di osservare una Packard V12 degli ufficiali americani di stanza durante la prima guerra mondiale. Lavorai senza sosta per tre mesi sui disegni costruttivi e relativi calcoli della prima Ferrari. Devo lasciarmi andare a qualche dettaglio: durante la guerra la mia famiglia era stata sfollata dal nostro appartamento di Milano, requisito per essere destinato a due famiglie rimaste senza tetto."

Un progetto concepito in camera da letto

"Nella nuova piccola dimora d'emergenza doveti ricavare il mio studio di progettazione in camera da letto, nella quale collocai il tavolo da disegno prestatomi da mio cugino; nonostante ciò, riuscii a portare avanti il lavoro. Ricordo chiaramente il ferragosto del 1945: andai a trovare una sorella in campagna e approfittai anche di quell'occasione per tracciare schemi della testa cilindri della Ferrari su un block notes mentre prendevo il fresco in giardino. Quando più tardi si trattò di metter mano al telaio, >

CARATTERISTICHE

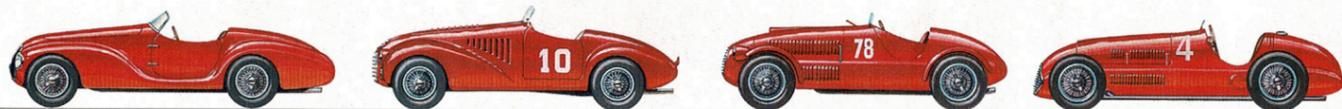
- Motore**
Anteriore, 12 cilindri a V (60°) • Alesaggio 55 mm • Corsa 52,5 mm • Cilindrata 1496,77 cm³ • Potenza 72 CV a 5400 giri/minuto (poi 100 CV a 7000 giri/min) • Valvole in testa, un albero a camme in testa per banca-ta • Compressione 7,5:1 • Tre carburatori verticali invertiti Weber doppio corpo 30 DCF • Accensione con due bobine e due spinterogeni • Impianto elettrico 12 V.
- Trasmissione**
Trazione posteriore • Frizione monodisco a secco • Cambio a 5 marce (5^a surmoltiplicata), sincronizzatori su 4^a e 5^a, comando a leva centrale • Rapporto al ponte 4,9:1 • Pneumatici 5,50-15.
- Corpo vettura**
2 posti • Telaio a longheroni e traverse con crociera di tubi centrale • Avantreno a ruote indipendenti, balestra trasversale, ammortizzatori oleodinamici • Retrotreno a ponte rigido, balestre longitudinali, ammortizzatori oleodinamici • Sterzo a vite senza fine • Freni idraulici a tamburo • Capacità serbatoio carburante 72 litri.
- Dimensioni e peso**
Passo 2420 mm • Carreggiata anteriore 1255 mm • Carreggiata posteriore 1200 mm • Lunghezza 4500 mm • Larghezza 1550 mm • Altezza 1500 mm • Peso a vuoto 750 kg (poi 650 kg).
- Prestazioni**
Velocità 155 km/h (poi 180) • Consumo 13 litri/100 km.

COLOMBO, BUSSO, LAMPREDI

I tre progettisti che gettarono le basi

Dopo aver progettato il primo motore a 12 cilindri, Giuseppe Busso (1913-2006) lasciò la Ferrari. Fu rimpiazzato da Gioachino Colombo (1903-1987) in qualità di capo-progettista, questa volta non come consulente esterno, bensì in forza all'organico aziendale. Suo giovane assistente era Aurelio Lampredi (1917-1989), il quale elaborò la seconda variante del motore V12 con cilindrata aumentata a 2 litri (alesaggio x corsa: 60x58,8 = 1995 cm³). Prese vita così il famoso motore "Tipo 166", con il quale la Ferrari conquistò una lunga serie di affermazioni. Prima di lasciare Maranello, Busso aveva impostato la costruzione della prima monoposto sovralimentata di Formula 1, prendendo le mosse dal motore "Tipo 125" di 1,5 litri. Il progetto fu portato a termine da Colombo e Lampredi. Nel corso del 1947 si allestirono tre automobili, cinque nel 1948, 21 nel 1949. Nel frattempo, il motore 12 cilindri si era aggiudicato una

straordinaria serie di vittorie: la Mille Miglia, il Giro di Sicilia, la 24 Ore di Le Mans, gare di Formula 1... Ritornato nel 1948 all'Alfa Romeo, Busso vi fece notevole carriera, mentre Lampredi, che si era distinto a Maranello, fu chiamato nel 1955 alla Fiat e assunse poi, negli anni Settanta, la posizione di amministratore delegato all'Abarth. Colombo rientrò anch'egli all'Alfa Romeo nel 1951 e lavorò in seguito alla progettazione di due modelli Bugatti e anche per conto di altri costruttori, fra i quali la MV. A quasi ottant'anni di età s'impegnò nello studio di un motore a pistone rotante. Il suo leggendario 12 cilindri fu oggetto di numerosi sviluppi alla Ferrari, che lo produsse fino a metà degli anni Sessanta. Per la cronaca, Busso, Colombo e Lampredi non erano ingegneri, ma semplici periti industriali. Invitiamo gli autori delle tante riforme scolastiche introdotte nel dopoguerra a riflettere su questa circostanza.



1940 AUTO AVIO COSTRUZIONI 815

1947 125 S

1947 159 S

1948 125 F1

Sopra, le Ferrari degli inizi. La "815" non ricevette il marchio del Cavallino perché nel 1940 Enzo Ferrari era ancora vincolato dal contratto con l'Alfa Romeo a non utilizzare il suo nome.



Nella foto sopra, Enzo Ferrari, al centro, tra il collaudatore Nando Righetti, a sinistra nella foto, e il figlio Dino, morto nel 1956, a 24 anni, dopo una lunga malattia. La macchina è la "125 S" telaio n. 1, detta "ala spessa", con parafanghi tradizionali.

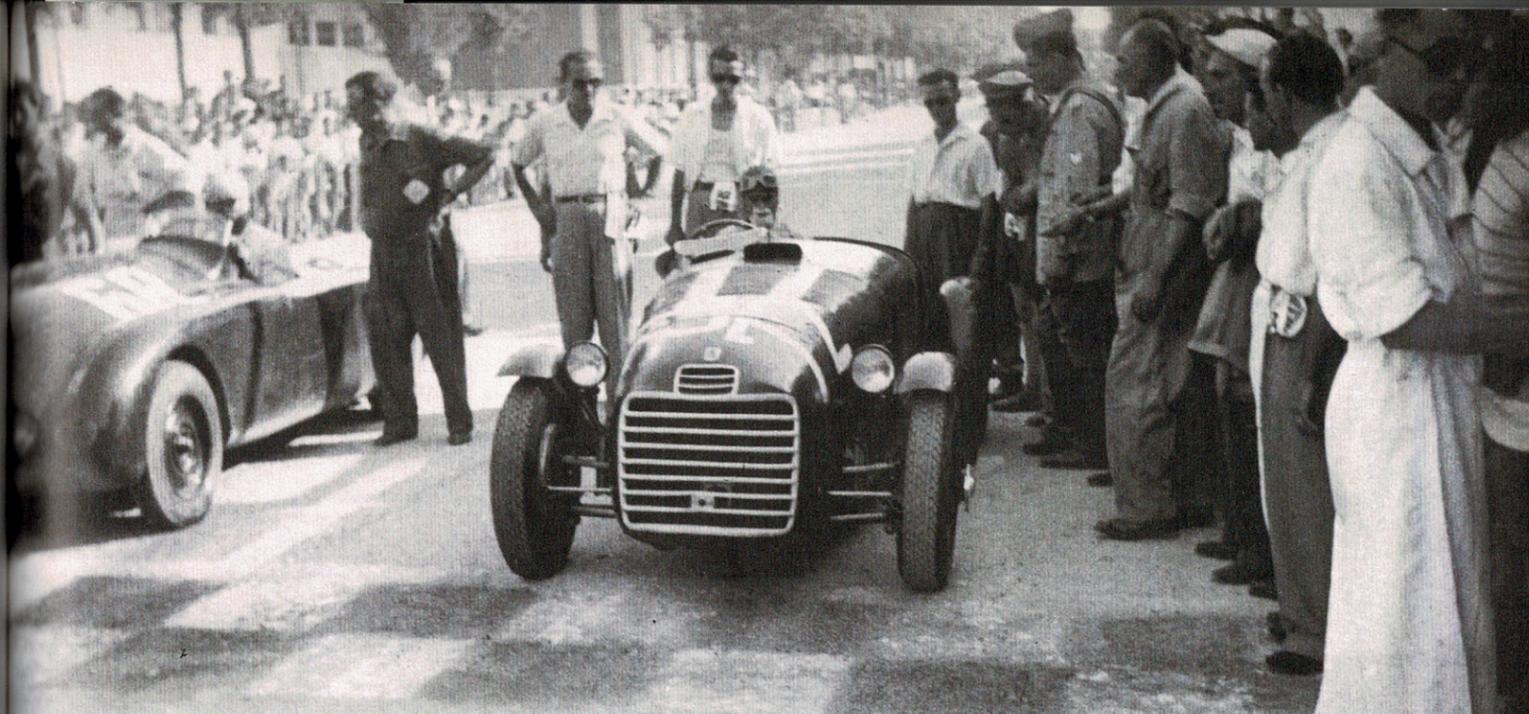
CIRCUITI CITTADINI

Sotto, Nuvolari, il 6 luglio del 1947, al volante della "125 S", telaio n. 2 detta "sigaro", a Forlì, uno dei circuiti cittadini, brevi e lenti, di quel periodo. Più a destra, la "125 S" "sigaro" con Cortese a Vigevano.

presi contatto con la Gilco di Milano, specialista nel settore, con la quale concepimmo una struttura in tubi a sezione ovale. In seguito fu la Gilco a costruire tutti i telai tubolari per conto della Ferrari. In autunno ricevetti la visita di un amico dell'Alfa Romeo, accompagnato dal noto pilota motonauta Achille Castoldi; questi prese visione del progetto V12 e mi offrì una cifra spropositata per acquistarlo, ma quei disegni appartenevano alla Ferrari e non erano in vendita. A volte consegnavo io stesso il lavoro a Maranello, altre volte era Ferrari che inviava qualcuno a Milano per ritirarlo. Il 1° novembre del 1945 fui reintegrato nel mio posto di lavoro all'Alfa Romeo, dove mi occupai della sovralimentazione a doppio stadio del motore 'Alfetta'. Ovviamente dovetti interrompere i contatti con Maranello, ma l'impegno preso con Enzo Ferrari era stato ormai assolto. La prima Ferrari, la tipo '125' a 12 cilindri, venne allestita fra il novembre 1945 e il marzo 1947".

Dai disegni alle gare in un anno e mezzo
Trascorse circa un anno e mezzo da quando Colombo tracciò i disegni per la nuova auto da corsa. A Maranello si erano effettuate le prime prove sul motore 12 cilindri e si erano allestiti due prototipi della "125 S": uno sfoggiava una moderna carrozzeria "pontoon" con parafanghi integrati nel corpo vettura (telaio n° 1), definita "ala spessa". L'altro (telaio n° 2) era contraddistinto da parafanghi di tipo motociclistico e da una forma a "sigaro", nome con cui fu ufficialmente chiamato in fabbrica, nonostante i montatori gli avessero appioppato l'appellativo "cisterna", per niente esaltante sebbene coerente con l'aspetto della vettura, che tuttavia era più leggera (pesava 650 kg) e più idonea dell'altra all'uso agonistico. Alla gara di Piacenza, dopo l'incidente in prova di Giuseppe Farina, il cavaliere Luigi Bazzi, che al fianco di Ferrari era passato negli anni Venti dalla Fiat all'Alfa Romeo e più tardi a Modena, riuscì nella notte a riparare alla meglio la vettura, ma Farina, carattere ambizioso e poco accomodante, rinunciò a

schierarsi. Forse riteneva che il debutto del motore V12 rappresentasse un'incognita e potesse penalizzare la sua carriera. Tre anni più tardi egli avrebbe conquistato con la monoposto Alfa Romeo il primo titolo mondiale della storia. L'onore di correre con la prima Ferrari toccò soltanto a Franco Cortese, che all'epoca aveva già 43 anni. Nel 1983, tre anni prima della sua scomparsa, raccontò a chi scrive la storia di quel debutto: "A dir la verità, la Ferrari non era ancora matura per cimentarsi nelle corse, ma si trovò costretta a spingere con ogni mezzo l'audace progetto del motore 12 cilindri e a prevederne la produzione in serie limitata, secondo una plausibile prospettiva commerciale. A Piacenza presero il via 19 vetture, in prima fila la mia Ferrari. Accanto a me erano schierate la nuova Maserati con motore 6 cilindri di 1,5 litri e una di quelle eleganti BMW '328' con carrozzeria allestita dalla Touring prima della guerra. Il gruppo comprendeva anche alcune Alfa Romeo '6C 2500' e una nutrita schiera di macchine con meccanica Fiat '1100' e Lancia 'Aprilia'. Nel corso delle prove la mia '125 S' era andata molto bene, ma il giorno della gara, subito dopo il via, il motore sembrava frenato, non prendeva i giri, e fui superato da alcuni avversari. Poi la vettura emise alcuni scoppi leggeri con un denso fumo nero e d'improvviso, quasi fosse stregata, prese a girare come un orologio". Motivo: c'era troppo olio nel motore. Solo dopo che il lubrificante in eccesso era stato sputato fuori, il motore aveva preso a girare al massimo. Cortese recuperò le posizioni e al 27° dei 30 giri previsti si trovò al comando. Sembrava fatta. Invece un guasto alla pompa di alimentazione lo mise fuori gioco. A Piacenza la "125 S" era stata sfortunata, ma aveva dimostrato di andare forte. La prima vittoria non si fece attendere: arrivò due settimane dopo, il 25 maggio, al Gran Premio di Roma sul circuito di Caracalla, fra le rovine delle Terme, gara internazionale riservata alle auto con motore da 1100 fino a 1500 cm³: 40 giri per un totale di 137,6 km. In realtà la vittoria di Franco Cortese, alla guida della Ferrari telaio n. 1 "ala spessa", fu quasi una



passaggiata. Ma Gioachino Colombo, che aveva avviato il progetto del V12 Ferrari, non poté assistere né al debutto della "125 S" né alla vittoria di Roma: da un anno e mezzo, infatti, era tornato all'Alfa Romeo. Il suo lavoro fu portato avanti da altri due ingegneri: Giuseppe Busso - proveniente dall'Alfa Romeo - e del suo giovane assistente Aurelio Lampredi. In seguito, quest'ultimo passò per un breve periodo all'Isotta Fraschini di Milano, dove prese parte allo studio della "8C Monterosa", una vettura di lusso con motore posteriore V8. Ma all'inizio del 1947 Lampredi rientrò alla Ferrari, dove sarebbe rimasto fino al 1955.

Non poteva reggere per mille miglia

Torniamo alla stagione 1947: una settimana dopo la sua prima vittoria, Cortese corse sul circuito di Vercelli, questa volta al volante della "125 S" "sigaro", telaio n° 2. Nando Righetti, alla guida di un'agile Stanguellini con motore Fiat "1100", un quattro cilindri, risultò più veloce: era chiaro che si doveva mettere a punto la "125 S" e bisognava farlo in fretta perché pochi giorni più tardi sarebbe partita la Mille Miglia, la prima del dopoguerra. La gara non si svolse lungo il tracciato tradizionale di 1000 miglia (circa 1600 km), bensì sulla distanza di 1823 km, con un allungamento del percorso fino a Torino. Cortese e il meccanico Marchetti, a bordo della

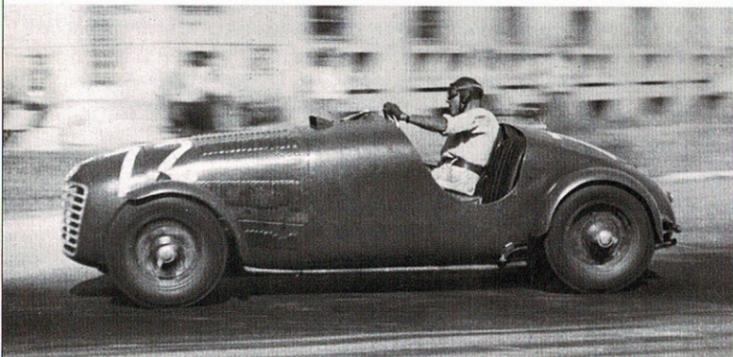
"125 S" "sigaro" passarono il primo controllo di Padova in testa nella categoria 2 litri, mentre l'Italia intera si entusiasmava per il vecchio Tazio (Nuvolari aveva allora 55 anni!) al volante della nuova e affusolata Cisitalia "202 SS" con motore 1100 cm³. Quando sull'ultimo tratto del percorso, fra Torino e Brescia, tutto rettilineo, la potente Alfa Romeo "8C 2900" di Clemente Biondetti riuscì a strappare la vittoria a Nuvolari, la Ferrari "125 S" di Cortese-Marchetti era fuori gioco da un pezzo: dopo Fano, e poco prima d'inerpicarsi sugli Appennini, la bruciatura della guarnizione di una delle testate l'aveva costretta al ritiro. Enzo Ferrari forse se l'aspettava che il motore cedesse, ma non così presto. Bisognava tornare alle gare minori, più brevi, organizzate dai locali Automobile Club in circuiti ricavati nei parchi cittadini, che per il motore V12 sarebbero stati un banco di prova valido ed economico. La prima di queste era quasi sotto casa: a Forlì, il 6 luglio. Stavolta Enzo Ferrari ingaggiò il leggendario Tazio Nuvolari, che tagliò il traguardo per primo: una vittoria piccola ma salutare. La volta dopo, a Parma, altra vittoria: Nuvolari, al volante della "sigaro", dette due secondi a Cortese, sull'"ala spessa". Il Mantovano volante si lasciò infilare la rituale corona di alloro da Miss Parma e si dileguò con la ragazza, lui disse, "per sfuggire alla folla entusiasta". Nuvolari non prese poi il via alla gara di

Vecchio leone

Sopra, Tazio Nuvolari sulla linea di partenza del circuito di Forlì, il 6 luglio del 1947. Nuvolari, già in non perfette condizioni di salute, con la "125 S" "sigaro" vincerà la gara.

LA PRIMA VITTORIA

Qui sotto, Franco Cortese, al volante della "125 S" "ala spessa", vince il Gran Premio di Roma e conquista la prima vittoria della Ferrari. È il 25 maggio del 1947. Più a sinistra, Cortese, nel '47, a Parma.



COLLEZIONE MANIAGO



COLLEZIONE MANIAGO



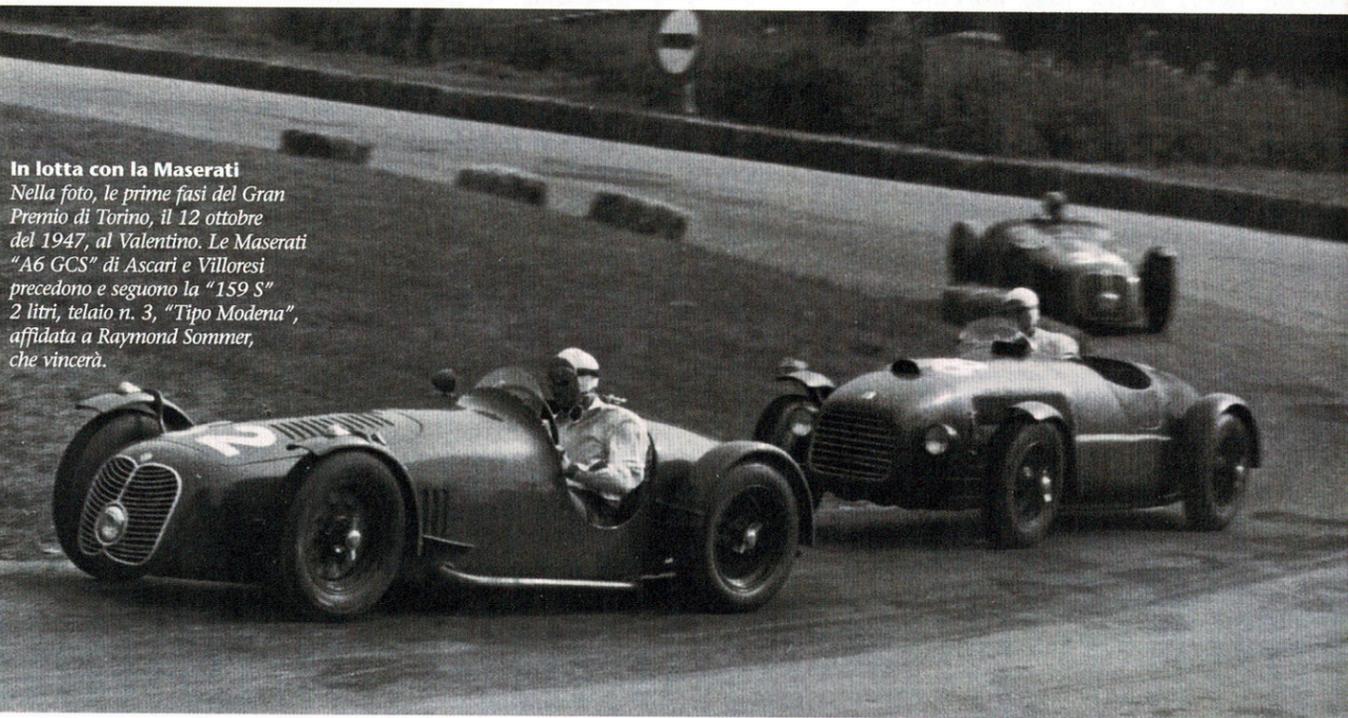
A 180 all'ora nei dintorni di Maranello

Verso la fine dell'estate 1947, il giornalista svizzero di "Automobil Revue", Robert Braunschweig, allora trentatreenne, ebbe modo di provare, nei dintorni di Maranello, la "125 S". Fu la prima presa di contatto da parte di un giornalista straniero, poiché all'epoca l'interesse intorno alla nuova fabbrica di Enzo Ferrari era abbastanza modesto. La sua è una testimonianza interessante, perché ciò che egli scrisse, sull'"Automobil Revue" del 24 settembre 1947 costituisce forse l'unica "impressione di guida" che ci sia giunta della Ferrari "numero 1". "Seduto a fianco di Righetti, pilota approdato alla Ferrari dalla Stanguellini-Fiat, ho compiuto una breve prova su strada della stessa vettura che, affidata alla guida di Franco Cortese, si aggiudicò nell'ultima gara di Pescara la vittoria di classe. Al posto del motore 2 litri, la vettura era equipaggiata con quello di 1,5 litri, lasciando però invariato il rapporto al ponte. Con il cambio in IV marcia abbiamo superato di poco i 180 km/h, ma per il modello 2 litri che partecipò alla corsa di Pescara si dichiarò una velocità massima di 215 km/h, valore eccezionale per una vettura non sovralimentata. Suona quasi incredibile che la Ferrari abbia qualificato "in rodaggio" questo esemplare, limitandone il regime di rotazione a 6500 giri/minuto. La strada lievemente in salita consente una vista del sinuoso tracciato davanti a noi e rende anche più facile una valutazione sulle effettive potenzialità della macchina. Sebbene non sia stato possibile effettuare rilevazioni strumentali, è apparso subito evidente che la Ferrari appartiene alla nuova scuola progettuale delle vetture sportive leggere ad alte prestazioni; è capace di tenere un passo fra i 120 e 180 km/h in tutta sicurezza grazie ad una taratura non troppo rigida delle sospensioni e tale da offrire a pilota e copilota un



accettabile grado di comfort di marcia, pur conservando un assetto piatto ed omogeneo. Le carreggiate misurano all'incirca la metà dell'interasse e assicurano un'eccezionale tenuta in curva sia in accelerazione sia in frenata. Questo esemplare "pronto gara" ha un motore da 118 CV (invece dei 100 originari) con un rapporto di compressione di 9,5:1: ciò impone l'impiego di una miscela carburante contenente alcool. Considerato che la vettura pesa 650 kg

(la leggerezza è un requisito importante nelle gare in salita), il rapporto peso/potenza scende a 5,5 kg/CV, un ottimo risultato, rispetto ai 4,5 kg/CV della Ferrari Sport con motore di due litri. Fra le poche vetture in versione stradale, allestite con carrozzeria coupé e spider dai più promettenti carrozzieri italiani del momento, le prestazioni della Ferrari si rivelano perfette. Sarà molto interessante seguire gli ulteriori sviluppi di questo modello e della giovane fabbrica di Maranello".

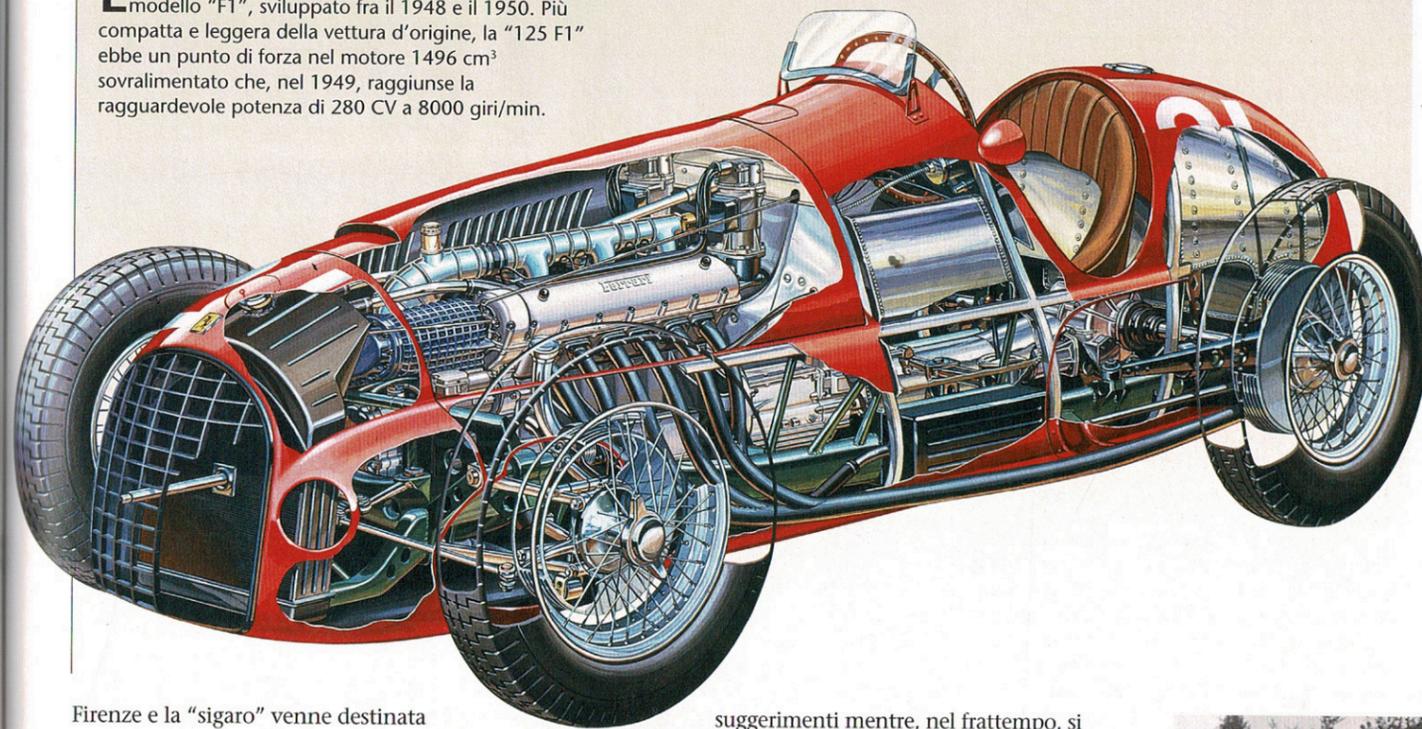


In lotta con la Maserati
Nella foto, le prime fasi del Gran Premio di Torino, il 12 ottobre del 1947, al Valentino. Le Maserati "A6 GCS" di Ascari e Villoresi precedono e seguono la "159 S" 2 litri, telaio n. 3, "Tipo Modena", affidata a Raymond Sommer, che vincerà.

COLLEZIONE MANIAGO

E fu subito Formula 1

Lo sviluppo della "125" portò alla preparazione del modello "F1", sviluppato fra il 1948 e il 1950. Più compatta e leggera della vettura d'origine, la "125 F1" ebbe un punto di forza nel motore 1496 cm³ sovralimentato che, nel 1949, raggiunse la ragguardevole potenza di 280 CV a 8000 giri/min.



Firenze e la "sigaro" venne destinata nuovamente alla guida di Cortese, che fu costretto al ritiro. L'altra Ferrari, affidata a Righetti (il pilota che a Vercelli aveva battuto Cortese), arrivò terza. Nel frattempo si provava, modificava, sperimentava. Giuseppe Busso aveva portato a termine la prima delle numerose varianti che nel tempo furono apportate al motore V12; prendendo le mosse dall'originale monoblocco di 1,5 litri (alesaggio x corsa: 55x52,5 mm, 1496 cm³), ne elaborò una versione quasi quadrata (59x58 mm, 1902 cm³), alla quale venne attribuita la sigla "159 S", dove 159 identificava la cilindrata unitaria.

Più potente con il due litri

L'aumento di cilindrata comportò un incremento di potenza di 25 CV, erogati allo stesso regime di rotazione. Il nuovo motore venne installato nel prototipo "ala spessa", la cui carrozzeria aveva intanto subito alcune modifiche. La vettura venne schierata con Franco Cortese sulla linea di partenza del G.P. di Pescara, il 15 agosto: si comportò bene, ma finì seconda, ancora una volta dietro a una Stanguellini "1100" (pilotata da Vincenzo Auricchio). Il risultato giunse sgradito ad Enzo Ferrari, uscito sconfitto da un altro costruttore modenese, con il quale si accese pertanto una forte rivalità. Per affrontare quella nuova emergenza, Ferrari inviò Cortese, come suo ambasciatore, da Gioachino Colombo nell'intento di convincere quest'ultimo a rientrare a Maranello. Il progettista milanese si sentiva indirettamente corresponsabile dei modesti risultati conseguiti fino a quel momento dal suo motore 12 cilindri; avanzò alcuni

suggerimenti mentre, nel frattempo, si procedeva alla costruzione di un terzo esemplare della vettura biposto, con una speciale carrozzeria in alluminio a parafanghi separati. La nuova versione della "sigaro" con motore 1,9 litri "Tipo 159" assunse la sigla interna "Tipo Modena", perché era destinata a debuttare sulla pista di Modena alla guida di Cortese. In quella gara a Righetti venne affidata l'"ala spessa" con motore "125". Avversarie ancora più temibili delle Stanguellini erano le nuove Maserati "A6 GCS" di 2 litri, le quali esordivano in gara con Alberto Ascari e Luigi Villoresi. La 6 cilindri del Tridente esibiva una carrozzeria "siluro" con parafanghi di tipo motociclistico e un grande proiettore incassato al centro della mascherina, che le valse più tardi l'appellativo di "Monofaro". La gara di Modena fu funestata da un tragico incidente; quasi dinnanzi ai box, la "159 S" di Cortese si fermò per un'avaria all'accensione e Giovanni Bracco, al volante della pesante Delage 6 cilindri d'anteguerra, perse il controllo della vettura, urtò un cordolo in pietra e fu sbalzato fuori dall'abitacolo. La vettura, rimasta senza guida, si catapultò in mezzo agli spettatori e cinque persone rimasero uccise. La corsa venne interrotta e più tardi la vittoria fu aggiudicata ad Alberto Ascari con la Maserati. Il 12 ottobre si disputò l'ultima corsa della stagione, il Gran Premio di Torino per vetture Sport, sulla considerevole distanza di 504 km. Ferrari iscrisse alla gara due vetture. Piloti: Raymond Sommer e Giuseppe Farina, che all'ultimo rinunciò a prendere il via. Sommer, al volante dell'unica "159 Sigaro", conseguì una significativa vittoria, mentre le Maserati "A6 GCS" restarono a bocca asciutta. Il motore "159" cominciava a rendere.]



COLLEZIONE MANIAGO



Il pilota Cortese

Qui sopra, Franco Cortese in una foto del 1948, seduto sulla ruota della Ferrari "166 Inter" prima del Gran Premio di Bari. Cortese era iscritto come riserva di Farina e Nuvolari (in alto) che, in cattive condizioni fisiche, gli cedette il volante durante la gara. La "166" aveva un motore 2 litri V12 da 150 CV a 7000 giri.