



FERRARI OPERA OMNIA 3

Dall'eroico Nuvolari all'elegante Hawthorn

I FERRARISTI 1947-1960

La Gazzetta dello Sport





Luigi Musso

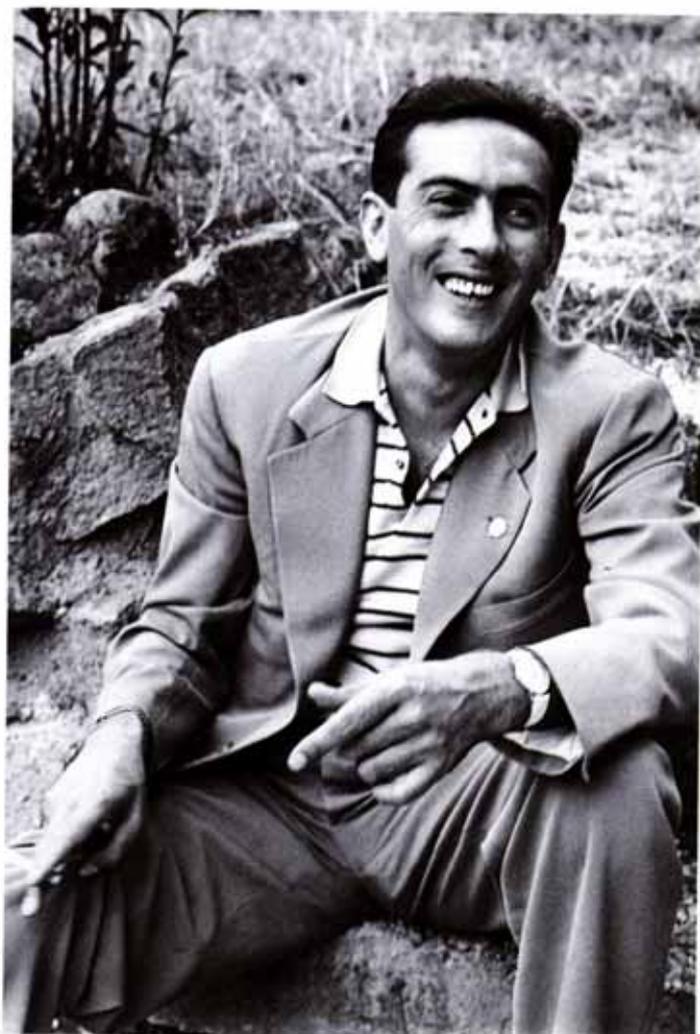
Fumava una sigaretta dopo l'altra, era uno stilista della guida, prediligeva i circuiti veloci come Monza, Spa-Francorchamps e Reims.

LUIGI MUSSO è stato uno tra i migliori piloti italiani degli anni Cinquanta. Dotato di un grande talento naturale, era uno stilista del volante, un pilota preciso che si esaltava sui circuiti veloci come Monza, Spa e Reims. Nato in una famiglia molto benestante, Luigi aveva purtroppo il vizio del gioco e, insieme ai fratelli, dilapidò una vera fortuna al tavolo verde e giocando a carte. Il suo tragico destino fu probabilmente segnato dalla necessità di vincere il Gran Premio di Francia

del 1958 a Reims, una delle corse con il montepremi più elevato. Per molti versi ma non tutti (a cominciare dalla passione per il gioco), era simile a Castellotti, il suo rivale sulle piste. Tutti e due provenivano da famiglie ricche, erano elegantissimi e amanti della bella vita. Musso era però più avanti con gli anni e con un matrimonio alle spalle che lo aveva lasciato padre di due figli. Come e più di Castellotti fumava, una sigaretta dopo l'altra.

Il padre di Luigi era l'avvocato Giuseppe Domenico Musso che accumulò un'enorme patrimonio collaborando con il governo cinese e occupandosi di trasporti a Shanghai. In Italia fondò una casa di produzione cinematografica che diede lavoro a molti dei migliori artisti dell'epoca, compreso il regista Roberto Rossellini e gli attori Amedeo Nazzari e Alida Valli. **Luigi era l'ultimo nato di cinque fratelli**, preceduto da due maschi, Luciano e Giuseppe, e due femmine, Elena e Matilde. Il padre possedeva molti immobili e scelse come residenza per la

- 1 Musso in corsa nel 1957 con la Ferrari a Monza nel GP d'Italia, che perse a tre giri dal traguardo.
- 2 Luigi Musso, romano, assieme a Castellotti è stato il più forte pilota italiano nel dopo Ascari.



famiglia una bellissima villa in via Piemonte, vicino alla centralissima via Veneto. Luigi crebbe tra gli agi, servito da camerieri e domestiche. **Bocciato alla fine del ginnasio, finì in collegio** per quattro anni. Il padre, colpito da un infarto, morì nel 1940, quando il figlio più piccolo aveva solo 16 anni. Luigi poté comunque acquistare la sua prima auto, una Fiat Topolino, quando ancora non aveva la patente. La passione per le corse gliela trasmisero i fratelli, con Luciano che smise presto e Giuseppe che invece fece più strada, ottenendo qualche lusinghiero risultato. Dai fratelli, e soprattutto da Giuseppe, ereditò anche la passione per il gioco d'azzardo. Finito il liceo, Luigi si iscrisse all'università ma i suoi studi preferiti erano relativi alla dinamica delle automobili. Gli piacquero anche gli aerei e fu così che prestò servizio militare in aeronautica.

Si sposò giovanissimo, nel 1945, con Maria Teresa Trapani da cui ebbe due figli, una femmina e un maschio. L'unione durò però solo pochi anni. Da benestante, Luigi poté permettersi di acquistare le auto per correre. Debuttò nel 1950 con delle Sport 750. Nel '51 era già in gara con una Ferrari 166 MM. Due anni dopo fece un ottimo investimento acquistando una Maserati A6GCS di 2 litri di cilindrata con cui si piazzò 11° alla Targa Florio. Il suo talento convinse la Maserati a fornirgli un'assistenza ufficiale e, con l'appoggio della Casa, Musso cominciò a salire regolarmente sul podio, **conquistando il titolo di campione italiano Sport nella categoria sino a 2 litri** nel 1953. Il suo fu una specie di decollo verticale, dato che si trovò al via di un Gran Premio già a

FORMULA 1

ESORDIO	GP Italia 1953 (Monza) con la Maserati	
GP DISPUTATI	24	
GP VINTI	1	
PODI	7	
POLE POSITION	0	
GIRI VELOCI	1	
MONDIALI VINTI	0	
PUNTI CONQUISTATI	48	
ANNO	TEAM	NEL MONDIALE
1953	Maserati	-
1954	Maserati	8°
1955	Maserati	9°
1956	Ferrari	11°
1957	Ferrari	3°
1958	Ferrari	7°

FERRARI

GP DISPUTATI	15	
GP VINTI	1	
GIRI VELOCI	1	
PODI	5	
LE VITTORIE	ANNO	MODELLO
Argentina	1956	D50 (con Fangio)
Altre vittorie non titolate		
Coppa di Reims 1957 (su D50)		
GP di Siracusa 1958 (su 246 F1)		

SPORT

VITTORIE NEL CAMPIONATO DEL MONDO COSTRUTTORI		
Con la Ferrari		
1000 Km di Buenos Aires (con Gregory e Castellotti su 290 MM)		
Targa Florio 1958 (con Gendebien su 250 TR 58)		

Nato
28 luglio 1924
Roma (Italia)

Morto
6 luglio 1958
incidente durante
il GP di Francia
a Reims

Nazionalità
Italiana

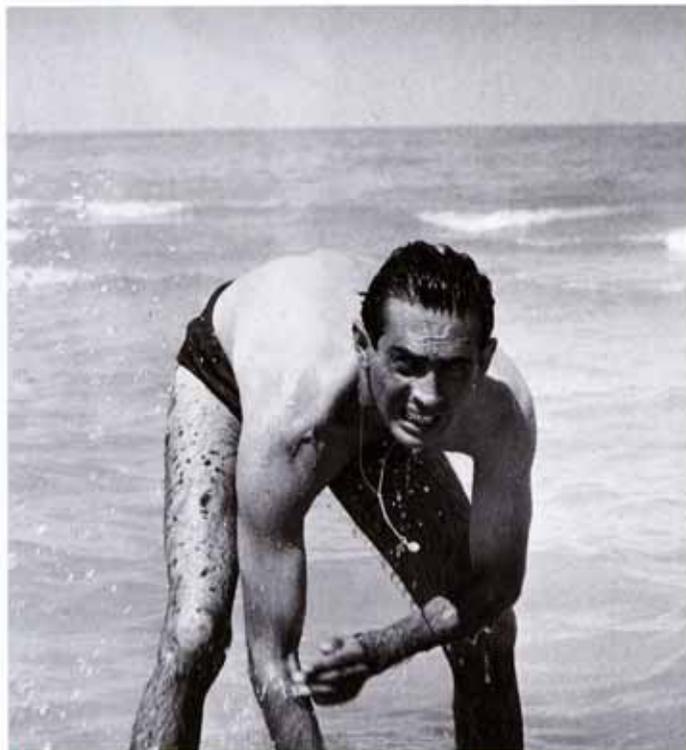
Luigi Musso

- 1 Musso si è fatto le ossa e si è rivelato all'attenzione generale con la Maserati Sport.



1 2

- 2 Nel 1954 e '55 il pilota romano corre con la Maserati come pilota ufficiale, sulle Sport e in F1.
- 3 Luigi con la 250 F al Gran Premio non titolato di Pescara del 1954, che vince.



Monza in quell'anno, classificandosi al 7° posto su una A6GCM divisa con Sergio Mantovani. **Sentimentalmente si era legato a Maria Teresa de Filippis**, che aveva conosciuto sui campi di gara. La de Filippis fu una delle migliori donne pilota di sempre. I due, nonostante interessi comuni, alla fine si separarono. Musso conobbe in seguito quella che fu la donna più importante della sua vita, Fiamma Breschi, al tempo del loro incontro una diciottenne fiorentina che rimase affascinata dall'elegantissimo pilota romano.

Nel 1954 Luigi divenne pilota ufficiale della Maserati, conquistando il terzo posto alla Mille Miglia staccato di soli 9 secondi dalla Ferrari di Vittorio Marzotto. Fece ancor meglio alla Targa Florio, piazzandosi secondo alle spalle di Taruffi e della sua Lancia. Salito su una Maserati 250F di Formula 1 al Circuito di Pescara non fallì, imponendosi con largo distacco sul resto della concorrenza. A Monza si ritirò a causa della trasmissione ma a Pedralbes, nel successivo Gran Premio di Spagna, issò la sua monoposto al secondo posto dietro a Hawthorn, precedendo il neo campione del mondo Juan Manuel Fangio. L'anno dopo ci fu un nuovo acuto nel Gran Premio d'Olanda, chiuso al terzo posto dietro solo alle due imprendibili Mercedes di Fangio e Moss. **Vinse inoltre il Gran Premio Supercortemaggiore su una 300S in coppia con Jean Behra**, ottenendo poi il secondo posto con la 250 F nei Gran Premi non titolati di Bordeaux e Napoli. Alla fine dell'anno si laureò campione italiano Sport nella classe oltre i 2000 cm³.



Il talento di Luigi non lasciò insensibile Enzo Ferrari che alla fine dell'anno ingaggiò il romano mettendolo in squadra con Fangio, Castellotti, Collins, Portago e Gendebien. Con Eugenio Castellotti era già nata un'accesa rivalità. I due inizialmente non si sopportarono, dato che Castellotti pensava di diventare prima guida della Ferrari nel 1956 e si ritrovò invece insieme non solo a Fangio, ma anche a Musso. Nelle prove del Gran Premio d'Argentina Luigi ottenne lo stesso tempo del rivale Castellotti, e poi in gara cedette la sua monoposto a Fangio, che vinse. Insieme a Schell si piazzò al secondo posto nella 12 Ore di Sebring, ottenendo lo stesso piazzamento con la D50 di Formula 1 a Siracusa. La bagnatissima Mille Miglia fu indelebilmente marchiata dalla memorabile vittoria di Eugenio Castellotti, con Musso che dovette accontentarsi del terzo posto dietro anche all'altra Ferrari di Collins. A Montecarlo la Ferrari di Musso uscì di scena per un incidente senza conseguenze. Non altrettanto si può dire per l'uscita di pista nella successiva 1000 Chilometri del Nürburgring mentre era alla guida di una 290 MM. Nel corso del quinto giro di gara, il romano perse il controllo della vettura, capottandosi e riportando per fortuna solo la frattura di un braccio. Tornò in pista oltre due mesi dopo, sulla stessa pista, in occasione del Gran Premio di Germania concluso con un ritiro. La grande rivalità con Castellotti esplose a Monza, nel GP d'Italia. **I due italiani lottarono spalla a spalla nei primissimi giri di gara**, entusiasmando il pubblico, ma mettendo a dura prova le gomme. Il distacco del battistrada





1

1 Marzo 1955, Musso (a destra) al GP del Valentino, a Torino. A sinistra il vincitore Alberto Ascari, su Lancia.

2 Luigi nel 1956 passa alla Ferrari e alla fine di aprile prende il via della Mille Miglia, che concluderà 3°.



2

1 Nel gennaio 1956 Musso corre il GP d'Argentina, che vince dopo avere ceduto la sua Ferrari a Fangio.

2 Musso prima della partenza al GP di Siracusa nell'aprile 1957, che disputa al volante di una Ferrari.

3 Al Gran Premio di Napoli con la nuova Ferrari Dino 156 F2: Luigi conclude inaspettatamente 3°.



1 2

costrinse entrambi al rientro ai box per la sostituzione dei pneumatici. Ma mentre Castellotti finì rovinosamente contro le barriere all'entrata del rettilineo dei box, Musso continuò la sua gara sino a portarsi in testa. **Il suo sogno di vincere a Monza fu tradito dalla rottura dello sterzo** a sole tre tornate dal traguardo.

Alla fine dell'anno, nuovamente campione del mondo, Fangio lasciò la Ferrari passando alla Maserati. La squadra di Maranello poté contare sul ritorno di Hawthorn, mentre rimasero Collins e ovviamente anche Musso e Castellotti. I due si erano nel frattempo riappacificati, dopo avere trascorso qualche giorno insieme nel corso dell'inverno. La lunga stagione di gare del 1957 iniziò con una trasferta in Argentina, non del tutto fortunata per Musso, che si ritirò nel Gran Premio iridato e poi anche nella 1000 Chilometri di Buenos Aires, corsa in coppia proprio con Castellotti. Tornato in Europa, Luigi incassò un durissimo colpo quando seppe della morte di Castellotti nel corso di una sessione di prove a Modena. I problemi non gli mancarono anche con gli affari, dato che aveva aperto con pochissima fortuna un salone in società con un amico per importare delle vetture americane, le Plymouth. I disagi economici furono acuiti da numerose ulteriori perdite al gioco. **Dopo la morte di Castellotti chi lo conosceva disse che era cambiato.** La prima corsa che disputò dopo l'incidente del compagno di squadra fu la 12 Ore di Sebring, in coppia con Alfonso de Portago. I due furono settimi su una 315S. Ad aprile fu secondo a Siracusa



3



Lo colpirono molto le morti di Castellotti e Portago, ma non mollò il volante. E a Reims nel 1957 vinse un ricco GP non iridato.

con la 801 e terzo a Napoli con la 156 di Formula 2. **Non rimase insensibile alla nuova tragedia** di Portago, morto alla Mille Miglia dopo avere falciato alcuni spettatori. Musso avrebbe dovuto essere su quella vettura, se non fosse stato per un'affezione polmonare che lo esentò dal partecipare alla gara. A Le Mans era in corsa in coppia con Mike Hawthorn, che fece segnare il giro più veloce, ma la loro 3355 si fermò con il motore rotto dopo soli 56 giri di gara. Sul difficile circuito di Rouen disputò una delle gare più belle della sua vita, piazzandosi secondo dietro a Fangio, non senza l'onore di aver fatto segnare il giro più veloce.

La settimana successiva era in programma il GP di Reims, non valido per il campionato mondiale, e Luigi confermò di essere in grandissima forma. Nonostante un testacoda a inizio gara, riuscì a imporsi dopo avere lottato con la Vanwall di Stuart Lewis-Evans e le Maserati di Fangio e Behra. Il campione argentino commise uno dei suoi rari errori per cercare di battere Musso, finendo fuori pista a poche tornate dal termine. Il ricco montepremi della corsa francese diede una boccata d'ossigeno alle malandate finanze di Musso che continuò la sua serie positiva con il secondo posto in Inghilterra e altri piazzamenti di spicco. A fine anno avrebbe potuto accettare un'interessante offerta da parte della BRM, ma **preferì rimanere con Ferrari, convinto di avere più possibilità di diventare campione del mondo.** Iniziò il 1958 con uno squillante secondo po-



- 1 Luigi nel 1958 al GP di Monaco, dove coglie il secondo posto con la Ferrari Dino 246.
- 2 Musso quella stagione corre con velleità da prima guida: si sente finalmente pronto per il titolo indiato.

1 2

sto nel GP d'Argentina con la Dino 246, seguito da un identico piazzamento alla 12 Ore di Sebring. **Vinse poi due volte in Sicilia nel giro di un mese: il GP di Siracusa e la Targa Florio** in coppia con Olivier Gendebien. A Montecarlo fu nuovamente secondo. Diede spettacolo con la sua Ferrari nella 500 Miglia di Monza, disputata sull'anello di alta velocità dell'autodromo brianzolo, classificandosi terzo insieme a Hill e Hawthorn.

A inizio luglio era in programma il GP di Francia a Reims, su una delle piste preferite da Musso, quella dove aveva vinto l'anno prima. Gran parte delle sorti del campionato si sarebbero decise proprio nella gara francese. Arrivato in albergo nella città francese, fu raggiunto da un telegramma del socio che gli comunicò la necessità impellente di incassare il primo premio per appianare nuove difficoltà economiche. Musso si sentì quasi obbligato a vincere. Mike Hawthorn lo aveva preceduto in prova e in gara era scattato davanti a lui. Musso recuperò terreno nei confronti dell'inglese e poi, per cercare di superarlo, tentò di percorrere senza alzare il piede dall'acceleratore, a circa 260 orari, la velocissima prima curva dopo il traguardo all'inizio del decimo giro. La Ferrari non riuscì a mantenere la traiettoria impostata e finì contro i cordoli di delimitazione all'esterno. La vettura decollò, con il pilota sbalzato fuori dall'abitacolo. Musso morì quasi sul colpo per le lesioni interne. Fiamma, che lo seguiva in pista da qualche tempo e che gli porgeva sempre gli occhiali prima di ogni partenza, lo perse irrimediabilmente.