

GRACE

CLASSIC & SPORT CARS

€ 5,00 Italy only - Anno II - N. 6 - Luglio 2004

Sped. abb. post. 45% art. 2 comma 20/B legge 662/96-DC-001 TD

PORSCHE 911 CARRERA 2.7

Il grande volo
dell'anatra

GRAN PREMIO D'ITALIA 1966

Scarfiotti in trionfo
sulla "rossa"



RENAULT R8 GORDINI 1300

È stata il sogno
dei giovani piloti



CHEVROLET CORVETTE

Le curve sonore
di Elvis e Springsteen



Il giorno di Lulù



Era il soprannome di Lodovico Scarfiotti, ultimo pilota tricolore a vincere a Monza su una monoposto "made in Italy". Ferrari, conscio della superiorità delle sue vetture, aveva deciso che il successo dovesse andare ad un italiano. Bandini, designato, fu costretto al ritiro. Parkes, con la terza "rossa" tenne a bada Hulme proiettando Scarfiotti verso una memorabile giornata.

DI GABRIELE MUTTI

■ Nel 1966 la Formula 1 aveva subito un cambiamento epocale. La cilindrata massima era raddoppiata, passando da 1,5 a 3 litri. La Ferrari era stata tra le prime a presentare una monoposto competitiva, affidata a John Surtees ed a Lorenzo Bandini. I team inglesi erano in difficoltà e avevano dovuto accontentarsi del vecchio Coventry-Climax di 1,5 litri maggiorato a 2 litri, che sulle piste veloci non reggeva il confronto con la Ferrari. Soltanto l'australiano Jack Brabham, che aveva optato per il motore Repco a 8 cilindri, e che aveva come compagno Denny Hulme, era competitivo. La Honda doveva svezarsi, come il motore Maserati della Cooper.

Surtees, vittoria e divorzio

Doveva essere un anno trionfale per la Ferrari che, dopo la vittoria di Stewart con la BRM a Montecarlo, si era imposta nel GP del Belgio di Spa con Surtees. Ma i dissidi tra il pilota ed il direttore sportivo Eugenio Dragoni (convinto che l'inglese stesse copiando una Ferrari sport-prototipo per dare vita a una Sport con il suo nome) esplosero fino alla clamorosa rottura subito dopo la 24 Ore di Le Mans: Surtees se ne andò sbattendo la porta e Bandini fu promosso prima guida. Stando a quanto racconta Franco Gozzi, Surtees avrebbe dovuto essere stato licenziato in tronco subito dopo il GP del Belgio ma la vittoria a Spa fece rinviare l'annuncio. Enzo Ferrari commenterà

Arrivo trionfale sul traguardo di Monza per Lodovico "Lulù" Scarfiotti. Una giornata memorabile per la Ferrari e per tutti gli appassionati italiani. Nel riquadro della pagina a fianco, Mike Parkes, secondo con l'altra "rossa" torna ai box dopo il giro d'onore. Seduto sul "muso" della vettura c'è Lorenzo Bandini che ha dovuto ritirarsi a metà gara per noie all'alimentazione quando era in testa alla corsa.





così il divorzio: «so quello che perdo, non so quello che perderei se lo confermassi». A fine stagione se ne andrà anche Dragoni, sostituito dal giornalista Franco Lini e dal fido Franco Gozzi. La rossa Ferrari 312 (tre litri, 12 cilindri) andava forte. In Francia Bandini ottenne la pole position ed era in testa quando ruppe il cavo dell'acceleratore. La Brabham di "Black Jack" seguiva a vincere e la Ferrari (anche per gli scioperi del personale che la avevano costretta a qualche assenza forzata) arrancava.

Un poker di rosse

Quale miglior occasione per il riscatto? A Monza Ferrari dopo aver allestito un telaio più lungo per il pilota-ingegnere inglese Mike Parkes (era alto oltre 1,90) che aveva debuttato su questa auto al GP di Germania, aveva deciso di schierare, oltre a quella di Bandini, una terza "3 litri" per Scarfiotti. Ce n'era una quarta, una vecchia 2400 a 6 cilindri per Giancarlo Baghetti. Una mossa benevola verso il pilota che gli aveva regalato una sensazionale vittoria nel 1961 a Reims (al debutto in F1) nel GP di Francia e con il quale il "Drake" era rimasto in buoni rapporti. Dopo le prove del venerdì, Baghetti era fuori dallo schieramento. Ferrari, presente alle prove, intuì la situazione e ordinò di far arrivare la 2400 a 6 cilindri guidata da Scarfiotti nel GP di Germania ed affidata a Bandini ad inizio stagione, quando l'unica 3 litri era destinata a Surtees. Baghetti ripagò il commendatore con la qualificazione ed una buona gara, anche se la 2400 era lontana dai livelli delle 3 litri.

Parkes in pole position

Il titolo mondiale era una questione tra "Black Jack" Brabham e John Surtees, con la Cooper-Maserati. Ma sin dalle prove era emersa schiacciante la superiorità delle Ferrari con un nuovo motore a tre valvole per cilin-

dro (a quell'epoca la Casa italiana era solita schierare delle novità in occasione del GP d'Italia). Alla partenza erano ammesse venti auto. Pole position per Parkes, seguito da Scarfiotti, poi Clark. In seconda fila il transfuga Surtees e Bandini con la terza Ferrari 3 litri. In terza Brabham, Ginther con la Honda e Rindt con un'altra Cooper-Maserati. Seguivano Stewart con la BRM, Hulme con l'altra Brabham-Repco e Graham Hill, BRM. Più indietro Bonnier su Cooper-Maserati, Arundell (Lotus-Climax), Spence (Lotus-BRM), Anderson su Brabham-Climax, Baghetti sulla Ferrari 2400 a 6 cilindri, Siffert su Cooper-Maserati, Bondurant su BRM, Gurney (Eagle-Weslake) e "Geki" (pseudonimo di Giacomo Russo, un milanese di 29 anni che andava forte con le Formula 3 e per il quale il GP d'Italia, con una Lotus-Climax 2 litri, era un'occasione per mettersi in mostra), che sarebbe morto, in gara, l'anno successivo a Caserta.

Il "Drake" ha deciso

«A Monza deve vincere un italiano» aveva detto il "Drake" al team alla vigilia. Enzo Ferrari andava sempre a Monza in occasione delle prove. Non amava viaggiare, ma faceva un'eccezione. Quan-

In alto a sinistra le Ferrari 312 di Parkes (con il numero 4, all'interno) e Scarfiotti (con il numero 6) controllano la Brabham-Repco di Hulme che, alla fine, dovrà accontentarsi della terza piazza. Sotto, Lodovico Scarfiotti è ormai lanciato verso la vittoria, il punto più alto della sua carriera.



prima e unica vittoria in Formula 1. Erano quattordici anni che un italiano su un'auto italiana non vinceva il Gran Premio monzese (1952, Ascari su Ferrari). E da allora non è mai più accaduto.

Passerella trionfale

L'ultimo giro fu una passerella trionfale per Scarfiotti, in un tripudio di bandiere con la folla in delirio. Quella vittoria era il premio a un campione sfortunato, che un incidente aveva tenuto fermo per qualche tempo. Poteva essere il rilancio in Formula 1. Non fu così e, anzi, per i piloti della Ferrari il 1967 sarebbe stato un anno nero. Bandini avrebbe perso la vita a Montecarlo in seguito a un terribile incidente alla chicane del porto, all'81° dei 100 giri in cui allora era articolato il Gran Premio; Parkes si fratturò una gamba nel GP del Belgio e Scarfiotti, choccato, ricomparve proprio a Monza l'anno dopo, senza fortuna, con una Eagle-Weslake.

Piloti e attori

Una curiosità legata a quel Gran Premio d'Italia, e ad altre corse europee del Mondiale, fu il fatto che nei giorni delle prove la troupe del film "Grand Prix" di Jonh Frankenheimer girò numerose scese nel paddock e nei box della Ferrari, della BRM e della McLaren-Serenissima. Per simulare la corsa furono utilizzate monoposto di Formula 3 opportunamente camuffate. Qualche immagine della gara vera fu anche inserita nella corsa del film, che utilizzava anche l'anello sopraelevato di alta velocità, mentre a Monza le Formula 1 dal 1962 correvano solo sul circuito stradale. Del cast facevano parte Yves Montand, Françoise Hardy, Antonio Sabato, Eva Marie Saint, Toshiro Mifune e Adolfo Celi che era il commendator Manetta, proprietario della Ferrari. Collaborarono molti piloti di Formula 1, che si vedono in alcune scene, come Graham Hill, Bruce McLaren, Ritchie Ginther e Lorenzo Bandini.



Un solo successo in F1 per Scarfiotti ma numerosi trionfi, nella sua purtroppo breve carriera, in altre specialità. Vinse per due volte il Campionato europeo della montagna, si impose nella 24 Ore di Le Mans (con Bandini), nella 12 Ore di Sebring e per due volte nella 1000 Km del Nurburgring. Nella foto sopra sta per salire al volante della Ferrari P4 che, con Parkes, portò al secondo posto della 1000 Km di Monza nel 1967.



Classifica

37° Gran Premio d'Italia, 4 settembre 1966
68 giri del circuito stradale di Monza
di 5.750 metri, pari a 391 km

1. Scarfiotti	(Ferrari 312)	in 1.47"14"8 alla media di 218,748 km/h
2. Parkes	(Ferrari 312)	a 5"8
3. Hulme	(Brabham-Repco)	a 6"1
4. Rindt	(Cooper-Maserati)	a 1 giro
5. Spence	(Lotus-BRM)	a 1 giro
6. Anderson	(Brabham-Climax)	a 2 giri
7. Bondurant	(BRM)	a 3 giri
8. Arundell	(Lotus-BRM)	a 5 giri
9. "Geki"	(Lotus-Climax)	a 5 giri

Giro più veloce: Scarfiotti (Ferrari)
in 1'32"4, a 224,025 km/h di media





Nel rettilineo che segue le curve di Lesmo Lulù Scarfiotti (a destra in un primo piano), che allora aveva quasi 33 anni, tenta l'allungo decisivo. Il compagno di squadra Mike Parkes tiene a bada il neozelandese Denny Hulme che l'anno successivo, con la Brabham-Repco, vincerà il Campionato del mondo di Formula 1. In basso nell'altra pagina, è il momento del trionfo per la scuderia Ferrari. Il pilota torinese, con la corona d'alloro, viene festeggiato dai compagni di squadra Lorenzo Bandini (sulla sinistra), ritiratosi dopo 34 giri, e Mike Parkes (a destra) secondo assoluto a 5^o8 dal vincitore.

Il marchigiano di Torino

Nel suo libro "Piloti che gente", Enzo Ferrari definiva Scarfiotti come "il marchigiano di Torino" e "un giovanotto esuberante, apparentemente senza problemi nella vita". Il nonno paterno fu tra i fondatori della Fiat e ne fu il primo presidente. Lodovico Scarfiotti, cugino di Gianni Agnelli, era nato il 18 ottobre 1933 a Torino anche se la famiglia era di origini marchigiane. A diciannove anni corse con una Topolino preparata da De Sanctis, il mitico "sor Gino" di Roma. Nel 1956 con una Fiat 1100 TV coglie la vittoria di classe alla penultima edizione della Mille Miglia. Nel 1957 con una Fiat 8V Zagato è campione italiano nelle GT 2600 cc in circuito e nel trofeo della montagna. Bissa questi titoli nel 1958, nella categoria Sport fino a 1.100 cc, vincendo con una Osca ben 12 gare su 14. Dal 1959 al 1961 corse con le auto dei fratelli Maserati vincendo con la Osca 2 litri desmodromica. Nel 1962 la Ferrari, tramite la scuderia Sant'Ambroeus, gli mette a disposizione una Dino 196 a motore posteriore, con cui sgomina lo squadrone Porsche nel Campionato europeo della montagna. Nel 1963 con la squadra ufficiale Ferrari vince la 12 Ore di Sebring con Surtees e la 24 Ore di Le Mans con Lorenzo Bandini. Debutta in Formula 1 con la Ferrari a Zandvoort in Olanda, è sesto. Ma la sua ascesa è interrotta da un incidente a Reims nelle prove del GP di Francia. Costretto a una lunga degenza, riprese nel 1964 vincendo con Vaccarella la 1.000 km del Nurburgring. Nel 1965, nel Campionato europeo della Montagna batte nuovamente i piloti Porsche. Con la Ferrari 4 litri rivince al Nurburgring con Surtees. Nel 1966 la vittoria a Monza nel GP d'Italia è la più luminosa di tutta la sua carriera. In quell'anno vinse anche la 1.000 km di Spa con la Ferrari P3 con Mike Parkes (Ferrari li definiva "una coppia perfetta") e giunse

secondo al Nurburgring con la Dino insieme a Bandini. Nel 1967 sembrava proiettato verso grandi traguardi, ma si piazzò solo secondo alla 24 Ore di Daytona, alle 1.000 km di Monza e di Spa, sempre con Parkes. Con il pilota inglese divide il successo al GP di Siracusa di Formula 1, non valevole per il Mondiale: una vittoria ex aequo decisa dai due piloti per onorare Lorenzo Bandini, perito a Monaco poche settimane prima. Quella tragedia e l'incidente di Parkes a Spa lo inducono a una pausa di riflessione dalla quale riemerge per correre il GP d'Italia del 1967 con una Eagle-Weslake, ma senza fortuna. Nel 1968 si accorda con la Cooper-BRM in F1: quarto a Monaco, stesso piazzamento in Spagna. Guida la Porsche nelle gare di durata e nel Campionato europeo della montagna. È secondo alla 500 Miglia di Brands Hatch con Gerhard Mitter. Ha il tempo di firmare un accordo per tornare a Maranello nel 1969 prima della cronoscalata di Rossfeld in Germania, iscritto con una Porsche 909 biposto corsa. L'8 giugno, vigilia della gara, prova il percorso che, peraltro, conosce alla perfezione. Dopo circa 2,4 km, al termine di un breve rettilineo, in un punto ritenuto facile, la sua vettura esce di strada andando a schiantarsi contro gli alberi nella scarpata sottostante. Il pilota, sbaizzato dall'abitacolo, è proiettato con estrema violenza contro alcune piante a valle. Il decesso è praticamente istantaneo. L'incidente non ha avuto testimoni, ci sono solo i segni di una violenta frenata. Così se n'è andato un pilota generoso, corretto e ubbidiente agli ordini di scuderia che non vinse quanto avrebbe meritato. Poche settimane prima, nel box di Montecarlo, disse a John Cooper la sera antecedente il Gran Premio, che la sua monoposto "is a very good car". Sarebbe stata l'ultima della sua vita. Ma quella sera non lo sapeva nessuno.

Le note del Preside volante

Anche se ha appeso da trent'anni il casco al chiodo rimane uno dei più grandi piloti a ruote coperte. Ed ancora oggi ha un profondo amore per le corse. Per la gente della sua Sicilia è un mito. Una chiacchierata sul filo dei ricordi e con uno sguardo sul presente.

DI LUISA ZUMELLI

■ «È uno dei signori della velocità. Un pilota, che ha saputo duellare alla pari con tutti i campioni del suo tempo. E che nel piede destro, quello dell'acceleratore, aveva una forza particolare. Quella che solo l'amore ed il tifo di un'intera regione, di un intero popolo, quello siciliano, possono dare. Un uomo che, anche all'apice del successo, non ha mai voluto perdere il contatto con la realtà in cui viveva dividendosi tra il volante e la scrivania dell'istituto scolastico di famiglia. Tanto da essere soprannominato il Preside volante. Nino Vaccarella era, ed è, tutto questo. «Sono nato nel 1933 a Palermo e ho ereditato la cultura da mio padre e da mia madre, entrambi gestivano una scuola. Di guidare non se ne parlava, a maggior ragione per il fatto che la mia irruenza giovanile non faceva che fare danni. Quando ho ereditato la scuola ho avuto la possibilità economica per iniziare a correre».

Qual è stato il primo incontro con la Targa Florio?

«Vivevo in via della Libertà. Lì vedevo le macchine e i piloti che passavano e andavano a provare, vivevo e respiravo le difficoltà del guidare di allora e la mondanità "della" Palermo. L'automobilismo era un mondo, a mio avviso, completo dove c'erano durezza, competitività, mondanità. Io mi dicevo che sarei stato uno di loro, che anche io avrei saputo sopportare la durezza e lunghezza di quella gara. E così è stato».

Cosa vuol dire essere il simbolo sportivo di una regione come la Sicilia?



«Sono considerato un mito. La cosa più bella che ti può succedere è avere la passionalità, il calore, l'amore e l'affetto di così tanta gente. Tutti sono gelosi, in senso positivo, di quello che è successo a me».

Cosa vuol dire, invece, correre davanti alla gente siciliana?

«Quando perdi una gara, quando ti ritiri, non puoi fermarti più di tanto a soffrirne. Ma correre in Sicilia era terribile perché sentivi sulle spalle la delusione e la sofferenza dei siciliani. Sentivi di avere tradito tutte le migliaia di persone che con te erano state in testa, con te avevano sorpassato, con te avevano corso, ti sentivi responsabile del dolore che arrecavi loro. I siciliani avevano visto il trionfo dei campioni che venivano da tutti i paesi e io, dopo aver vinto su tutti i piloti oltre-stretto, rappresentavo una sorta di riscatto proprio agli occhi del resto del mondo in quanto siciliano».

La passione di Vaccarella per le auto è quanto mai viva. Il preside siciliano quando può non si lascia scappare l'occasione per salire su una vettura da corsa. Sopra è a Goodwood nel 2003, al volante della Ferrari 512. Sotto è con la Ferrari P2 ai box di Cerda nell'edizione del 1965 della Targa Florio che vinse in coppia con Lorenzo Bandini. Nella pagina a fianco una fase di quella edizione e la premiazione (Vaccarella è sulla sinistra).

