

€ 2,00

in edicola il 10 e il 25 del mese

Quindicinale di storia, tecnica  
informazione e annunci  
dedicato ai veicoli storici

# epocaAuto

www.epocauto.it

N.10 - Anno 6 - 25 maggio 2012

Quindicinale - Poste Italiane S.p.A. - Spedizione in Abbonamento Postale D.L. 353/2003 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46) art. 1, comma 1, DCB - Filiale di Bologna

ISSN 1973-5944



In caso di mancato recapito, inviare CMP BOLOGNA per la restituzione al mittente che si impegna a versare la dovuta tassa.

## 4 anelli per 4 marche prestigiose



- Un pilota per tutte le stagioni, **Vic Elford**
- **Ettore Bugatti**, il più italiano dei francesi

## Torpedo, Cabriolet, Spider, Coupé, Limousine... tentiamo di capire



## Tyrrell 012, scomoda antagonista



## Festa grande al Salone di Avignon



## La prima vera spider della Ford





*Elford a  
Le Mans 1969  
sulla prima  
versione della  
Porsche 917.  
(Archivio  
Vic Elford)*



# Pioggia, neve o tempesta...

Vic Elford era detto “il postino volante”, anche se da giovane aveva semplicemente gestito un piccolo negozio di cartoleria, e come i portalettere del proverbio non c’era fondo stradale o clima avverso che potesse fermarlo.

Il pilota britannico è stato forse il più grande polivalente di tutti i tempi.

**“W**onderful! Siete fortunati a vivere qui”. Vic Elford sembra un gatto al sole mentre si gode la splendida mattinata che Cefalù gli ha voluto dedicare. La terrazza dell’hotel che lo ospita è inondata di luce e la vista sul mare siciliano è di quelle che non si dimenticano. “Questo – spiega l’ex pilota britannico – è solo uno dei motivi per cui amo questo posto; la gente è sempre cordiale e, badi bene, lo è sempre stata con me, con noi piloti in generale”.

Dopo avere ricevuto un riconoscimento al Mugello, lo scorso novembre, Vic Elford è tornato in Sicilia per prendere ancora un premio. Grazie all’interessamento del suo amico personale Ciccio Liberto (il famoso calzolaio dei piloti, n.d.r.), Editalia, l’istituto del Gruppo Poligrafo e Zecca dello Stato, ha deciso di conferire al pilota inglese una onorificenza prestigiosa, nell’ambito delle manifestazioni per il 150° anniversario dell’Unità d’Italia. Nella celebrazione delle eccellenze italiane, a Elford è stata destinata una speciale targa per essere promotore di Cefalù nel mondo, ruolo che Elford ricopre e svolge con immenso piacere: “Anche perché – spiega – essere considerato un ambasciatore di Cefalù per me è davvero un grande onore”.

Ma c’è anche una ragione “sentimentale” che lega Vic Elford a Cefalù, alla Sicilia, alla Targa Florio. È proprio qui che l’inglese ha vinto quelle che definisce la gara più incredibile della sua vita, la Targa Florio del 1968, al volante di una Porsche 908 ufficiale. Una gara che è rimasta impressa nei ricordi degli appassionati che ancora dopo oltre 40 anni ne parlano con entusiasmo. Basti ricordare che dopo due giri Elford era staccato di 18 minuti dai primi per due forature in rapida sequenza.

Con grande emozione Elford ama ribadire sempre di essere riuscito a tornare in corsa solo grazie all’aiuto degli appassionati siciliani, che dopo entrambe le forature lo rimisero di peso in strada. E questo un gentiluomo come Vic non lo ha mai dimenticato. “I siciliani erano sportivi veri, magari tifavano per la Ferrari, magari mi facevano le corna quando passavo, ma non esitarono un istante ad aiutarmi”. Mentre Elford riportava la macchina ai box lentamente per i controlli del caso, in cuor suo si diceva che la gara era ormai perduta e a quel punto tanto valeva divertirsi un po’.

Accadde una sorta di trasmutazione. Elford restò al volante ma fu preda di una sorta di trance agonistica e cominciò a guidare al me-

glio delle sue possibilità, inanelando un giro veloce dietro l’altro. “Quando mi fermai per il cambio pilota affidai la macchina al mio compagno di quel giorno, Umberto Maglioli. Umberto è stato forse il miglior compagno che abbia mai avuto perché con lui avevo la certezza che avrebbe riportato la macchina ai box integra e in per-

fetta efficienza”.

E Maglioli, nonostante fosse ormai alla fine di una splendida carriera, avviata alla fine degli anni ‘40, si dimostrò anche abbastanza veloce. Il pilota biellese aveva la consegna di compiere tre giri (poco meno di due ore di gara, e rientrare ai box per restituire la macchina al compagno inglese. Maglioli svolse il

*Vic Elford al Museo Porsche di Stoccarda guarda la teca che contiene le sue scarpe indossate alla vittoriosa Targa Florio del 1968. (foto Presse-Porsche)*







La Porsche 908/2 vincitrice della Targa Florio 1968 è custodita nella sale del Museo Porsche di Stoccarda. Dopo 43 anni Vic Elford è di nuovo al volante. (foto Presse-Porsche)

suo compito alla perfezione, senza sforzare troppo la meccanica ma senza neanche perdere terreno dagli avversari, in quel caso l'Alfa Romeo di Nanni Galli e Ignazio Giunti. Restavano ancora altri tre giri da fare. Il "rallyista" Elford riprese il volante e si gettò a capofitto sul tracciato, praticamente in apnea, affrontando il Piccolo delle Madonie come se fosse un'unica prova speciale su asfalto. Davanti c'erano ancora Galli e Giunti con la loro 33. Ma in breve l'inglese li raggiunse e li superò.

"All'arrivo ero stremato. Umberto mi corse incontro e mi abbracciò, ma dovette in pratica sorreggerlo". Elford si dissetò bevendo da una bottiglia, quindi accese l'immane sigaretta. Tutto sotto gli occhi di cronisti, fotografi e tifosi che non smettevano di applaudirlo,

consapevoli dell'impresa epica compiuta dal londinese.

Vic Elford viene ricordato oggi come l'ultimo e certamente il più grande dei piloti "polivalenti", capaci di correre ad alto livello con qualsiasi tipo di vettura. Lui sostiene che quella era una cosa normale per quei tempi: un'epoca in cui non si viveva con l'angoscia dei record, e in cui l'unica domanda che si poneva il pilota era soltanto: "Dove corro domenica prossima?" e non aveva importanza se era una gara di F1, F2, Turismo, Rally o Prototipi.

Elford aveva cominciato con i rally e, di fatto, è stato l'uomo che ha portato la Porsche nei rallies. Nel 1967 era diventato Campione Europeo della specialità e, contemporaneamente, il direttore sportivo della Porsche Huschke von Han-



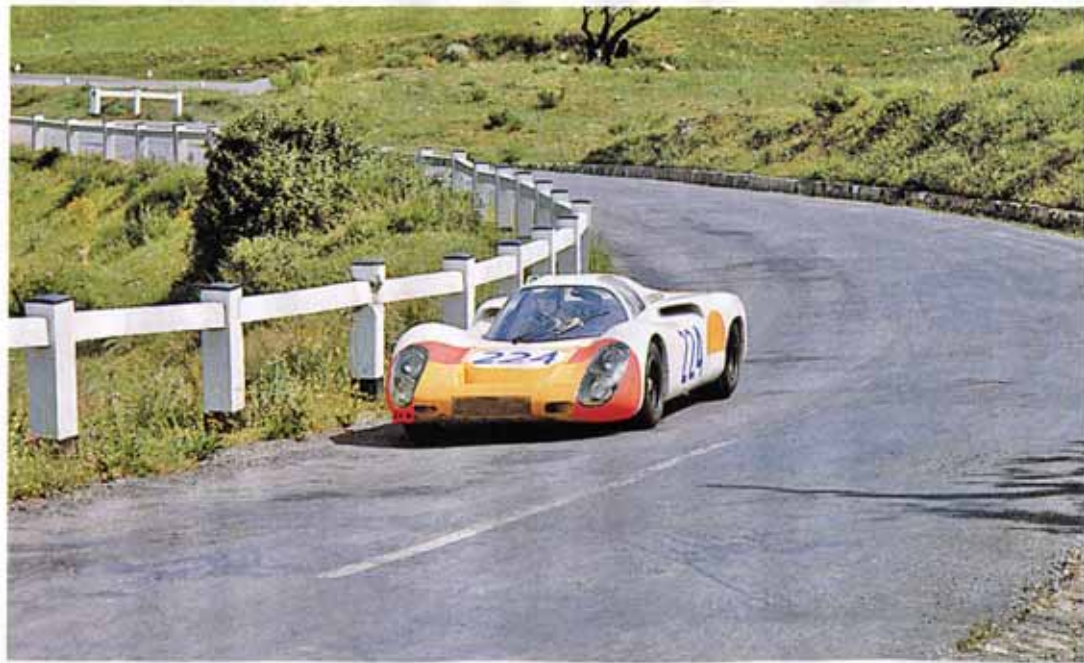
Al Rally di Montecarlo del 1968 Elford ottenne una spettacolare vittoria "volando" nell'ultima tappa in notturna. (Archivio Vic Elford)

stein, intuendone le potenzialità, volle provarlo alla Targa Florio. Von Hanstein è stata la persona che più ha creduto in Elford, quello che lo ha "creato" come velocista "Altrimenti sarei rimasto a fare i rallies". Il buon esito della Targa del 1967, Elford fu terzo assoluto con una 910 sei cilindri, della 1000 Km. del Nürburgring, ancora terzo, e di Le Mans, settimo assoluto e primo nella classe Sport due litri, convinse von Hanstein a confermarlo nella squadra Prototipi anche nel 1968.

Ma proprio all'inizio di quell'anno Elford aveva ancora da saldare un conto in sospeso col Rally di Montecarlo che nel 1967 avevo malamente perso. Con l'assenso di Von Hanstein l'inglese fu iscritto al Rally del Principato con una Porsche 911 ufficiale con al fianco David

Stone ("Il miglior copilota di tutti i tempi") e ottenne una vittoria strepitosa.

Quella che Elford e Stone compirono nell'ultima tappa del rally è un'impresa con pochi uguali negli annali dell'automobilismo. Dopo il primo passaggio sul Col de Turini i due erano in terza posizione, dietro Pauli Toivonen e Gerard Larrousse. Durante il trasferimento verso il Col de la Couillole David Stone invitò il compagno a dare il massimo. Prima di partire da St. Saver, di concerto con il coequipier e col DS von Hanstein, Elford decise di montare gomme "racing", con minore aderenza ma più veloci. Buttata via l'ultima sigaretta, Elford strinse forte il volante e si lanciò verso il traguardo di Beuil. "Di quei momenti ricordo ogni fotogramma al rallentatore, nonostan-



*Nel suo magico 1968, Elford vinse anche la Targa Florio, nella foto, la 1000 Km. del Nürburgring e trovò anche il tempo di esordire in F1 con un brillante quarto posto al GP di Francia. (Archivio Vic Elford)*



*Una settimana dopo avere vinto a Montecarlo, Elford vinse anche la 24 Ore di Daytona 1968. (Archivio Vic Elford)*



te la velocità nelle curve, le sbandate sul ghiaccio. Seguivo le note di David ma non ricordo la sua voce, era come se mi venissero direttamente da dentro". All'arrivo si credette ad un errore dei cronometristi: in soli 26 chilometri Elford aveva raggiunto i suoi avversari e inflitto loro un ulteriore minuto di distacco. Considerando che la Ps. durava circa 17 minuti, lo stupore era giustificato. A fine tappa, Elford faticò tantissimo a scendere dalla macchina, camminava a fatica: "Per tre volte provai ad accendere la sigaretta che avevo tra le labbra ma non riuscivo ad avvicinare l'accendino alla bocca. Avevo dato tutto me stesso".

Per Elford, pilota del momento, ci fu solo il tempo di prendere la coppa del vincitore che c'era già un aereo in partenza. Von Hanstein lo voleva a tutti i costi a Daytona per correre la 24 Ore con la Porsche 907.

Beh, vinse anche lì. Dalla neve di

Montecarlo al sole della Florida, in una settimana. La 24 Ore di Daytona fu una gara particolare, un po' strana, che la Porsche dominò, ma che sarebbe potuta anche finire male. Compagno designato di Elford era Jochen Neerpasch, che però ebbe un malore durante la gara e dovette abbandonare. Sulla vettura, con i fregi gialli e il numero 54, venne dirottato allora Rolf Stommelen, costretto al ritiro con la sua vettura, mentre l'altra Porsche ufficiale di Siffert e Hermann se ne stava comodamente in testa. Ma anche la vettura dello svizzero e del tedesco ebbe un problema serio che la attardò parecchio, così Elford e Stommelen ereditarono il comando della gara, senza più avversari in vista. Fu allora che von Hanstein chiamò in disparte il suo pupillo inglese spiegando che Hermann e Siffert avrebbero meritato di vincere la gara, ma non si sentiva di chiedere loro di rallentare e farli passare. Propose allora di inse-

rirli nell'equipaggio della vettura di testa. Ovviamente, Elford non ebbe nulla da obiettare, Hermann e Siffert fecero un paio di turni alla guida della vettura numero 54 e sul gradino più alto del podio ci andarono in cinque, Neerpasch, Stommelen, Herrmann, Siffert ed Elford, ma non c'erano corone d'alloro sufficienti per tutti.

Di successo in successo il 1968 diventò una specie di "anno magico" per Elford che esordì anche in F1 al GP di Francia. Per buona sorte dell'inglese, si mise a piovare a dirotto, condizione che indubbiamente amava e dunque lo favoriva, e così giunse quarto. Al GP di Germania al Nürburgring, una delle sue piste preferite assieme al Piccolo delle Madonie, fece il quinto miglior tempo in prova, un risultato eccellente considerando che aveva a disposizione una Cooper non proprio freschissima. "In realtà la F1 non l'ho mai amata troppo, preferivo i prototipi". Oltre a Daytona e alla Targa, nel suo magico 1968 Elford vinse anche al Nürburgring, fu secondo a Sebring e a Parigi, terzo a Brands Hatch.

Quella degli anni '60 era ancora un'epoca "ruspante" in cui era abitudine comune dare un soprannome ai piloti. Elford lo chiamavano "il postino volante" perché da giovane, in Inghilterra, aveva gestito un piccolo spaccio e vendeva francobolli. Facevo anche qualche consegna in bicicletta e, anni dopo lo seppe un giornalista e cominciò a chiamarlo così. "Ma io il postino non l'ho mai fatto davvero".

Il pilota inglese ha anche saputo dimostrare uno spessore umano fuori dal comune. Accadde a Le Mans, nel 1972. Nel corso della 24 Ore Elford, al volante di un'Alfa Romeo ufficiale, vide una vettura in



fiamme in mezzo alla pista. L'inglese non esitò un istante a fermare la sua macchina e a gettarsi nell'abitacolo dell'auto in fiamme. Per fortuna il pilota (si trattava di Paul Vetsch, mentre la macchina era una Ferrari Daytona) era già riuscito a mettersi in salvo. Ma poco più in là c'erano i resti della Lola di Bonnier, coinvolta nello scontro con la Ferrari di Vetsch e per lo svedese purtroppo non c'era più nulla da fare. Elford spiega con grande distacco che a quei tempi era una cosa normale soccorrere un compagno in difficoltà. Comunque, per il suo gesto fu premiato in Francia e in Italia a anche la Regina d'Inghilterra gli conferì una onorificenza: "Ma io avevo solo fatto il mio dovere, nulla di più".

La Porsche 917L di Elford e Larrousse alla 24 Ore di Le Mans del 1971. (Archivio Vic Elford)



Pole position per la Porsche 917 di Elford/Ahrens alla 24 Ore di Le Mans del 1970. (Archivio Vic Elford)