



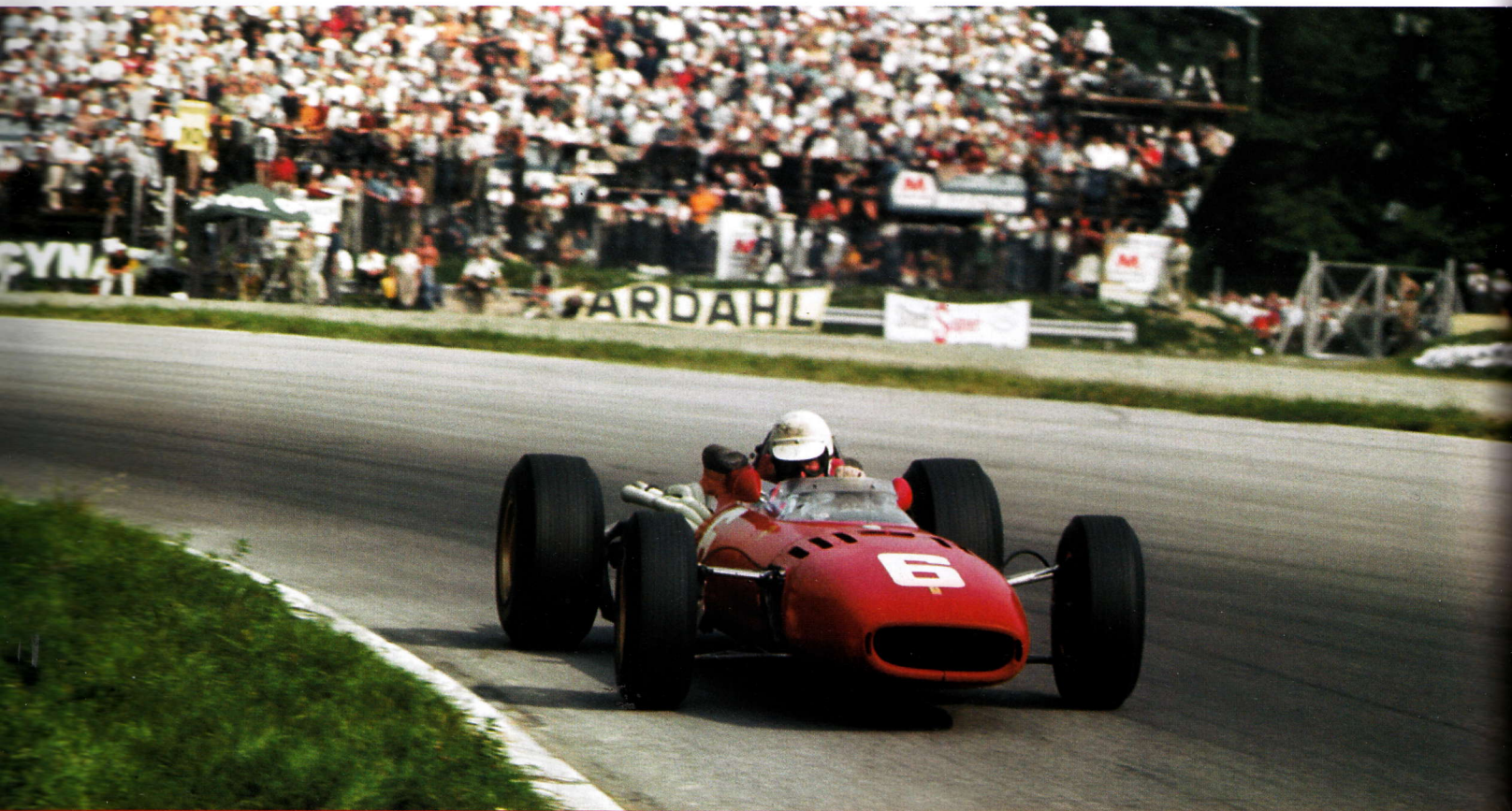
FERRARI OPERA OMNIA 2

Da Hill l'americano al computer Lauda

I FERRARISTI 1961-1978

La Gazzetta dello Sport





Lodovico Scarfiotti

Scarfiotti è stato l'ultimo vincitore di casa nostra del GP d'Italia: nel 1966 ha trionfato al volante della Ferrari 312.

C'è forse una maledizione sul Gran Premio d'Italia, che sembra proibito ai piloti italiani. Lo vinse Alberto Ascari sulla Ferrari 500 F2 nel 1952 e poi dovettero passare 14 anni perché un altro pilota di casa nostra tagliasse per primo il traguardo: era **LODOVICO SCARFIOTTI** e guidava anch'egli la Ferrari, una 312 F1-66, chiaramente una 12 cilindri di 3 litri, capace di 360 cavalli e 300 chilometri l'ora. Poi, per ciò che riguarda i nostri ragazzi, c'è stato un vuoto interminabile. Si

disse e si scrisse che **Scarfiotti, allora alla soglia dei 33 anni**, era stato aiutato dalla generosa condotta di gara dell'altro ferrarista Mike Parkes che gli aveva coperto le spalle tenendo a bada la Brabham-Repco di Denis Hulme. Altra leggenda è che, cosciente o meno il pilota, tra Torino e Maranello era stato concordato di agevolare la vittoria monzese di Scarfiotti, il quale poi avrebbe messo definitivamente da parte i rischi della Formula 1 per dedicarsi alle vetture con ruote coperte, per le quali pareva meglio predisposto.

I protagonisti dell'eventuale intrigo non ci sono più e bisogna stare ai fatti. Parkes o non Parkes, il pilota torinese (nato il 18 ottobre 1933, **di nobile origine marchigiana**) vinse bene quel Gran Premio, il cui svolgimento è stato ottimamente esposto nella storia di Monza curata da Paolo Montagna, per decenni addetto stampa dell'Automobile Club di Milano. Per cominciare, dunque, Scarfiotti si era qualificato in prima fila, tra Parkes al palo e la

1 Lodovico Scarfiotti in Parabolica nel GP d'Italia 1966, che vincerà al volante della Ferrari 312.

2 Il torinese portato in trionfo dalla folla dopo quello che resterà il suo unico successo in Formula 1.



FORMULA 1

ESORDIO	GP Olanda 1963 (Zandvoort) con la Ferrari	
GP DISPUTATI	10	
GP VINTI	1	
CHILOMETRI IN TESTA	316	
PODI	1	
POLE POSITION	0	
GIRI VELOCI	1	
MONDIALI VINTI	0	
PUNTI CONQUISTATI	17	
ANNO	TEAM	NEL MONDIALE
1963	Ferrari	15°
1964	Ferrari	-
1966	Ferrari	10°
1967	Ferrari, Eagle-Weslake	19°
1968	Cooper-Maserati, Cooper-BRM	13°

FERRARI

GP DISPUTATI	6	
GP VINTI	1	
GIRI VELOCI	1	
PODI	1	
LE VITTORIE	ANNO	MODELLO
Italia	1966	312 F1

Lotus-BRM di Jim Clark; in secondo fila erano la Cooper-Maserati di John Surtees e la terza Ferrari di Lorenzo Bandini; in settima fila di rinforzo la quarta Ferrari, una 6 cilindri 2.4 litri vecchia, di Giancarlo Baghetti. **Al via scattò in testa Bandini favorito dai due ferraristi** della prima fila, seguito da Surtees e Clark, al primo giro subito un ritiro importante, quello di Graham Hill tradito dal suo motore BRM; nel secondo giro era Bandini a doversi fermare per problemi di alimentazione, che si ripeterono definitivamente a metà dei 68 giri in programma.

In testa si portarono Surtees e Brabham, che però vennero presto raggiunti da Scarfiotti e Parkes; l'australiano dovette ritirarsi per guasto alla lubrificazione e Scarfiotti passò in testa, attaccato furiosamente da Richie Ginther con la Honda che era riuscito a scalare il secondo posto: però nel diciassettesimo giro lo scoppio di una gomma al Curvone, a 250 l'ora, scaraventò la monoposto giapponese fuori pista per una totale distruzione; il pilota inglese riuscì a cavarsela con la rottura di una clavicola. Scarfiotti guidava ad un ritmo elevatissimo, tanto che fece segnare il giro più veloce alla media-primato di 224,02 chilometri all'ora; Parkes fu secondo a 5"8, terzo Hulme a 6"1, quarto e primo dei doppiati Jochen Rindt su Cooper-Maserati. Il vincitore era stato in testa 55 giri su 68, Parkes 7, Brabham 4, Bandini e Surtees uno ciascuno. Prestazione autorevole, quella di Scarfiotti, e **tuttavia rimase quell'ombra, quel dubbio**, che se Parkes non lo avesse protetto o lo avesse attaccato, il gran premio sarebbe forse finito diversamente: ma chi

Nato
18 ottobre 1933
Torino (Italia)

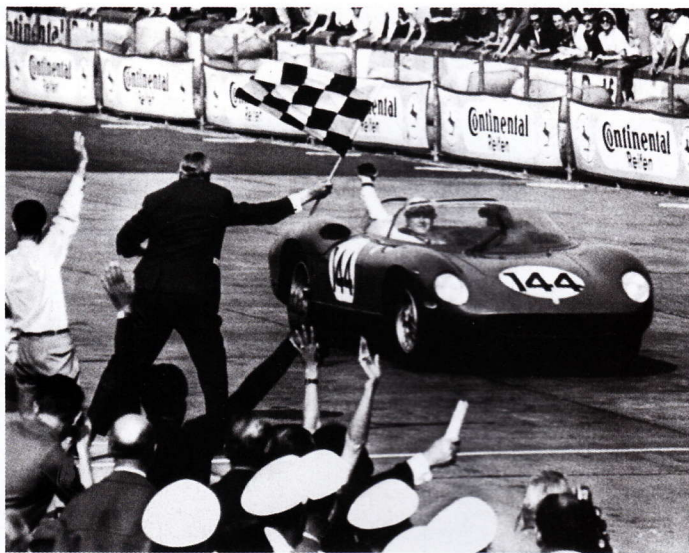
Morto
8 giugno 1968
Rossfeld (Germania),
incidente
durante le prove
della cronoscalata
del Rossfeld

Nazionalità
Italiana





1



2



3

- 1 Sessione di prova a Monza nel 1964 con la Ferrari: quello italiano fu il suo unico GP della stagione.
- 2 Scarfiotti taglia il traguardo della 1000 Chilometri del Nürburgring vinta con Vaccarella.
- 3 Insieme al cugino Gianni Agnelli ai box di Monza in occasione della 1000 Chilometri del 1967.

SPORT

VITTORIE NEL CAMPIONATO DEL MONDO COSTRUTTORI

Con la Ferrari

- 12 Ore di Sebring 1963 (con Surtees su 250P)
- 24 Ore di Le Mans 1963 (con Bandini su 250P)
- 1000 Km del Nürburgring 1964 (con Vaccarella su 275P)
- Sierra Montagna 1964 (su 250 LM)
- 1000 Km del Nürburgring 1965 (con Surtees su 330 P2)
- 1000 Km di Spa 1966 (con Parkes su 330 P3)
- Sierra Montagna 1966 (su Dino 206 SP)

Altre vittorie

- Campione europeo della Montagna 1962 (con la 196 SP, 4 vittorie) e 1965 (con la Dino 206 SP, 4 vittorie)
- Trofeo Bettoja (Monza) 1964 (su 330 P)
- Gran Premio di Siracusa 1967 (ex aequo con Parkes su 330 P4)

Altre marche

- Circuito del Garda 1962 (su Fiat Abarth 1000)

1 Al Trofeo Bettoja di Monza 1964, vinto con una Ferrari 330P iscritta dalla Maranello Concessionaires.

2 In corsa nel GP di Germania 1966 al Nürburgring con la Ferrari, tra i compagni Bandini e Parkes.



1 2

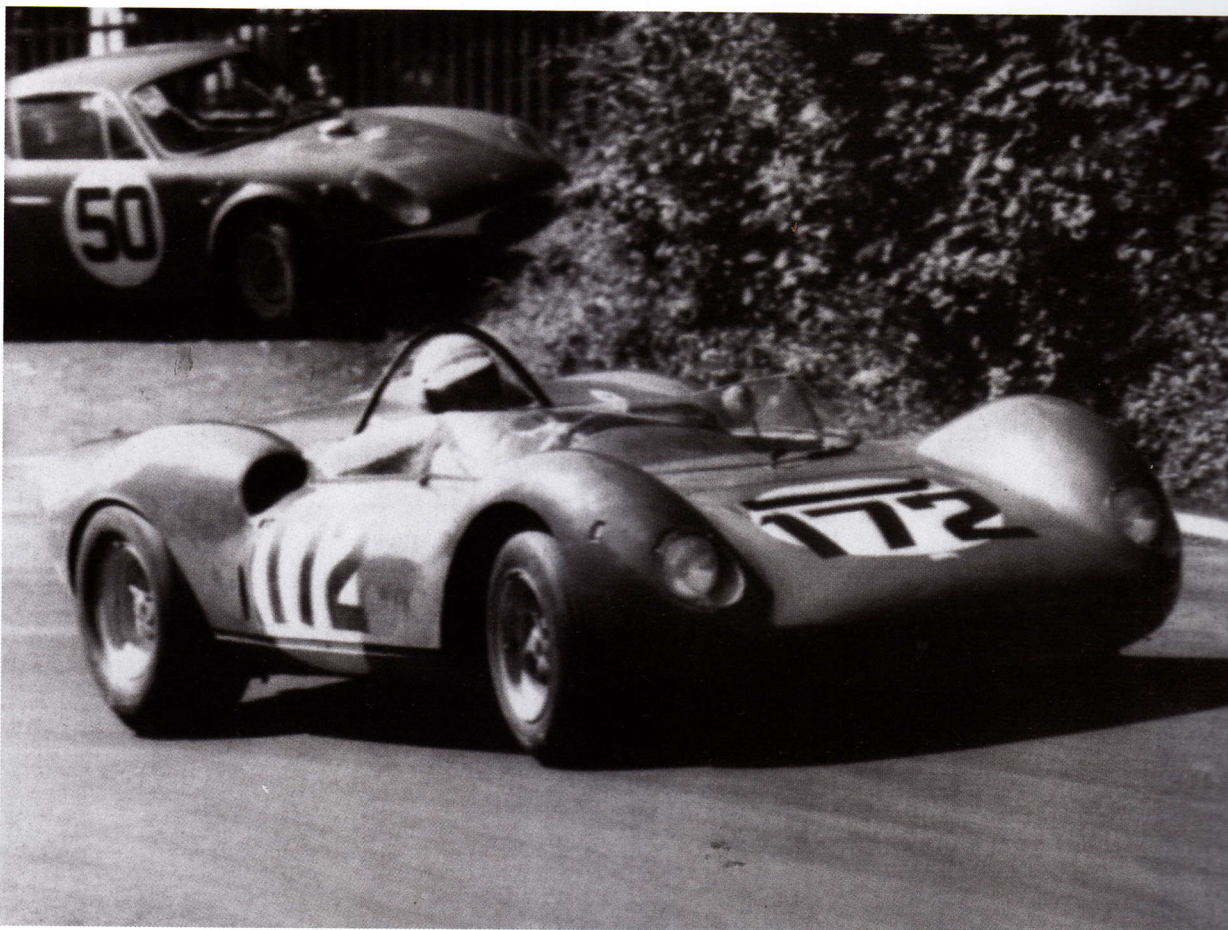
Aveva nobili origini: suo nonno, omonimo, era stato tra i fondatori della Fiat al fianco di Giovanni Agnelli.

può dirlo con totale certezza? **Lodovico, Lulù per gli amici**, e Parkes erano buoni amici ed ottimi compagni di guida sulle Sport-Prototipo modenesi, "una coppia ideale per le corse di lunga distanza – come la definì Ferrari –, un binomio che ha dato dimostrazioni di forza e di volontà di vincere, l'inglese da una parte e dall'altra il marchigiano di Torino con la sua esuberanza di giovanotto apparentemente senza problemi nella vita. Irruente oltre misura, avrebbe corso con

qualsiasi tipo di macchina, in qualsiasi momento, su qualsiasi pista". Di famiglia più che agiata, imparentato agli Agnelli, Lodovico era figlio di Luigi che era stato buon pilota tra il 1927 ed il 1937, mentre il suo omonimo nonno era stato tra i fondatori della Fiat al fianco di Giovanni Agnelli. Insomma, l'automobile l'aveva nel sangue. Aveva cominciato con una Topolino preparata dal romano Gino De Sanctis ed aveva ottenuto la prima affermazione con una 1100 TV vincendo la classe nella Mille Miglia 1956.

Nel 1957 su Fiat 8V si aggiudica nella classe il campionato italiano velocità Gran Turismo ed il Trofeo della Montagna; nel 1958 Scarfiotti è primo in dodici gare su quattordici su Osca 1100 vincendo gli stessi titoli dell'anno precedente ma nella categoria Sport. Sempre su Osca si impone poi in parecchie gare, **ciò che gli vale nel 1960 l'offerta della Ferrari di una Sport** per partecipare alla 1000 Chilometri di Buenos Aires con Froilan Gonzalez, alla Targa Florio con

- 3 Scarfiotti ha vinto il campionato europeo della montagna nel 1962 e '65. Qui in azione nel 1966.



3

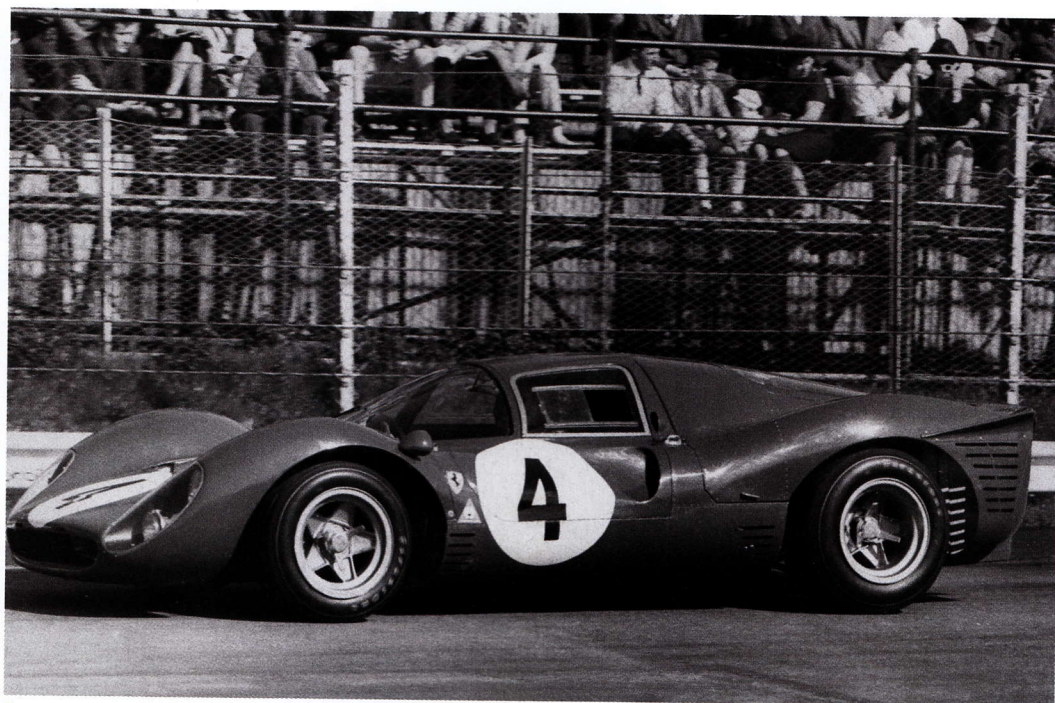
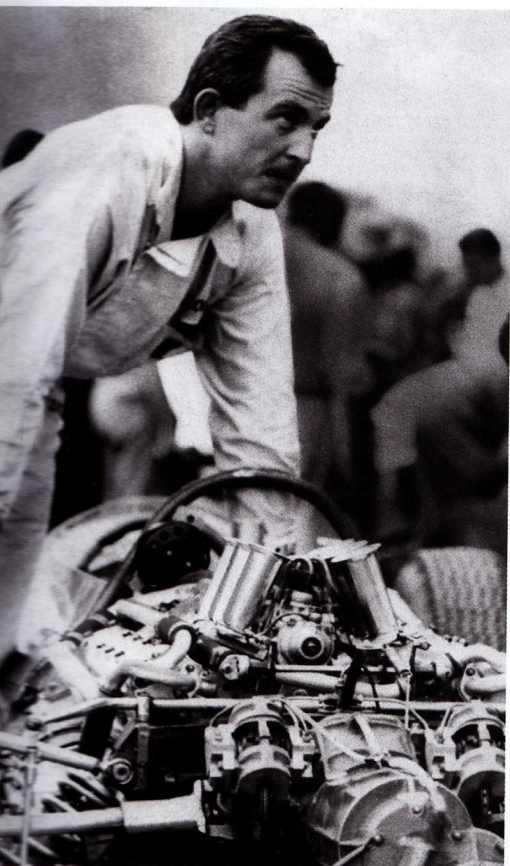
Willy Mairesse ed alla 24 Ore di Le Mans con Giorgio Scarlatti, senza grossi risultati. Nel 1961 Scarfiotti torna alla Osca, anche in questo caso però senza successo. Ma il cugino di Gianni Agnelli non resta a piedi: la Ferrari gli offre la macchina per disputare nel 1962 il campionato d'Europa della montagna da tempo monopolio della Porsche, e **Scarfiotti porta a Maranello quell'ambito titolo.**

Maranello lo ripaga ingaggiandolo ufficialmente per il 1963. Ottima iniziativa: Scarfiotti sulla 250 P con Surtees vince la 12 Ore di Sebring e con Bandini la 24 Ore di Le Mans; su una Sport 2 litri è secondo alla Targa Florio con Mairesse e Bandini dopo essersi ritirato su una 3 litri prototipo. Il Drake si convince di affidargli una monoposto 156 Formula 1 e Ludovico il 23 giugno debutta nel Gran Premio d'Olanda, qualificandosi undicesimo su 19 e piazzandosi sesto a due giri dallo stratosferico Clark. Nelle prove di una settimana dopo per il Gran Premio di Francia a Reims il torinese ha un incidente che lo tiene lontano dalle piste per alcuni mesi; rientra nel 1964 aggiudicandosi sulla 275 P insieme a Vaccarella la 1000 Chilometri del Nürburgring.

Debutta nel Gran Premio d'Italia di Formula 1 a Monza con la stagionata rossa 156, si qualifica male, sedicesimo su venti a circa 4" da Surtees che scatta al palo con la nuova 158, al traguardo è nono ad un giro dall'inglese campione del mondo. Come vedete, la partecipazione di Scarfiotti al campionato del mondo delle monoposto è sporadica: solo 10 corse in cinque sta-

1 Lodovico Scarfiotti nel luglio 1967 vicino alla Eagle F1 con la quale ha disputato il GP di Monza.

2 Impegnato a Monza nell'aprile 1967 per le prove della 1000 Chilometri di Monza con la 330 P4.



gioni. Evidentemente, a Torino il cugino Gianni non approva, e a Maranello il costruttore tituba. **Nel 1965 Scarfiotti vince di nuovo il campionato europeo della montagna** e la 1000 Chilometri del Nürburgring con Surtees. Nel 1966 la sua vittoria più ambita e significativa, a Monza, di cui abbiamo già detto.

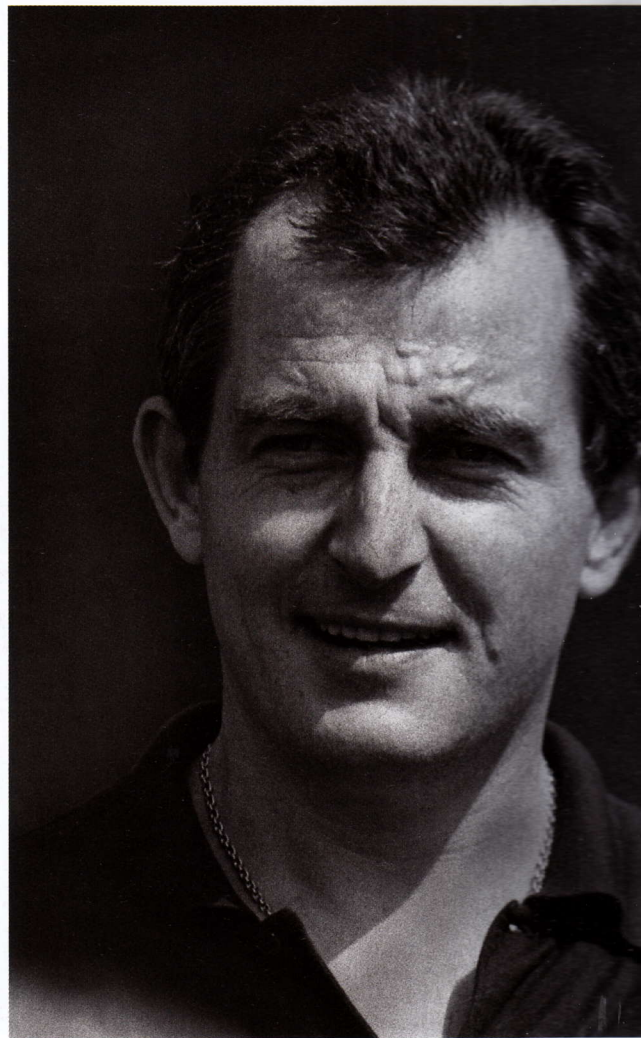
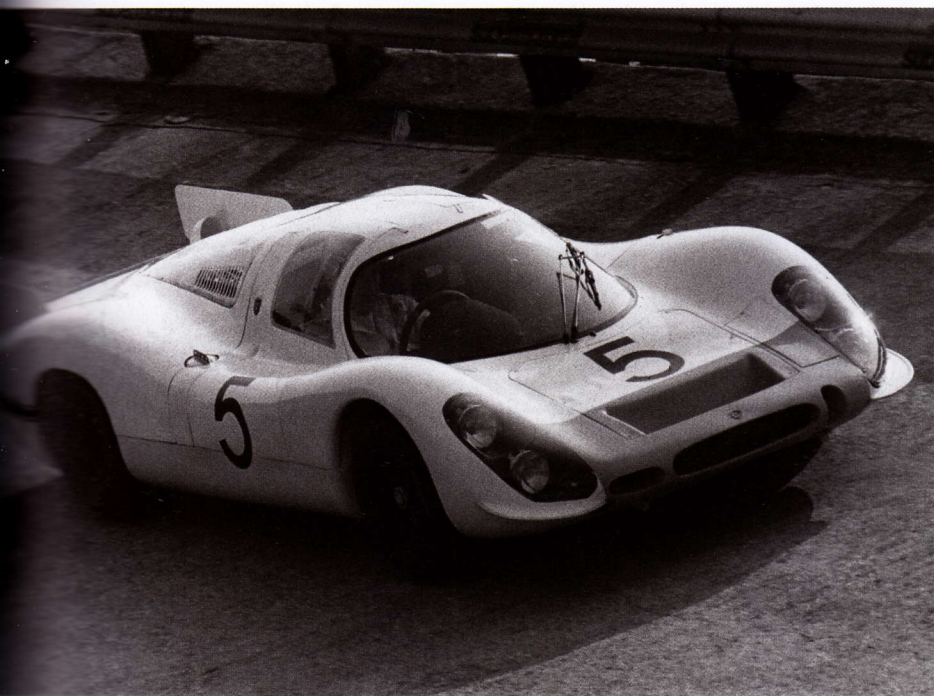
Nel 1967 corre con la Ferrari in Olanda (quindicesimo al via e sesto ad un giro da Clark) e Belgio (nono e undicesimo a 4 giri da Dan Gurney); sulla Sport 330 è secondo, sempre con Parkes, alla 24 Ore di Daytona, alla 1000 Chilometri di Monza ed alla 24 Ore di Le Mans. Ma rompe con il Drake e guida a Monza una Eagle-Weslake, la monoposto creata da Gurney (undicesimo e ritirato per motore).

Sentiamo Enzo Ferrari: "Scarfiotti cercò altrove la sua strada. Salito sulla Formula 1 non voleva scenderne, anche se il suo stile non si conciliava col necessario affinamento... Ebbi una lettera di Gianni Agnelli, che si era interessato dell'attività sportiva di Ludovico, suo cugino. Mi diceva: 'Sta bene, anche Ludovico è d'accordo di smettere con la Formula 1'. La sua ansia di sentirsi completo al volante di una macchina da corsa ebbe invece il sopravvento".

Il saggio Ferrari, conoscitore di uomini e di cose, aveva capito il non facile personaggio quando aveva definito Scarfiotti **"un giovanotto apparentemente senza problemi nella vita"**, e in quell'apparentemente c'erano tante cose, spiegate infine, non senza affettuosa comprensione,

3 Scarfiotti si trasferisce alla Porsche e nell'aprile 1968 disputa la 1000 Km monzese con Gerhard Mitter.

4 L'8 giugno 1968 Scarfiotti esce di pista in una salita in Germania per un guasto sulla sua Porsche e muore.



3 4

quando Ludovico cambiò casacca: "Il **pilota generoso, corretto, soprattutto ubbidiente** anche se ebbe la sua fiammata d'orgoglio, non poté ritrovare la spensieratezza del vincitore di tante famose gare di durata, quella felicità che la sua vita sentimentale – ecco una delle intrusioni del Drake nell'intimità dei suoi piloti: nella fattispecie, c'erano problemi coniugali – gli aveva avaramente dosato in un'altalena di affetti".

Chi all'epoca ha conosciuto Scarfiotti, mantiene il rispettoso ricordo di un giovane gentiluomo dall'espressione troppo spesso melanconica, per il quale pareva che il destino obbligasse a tutti i costi a pareggiare le fortune della nascita con le fortune della vita e del mestiere: noblesse oblige, dicono loro. Per questo Ludovico respinse le superiori attese di mollare la Formula 1 e nel 1968 si schierò in Sudafrica con la Cooper-Maserati (quindicesimo e ritirato per radiatore rotto), e con la Cooper-BRM in Spagna (dodicesimo e quarto) ed a Montecarlo (quindicesimo su sedici e quarto sia pure a quattro giri da Graham Hill).

Due settimane dopo si iscrisse con una Porsche 2 litri alla cronoscalata europea di Rossfeld in Germania; le salite erano una sua specialità, per cui sembra solo da imputare ad un guasto meccanico la rovinosa uscita di strada della macchina, durante le prove. Scarfiotti morì sul colpo, o quasi. **Era l'8 giugno 1968.**

Era un giovane gentiluomo con l'espressione troppo spesso melanconica. Pareva che il destino lo obbligasse a fare i conti con la fortuna.