

Auto d'Epoca

ANNO XIX - N. 6 - GIUGNO 2002

EURO 5,16

IL MENSILE ITALIANO DI AUTOSTORICHE - THE ITALIAN CLASSIC CAR MAGAZINE

Alfa Romeo Giulia TI e Super

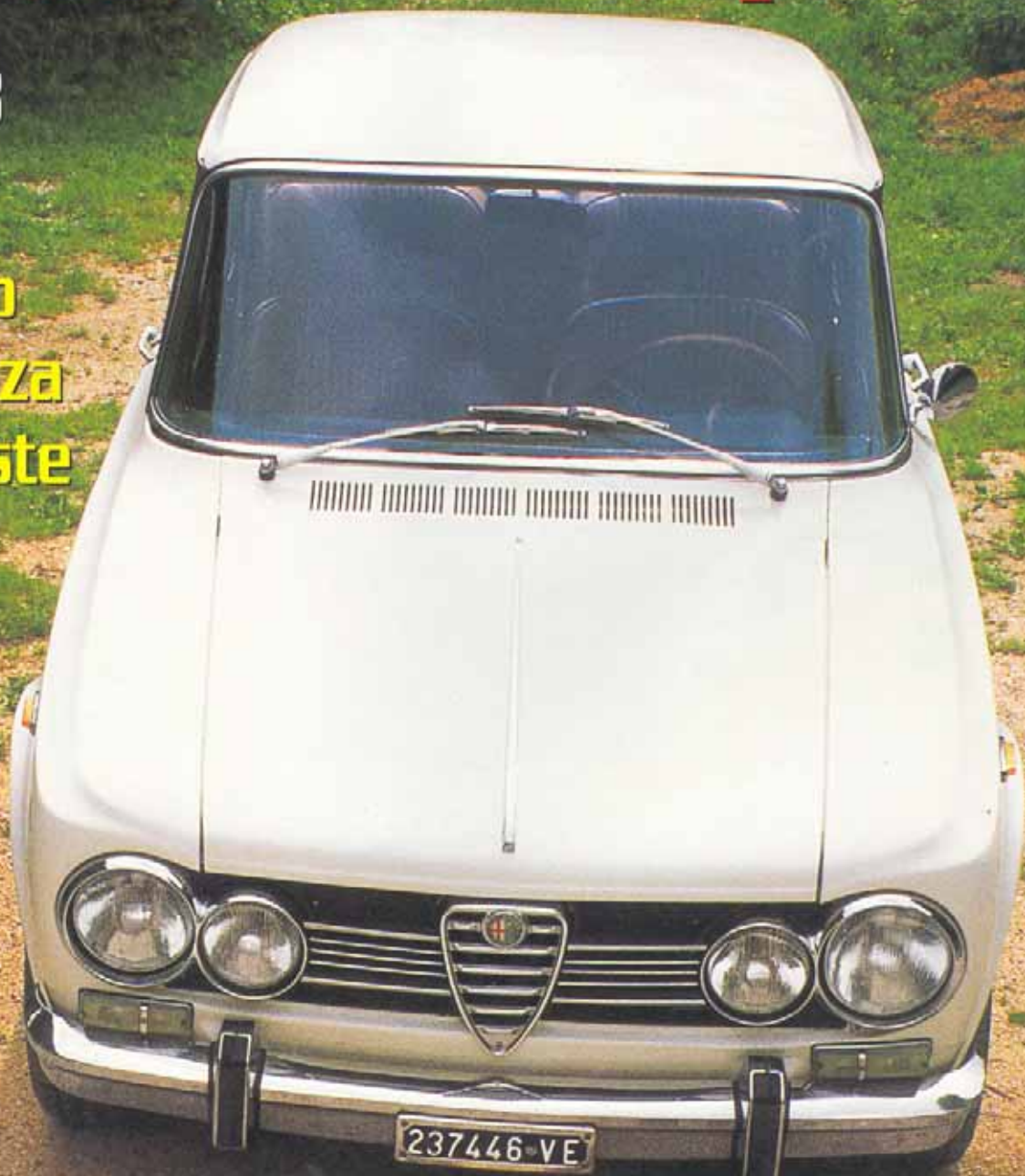
Fiat 508

Balilla

Concorso
d'Eleganza
Villa d'Este

Tour
Auto
2002

Techno
Classica
Essen



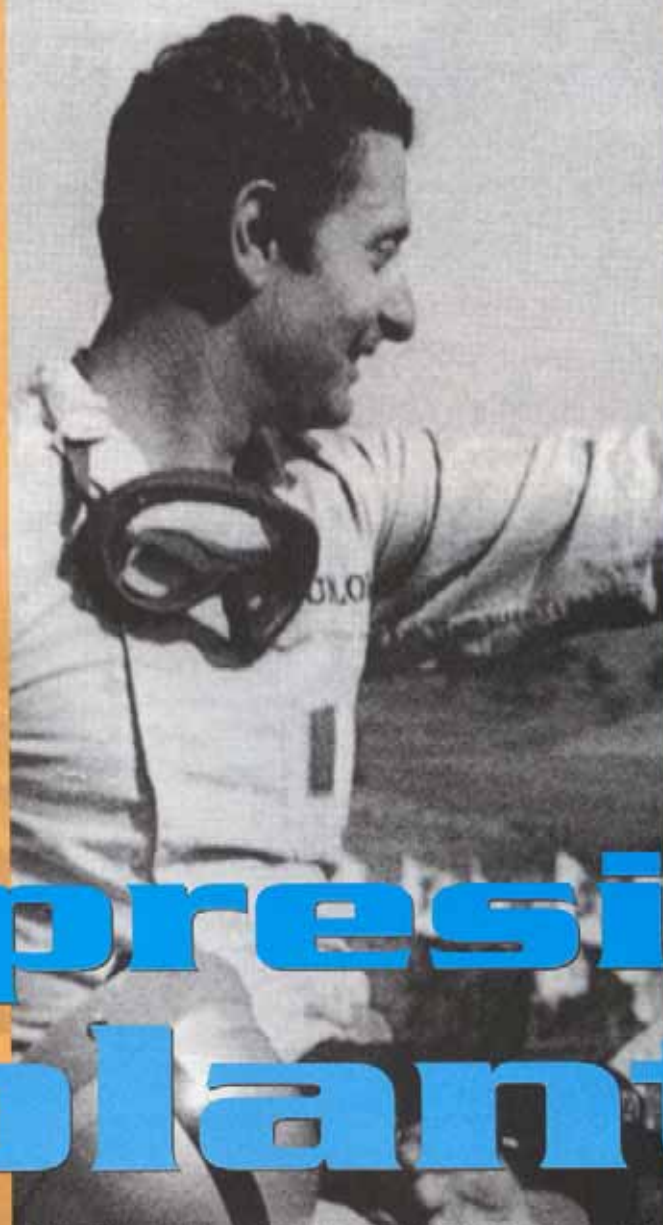
Nino Vaccarella

Ferrari 312 P

Isomoto

Mai detto prima...

Faceva il preside durante la settimana e vinceva le gare la domenica. Nino Vaccarella, classe 1933, sposato con Maria e padre di Giovanni, è l'ultimo italiano della favolosa squadra Ferrari anni Sessanta che, insieme agli inglesi John Surtees e Mike Parkes, vedeva gli italiani Lorenzo Bandini e Ludovico Scarfiotti impegnati sulle muscolose Sport di quattro litri, le leggendarie P2, le sinuose P3, le vittoriose P4. In 18 anni di attività, dal 1957 al 1975, il palermitano Vaccarella, Ninni per gli amici, ha partecipato a oltre 120 competizioni, con 25 primi posti assoluti, 11 secondi, 9 quarti, 12 quinti e la partecipazione a nove Gran Premi di Formula Uno, di cui otto con la Scuderia Serenissima e uno con la Ferrari. Stradista d'eccezione, Vaccarella ha vinto tre edizioni della Targa Florio (1965, 1971

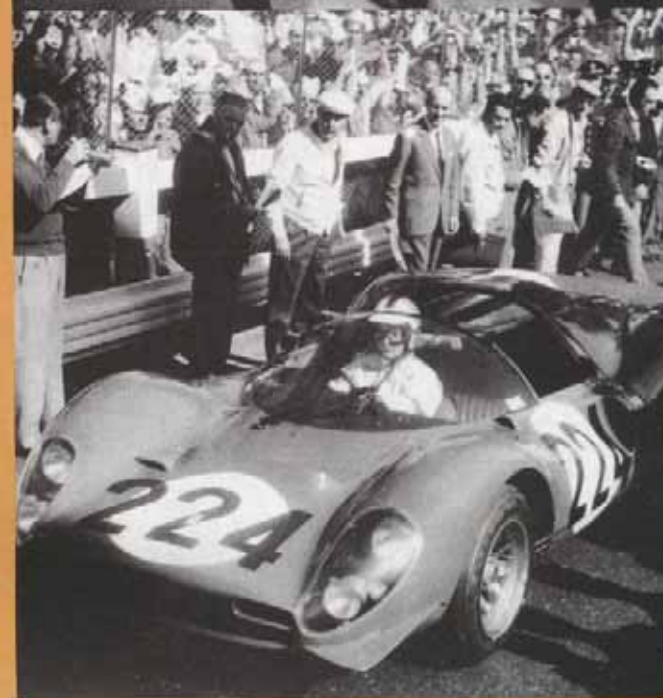


nella memorabile edizione del 1970, proprio nell'unica prova mondiale vinta quell'anno dalla Ferrari 512S, in coppia con Ignazio Giunti e Mario Andretti. Nella stagione 1972, quella dell'ultimo Campionato del Mondo Sport Endurance vinto dalla Ferrari (di cui proprio quest'anno ricorre il trentesimo anniversario) Vaccarella non guidò mai la vittoriosa 312 PB, perché era già un "uomo Alfa". E con la casa milanese (tranne una breve parentesi alla Targa del 1973) resterà fino all'ultima gara, disputata nel 1975. Con due rimpianti nel cuore: la Formula Uno e il rifiuto opposto alla Porsche che, alla fine degli anni Sessanta, avrebbe fatto carte false pur di averlo. *Fu l'errore più grande della mia vita perché poi arrivarono i successi incontenibili delle 917 con Siffert e Rodriguez, ma io ero stregato dalla Ferrari e*

Il preside volante

e 1975) eguagliando il primato di Umberto Maglioli e Olivier Gendebien. Ma le statistiche confermano che avrebbe potuto agevolmente vincerne altre cinque (1960, 1966, 1967, 1968 e 1973) se banali imprevisti o sciocchi incidenti non ne avessero decretato il ritiro quand'era al comando. Se il toboga della Targa costituiva la quinta naturale della sua interpretazione stilistica, anche l'americana e geometrica Sebring subì il dominio del *preside volante*

In alto: Nino Vaccarella portato in trionfo dopo aver tagliato vittoriosamente il traguardo della Targa Florio del 1965. A dividere con lui il volante della Ferrari 275 P2 vi era l'indimenticato Lorenzo Bandini.



aspettavo sempre una loro telefonata, confessa oggi il simpatico professore siciliano che, raggiunta la tranquillità, ha trovato il tempo di scrivere la storia della sua vita nel libro Il preside volante (Flaccovio Editore), dedicato al figlio Giovanni, 29 anni, tetraplegico dopo un grave incidente accaduto nel 1993 nell'edizione rally della gara più cara al padre, la magica e tragica Targa Florio.

Testo di Danilo Castellarin
Foto Archivio Publifoto

Qui a lato: Vaccarella al via della Targa Florio del 1967 con la Ferrari 330 P4 di 4.000 cc, 12 cilindri a V, dotata di un motore da 450 CV. Sarà costretto al ritiro nei pressi del suo paese, Collesano.

l'intervista

Vaccarella, lei ha sempre dichiarato un amore viscerale per la Ferrari: fu un amore sempre corrisposto?

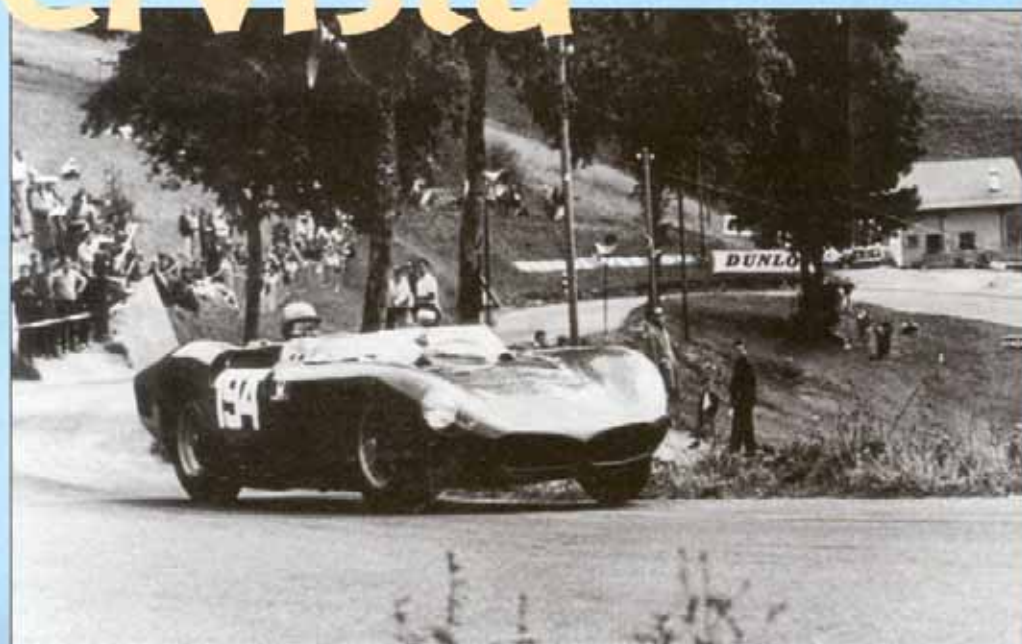
No, credo di no. Negli anni Sessanta, anche dopo vittorie importanti, mi capitò di attendere per mesi che da Modena arrivasse la conferma per l'anno successivo. Nel frattempo rifiutavo proposte allettanti da case prestigiose: la Porsche mi corteggiava, Von Hanstein mi supplicava e io duro, testardo, ad aspettare Maranello. Ma non potevo farci niente: per me Ferrari era il sogno, il coronamento, la massima ambizione.

Com'era il suo rapporto con Enzo Ferrari?

Io ero un timido e rispettoso. Lui aveva una personalità enorme e imponente che incuteva soggezione e deferenza. In più i suoi collaboratori lo ergevano su un piedistallo rendendolo inavvicinabile, anche a noi piloti. Anche parlare col capo era una cosa maledettamente complicata. Se osavi chiedere un colloquio, i suoi collaboratori ti dicevano: *il Commendatore sta lavorando*. E io, che facevo io, non stavo cercando di lavorare anch'io?

Rammarico?

Sì perché se Ferrari avesse conosciuto meglio gli uomini che rischiavano la loro vita sulle sue macchine, non solo Vaccarella ma tutta la valida e coraggiosa squadra della mia



epoca, ebbene credo, anzi sono convinto, che i risultati sarebbero stati molto più numerosi.

Che cosa le mancava?

Il dialogo, il riconoscimento, il contatto, l'incoraggiamento, a volte anche la fiducia. Non voglio recriminare, per l'amor di Dio. Ferrari è stato un grandissimo uomo, dotato di un'intelligenza straordinaria e di grandissime intuizioni. Io ho vinto gare importanti con le sue macchine. Ma il vero limite era rappresentato dal fatto che Ferrari non veniva mai in pista e si affidava a collaboratori che non sempre gli raccontavano la verità.

A chi si riferisce?

Prendiamo i direttori sportivi della mia epoca, tanto per fare

un esempio. Eugenio Dragoni aveva le sue simpatie, Baghetti in particolare. Ebbene, sia detto con tutto il rispetto, ma Baghetti fu solo una meteora, altro che Leone di Reims.

Vinse tanto al debutto perché ebbe la straordinaria fortuna di avere un'auto superiore a tutte le altre: la Ferrari 156 Formula Uno, 50 cavalli in più degli avversari. Anche Franco Lini era un direttore sportivo inadatto: grande giornalista, attento reporter, ma fuori posto come direttore sportivo di una scuderia così importante e sempre alla ribalta come la Ferrari. Non aveva il necessario carisma, e ricordo che Bandini e Scarfiotti lo mandarono spesso a quel paese. Tant'è vero che

durò solo un anno, il 1967, poi tornò a scrivere.

Poi arrivò Franco Gozzi?...
Inadatto pure lui. Gozzi era il segretario di Ferrari, l'uomo di fiducia, ottima penna. Ma, scusi, a Le Mans, dove io correvo per l'ennesima volta, che mi doveva dire Franco Gozzi? Ne sapevo più io di lui. No, no, creda a me, la professione di direttore sportivo non è mai stata considerata molto dal Drake e questo portò a scelte improvvisate, con gravi conseguenze prima per i piloti e poi per la stessa scuderia. Altra cosa gli inglesi, i tedeschi, i francesi.

Perché proprio i francesi?

Le rispondo con un altro esempio: a Le Mans 1969, visto che la Ferrari non mi chiamava e l'Alfa era in momentanea difficoltà, accettai di correre per la Matra. Ero in coppia con Jean Guichet, con il quale avevo vinto la 24 Ore del 1964, su Ferrari. Nel 1969 arrivammo quinti. Ebbene due giorni dopo mi arrivò un telegramma del presidente, dico il presidente della Matra, che mi ringraziava per la preziosa collaborazione senza la quale sarebbe stato impossibile conquistare un risultato tanto prestigioso. Quinti, capisce? Ecco, alla Ferrari poteva capitare di vincere a Le Mans, al Nurbürgring, alla Targa Florio, a Sebring, di fare cose inaudite e strepitose, e di non ricevere nemmeno una parola di incoraggiamento. Ferrari era fatto così, era il suo



In alto: la Ferrari Testa Rossa di Nino Vaccarella alla Ollon-Villars del 1962. Qui sopra: il pilota siciliano su Ferrari P2 alla 24 Ore di Le Mans del 1964.

carattere, fosse stato come Chiti, Orsi, Ugolini o Von Hanstein, sarebbe stata tutta un'altra cosa...

E a Maranello?

Ci andavo spesso, premuroso, gentile, interessato. Vedevo la moglie del Commendatore, la signora Laura, il figlio Piero. Ma mai una volta che fosse uscito un *Vaccarella come sta?* oppure *Vaccarella, che si dice a Palermo?* Insomma il rapporto confidenziale, il contatto umano non era al primo posto nella gerarchia dei valori. Perché per Ferrari, in testa a tutto e prima di ogni altra cosa, c'erano sempre e solo le sue macchine. Così a volte io mi sentivo più un autista che un pilota. E questa

consapevolezza non giovava allo stato d'animo. Lo dico oggi pensando anche alla mia esperienza di docente: ogni tanto un allievo va incoraggiato, premiato, confortato. Solo così si possono trarre da lui i risultati migliori.

Che cosa aveva la Targa Florio in più rispetto alle altre gare?

Il fascino della Sicilia, il calore della gente, il mare di Cefalù, i fiori, il profumo. Ricordo che alcuni piloti inglesi, tedeschi e francesi restavano letteralmente allibiti per la reazione della gente quando passavo io. Poi mi confidavano che a casa loro, a Silverstone, Nurburgring o Rouen, non succedeva nulla di simile.

È vero che nel 1967, per salutare la folla che l'acclamava mentre era in testa, si distrasse e centrò un cordolo con la sua Ferrari P4, danneggiandola



In alto: la Ferrari P2 di Vaccarella alla 1.000 Km di Monza del 1965.

Qui sopra: ritratto al volante della Ferrari 158 durante il Gran Premio d'Italia del 1965.

Qui sotto: alla Targa Florio del 1965 giunge finalmente quel successo tanto atteso nella corsa di casa.

irrimediabilmente?

La colpa non fu dei saluti. Conoscevo abbastanza bene, credo, il percorso della Targa Florio per sapere con esattezza dove e quando potevo permettermi di salutare la folla. Che male c'era? Credo fosse il minimo per gratificare migliaia di appassionati che aspettavano ore e ore i nostri passaggi.

Allora come andarono le cose?

Avevo dominato le prove, la P4 era formidabile. Ero in coppia con Ludovico Scarfiotti perché pochi giorni prima era morto Lorenzo Bandini, a Montecarlo. In gara la novità era la Chaparral di Phill Hill, che partiva un minuto prima di me. Prima del via i giornalisti mi avevano chiesto se quell'auto americana, con il gigantesco alettone posteriore, sarebbe stata un'avversaria

temibile. Io risposi spiegando esattamente il punto in cui l'avrei raggiunta e superata. Così gli elicotteri della Rai si piazzarono in quel luogo, subito dopo l'abitato di Cerda. E io mantenni la promessa. La superai in accelerazione piena, con l'urlo strepitoso dei dodici cilindri che riempiva la vallata. E poi?

Poi raggiunsi le porte di Collesano e, al bivio di Piano Battaglia, scivolai sull'asfalto viscido e finii la corsa contro una cunetta in pietra, a bordo strada, sfasciando cerchi e sospensioni. Gara finita. Qualcuno andò a riferire a Franco Lini che mi ero distratto salutando la folla. Falso.

L'anno prima, nel 1966, era stato Bandini a finire fuori strada mentre eravate in testa...

Esatto. Anche in quella edizione eravamo in testa, ma con la Ferrari P3. Lorenzo fu tamponato da un certo Marsala che correva su una vecchia Ferrari GTO. Ricordo che Bandini tornò ai box molto arrabbiato. Purtroppo nelle corse di durata, a differenza delle gare in Formula Uno, era frequente imbattersi in avversari con un'esperienza decisamente più limitata rispetto a quella maturata dagli alfiere delle squadre ufficiali. A proposito di Formula Uno, lei ha corso una decina di gran premi, l'ultimo nel 1965, a Monza, con la Ferrari 158.

Preferiva le monoposto o i



l'intervista

prototipi?

Erano vetture dalle caratteristiche decisamente diverse. Io credo di aver dato il meglio sulle sport-prototipo, ma bisogna dire che quarant'anni fa era proprio questa la categoria più potente. Se infatti una Formula Uno 1.500 cc sviluppava 200 CV, una Sport di quattro o cinque litri sfiorava i 400. La mia formazione di pilota, un po' come quella di Scarfiotti, era iniziata su auto di questo tipo. Quella di Lorenzo Bandini sulle monoposto. Vorrei aggiungere un'altra cosa...

Prego...

Anch'io avrei potuto esprimere qualcosa di più in Formula Uno. Solo che non me ne fu mai data l'occasione. Nel 1966, al Gran Premio d'Italia di Monza, l'ultimo vinto da un italiano su Ferrari, Ludovico Scarfiotti dimostrò che con una buona monoposto anche un pilota endurance poteva dire la sua in Formula Uno. Io non fui mai messo nella condizione di poter conquistare la vittoria in un Gran Premio.

In ogni caso lei ebbe la straordinaria opportunità di vivere le stagioni più intense del Campionato Mondiale Marche, guidando P2, P3, P4, 512S e 512M...

È vero, sono stato un uomo fortunato e devo molto a Ferrari. Anche perché oggi, a differenza di molti colleghi, sono qui a parlare della mia carriera sportiva. Il fatto è che ai miei tempi la sicurezza era un optional. E noi piloti, pur vedendo con chiarezza i limiti delle nostre auto, l'insicurezza di molte piste e l'estrema pericolosità di gran parte delle corse, eravamo innamorati, molto innamorati. Tanto da non vedere il pericolo o fingere di non vederlo.

La sua prima vittoria su Ferrari?

Al debutto, la 12 Ore di Sebring del 1963. Ferrari aveva iscritto tre P2 per Surtees-Scarfiotti, Bandini-Parkes e Vaccarella-Mairesse. Io e Willy vincemmo la gara. Sfortuna volle che i cronometristi non si accorsero di una sosta della P2 di Surtees



per noie elettriche che le aveva fatto perdere tre giri e la classificarono al primo posto. A nulla valsero le proteste con gli organizzatori del direttore sportivo Eugenio Dragoni. La classifica non venne modificata e a Surtees-Scarfiotti venne attribuita una vittoria che in realtà era mia e di Mairesse.

Poi capitò il brutto incidente al Nurbürgring...

Sì, perché poche settimane dopo si correva un'altra prova tradizionale: la Mille chilometri del Nurbürgring. Durante le prime prove, ricordo che era venerdì 17 maggio, volai fuori strada con 120 litri di benzina nei serbatoi. Vedo ancora gli alberi che mi volano incontro, l'auto che decolla, si capovolge, atterra. Sento l'odore acre della benzina, le lamiere calde, il motore rovente. Dio volle che l'auto non si trasformasse in un rogo. E sarebbe stata una tragedia perché io ero dentro, immobile, con le ossa rotte. Restai qualche giorno in Germania, in ospedale. Poi venni trasferito a Palermo. Mia madre Giuseppina e mio zio Nino imploravano che smettessi, che lasciassi perdere con le corse.

E lei?

Io aspettavo la telefonata di Ferrari per ricominciare. Ricordo la nostalgia che mi prese il cuore vedendo in tivù la vittoria di Bandini e Scarfiotti alla 24 Ore di Le Mans. Forza Nino, continuavo a ripetermi, devi rimetterti in

forma, devi fare presto.

La riscossa arrivò nel 1964...

Proprio così. Cominciai a Sebring, con un bel secondo posto insieme a Ludovico Scarfiotti dietro alla Ferrari gemella di Parkes-Maglioli. Ma la mia prima vittoria valevole per un Campionato Mondiale arrivò proprio al Nurbürgring, il circuito dove l'anno prima ero volato nel bosco. Ricordo che a ogni passaggio continuavo a ripetermi *stavolta non mi freghi, curva maledetta*. Anche in quella gara facevo coppia con Ludovico. E avrei voluto essere con lui sulla 275 P12 cilindri iscritta a Le Mans, in giugno. Ma la scuderia mi abbinò a Jean Guichet. E vinsi anche lì.

Perché queste straordinarie vittorie non si ripeterono più con i modelli successivi, in particolar modo con la grossa 512S del 1970?

La prima versione della 512 era effettivamente inferiore alle Porsche 917, ma il modello successivo, la versione M (modificata), aveva un potenziale eccezionale e avrebbe certamente dato filo da torcere alle Porsche. Con una vettura di quel tipo, di colore giallo, che non esito a definire la più veloce e potente fra tutte le sport Ferrari che ho guidato nella mia carriera, condussi per alcuni giri la 24 Ore di Le Mans del 1971 in coppia con lo spagnolo Juncadella. Purtroppo alla 14ª ora un guasto davvero banale ci costrinse al ritiro. Ma, a parte la vittoria mancata, fu davvero un peccato rinunciare allo sviluppo di quel modello che durò troppo poco, una sola stagione, e non giustificò i dispendiosi investimenti sostenuti da Maranello per la realizzazione dei primi 25 esemplari.

Intervista a cura di:
Danilo Castellarin

In alto: alla guida della Ferrari P3 alla Targa Florio del 1966.

Qui sotto: Vaccarella conquista il suo secondo successo alla Targa Florio nel 1971, questa volta, però, al volante di un'Alfa Romeo 33.

