

RUOTECLASSICHE

A CONFRONTO

Fiat «1100 S» - Cisitalia «202»



in omaggio

GARECLASSICHE &
i Signori del Volante

TUTTOCLASSICO
moto, bus, trattori, idrovolanti



L'intervista

NINO VACCARELLA

Il Signore delle curve

Basta solo nominare la «Targa Florio» perché nella mente di tutti si faccia strada il suo nome. Quello di un «ragazzo» del sud nato con il piede pesante, che per oltre tre lustri è stato capace di infiammare gli animi di migliaia di tifosi. Simbolo della sua terra, la Sicilia, quando iniziò a correre anche al nord non gli riuscì difficile «mettere in riga» tutti quanti. Lo dimostra il ricco palmarès che conta tre successi proprio alla Targa («ma dovevano essere sette») e tantissimi altri

di Luca Delli Carri



Nella foto sopra, al volante di una Ferrari, Vaccarella vince nel 1965 una delle sue tre «Targa Florio». Qui accanto, un intenso primo piano del pilota.



Nino Vaccarella è l'ultimo re d'Italia. Anzi, di Sicilia. Incoronato a furor di popolo in 19 anni di corse, è ancora oggi sul trono. Il suo regno va da Palermo al Bonfornello, da Cerda a Sclafani. Questi nomi vi dicono qualcosa? Perfetto, stiamo parlando della Targa Florio.

Vaccarella, o il «preside volante» (come la stampa dell'epoca lo battezzò per via del fatto che era ed è preside dell'Istituto Oriani di Palermo fondato nel 1936 dal padre), insieme con Olivier Gendebien e Umberto Maglioli è il primatista della Targa: sono gli unici tre piloti ad avere vinto per tre volte la più famosa gara siciliana di tutti i tempi. Vaccarella si è aggiudicato il successo nel 1965 in coppia con Lorenzo Bandini, nel 1971 con Toine Hezemans e nel 1975 con Arturo Merzario. Ma Vaccarella è qualcosa di più di una statistica. È che se dici Targa Florio, dici Vaccarella. I siciliani non hanno amato nessuno quanto hanno amato Nino: lui è un eroe autoctono. In una terra che ha dovuto sempre vivere di luce riflessa: doveva fare il tifo per i piloti francesi, inglesi, tedeschi e infine italiani. E per un siciliano sempre di stranieri si tratta, in tutti i casi; tutta gente che arriva dal «continente». Poi è stata l'ora di Vaccarella Nino (che è proprio il suo nome e non un diminutivo),



nato a Palermo il 4 marzo 1933, che ha corso dal 1957 al 1975 guidando dalle Lancia alle Ferrari, dalle Maserati alle Porsche, alle Alfa Romeo, correndo con le Gran Turismo, le Sport e anche le Formula 1 (ma poco), vincendo, oltre la Targa, tutto quello che un pilota può desiderare di vincere: 24 Ore di Le Mans, 12 Ore di Sebring, 1000 Km del Nürburgring, e i siciliani hanno rialzato la testa. Ciò è stato sicuramente molto più che una rivincita.

Nino Vaccarella, Ninni per gli amici, non ha rilasciato molte interviste in questi ultimi anni, perché nel 1993 suo figlio è rimasto vittima di un grave incidente su una macchina da corsa e oggi vive su una sedia a rotelle. Un brutto colpo per un uomo che dalla vita aveva avuto tutto. Quasi un assurdo debito da pagare con la fortuna. Ma quando si torna a parlare di automobili, di quelle automobili e di quegli anni, il velo grigio si alza dai suoi occhi e Nino riacquista l'entusiasmo, l'ironia, la mimica e soprattutto la voce suadente e modulabile che da sempre fanno di un siciliano un attore nato. Non sorride, questo no, ma forse non sorrideva neanche allora. Però poi si mette a rifare con le labbra il rumore della sua Ferrari alla Targa Florio, come fanno i bambini, e allora ti chiedi se la voglia di correre gli sia davvero passata. E si direbbe di no, che per la febbre della velocità non esista ancora un'aspirina efficace. Avrebbe voluto vincere di più, Nino, e se lo sarebbe forse anche meritato. Ma l'età, la fine dell'epoca romantica dell'automobilismo e la nascita di un figlio amatissimo gli hanno sfilato il volante dalle mani e lo hanno messo forzatamente in pensione. Con l'assurda pretesa che uno come lui potesse dire addio come se niente fosse. Senza capire che le leggende, per fortuna, non vanno mai in pensione.

Dal nutrito album di Nino Vaccarella, nella foto in alto con caschetto e occhialoni al collo, un'immagine del pilota (qui a lato) al via della «Targa Florio» anno 1965. Lo si riconosce in tuta sulla destra della foto. La sua Ferrari numero 198 taglierà per prima il traguardo. Sullo sfondo una fase della premiazione.



Professore, quando s'è accorto di avere una passione bruciante per i motori?

«Da ragazzino. Abitavo in via Libertà, proprio dietro una concessionaria Alfa Romeo dove arrivavano le macchine da corsa che partecipavano al Giro di Sicilia. Erano gli anni subito dopo la seconda guerra mondiale. C'erano piloti come Piero Taruffi, Gigi Villoresi, Alberto Ascari... Io ero ragazzino e studiavo alle scuole medie; sentivo i rumori dei motori con gli scarichi liberi e allora scappavo da casa e andavo in officina a guardare i piloti, le macchine. Passavo così pomeriggi interi. E poi il Giro di Sicilia partiva proprio davanti a casa nostra. Abitavamo al piano terra e avevamo un giardinetto; il giorno della partenza costruivamo una specie di palchetto e guardavamo le vetture sfilare di fronte a noi, da mezzanotte fino alla mattina. Centocinquanta, duecento macchine... Era una grande festa, e tra una festa e l'altra nacque la mia passione».

Quando cominciò a guidare?

«Presi la patente molto in fretta e cominciai a guidare subito, ma con uno spirito agonistico: quando salivo su una macchina, io ero sempre in corsa. Così feci qualche incidente e arrivai perfino a distruggere la macchina nuovissima appena acquistata da mio padre: una "1100/103". Avevamo organizzato una gita a Cefalù, tra amici, e al ritorno avevamo fatto una corsa: finii contro un ponte».

Perché guidava in modo così spericolato?

«Ero giovane, avevo vent'anni. Volevo dimostrare agli altri di essere sempre il più veloce. Robe da ragazzi».

E poi?

«Poi continuai a guidare, ma di nascosto, perché mio padre non ne voleva più sapere. Rubavo la macchina a mia madre, ed evitai di finire contro altri ponti. Fui fortunato, perché guidavo veramente forte, in maniera quasi ardimentosa. Quando nel 1956 morì papà, io diventai, insieme con mia sorella, gestore della scuola. Come prima cosa feci una garetta con la "1100": era la fine del 1956... E i primi soldi guadagnati li spesi subito per acquistare una macchina: un'"Aurelia 2500", la mia prima macchina, anno 1957».

Si fece le ossa sulle strade della Sicilia...

«Strade fantastiche, a livello propedeutico. Perché sono miste veloci e lente, e sono difficili. Io ho imparato a correre guidando in salita e discesa: sali e scendi, sali e scendi. Eravamo un gruppo di amici con la passione per le macchine e ogni sera organizzavamo una passeggiata, verso Termini o dalle parti di Trapani, che si trasformava sempre in una gara di velocità. La scusa era quella di andare a prendere il gelato o il caffè, ma il motivo vero era



Targa Florio 1971: con un'Alfa Romeo, insieme a Hezemans, Nino conquista il secondo successo alla gara siciliana. Si ripeterà quattro anni più tardi, foto in basso, quando nella sua ultima stagione, al volante di una "33 TT 12", riporterà il trionfo al Portello in coppia con Arturo Merzario.



guidare l'automobile».

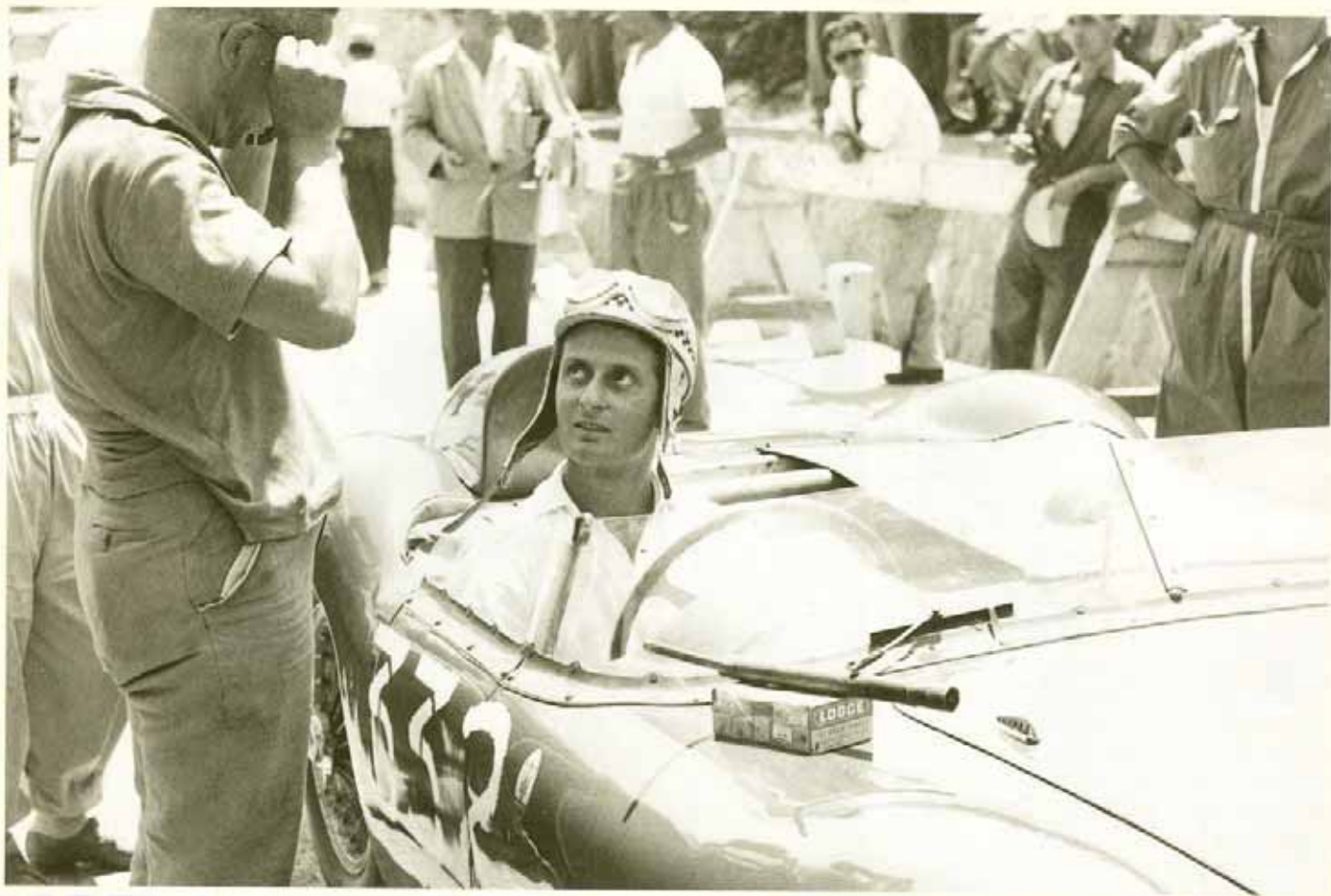
Qual era il suo sogno da bambino?

«Diventare un pilota. Anzi, un campione. Non come tanti che lo dicevano e poi si perdevano nelle difficoltà: io non vedevo ostacoli davanti a me. Sapevo che un giorno avrei corso contro i più grandi».

Chi era il pilota che desiderava maggiormente emulare?

«Prima di iniziare a correre, Ascari, Fangio e Moss. Però sentivo di avere una mia fortissima personalità: io volevo diventare Vaccarella, Nino Vaccarella che batteva i campioni. I miei amici pensavano fossi pazzo. Ma quando poi cominciai a vincere le gare importanti, mi guardarono con occhi diversi...».

La sua carriera di pilota imboccò subito



la curva giusta?

«Ottenni subito buoni risultati, vincendo alcune gare. Nel 1958 colsi la mia prima vittoria assoluta: "Passo di Rigano-Bello-lampo", una gara in cui non partecipavano le Sport ma soltanto le Gran Turismo. E l'"Aurelia" non mi tradì. Per il resto, riuscivo a piazzarmi sempre piuttosto bene; erano tempi fortunati, quelli...».

E lei era un ragazzo fortunato...

«Sì, ma nel senso che tutto quello che facevo andava per il meglio. Non ero un

rampollo di una famiglia ricca, se è questo che intende. Il lavoro rendeva bene e mi dava disponibilità economiche, ma i soldi non li buttavo via. Quando nel 1959 si trattò di fare il salto nella categoria Sport, mi offrirono una Ferrari "Testa Rossa", ma era troppo costosa. Invece andai a Modena alla Maserati e comprai la "2000 Sport" del campione d'Italia 1958 Adolfo Tedeschi. Fu una dura trattativa, ma alla fine spuntai un buon prezzo... No, non ero il giovane ricco palermitano, come i

Pucci o i Bordonaro».

Com'era la Modena di allora?

«Era la patria dell'automobile. C'erano piloti, preparatori, costruttori. C'era De Tomaso, mi ricordo, Stanguellini, la scuderia Serenissima, la Maserati, l'Oscia, la Ferrari. Era la mecca del mondo dell'automobile da corsa. Infatti ricordo che l'albergo dove alloggiavo, l'Hotel Reale, era sempre pieno di campioni: da Fangio a Moss, da Maglioli ai piloti americani».

Quando cominciò a correre anche nell'Italia del nord?

«Alla mia seconda gara con la Sport, la Montepellegrino, che era una gara di interesse nazionale, la stampa cominciò ad accorgersi di me. Ero il ragazzino che batteva i campioni. A Pergusa feci il miglior tempo in prova e vinsi, davanti a Cabianca e Scarfiotti. Qualcuno titolò sui giornali: "L'uomo nuovo viene dal sud". E qualcun altro rispose: "Sì, viene dal sud, ma corre solo al sud?". Così andai su, al nord. E li bastonai tutti. E nel '60 la scuderia Camoradi mi affidò per la Targa Florio la Maserati "Birdcage", da dividere con Umberto Maglioli. Per la prima volta mi sentii un pilota internazionale. E fu una Targa Florio storica: Maglioli partì per primo e mi consegnò la macchina al terzo posto, nei miei due giri io andai in testa con tre mi-

Foto in alto, il pilota al volante della sua Maserati «2000 Sport» alla Trapani-Monte Erice del '59: 1° posto assoluto. Trionfo anche alla Catania-Etna (qui a lato), conosciuta all'epoca come la corsa delle «1000 curve». Sullo sfondo, la squadra della Pegaso Marathon, con il campione in una veste inusuale.



nuti e 49 secondi di vantaggio sugli squadroni Ferrari e Porsche. Che significa: von Trips, Gendebien, Mairesse, Ginther, Hermann, Barth. Anche se ci ritirammo per la rottura del serbatoio, i siciliani impazzirono letteralmente...».

Fino a quel momento nessun siciliano aveva lottato così da vicino per la vittoria...

«Nel 1960, per la prima volta, riuscirono a vedere un loro conterraneo davanti a tutti i campioni. Proprio nella loro gara. È per questo che le mie vittorie erano sempre le vittorie della Sicilia».

Cos'era la Targa Florio per i siciliani?

«Era tutto. Un mito, una leggenda. Una gara difficilissima, piena di insidie, con curve a salire e a scendere, lente e veloci, con diversi tipi d'asfalto, con l'attraversamento dei paesi, con le pecore che potevano sbucare dai campi. Per la Sicilia la Targa Florio era una festa. La gente partiva presto dalle case, piantava le tende, accendeva i falò e cucinava. Scommetteva perfino. Erano 72 chilometri di pubblico, di tifo scatenato, di colline piene di gente. E se io mi ritiravo, il pubblico se ne andava. È stata una bellissima storia d'amore».

Qual era il suo segreto per vincere la Targa?

«Conoscerla bene. Io a gennaio cominciavo le prove del circuito: lo conoscevo metro per metro, sapevo che a quella casa potevo dare tutto gas, che dopo quell'ulivo c'era una curva così, che a quel muro con scritto "Nino" dovevo frenare. E bisognava essere molto regolari, giro dopo giro: c'erano piloti che facevano tempi da record, come Vic Elford per esempio, ma dopo si intraversavano o uscivano di strada. E poi c'erano gli "uomini Targa": come Rodriguez, come Marko, come Merzario. Come Vaccarella».

Cosa si prova a essere il simbolo di tutta una terra?

«È fantastico».

In macchina con lei era come se ci fosse una migliaia di siciliani...

«Io correvo per loro, con loro. Quando passavo io, formavano un corridoio umano, per incitarmi: così, invece di favorirmi mi rendevano la vita difficile».

Ancora oggi ci sono dei muri con gli incitamenti dei tifosi per lei...

«Sì, qualche scritta ancora resiste. Perché è vernice di sangue, sangue siciliano. Ricordo che alcuni scrivevano grandi "Vai Nino" sulla strada con la vernice bianca: Collesano era tutto un manto bianco, e si scivolava maledettamente».

Lazzardo: cos'è per lei?

«È la gioventù. Quando sei giovane sei azzardoso, coraggioso, dimentichi il pericolo. Essere giovani significa dire "Oggi non corro più, è finita", e dopo due ore, o due



giorni, ecco che pensi di nuovo alla macchina. Tutte cose che posso capire oggi. Oggi che al novanta per cento i miei amici non ci sono più. E non è che io sono vivo perché più bravo di loro, ma perché più fortunato di loro. Penso all'incidente del Nürburgring nel 1963: io senza cinture di sicurezza, 120 litri di benzina nel serbatoio, la macchina che si capovolge, distrutta, e non prende fuoco... Quante

coincidenze mi hanno lasciato in vita».

Si sente un sopravvissuto?

«Sì. Ho visto la morte con gli occhi, in un incidente che se si ripete cento volte, 99 si muore. Dovevo morire. E invece mi salvai, con un braccio maciullato, ma mi salvai. Era un venerdì 17».

È superstizioso?

«No. O almeno cerco di non esserlo. Ma certe volte non so spiegarmi perché uno riesca a salvarsi in un incidente pazzesco e perché uno muoia in uno banale. La vita è fatta di episodi fortunati...».

Crede in Dio?

«Sì, però aspetto da Dio risposte che per ora non mi arrivano. Soprattutto se penso a mio figlio, al mio unico figlio che dal '93 è su una sedia a rotelle. Per un anno e mezzo ho rischiato di impazzire: un ragazzo sano, pieno di passione... E il suo compagno che non si fa niente: illeso, immune, neanche un graffio... E allora mi chiedo: "Ma perché?"».

Professore, provi a chiudere gli occhi e pensare alla sua avventura nel mondo delle automobili: qual è la prima immagine che le viene in mente?

«Vedo un ragazzo che si sentiva molto forte, veramente forte. Il pilota italiano più forte».

Cos'è stata l'automobile per lei?

«Il mio più grande amore. Anzi, sicura-



Qui sopra, durante la 1000 chilometri al Nürburgring del 1964, Vaccarella a bordo di una Ferrari «275 P» corre in coppia con Scarfiotti. In alto, il successo assoluto alla Bolzano-Mendola del '60.



mente il mio primo grande amore».

E il secondo?

«Mio figlio».

Più difficile il Nürburgring o la Targa?

«Il vecchio Ring, senza dubbio. Un circuito terribile, che non perdonava. Difficile, difficilissimo. Il più difficile circuito del mondo. Perché era veloce. La Targa non era veloce... Di me dicevano che ero l'uomo della Targa, e lo sono stato, ma non la amavo particolarmente: ero l'uomo delle grandi velocità. Amavo Le Mans, Spa-Francorchamps, i curvoni da trecento al-

l'ora. In Targa Florio primeggiavo perché dovevo primeggiare: per la grande conoscenza che avevo del circuito e soprattutto perché sono siciliano».

Le è mai capitato di essere superato durante una Targa?

«Una volta sola. E ho restituito ampiamente il favore, in maniera feroce. Era il 1970 e la Ferrari correva con la "512 S". Presi io il via e all'inizio faticai a riscaldarmi. A Sclafani mi accorsi che Siffert mi era dietro. Al bivio di Scillato lo feci passare e Siffert se ne andò. Ma nella di-

scesa di Collesano, dove si sviluppavano alte velocità, sentii l'odore della benzina bruciata. Nell'abitato di Capogrigio vidi la Porsche di Joseph. Lo superai al Bonfornello con cento chilometri di velocità in più, da allora non lo vidi più. Alla fine arrivammo secondi con tre minuti e qualche cosa di distacco, perché facemmo tre fermate in più della Porsche per rifornirci di carburante. Fangio disse che i vincitori morali della corsa erano Giunti e Vaccarella. E Ferrari sbalordì».

Come definirebbe Enzo Ferrari?

«Un uomo terribilmente complesso. Avrei voluto conoscerlo meglio, ma penso che non sarebbe stato comunque facile».

È vero che lei disse no a una chiamata della Ferrari?

«È vero, ma per un motivo che non dipendeva dalla mia volontà. Nel 1961 Romolo Tavoni direttore sportivo della Ferrari, mi chiamò. Ma io avevo appena firmato con la Scuderia Serenissima, e non ebbi il coraggio di dire al Conte Volpi: "Ragazzi, fate ciò che volete, ma io vado a correre per Maranello". Se tornassi indietro, forse il coraggio lo troverei. La Ferrari era un sogno per me, un sogno che si realizzava. E ti senti un po' incredulo nel momento in cui ti chiedono di correre per la Scuderia del Cavallino, come quando mi capitava di sentire l'inno di Mameli dopo le vitto-

Nella foto in alto, Le Mans anno 1964: trionfano Vaccarella e Guichet su Ferrari a oltre 195 km/h di media. Qui a lato, un primo piano della Ferrari 512 S durante la 12 ore di Sebring del 1970. La vittoria va al trio Andretti-Giunti-Vaccarella, insieme sul podio nello sfondo della pagina.



rie all'estero. A Le Mans, con centomila spettatori in tribuna, mi chiedevo: "Ma suonano proprio per me?".

Cosa non rifarebbe della sua vita?

«Cercherei d'essere meno sentimentale. Almeno un po'. Per esempio, sarei passato alla Porsche, per ottenere quei risultati che Ferrari non mi consentì».

Vaccarella e la Formula 1?

«Per me la Formula 1 era molto più semplice da guidare delle Sport. Le potenze allora erano incredibilmente maggiori rispetto a quelle delle monoposto: quattro litri contro 1,5. Con le Sport correvano tutti i migliori: Bonnier, Siffert, Elford... E le gare di durata erano più affascinanti. Nel 1965, quando vinsi la Targa Florio, per premio Ferrari mi fece correre il Gran Premio d'Italia di Formula 1. Feci il tempo di John Surtees dell'anno precedente, con la stessa macchina. Ma dopo 67 giri di prove, non mi cambiarono il motore e al 45° giro della gara scoppiò».

Aveva messo in conto la possibilità di morire?

«Nooo, non ci pensavo. Poi, quando devo qualche amico in corsa, dicevo "Non corro più". Ma dopo tre, quattro giorni, quando arrivava la convocazione da Maranello per provare la macchina, prendevo l'aereo e via. È l'amore per le corse. È l'entusiasmo del pubblico quando vinci. È la voglia di velocità».

Cos'è la velocità?

«È sfidare le leggi della natura. È voglia di libertà. È quasi volare. Una cosa bellissima. La velocità bisogna averla dentro».

Cosa «fa» un pilota?

«È una questione di nascita. Tutto il resto non conta».

Quando un pilota può dirsi maturo?

«Quando è veloce ma riflessivo. È questione d'esperienza. Per un eccesso di foga persi una Targa, nel 1967. Davo un minuto e mezzo al giro a tutti gli altri e quindi non c'era motivo di esagerare. Invece volevo vincere con il record a tutti i costi e in una curva arrivai lungo nella frenata e toccai contro un marciapiede. Lì qualcosa cambiò in me: dopo incidenti così un pilota diventa più maturo».

Pensa che avrebbe potuto vincere di più nella sua carriera?

«Avrei potuto vincere molto di più. A posteriori posso dire che avrei dovuto vincere sette Targa Florio, e non tre».

La felicità cos'è?

«Far sì che si avveri il proprio sogno. Non sono i soldi, non è la fortuna. Io avevo un sogno e l'ho realizzato. Da solo: Vaccarella è diventato grande da solo».

Nino Vaccarella è stato uno dei piloti più longevi di tutti i tempi: 19 anni di corse. Perché?

«Non mi sentivo totalmente appagato, al-



lora continuavo nella speranza di ottenere qualche risultato in più».

Cos'è l'ambizione?

«È porsi determinati traguardi e raggiungerli. È una prerogativa delle persone che hanno un proprio valore da dimostrare. L'ambizione è parte delle persone che hanno dei contenuti».

Basta il coraggio per vincere?

«No, non è coraggio. È coraggio se uno fa le cose con incoscienza, senza saperle fare. Io sono stato coraggioso solo in poche occasioni, quando era necessario andare un po' al di là».

Paura ne ha mai avuta?

«Quando ho avuto l'incidente al Nürburgring, sì. Ma la paura è pochi attimi. Dopo sei già fuori: o l'hai scampata, o l'incidente è già successo».

La vittoria del barone Pucci nel 1964?

«Si commenta da sola. Antonio è stato uno dei tanti gentleman siciliani che ha corso in macchina ed è riuscito a ottenere anche buoni piazzamenti. Ecco perché quando sono arrivato io i siciliani hanno detto: "Finalmente". Hanno rialzato la testa sul mondo delle corse, non dovevano più applaudire soltanto i piloti stranieri o quelli italiani».

Quando la Targa ha perso il suo fascino?

«Nel 1973, quando ha perso la validità mondiale. Non era più la passerella del-

l'automobilismo internazionale com'era prima».

Insieme con Gendebien e Maglioli, siete stati gli unici piloti ad avere vinto la Targa Florio per tre volte. Ma perché se si dice Targa viene subito in mente il nome Vaccarella?

«Perché è stato un simbolo. E per lui venivano sei-settecentomila persone a vedere la corsa».

Quanti chilometri avrà percorso sulle strade della Targa?

«E chi lo sa... Di sicuro decine di migliaia».

Come mai s'è sposato così tardi, nel 1972?

«Perché non ho incontrato prima la donna della mia vita».

Colpa delle corse?

«No. Ma forse sì. Quando nel 1973 è nato mio figlio, non ho corso più con la stessa serenità di prima. "Stai attento, se ti fai male tuo figlio come farà?", mi dicevo la sera prima della corsa. E quando cominci a fare questi calcoli, quando nel curvone cominci a pensare, come pilota diventa davvero difficile. Per questo decisi di dire basta, nel 1975. Sennò chissà, magari avrei potuto continuare ancora».

Professore, dopo di lei i riflettori sulla Sicilia del motore si sono spenti...

«Si sa, anche le favole hanno una fine». □