

LA RIVISTA ITALIANA DI AUTOMOBILISMO STORICO

# AUTOCOLLEZIONI

magazine

P50

**Lagonda M45/12V  
Le Mans**



**Vanina Ickx**

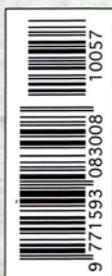
**Le Pegaso Z102B**

**6 settimane a Ostenda**

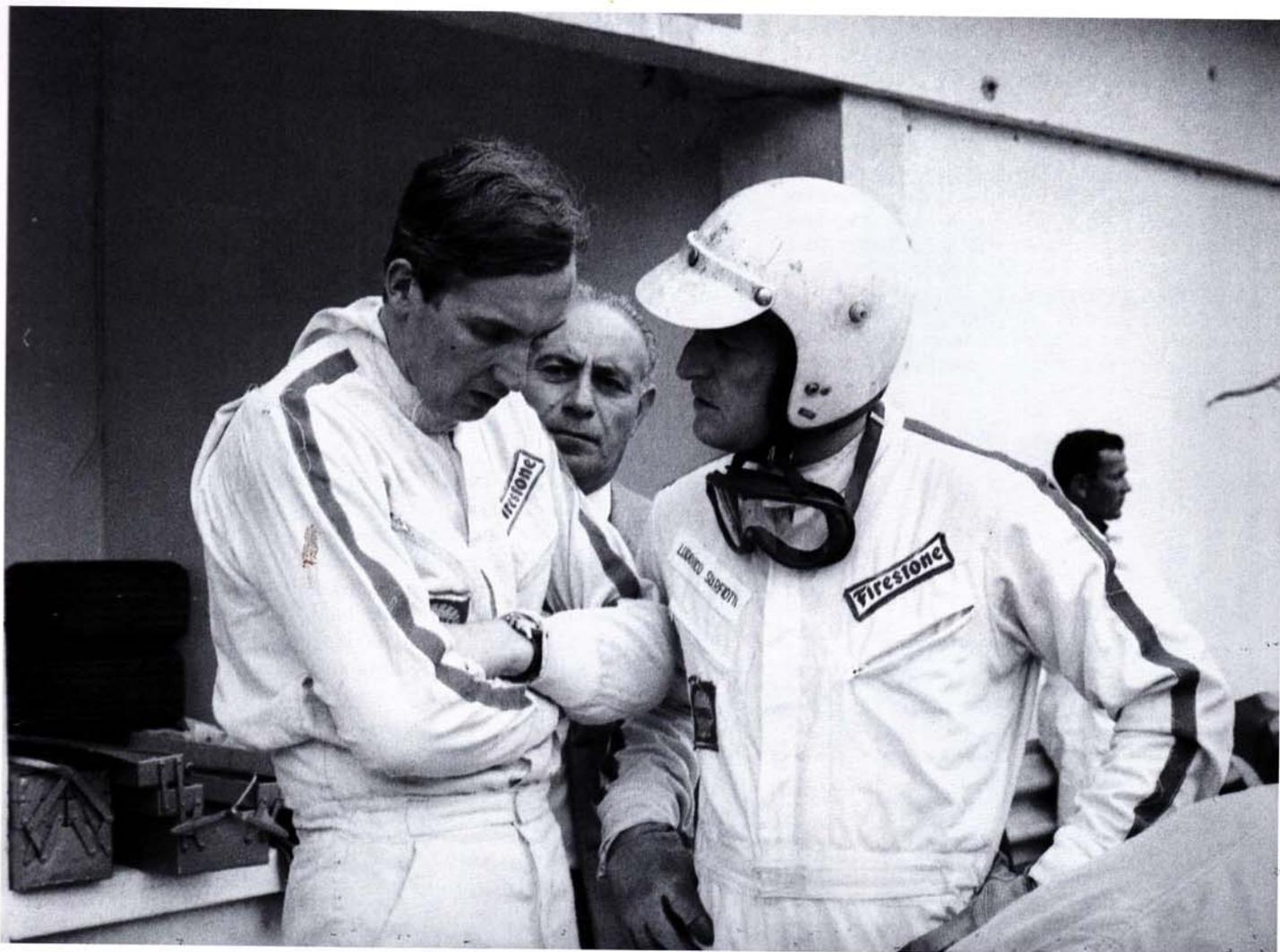
**Le Rover a Le Mans**

**Ruote Coperte**

**Il G.P.  
di Siracusa  
1967**







# Il G.P. di Siracusa 1967

## Il mesto addio

di GIUSEPPE VALERIO

C'era un'aura di profonda tristezza a Siracusa nel weekend tra il 19 ed il 21 maggio 1967, lo stesso in cui si disputava la XVI edizione del Gran Premio di Formula 1 intitolato alla città aretusea. I motivi erano tanti e diversi. Innanzitutto da soli dieci giorni non c'era più Lorenzo Bandini, il campione più amato, tragicamente scomparso dopo il rogo della sua Ferrari al GP di Montecarlo. E poi c'era anche la consapevolezza degli organizzatori che quella poteva con ogni probabilità essere l'ultima volta che si sarebbe corso un GP di Formula 1 nella città di Santa Lucia: con solo 12 iscritti (alle prove si sarebbero presentati appena in 8 e in 7 avrebbero preso il via), una gara già fuori campionato e per di più compressa in un calendario internazionale sempre più fitto, aveva ben poche speranze di sopravvivere. E infatti quella fu l'ultima volta che le Formula 1 avrebbero animato la bella città siciliana.

Il circuito di Siracusa, come tante altre e disparate attività in Italia, aveva iniziato la sua storia subito dopo la conclusione della II Guerra Mondiale. Il tracciato del circuito, della lunghezza di 5.500 metri, era stato ricavato da strade extraurbane alla periferia della città e si percorreva in senso antiorario. Adattare la rete di strade preesistente alle necessità →

Difficile rimanere concentrati e professionali quando si ha la morte nel cuore. Eppure Mike Parkes e Ludovico Scarfiotti (nella foto in alto) al GP di Siracusa di F.1 riuscirono a offrire al grande pubblico siciliano una parvenza di spettacolo nonostante la gara siracusana si svolgesse appena una settimana dopo la tragica scomparsa del loro compagno di squadra e amico Lorenzo Bandini. Nel corso della sedicesima e ultima edizione del GP di Siracusa, i due ferraristi diedero vita ad alcuni spettacolari sorpassi (a sinistra un momento del duello), impegnandosi tanto seriamente da effettuare una serie di giri molto veloci culminati col nuovo record della pista aretusea. Alla fine, per onorare degnamente la memoria del compagno, le due Ferrari tagliarono il traguardo fianco a fianco, per l'unico arrivo ex aequo nella storia della Formula 1

L'atmosfera di mestizia si respirava nel box della Ferrari per la recente scomparsa di Bandini non si stemperava nel resto del paddock. Anche l'espressione tesa dell'accompagnatrice di Chris Irwin la dice lunga sull'atmosfera che regnava a Siracusa. Appena 12 iscritti fecero capire agli organizzatori siciliani che nel calendario internazionale non c'era più spazio per la loro creatura. Per di più al via si presentarono solo in 7. Della scarna griglia di partenza faceva parte anche la BRM Tasman di Mike Spence (in basso), autore per altro di una gara piuttosto anonima. Il dato terrificante, spia della pericolosità di quei tempi, è che degli 8 partecipanti alle prove (Scarfiotti, Parkes, Siffert, Spence, Bonnier, Moser, Irwin e Schlesser) nessuno è rimasto illeso dalle gare: Scarfiotti, Spence e Schlesser avrebbero perso la vita nei successivi 12 mesi; Parkes e Irwin avrebbero presto subito degli incidenti talmente gravi da dover chiudere di fatto la carriera; mentre per Siffert (nella foto a destra), Bonnier e Moser un tragico destino si sarebbe compiuto nel volgere di pochi anni



di un circuito semipermanente fu un'impresa ardua, ma in quell'Italia del dopoguerra c'era davvero una gran voglia di fare.

Alla fine dei lavori un impianto più che decoroso faceva bella mostra di sé. In particolare, la porzione della pista che maggiormente attraeva l'immaginario collettivo degli appassionati era quella del rettilineo d'arrivo, a ridosso dei box, e con in più la suggestione, davvero d'altri tempi e di altri luoghi, offerta dal sottopasso che permetteva (e permette ancora oggi) al pubblico di raggiungere la zona della tribuna principale: una stradina stretta e tortuosa, infatti, congiungeva la SS124 Siracusana con l'ingresso del circuito che si "aprirebbe" alla vista in uno slargo in cui si esprimeva tutta la sua antica e romantica bellezza.

A Siracusa, si organizzarono immediatamente manifestazioni di grande prestigio nella stessa epoca d'oro dell'automobilismo più vero e più puro, sin dall'inizio degli anni '50 e fino alla fine degli anni '60. Nell'aprile del 1950, con la disputa della prima edizione della "Coppa d'Oro Sicilia" (altre nove ne seguiranno), si diede il via all'attività motoristica dell'impianto.

C'è da sottolineare che la Sicilia, in quello stesso periodo, visse un'epoca irripetibile, divenendo di fatto uno dei centri più importanti dell'automobilismo internazionale. A trainare tutto c'era la gloria e il prestigio della Targa Florio, seguita proprio da Siracusa, col suo GP di F.1, la Coppa d'Oro e la "3 Ore notturna"; poi ancora Pergusa, impianto permanente, sede di diverse competizioni internazionali come quattro edizioni di un GP di F.1, non valido per il mondiale, la Coppa Città di Enna e il GP del Mediterraneo. Senza dimenticare Messina, con la breve ma prestigiosa esperienza della sua "Dieci Ore" notturna, e Catania, con la sua incredibile "Corsa dell'Etna".

Quelli del GP di Siracusa furono anni indimenticabili per chi li ha vissuti. Nella città siciliana, già ricchissima di grandiose testimonianze archeologiche risalenti all'epoca della Magna Grecia, veniva a correre il gotha del motorismo mondiale, con i Teams inglesi in testa: Lotus, Vanwall, Connaught (che proprio sul tracciato siciliano vinse l'unico Gran Premio della sua storia, con Tony Brooks al volante), ma anche la Ferrari, l'Alfa Romeo e la Maserati. Proprio Enzo Ferrari era solito utilizzare il tracciato siciliano per provare alcune sue vetture, allo scopo di saggiarne i pregi e gli eventuali difetti.

Il Gran Premio di Siracusa non ebbe mai la titolazione iridata, ma a quei tempi le dinamiche di partecipazione ai Gran Premi erano completamente diverse e del tutto scollegate dalla logica attuale che fa sì che i GP siano tutti esclusivamente all'interno del contenitore del Campionato Mondiale. Per un lungo periodo, anzi, le squadre non si fecero pregare per venire giù in Sicilia, nonostante – si deve ammetterlo – il costo della trasferta e la logistica non proprio adeguata. Però il GP di Siracusa, con la sua posizione strategica all'interno del calendario internazionale (si disputava regolarmente nel mese di aprile, quasi sempre prima dell'avvio della stagione europea dei GP "Mondiali"), consentiva alle squadre di avere un collaudo probante per provare nuove soluzioni tecniche o modifiche alle vetture.

La storia del GP di Siracusa si dipanò lungo sedici edizioni, corse dal 1951 al 1967, con la sola eccezione del 1962. E per ogni edizione disputata si assistette allo spettacolo ineguagliabile di tribune letteralmente prese d'assalto da tifosi provenienti da ogni parte dell'isola: gli spalti, e non solo quelli, strabordavano di una folla entusiasta e purtroppo totalmente ingovernabile.

Siracusa, inoltre, è stata la sede di numerose "prime assolute" di grande rilievo. Ne citiamo solo alcune: il motore Ferrari 375, quello della "rossa" di Ascari, ebbe il suo battesimo proprio a Siracusa. La Connaught, Casa inglese che si cimentò in F.1 nei primi anni '50 (prima di chiudere i battenti nel 1957), conquistò, come già accennato, a Siracusa l'unica vittoria della sua esistenza. Negli anni successivi quella prestigiosa affermazione, la Casa inglese allestì un apposito modello per la gara siciliana, denominandolo ovviamente "Siracusa". Ancora, nel 2002 il marchio Connaught è stato riesumato e una GT della Casa, la D Type, prodotta in pochi esemplari nel 2005, è stata battezzata "Syracuse", proprio per —





celebrare il cinquantennale di quella storica vittoria. Nel 1966, la Ferrari portò all'esordio la nuova 312 F.1, così come la Cooper presentò la T81 con motore Maserati 3 litri.

Ancora la Ferrari ha fatto rivivere sul circuito aretuseo, nel 1952, il suo emblema più famoso, lo scudetto col Cavallino rampante applicato sulle fiancate delle sue vetture. Il simbolo appartenuto all'eroe dell'aviazione Francesco Baracca era già apparso, prima della Seconda Guerra Mondiale, sulle Alfa Romeo della Scuderia Ferrari, ma quando il costruttore modenese poté dare il suo nome alle sue macchine, per distinguere le vetture ufficiali da quelle dei clienti, decise di ripristinare il marchio distintivo dell'attività sportiva della Scuderia Ferrari, sebbene ammodernato rispetto ai tempi dell'Alfa. Il nuovo e definitivo debutto del Cavallino sulle fiancate delle Ferrari avvenne il 16 marzo 1952, sulle vetture iscritte al II Gran Premio di Siracusa, le 500 F2 di Ascari, Taruffi, Farina e Villosesi. Una "prima" che portò grande fortuna visto che quella gara si concluse con un trionfo, con Ascari, Taruffi e Farina ad occupare le prime tre posizioni nell'ordine di arrivo.

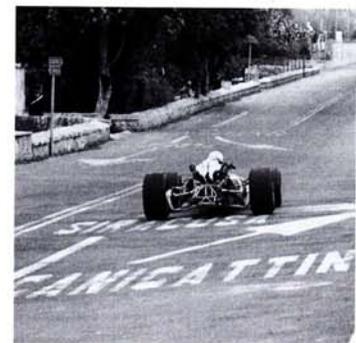
Il pubblico siciliano è da sempre legatissimo alla Ferrari e sempre alla Casa di Maranello è andata la palma della marca più ammirata e vittoriosa: le macchine di Maranello hanno vinto undici edizioni su sedici, contro i due successi della Lotus e le singole vittorie di Connaught, Cooper e Maserati.

Per quanto riguarda i piloti, basta dare un'occhiata all'albo d'oro per comprendere la valenza della gara. Trascinati da una fama sempre crescente vennero sul circuito siciliano i migliori piloti dell'epoca: da Villosesi e Farina ad Ascari e Fangio; da Von Trips a Collins; da Clark a Surtees; senza dimenticare De Graffenried, Brooks, Baghetti, Siffert, Scarfiotti, Parkes, Bandini. Tutti affascinanti dalle bellezze del posto, dal clima mite e dalla vicinanza con la Targa Florio, che quasi costituiva una spettacolare "settimana motoristica" siciliana.

Torniamo così all'atmosfera un po' mesta dell'ultimo appuntamento, quello del 1967. Agli sfortunati organizzatori, ancor prima di quella della dolorosa perdita di Lorenzo Bandini, erano giunte diverse cattive notizie. La prima era la data disponibile per la disputa della gara, cioè il 21 maggio, che era in concomitanza con la disputa delle qualificazioni della 500 Miglia di Indianapolis – cosa che avrebbe impedito a molti assi di raggiungere la Sicilia appunto perché impegnati nel catino dell'Indiana – e soprattutto successiva all'apertura della stagione europea dei GP validi per il mondiale, avvenuta nella tragica Montecarlo il 7 maggio. Alla luce di ciò, ecco un'altra cattiva notizia, le iscrizioni presentate furono appena 12, quelle perfezionate soltanto 8: Guy Ligier, Bob Anderson, André Wicky e David Hobbs avrebbero dato forfait all'ultimo momento. Jo Schlesser, invece, avrebbe distrutto la sua Matra F2 in prova, lasciando all'entusiasta pubblico siciliano la presenza di appena 7 vetture al via: due Ferrari per Scarfiotti e Parkes, due Cooper Maserati per Siffert e Bonnier, una Lotus BRM per la giovane promessa britannica Chris Irwin, una vecchia BRM Tasman per Mike Spence e una obsoleta Cooper con motore Ats per lo svizzero Silvio Moser.

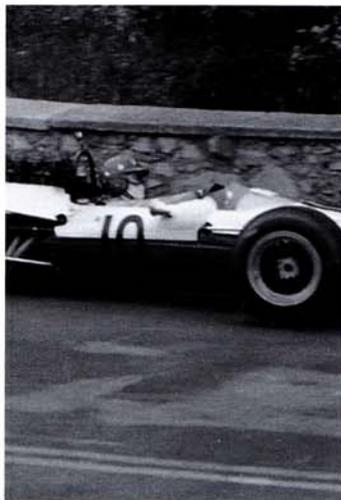
Abbastanza deprimente anche il quadro tecnico, rispetto ai fasti del passato. Lo "schiacciamento" del GP siciliano tra le prove mondiali di Montecarlo e Zandvoort determinò l'assenza di vetture fresche: la Ferrari, a cui dopo l'incidente di Bandini era rimasto un solo esemplare della 312 versione 1967, mandò per Scarfiotti la vecchia 36 valvole con cui aveva vinto a Monza l'anno precedente, mentre a Parkes venne affidato un vecchio telaio ma almeno con il motore aggiornato alle più recenti specifiche. Uniche presunte rivali delle due Ferrari, la coppia di Cooper Maserati 3 litri, senza particolari aggiornamenti e già in partenza con scarse probabilità di successo. Nulla da aspettarsi, infine, dalla vecchia Lotus 25/33 di Irwin, equipaggiata peraltro con un propulsore BRM di soli due litri, né dalla BRM Tasman di Spence e ancora meno dalla vecchia Cooper di Moser, dotata di un motore Ats da 2,7 litri.

Nota di colore, ma sempre legata al clima di mestizia che pervase quella gara, il fatto che sulla Ferrari di Parkes il numero di gara venne cambiato da "18" in "28" perché il 18 era il numero che aveva avuto assegnato →



Ludovico Scarfiotti (nella pagina precedente) controlla le operazioni di un meccanico sulla sua vettura. In alto Lotus BRM 2 litri di Chris Irwin. Il giovane pilota inglese, nonostante l'handicap di una vettura decisamente meno potente rispetto alle Ferrari di Parkes e Scarfiotti e alle Cooper di Siffert e Bonnier, fu protagonista di una gara estremamente positiva, culminata con la conquista del quarto posto assoluto. Il tracciato di Siracusa ospitava dal 1951 un GP di F.1 non valido per il Campionato Mondiale. Una parte del tracciato era ospitata su strade normalmente aperte al traffico: come dimostra la segnaletica stradale, uno dei concorrenti sta transitando proprio all'altezza dello svincolo per Canicattini, piccolo centro balneare a pochi chilometri dal capoluogo Siracusa

**Qui sotto** la Cooper-Ats di Silvio Moser. Si trattava di un vecchio telaio Cooper cui il pilota svizzero aveva fatto installare un neanche troppo fresco propulsore Ats da 2.700 cc. La gara di Moser a Siracusa durò il breve volgere di pochi giri percorsi per altro a ritmo abbastanza blando. **In basso**, Mike Parkes si sistema gli occhiali sul viso prima della partenza. Anche in questa immagine traspare tutta la tensione del pilota inglese. Gli unici a mantenere viva la giusta atmosfera di festa che dovrebbe permeare ogni Gran Premio furono gli spettatori, caldi ed entusiasti come spesso accadeva quando si correva in Sicilia. Il troppo entusiasmo, però, portò una parte del pubblico a posizionarsi in zone vietate e fu anche quello uno dei tanti motivi che portarono alla cancellazione della prestigiosa gara siracusana



Bandini a Montecarlo. La superstizione però è sempre inutile e questa precauzione non impedirà all'ingegnere-pilota inglese, un mese dopo, il 18 giugno, a Spa, di subire un gravissimo incidente che gli avrebbe troncato la carriera.

Di fatto la cronaca della gara non esiste. Le due Ferrari scattarono in testa e se ne andarono indisturbate. L'unico problema, altra grana per gli organizzatori siciliani, fu la presenza del pubblico all'interno del tracciato, seduti con le gambe penzoloni sui guard-rail che delimitavano le curve del tracciato.

Parkes e Scarfiotti, però, ci diedero dentro lo stesso e girarono su tempi di tutto rispetto, distaccando inesorabilmente tutti gli avversari e concludendo alla fine a circa 183 km/h di media nel tempo di poco meno di 1.41'. Buone prestazioni per Siffert, sempre positivo in Sicilia (che fosse Targa Florio o Pergusa, lui almeno una vittoria la otteneva) e per Chris Irwin, in quel momento sotto osservazione da parte di molti Team manager per le sue eccellenti doti velocistiche ma che avrebbe brutalmente concluso la carriera un anno dopo, quando subì un tremendo incidente al Nürburgring, durante la 1000 Km del 1968 al volante di una Ford F3L P68.

Durante i 56 giri del Gran Premio i due ferraristi si superarono più volte, offrendo una parvenza di spettacolo al pubblico che comunque si entusiasmava, ritenendo la lotta tra i due una reale competizione per il primato.

In realtà era già stato tutto deciso. Se, come stava avvenendo, le due Ferrari non avessero avuto rivali, avrebbero tagliato il traguardo insieme, fianco a fianco, per dedicare una vittoria ex-aequo alla memoria del compagno Bandini. In realtà avrebbe prevalso Parkes, per pochi centimetri, ma nessuno si sognò di andare a misurare un distacco da fotofinish. E così nell'immediato dopogara, con una buona dose di giustificatissima retorica, lo speaker annunciò, tra gli applausi e la commozione del pubblico, che a vincere era stata "la vettura di Bandini", tesi confermata sul podio anche dai due piloti accomunati in un'unica corona d'alloro mentre ancora lo speaker chiedeva un minuto di raccoglimento alla memoria del pilota romagnolo appena scomparso.

Siracusa ottenne così un altro primato, rimasto tutt'ora imbattuto: quella di essere l'unico GP di Formula 1 della storia ad avere una coppia di vincitori ex-aequo. La Ferrari ci avrebbe riprovato a Indianapolis nel 2002 ma l'arrivo in parata di Barrichello e Schumacher non trarrà in inganno le fotocellule e il brasiliano sarà dichiarato vincitore con un margine di 11 millesimi di secondo sul tedesco. Anche da questo si capisce che la Formula 1 contemporanea ha perso tutto il suo fascino.



## G.P. di Siracusa 1967 (21 maggio 1967)

### ORDINE D'ARRIVO

1. Parkes e Scarfiotti (Ferrari) in 1.40'58"4 alla media di 183,018 Km/h
2. Siffert (Cooper Maserati) a 2 giri
3. Irwin (Lotus BRM) a 3 giri
4. Bonnier (Cooper Maserati) a 3 giri

Ritirati: Moser (Cooper Ats) e Spence (BRM) per guasto meccanico

Giro più veloce: Scarfiotti in 1.41' alla media di 196,040 Km/h (nuovo record)

## Albo d'oro G.P. di Siracusa di F1

1951	Villoresi	Ferrari 375	1959	Moss	Cooper Borgward
1952	Ascari	Ferrari 500	1960	von Trips	Ferrari
1953	De Graffenried	Maserati A6 CGM	1961	Baghetti	Ferrari 156
1954	Farina	Ferrari 625	1963	Siffert	Lotus BRM 24
1955	Brooks	Connaught B Type	1964	Surtees	Ferrari 158
1956	Fangio	Ferrari D50	1965	Clark	Lotus Climax 33
1957	Collins	Ferrari D50	1966	Surtees	Ferrari 312
1958	Musso	Ferrari 246	1967	Parkes e Scarfiotti	Ferrari 312