

IL PERSONAGGIO. In Francia, con Eugenio Castellotti, guidava una 4400, bolide del Cavallino da 450 cavalli che accelerando sul rettilineo alzava il muso da terra

Il re della Rossa scampò all'inferno di Le Mans

Paolo Marzotto, pilota Ferrari, a Verona scrisse la storia della Mille Miglia con una tappa record percorsa ai 198 di media

Danilo Castellarin

La brillante carriera sportiva di Paolo Marzotto, il quarto fratello da corsa della dinastia vicentina, che nel 1955 segnò il record di velocità alla Mille Miglia nel tratto Brescia-Verona, ma a Vago di Lavagno ...

Verona fece da quinta a una delle imprese più spettacolari degli anni Cinquanta: il record di velocità (imbattuto) segnato da Paolo Marzotto su Ferrari 118 Le Mans 4400 Scaglietti alla Mille Miglia del 1955. Il conte di Valdagno sarà a Verona questa sera alle 18 alla Gran Guardia per una serata sportiva aperta al pubblico dedicata all'automobilismo epico che vide protagonista anche il veronese Giulio Cabianca.

In quegli anni la velocità rappresentava la voglia di riscatto. Così la Mille Miglia diventava festa popolare, che teneva sveglia l'Italia per una notte intera. I corridori (così si chiamavano) con le auto più modeste partivano da Brescia intorno alle nove di sera. Poi, all'alba, la scena cambiava e iniziavano a ruggire i dodici cilindri, le Ferrari, le Maserati, le Jaguar, le Mercedes. Paolo Marzotto, classe 1930, fratello più giovane di Vittorio (1922-1999), Umberto (1926) e Giannino (1928) era la punta veloce della famiglia. Se Vittorio riuscì a conquistare su Ferrari la prestigiosa vittoria al Grand Prix de Mona-

co del 1952 e Giannino si impose, sempre su Ferrari, in ben due edizioni della Mille Miglia (1950 e 1953), Paolo sfiorò più volte la vittoria assoluta in alcune edizioni della gara bresciana, imponendosi su Ferrari Sport al Giro di Sicilia, al Giro delle Calabrie, alla Coppa delle Dolomiti e al Circuito di Senigallia, tutte nell'anno 1952, conquistando l'ambito titolo di campione italiano Sport.

L'anno successivo, il 1953, trionfò ancora su Ferrari alla Coppa delle Dolomiti e al circuito di Senigallia. Nel 1954 vinse la nostra Salita delle Torricelle. Nel 1955, sempre a Verona, entrò nella leggenda. «Partii alle 7 e 25 da Viale Rebuffone tre minuti dopo Stirling Moss che aveva preso il via con il numero 722. Guidavo una Ferrari 118 Le Mans 4400 spider Scaglietti, senza coequipièr.

Arrai a Verona a 198 di media, record imbattuto. Ero primo. Davanti a Castellotti, Tarruffi, Moss. All'improvviso, vicino a Vago di Lavagno, su un leggero cavalcavia, avvertii un rumore sinistro. Il battistrada Pirelli si era letteralmente scollato dal copertone. Marciavo a 280.

Sollevai il piede con la leggerezza del chirurgo, senza toccare i freni, sperando che la gomma posteriore destra non si riavvolgesse all'interno, bloccando tutto e facendo impazzire la macchina lanciata al massimo. Fortuna volle che la gom-

ma volasse fuori. Andò bene. Avevo scelto i rapporti lunghi perché pensavo che nei rettilini avrei guadagnato un sensibile vantaggio».

Non pensava mai a che cosa sarebbe potuto accadere se una sospensione avesse ceduto, una gomma fosse scoppiata, o peggio, se lo sterzo, all'improvviso, non avesse più risposto? «Certo che ci pensavo. Per frazioni di secondo. Ma bastavano a farmi alzare un po' il piede. Poi mi chiedevo "Paolo, che cosa cambia se vai fuori strada a 240 o a 280?". E allora tornavo a premere sull'acceleratore». Quella volta la vittoria fu di Stirling Moss ma ancora oggi sono in molti a domandarsi come sarebbe cambiata la classifica (e la storia) di quella gara se Paolo avesse potuto restare in corsa fino alla fine. Dopo qualche giorno Ferrari lo premiò convocandolo al Grand Prix de Monaco Formula 1. Ma lui, il più giovane dei Marzotto da corsa, arrivò in ritardo e la rossa monoposto venne affidata a Maurice Trintignant, che vinse il gran premio valido per il Campionato del Mondo.

Un mese dopo, l'11 giugno, Paolo corse a Le Mans con Eugenio Castellotti sulla muscosa Ferrari 4400 e assistette alla tragedia più grave che abbia mai funestato l'automobilismo sportivo, con 90 morti. «Ero uno dei piloti di punta della Scuderia Ferrari. La mia macchina era partita con Eugenio Castellotti alla guida, fi-

danzato di Delia Scala. Dopo due ore Eugenio si fermò per cedermi il volante. Correvamo con un'auto che Ferrari chiamava 3700, invece era una 4400 e aveva una spinta da 450 cavalli, un bel toro da tenere a bada. Ricordo il muso che si alzava sul rettilineo dell'Hu- naudières, sei chilometri da fare con il piede sempre pigiato sull'acceleratore, di giorno e di notte, una follia a pensarci oggi. Castellotti arrivò ai box un giro prima dell'incidente. Si fermò e ripartii io, mentre alle mie spalle si consumava la strage provocata da una manovra azzardata di Mike Hawthorn su Jaguar D che, per rientrare ai box, aveva scattato improvvisamente a destra».

Fu l'ennesimo di un tamponamento micidiale che portò al decollo la Mercedes di Levegh. L'auto atterrò nella tribuna davanti ai box, scavando un solco di sangue. Il racconto di Marzotto continua con un particolare degno di nota: «In quella medesima tribuna, fino a poche ore prima, stava Florence Daniel, una bella ragazza francese. L'avevo vista verso le tre del pomeriggio e avevo attraversato la pista per invitarla a seguire lo spettacolo dai box della Ferrari. Lei aveva accettato con un sorriso. E quell'invito le salvò la vita. Dopo l'incidente partii da Le Mans con due promesse fatte a Florence. La prima era una promessa di matrimonio, la seconda che non avrei mai più corso».

**Me ne andai
dalla gara con due
promesse: non
correre mai più
e sposare la bella
ragazza dei box**

**A Vago sentii
un brusio: si era
scollata la gomma
e andavo ai 280,
non so come ma
me la cavai**



Paolo Marzotto alla 24 ore di Le Mans nel 1954

MUSEO CASA ENZO FERRARI. Modena in festa per la struttura che ospiterà mostre dedicate al mondo delle 4 ruote

«C'è anche la nostra Maserati 1500»

Per la prima esposizione nel nuovo spazio dedicato al padre del Cavallino una rara vettura di **Nicolis**

C'è anche una rara Maserati 1500 6 cilindri del Museo **Nicolis** al Museo Casa Enzo Ferrari inaugurato sabato a Modena. «Siamo orgogliosi per Verona e Villafranca che una delle nostre automobili sia stata scelta e richiesta dalla Ferrari per la prima mostra in questo prestigioso museo», hanno detto Luciano e Silvia **Nicolis** durante la cerimonia ufficiale. La nuova struttura è stata rica-

vata partendo da quella che fu la casa natale del costruttore emiliano, costruita in mattoni rossi. Al suo fianco, quasi ad abbracciarla, un gigantesco edificio in alluminio giallo (il colore di Modena e dello scudetto Ferrari) a forma di cofano e firmato dall'architetto Jan Kaplicky. Modena ha accolto questa colossale realizzazione con poster, foto, coppe e automodelli esposti in tutti i negozi del centro storico. Sui manifesti gialli che tappezzano la città troneggiano gli occhiali neri di Enzo, simbolo e guida del nuovo polo museale e la scritta affettuosa «Bentor-

nato a casa», quasi a ricucire uno strappo di indifferenza della città verso il suo più illustre concittadino del Novecento.

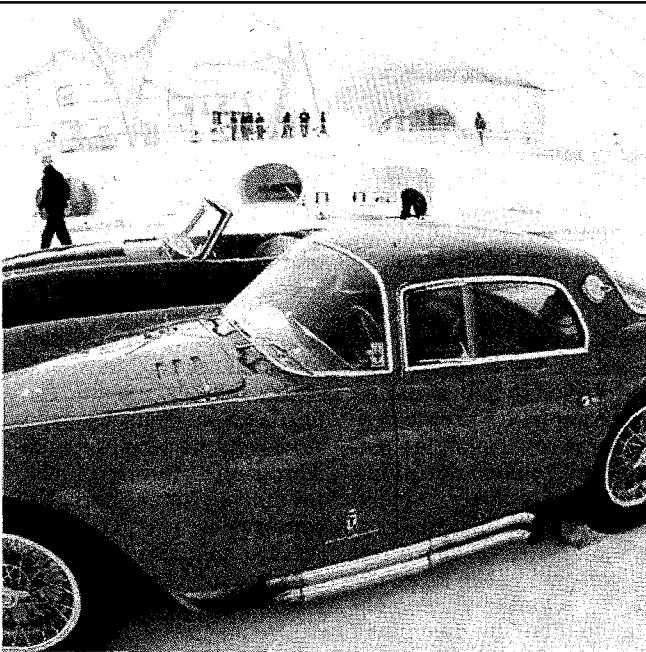
All'interno, il 'Museo Casa Enzo Ferrari' è bianco, disposto su due piani, con una lunga passeggiata a balaustra che corre nella parte alta conducendo il visitatore ad ammirare i documenti storici e le foto contenute all'interno di lunghissime bacheche mentre nell'aria si diffondono i rumori di possenti motori in accelerazione che sembrano fuggire via grazie ad un geniale sistema sonoro appositamente stu-

dato per proporre i suoni in sequenza successiva su ciascun altoparlante, dando così la sensazione del movimento.

Le vetture cambieranno in ogni mostra. «Mio padre aveva il coraggio di fare quello che gli altri non osavano neppure pensare», ha detto il figlio Piero Ferrari. Il sindaco di Modena Giorgio Pighi ha sottolineato la valenza della collaborazione fra pubblico e privato, «l'unica formula che può garantire livelli d'eccellenza e la posizione avanzata che la nostra realtà merita». In prima fila, Arturo Merzario, pilota anni '60 e '70. •D.C.



Piero Ferrari



Alcune automobili esposte al Museo Casa Enzo Ferrari

«Il treno? Giù la testa, si passa»

Correva con Marini sulla 166 MM e coi freni ko passò sotto la sbarra

Chi era il più veloce dei fratelli Marzotto?

«Mio fratello Giannino dice sempre che io ero più veloce nelle curve a sinistra e lui in quelle a destra.

Così lui vinse due volte la Mille Miglia perché c'erano più curve a destra e io il Giro di Sicilia e il Giro delle Calabrie perché c'erano più curve a sinistra...»

Che cosa le disse la sua fidanzata per farla smettere con le corse?

«O me o loro».

E lei che cosa scelse?

«Scelsi lei, che diventò mia

moglie e con la quale nel 2015 spero di festeggiare le nozze di diamante, sessant'anni di matrimonio».

Ha mai pianto per una corsa perduta?

«No, ma anche se fosse non lo direi mai».

Che cosa le ha dato l'automobilismo?

«Una solida formazione per diventare più freddo e calcolatore nella vita».

Dicono che corteggiavate la morte...

«Chiacchiere».

Mi racconti che cosa le capitò alla Mille Miglia del 1950 e facciamo decidere ai lettori se sono chiacchiere oppure no...

«Correvo con una Ferrari 166 MM Touring insieme a Marino Marini e restai senza freni vicino a Cesenatico. C'era un passaggio a livello. Vedeva il

treno, provai a rallentare, ma il tubo dell'olio dei freni era rotto. Il pedale andò giù, a fondo corsa. Viaggiavo a 150 e non avevo vie d'uscita: da una parte c'era un terrapieno, dall'altra tanti alberi. Pensai che se avessimo abbassato la testa avremmo potuto passare sotto la sbarra del passaggio a li-

vello, anticipando il treno. Di colpo urlai a Marini "Giù la testa!", e poi schiacciai l'acceleratore e passai. Andò bene. Sentii il vento caldo della locomotiva passarmi alle spalle. Fu l'unica volta che provai un senso di inquietudine, forse di paura».

Quanti anni aveva?

«Venti».

Lo raccontò a suo padre?

«No. Ma lo venne a sapere da altri».

Si ritiene un uomo fortunato?

«Sì, perché ho smesso al momento giusto». ● D.C.

L'INTERVISTA. Una vita piena di aneddoti



Paolo Marzotto su Ferrari alla Mille Miglia del 1953