Ferrari 250 GTO

All'asta di Pebble Beach un esemplare d'eccezione

Lotto numero 3, ex-Jo Schlesser. "Rivolgersi al dipartimento per un preventivo, da vendere senza riserve". Bastano le prime righe della presentazione di Bonhams a far capire che la Ferrari 250 GTO all'asta al Quail Lodge, sarà la protagonista delle vendite all'incanto durante le giornate di Pebble Beach 2014. Non capita tutti i giorni che un'auto come questa finisca all'asta: ecco la sua storia.

3851GT. L'esemplare, appartenente alla prima serie (quella prodotta in 33 esemplari tra il 1962 e il '63), riporta il numero di telaio 3851GT. Completato l'11 settembre del '62, risulta essere il diciassettesimo costruito. La sua principale peculiarità consiste nell'essere stata nelle mani del romano Fabrizio Violati per ben 49 anni: l'appassionato (membro della famiglia all'epoca proprietaria delle acque Ferrarelle e Sangemini) la acquistò nel 1965, diventandone il quarto proprietario.

Fu di Schlesser. Il primo acquirente della vettura fu il francese Jo Schlesser, noto per la sua brevissima carriera in F.1 (soltanto tre gare), interrotta dal rogo mortale della sua Honda RA302 al Gp di Francia del '68. Il pilota comprò la 250 GTO in livrea argento con il tricolore francese che attraversava longitudinalmente l'intera lunghezza della vettura, per prendere parte al Tour de France automobilistico che sarebbe partito il 15 settembre.

Il Tour de France del '62. Suo compagno d'avventura era Henri Oreiller, personaggio emerso dapprima durante gli anni della Resistenza e poi affermatosi come sciatore di fama mondiale grazie alla conquista di due ori e un bronzo olimpici ai Giochi di St. Moritz del 1948. Appesi gli sci (agonistici) al chiodo a 26 anni, Oreiller si è poi dato alle corse e ai rally. L'equipaggio concluse il Tour al secondo posto alle spalle di un'altra Ferrari, la 250 GT SWB di André Simon, che ottenne la vittoria dopo anni di partecipazioni.

La tragica morte di Oreiller. A due settimane di distanza dal giro, la GTO di Schlesser-Oreiller, alla sua seconda uscita competitiva, fu protagonista di un drammatico incidente sull'autodromo di Montlhéry. Il 7 ottobre 1962 Henri Oreiller perse la vita, e immediatamente dopo il suo co-equipier riportò la vettura a Maranello per il ripristino e la successiva vendita.

Di nuovo sui campi di gara. Nella primavera successiva, l'auto era già pronta per gareggiare di nuovo: fu il suo secondo proprietario, Paolo Colombo, a schierarla il 7 aprile del '63 alla prima gara in salita (valida per il campionato italiano) dopo l'incidente mortale di Oreiller. Colombo giunse terzo di categoria e settimo assoluto alla Stallavena-Boscochiesanuova, e partecipò poi ad altre 14 salite durante quella stessa stagione, ottenendo 12 successi di categoria.

L'acquisto di Prinoth. Alla fine dell'anno, il suo co-equipier Ernesto Prinoth (fondatore e principale progettista dell'omonima azienda di macchinari per movimentazione neve) rilevò l'intera proprietà dell'auto da Colombo. Prinoth, oltre che valido ingegnere, era anche un gentleman driver di livello: con la sua Lotus 18 Climax di Formula 1 prese parte a varie gare minori non valide per il Mondiale (che all'epoca erano numerose), ottenendo due piazzamenti a podio tra il '61 e il 63.

Il ritorno in pista e il secondo incidente. "Mollate" le monoposto, l'altoatesino passò alle GT proprio con la vettura del Cavallino, ottenendo altre vittorie di categoria tanto in salita quanto in pista. Il 6 settembre del '64, a Monza, durante la Coppa Intereuropa che faceva da gara di contorno al GP di F.1, la GTO subì il secondo incidente importante della sua carriera, un capottamento in cui il tetto e altre parti della carrozzeria vennero danneggiati.

Violati, un bambino innamorato della Ferrari. Dopo qualche altro cimento, Prinoth decise di vendere l'auto, e fu qui che entrò in scena Violati, appassionato di auto (e Ferrari, in particolare) sin da bambino. Il primo incontro dell'allora undicenne Fabrizio con un'auto del Cavallino avvenne al Gran Premio di Roma del 1947: quel giorno, alle Terme di Caracalla, la 125S di Franco Cortese regalò a Maranello la prima vittoria in assoluto della sua storia.

Gli inizi della carriera, dalla Vespa alle Abarth. "Vespista" da corsa ingaggiato dalla stessa Piaggio nella squadra ufficiale, Violati passò alle quattro ruote nel 1959, avvicinandosi alle gare in salita con una Fiat 600. L'anno successivo avvenne l'"upgrade" all'Abarth 750 con cui rimase vittima di un gravissimo incidente che lo costrinse in ospedale per sei mesi e gli valse il divieto di partecipare ad altre corse in futuro da parte della sua famiglia.

La GTO che usciva solo di notte. Fabrizio, evidentemente, non ne voleva sapere, e cinque anni dopo comprò di nascosto la GTO messa in vendita da Prinoth, per 2.500.000 lire di allora. Quell'auto, che i primi tempi usciva furtivamente solo di notte, è ancora accompagnata dalla sua targa originale, e dal documento che sancì il cambio di proprietario.

Gli anni delle corse storiche. Dopo qualche anno dedicato alla vela, a Violati tornò il pallino delle Ferrari, che riprese a collezionare nel 1974. Cinque anni più tardi iscrisse proprio la GTO alle prime corse storiche, e nel 1985 (dopo aver partecipato a varie gare del Mondiale Endurance con una 512 BBLM) vinse il Campionato Europeo FIA per auto storiche. Nell'89, poi, fu la volta della Targa Florio.

Il rapporto con Enzo. Per Violati gli anni '80 furono ricchi di avvenimenti importanti: nell'84 ricevette dal Drake in persona l'incarico di formare il Ferrari Club Italia, e sempre Enzo Ferrari approvò l'utilizzo da parte del romano del nome "Maranello Rosso" per la sua collezione di auto aperta al pubblico a San Marino. Fabrizio Violati è rimasto proprietario dell'auto fino alla sua morte, avvenuta nel 2010.

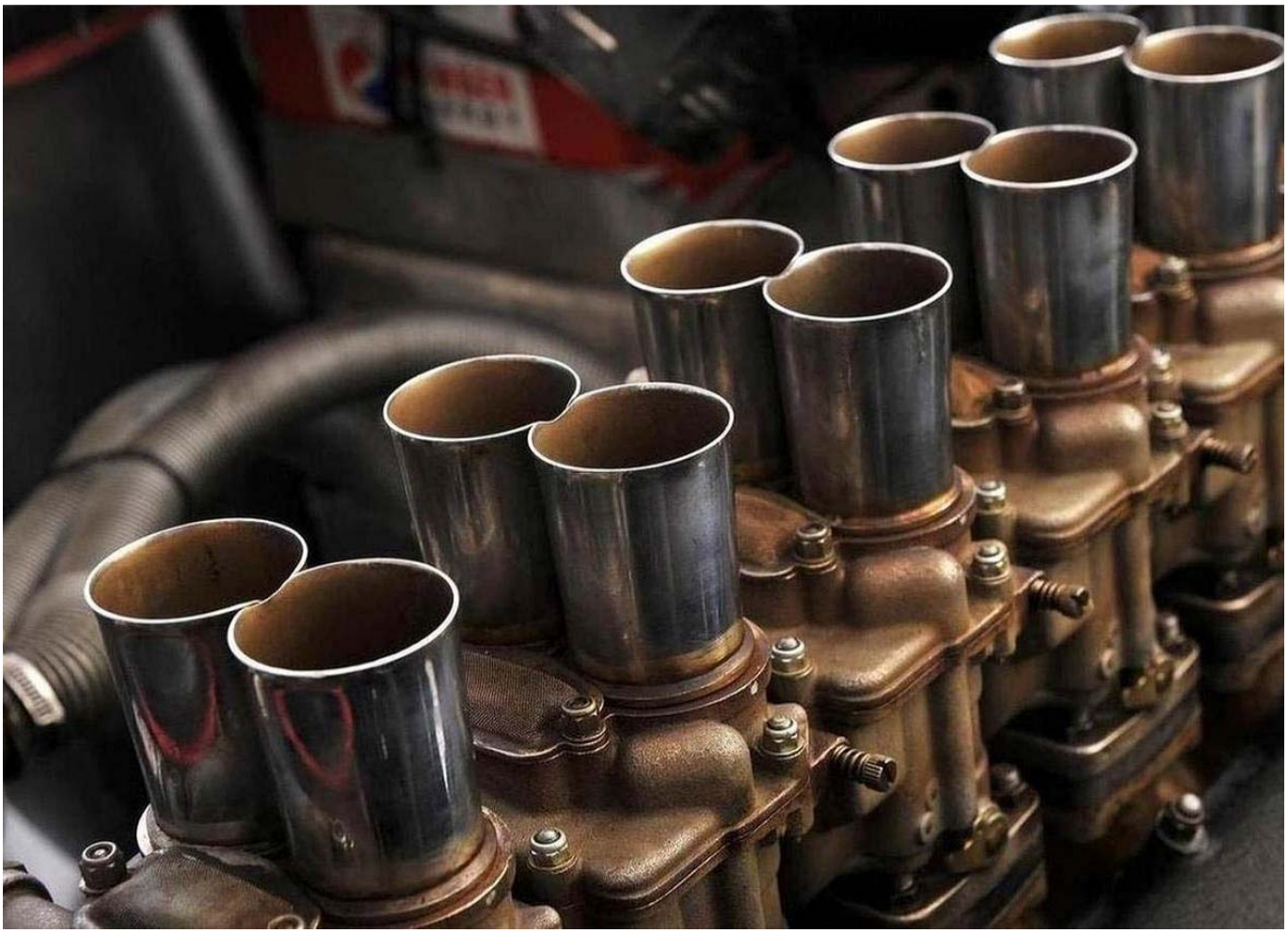
Cinquant'anni di fedeltà assoluta. Caratterizzata dagli scarichi da corsa con uscite laterali, la GTO di Violati ha una voce dalla tonalità particolarissima, e secondo quanto riferito dalla casa d'aste - che raccomanda comunque una meticolosa preparazione per ulteriori impieghi agonistici - è in ottimo stato di conservazione. Nessun'altra 250 GTO, del resto, è rimasta nelle stesse mani per così tanto tempo.

Trova e leggi altri articoli correlati alla Ferrari 250 GTO e all'asta di Pebble Beach

Articolo scritto da Fabio Sciarra e tratto dal sito del mensile QUATTRORUOTE www.quattroruote.it

http://www.quattroruote.it/news/eventi/2014/08/12/ferrari_250_gto_all_asta_di_pebble_beach_un_esemplare_d_eccezione.html

MO·8
0576



OMP

MO 8
0576

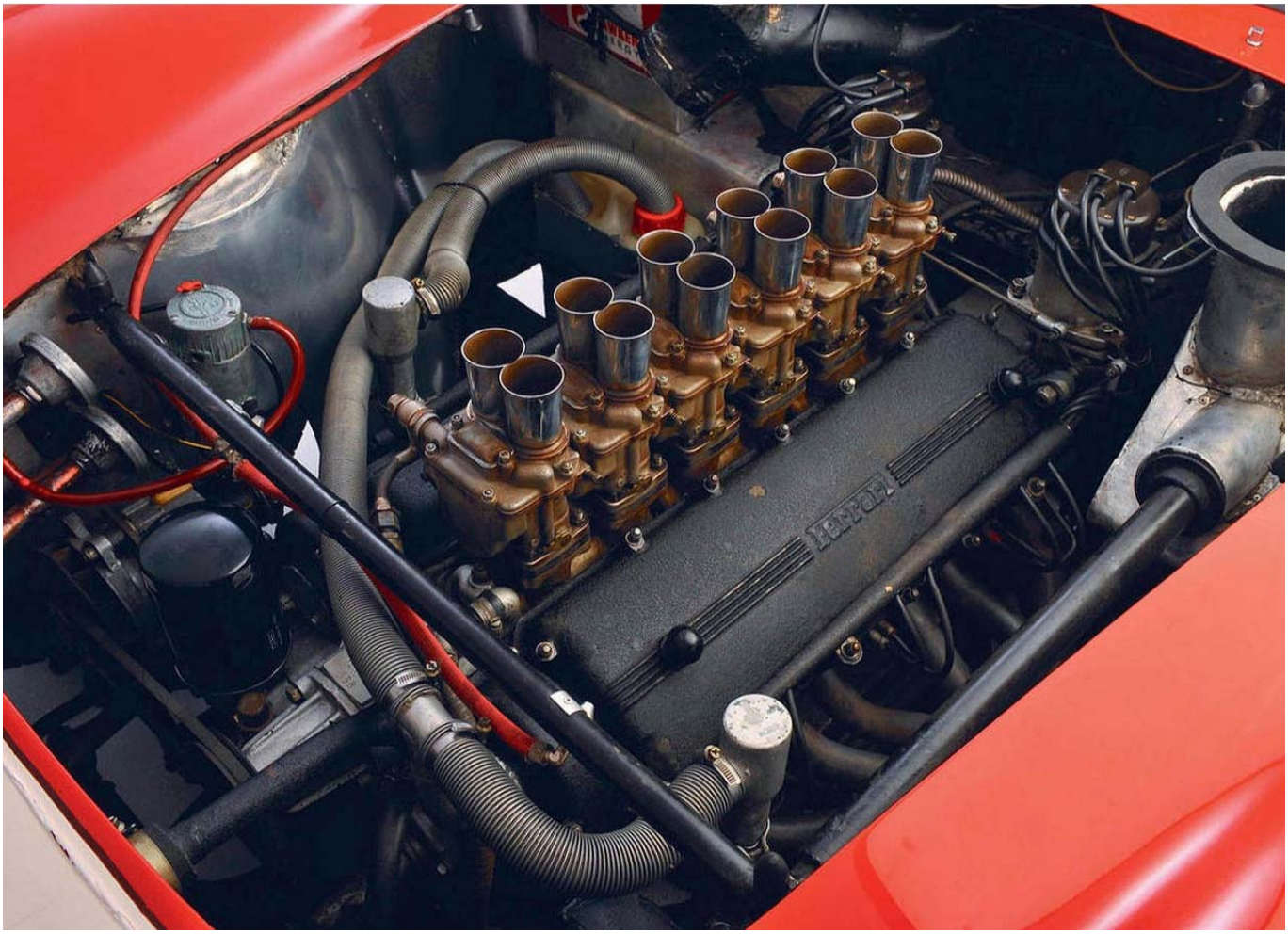
MO·8
0576

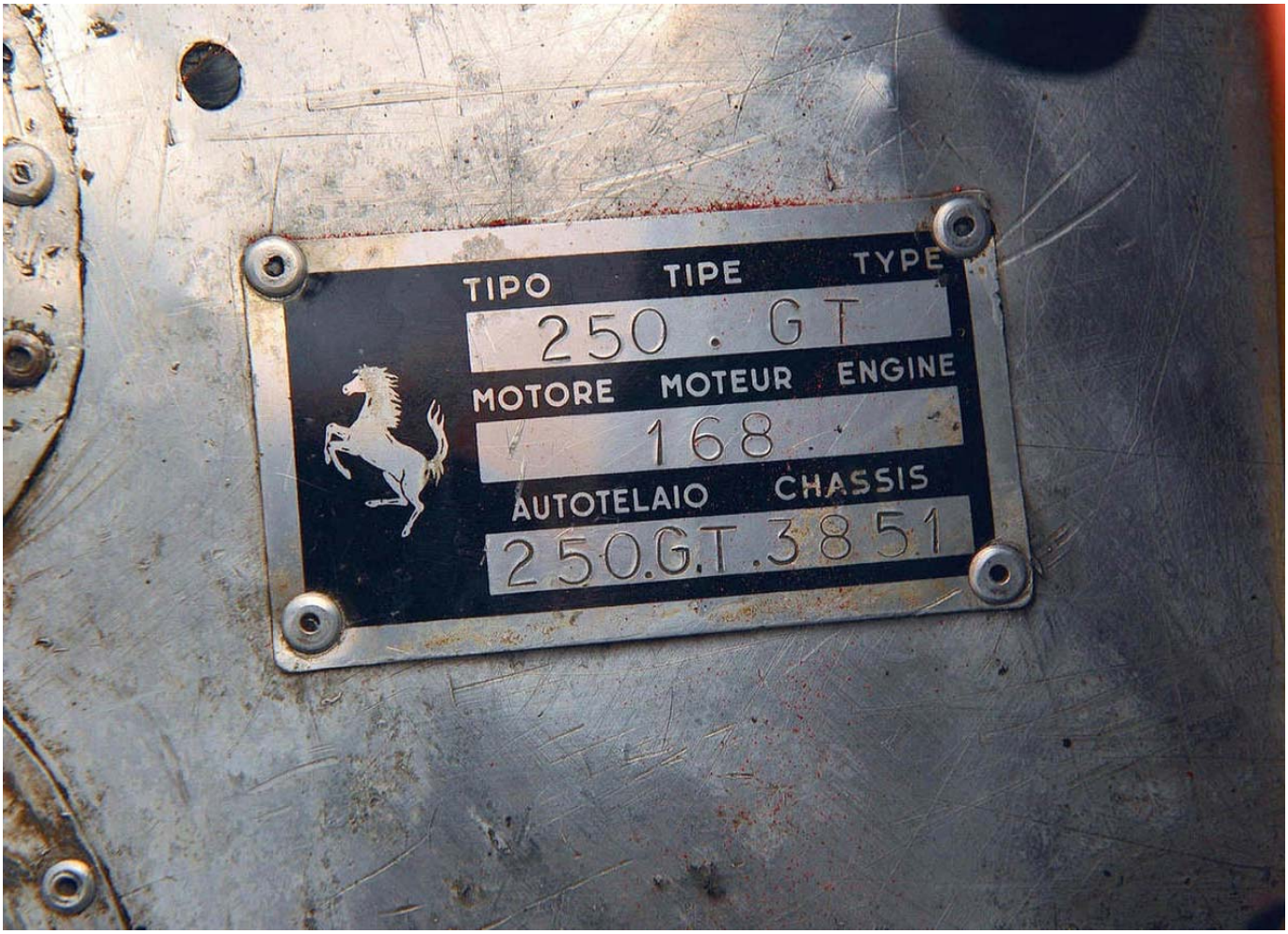
MO 8
0576

S F

Ferrari
VEGLIA
BENZINA
ACQUA
OLIO

RECORD R W 3 7 1 5




TIPO TIPE TYPE
250 . GT
MOTORE MOTEUR ENGINE
168
AUTOTELAIO CHASSIS
250.G.T.3851

330