



## La GTO di papà

Prima di appartenere a Fabrizio Violati, la macchina da 28 milioni di euro fu di Ernesto Prinoth, che... la schiantò a Monza. Il figlio Erich ricorda quei giorni

DANILO CASTELLARIN - FOTO ACTUALFOTO E BONHAMS

**CAPOTTATA**  
La Ferrari GTO #3851 GT che ha raggiunto il nuovo record assoluto di quotazione: 38.115.000 dollari, pari a oltre 28 milioni di euro. E pensare che il suo precedente proprietario, Ernest Prinoth, la ridusse così a Monza il 9 giugno 1964 (sopra a sinistra). In realtà i danni furono minori di quello che potrebbe sembrare. A destra, la Ferrari fuori da casa Prinoth.



In un agosto orfano d'estate ha suscitato clamore la vendita della Ferrari GTO all'asta di Bonhams a Quail Lodge di Pebble Beach, in California, per 38.115.000 dollari, pari a 28.501.458 euro, diritti d'asta compresi. Con questa GTO corse anche Ernest Prinoth di Ortiesi (BZ).

Ricorda bene quei giorni il figlio Erich, classe 1951, anche lui pilota e vincitore del Campionato italiano Ferrari Challenge 2000 del titolo internazionale 2009: «Nei primi anni '60 frequentavo il collegio dei salesiani e un giorno, tornando a casa, vidi la GTO rossa nel cortile di casa. Strabuzzai gli occhi e sentii un tuffo al cuore, le gambe non si muovevano più. Papà l'aveva acquistata da Paolo Colombo. Dopo diverse gare, la rivendette a Fabrizio Violati, per due milioni e mezzo di lire. Una delle prime modifiche che mio padre fece alla GTO fu il tergicristallo a pantografo, ispirandosi agli aerei.» Rimpianti? «Oggi è inutile dire "se l'avesse tenuta avrebbe fatto meglio" perché non serve a nulla e soprattutto perché nessuno poteva immaginare i valori odierni. Siamo già stati fortunati ad averla fra le mani, ecco tutto. E ancor più bravo è stato Violati a conservarla per tanto tempo.»

### Oreiller

Prodotta in 33 esemplari dal 1962 al 1963, era venduta a sei milioni e mezzo di lire (più o meno quanto dieci Fiat 600 e sei Fiat 1100). Primo acquirente di questa GTO fu Jo Schlesler. Su questa stessa GTO, a Montlhéry, il 7 ottobre 1962, trovò la morte Henri Oreiller, coéquipier di Schlesler. Anche Prinoth rischiò grosso: il 6 settembre 1964 uscì rovinosamente di strada, ribaltandosi nella via di fuga, alla Coppa Intereuropa a Monza. Da Prinoth la GTO passò poi a Violati. Pochi mesi fa la GTO era stata ceduta ad un collezionista olandese. Auto così passano di mano con rapidità. Possederle è come avere un Van Gogh o un Rembrandt.

Eppure, negli anni Sessanta quella GTO si accontentava del povero asfalto delle corse di provincia, dove si sfidavano quelli che allora si chiamavano "corridori". Fra questi, Ernesto Prinoth che gareggiò a lungo con la GTO targata MO 80576, numero di telaio 3851 GT. Prinoth, classe 1923, era figlio di Leo, maestro nelle sculture in le-



gno. Ma Ernesto preferiva i motori. Fu così che, invece di lavorare nell'azienda paterna, aprì una piccola officina meccanica, prima di avviare la produzione dei famosi "gatti delle nevi". La sua carriera di corridore lo vide al volante di 500 Steyr-Püch, Abarth Zagato, Alfa Romeo Giulia Quadrifoglio, fino alla F. Junior e infine alla mitica F1, una Lotus 18-Climax. Ma l'amore di Ernesto era la GTO. Ricorda Erich: «La prima sensazione che ricordo della Ferrari sono le vibrazioni violente, l'urlo fragoroso. Quando la metteva in moto tremava tutto, mi vibravano lo stomaco e la pancia, le orecchie mi facevano male.»

Eppure il piccolo restava lì, affascinato da quello spettacolo straordinario. A Ortisei le corse erano molto sentite perché non c'era soltanto Ernesto Prinoth, ma anche Herbert Demetz, grande campione Abarth. «All'epoca gli incidenti erano nu-

merosi e drammatici -rievoca Erich- ma non ho mai tenuto per la vita di papà.» E aggiunge: «Restai molto impressionato nel 1965 quando la Ferrari 275P dello svizzero Tommy Spsychiger uscì di pista a Monza e i giornali pubblicarono la foto della sua testa rotolata a decine di metri di distanza.»

### Team di amici

Ernesto buttava acqua sul fuoco: «Non ho mai capito perché mio padre cercasse sempre di tenermi lontano dalle corse. È perfino arrivato al punto di proibirmi le competizioni nell'età in cui avrei potuto gareggiare, intorno ai '70. Il fatto è che allora solo pochissimi potevano avere un'auto da 200 all'ora, mentre oggi vetture con quelle prestazioni sono alla portata di tutti.» Oggi è tutto più sofisticato, le corse sono diventate molto più professionali, i rapporti umani sono rarefatti e tutto è sacrificato al profit-

to che può derivare dal successo. Di riconoscenza ne gira poca. Ne sa qualcosa Luca Cordero di Montezemolo. «Ai tempi della GTO invece la vera festa non era il podio, ma l'incontro con gli amici nei giorni di gara», ricorda Erich. E aggiunge: «Al mondo di papà è legata la mia fanciullezza. È come ascoltare una vecchia canzone o rivedere un vecchio film, l'emozione si fa sentire. C'era uno spirito eccezionale. Il team era compatto come una pietra. Mio padre andava in gara seguito solo da vecchi amici. Nessuno era pagato, tranne i meccanici. E se capitava che si rompesse un pezzo, potevi stare sicuro che, di notte, qualcuno sarebbe saltato in macchina per andare a prenderlo fino all'officina di Ortisei, viaggiando sulle strade provinciali, perché ancora non c'era l'autostrada del Brennero. Permettendo a papà di essere al via il giorno dopo.»



### MATCHING NUMBERS

Nella pagina a fianco, Ernst Prinoth alla Trieste-Opicina del 21 luglio 1963. Sopra, Fabrizio Violati in gara a Monza e, a sinistra, il V12 di tre litri, che ha lo stesso numero del telaio su cui è montato. Sotto, ancora Prinoth in una bella immagine relativa alla salita austriaca Olympia-Bergrennen disputata il 2 agosto 1964.

