

17-07-10, 07Cecina

[Stampa questo articolo](#)

«Tutto è partito da una Topolino»

Federica Lessi

CECINA. Mostra la foto di una Topolino con a bordo la moglie nella pineta di Marina. "Si deve partire da qui" dice Giotto Bizzarrini. La sua "Macchinetta" dei primi anni Cinquanta è la celebre Fiat modificata. Il geniale livornese approda alla Ferrari, lavora per la Lamborghini e la Iso, fino ad avere una propria scuderia. Ha un caratteraccio "da marinaio quercianellese" e rompe con tutti. Ma fa in tempo a segnare la storia dell'auto italiana, dalle "rosse" costruite per i potenti di tutta Europa al primo motore Lamborghini, dai capolavori come la Ferrari 250 GTO alla Iso Grifo. Le sue auto si potranno vedere alla Fondazione **Geiger** da oggi (inaugurazione ore 19) accanto a quelle di Aurelio Lampredi, altro talento motoristico livornese, nella mostra "Bizzarrini e Lampredi. Come è nata la sua passione per l'auto? "Da studente. Volevo fare il calciatore e stavo per entrare nel Livorno ma mio padre mi voleva ingegnere, presi una stanza in affitto a Pisa e sotto c'era il garage di Pasqualetti. Fece lui la carrozzeria della Macchinetta". Dopo lavorò per l'Alfa Romeo fino ad arrivare alla Ferrari. "Collaudavo le auto da corsa per i piloti. Sedendo accanto a Manuel Fanjo capii che non sarei mai stato come loro. Diventai capo collaudatore e responsabile dei controlli. Ho servito mezzo mondo, clienti come Leopoldo del Belgio, Bernardo di Olanda e Gianni Agnelli venivano da me chiedendo l'auto migliore. Si discuteva sempre". E' vero che aveva un brutto carattere? "Cercavo un modo per imporre la mia personalità. Mio nonno era un fattorino che ebbe la laurea honoris causa e dava ripetizioni a Guglielmo Marconi, mio padre un ingegnere navale che costruì il pontile di Vada. Io non sapevo chi ero". Come era il rapporto con Enzo Ferrari? "Per me era un secondo padre e la scuderia una famiglia. Era un grande manager e mirava ai risultati, aveva già in testa l'idea di vendere la Ferrari alla Fiat e dedicarsi alle corse". Ma nel 1961 se ne andò da Maranello. "Eravamo 5-6 dirigenti e decidemmo di sostenere un collega che aveva subito un torto personale. C'era il fatto che Ferrari fu accusato per i morti della Mille Miglia e stava cercando di dare le responsabilità ai tecnici, faceva le pratiche per vendere alla Fiat. Noi decidemmo di fare sciopero. Il giorno dopo ci licenziò tutti". Dopo iniziò a lavorare per Ferruccio Lamborghini. "Era l'opposto di Ferrari. Brevettava e ideava, conosceva la tecnica. Ma faceva trattori, il primo

motore per auto glielo progettai io. Lo portammo al banco prova davanti ad una commissione. Mi aveva dato un anticipo, se il motore erogava più di 350 cavalli mi saldava, altrimenti nulla. Erogò 357 cavalli a 9800 giri. Lui si infuriò, disse che era un motore da corsa, ma pagò". Poi venne Renzo Rivolta, patron della Iso. "Un tipico industriale milanese. Mi chiamò per provare un'auto americana con motore Chevrolet-Corvette. Rimasi esterrefatto dalle prestazioni, era a basso regime di giri ma potente. Gli dissi "è una cannonata" e si usò per la Iso Rivolta". Finì male anche lì. "Era già partito con la produzione di 500 vetture e gli chiesi a quanto le vendeva. "A poco meno di una Ferrari" disse. E io, di rimando: "allora perché dovrebbero comprarla?". Mi dette tutti i pezzi per una macchina e mi disse "vai a fartela a Livorno". Fu così che nacque la Bizzarrini 5300 GT, nella Società Prototipi Bizzarrini che fondai nella mia città, attiva fino al 1968".

[Torna ai risultati della ricerca](#)

[Stampa questo articolo](#)