

1 di 1

Auto d'Epoca[®]

ANNO XXXVII (429) - N. 5 - MAGGIO 2020

EURO 6,00

IL MENSILE ITALIANO DI AUTOSTORICHE - THE ITALIAN CLASSIC CAR MAGAZINE

ALFA ROMEO MONTREAL

LINEA AFFASCINANTE E SPORTIVA FIRMATA BERTONE, NATA NEL 1967 E USCITA DI SCENA NEL 1973 ANCHE GRAZIE ALLA CRISI PETROLIFERA E AL CONSUMO DEL SUO GENEROSO 8 CILINDRI



FERRARI 250 GTO



TOYOTA CELICA
GT-FOUR



FIAT 1200
GRANLUCE



ALFA ROMEO MONTREAL

P.51



STIRLING MOSS



LE MANS 1955



CASTELLOTTI

La Gazzetta
L'ESPRESSO

- Maggio 1940: l'ultima spiaggia di Dunkerque
- P51 Mustang: il caccia che proteggeva le Fortezze volanti
- Corriera Fiat 309 CAMSA
- 8 maggio '45: la Germania nazista firma la resa
- Italian Line e i capolavori dei suoi transatlantici

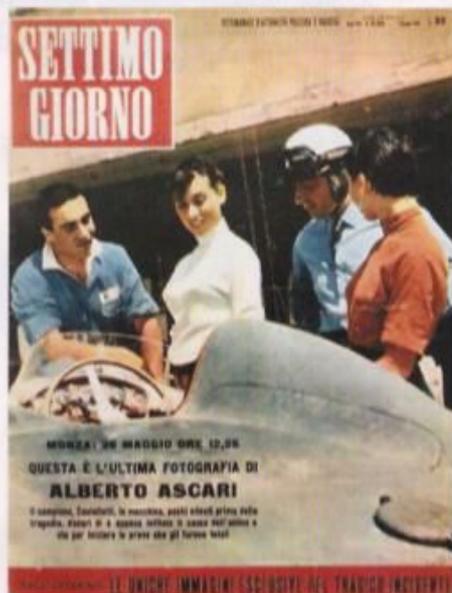
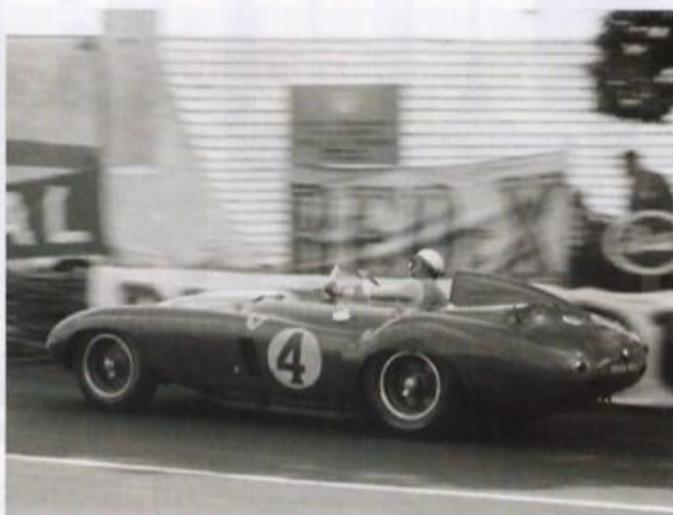
Eugenio Castellotti, la storia di una carriera breve ma intensa

Alle 17.19 del 14 marzo 1957 moriva durante una sessione di prove all'Aerodromo di Modena il pilota di Lodi, a soli ventisei anni. Proveniente da una famiglia di ricchi proprietari terrieri, iniziò la carriera nel 1950, dopo la morte del padre che non vedeva di buon occhio l'interesse del figlio per le gare. La sua prima macchina fu una Ferrari 166 MM con cui prese parte a vari eventi, giungendo sesto alla Mille Miglia del 1951. L'anno seguente conobbe a Monza, durante il Gran Premio d'Italia, Alberto Ascari che ebbe poi un ruolo fondamentale nel prosieguo della sua carriera e di cui divenne grande amico

Debutto da dimenticare per Eugenio Castellotti nel mondo delle corse. È il 1° Aprile 1951, la corsa il Giro di Sicilia, l'auto la sua Ferrari 166 MM Barchetta, condivisa con l'amico Pino Rota. Non vedono la bandiera a scacchi, costretti al ritiro dopo alcune uscite di pista. Ma poco più che ventenne pilota lodigiano pensa già alla seconda gara. Meno convinto il suo compagno di abitacolo che, però, alla fine di Aprile si lascia convincere e lo segue a Brescia per condividere la Ferrari 166 MM nella 1000 Miglia. Eugenio conclude al 50° posto assoluto, sesto di classe. Risultato di rilievo per un pilota alle prime esperienze agonistiche. Segno che gli assidui allenamenti serali sulla via Emilia tra Lodi e Milano non sono inutili. Coppa della Toscana, Coppa delle Dolomiti e Giro delle Calabrie, concluso al terzo posto di classe, sono le altre uscite della prima stagione da corsa. Castellotti è un giovane di talento. La conferma nel 1952 con i colori della Scuderia Guastalla di Luigi Chinetti e Franco Cornacchia. E il primo successo. Dopo la vittoria di classe al Giro di Sicilia, ecco quella assoluta alla Coppa d'Oro di Sicilia con la Ferrari 225 S. Al suo fianco c'è Annibale Broglio. Come alla 1000 Miglia che lo vede subito tra i protagonisti prima del ritiro per una uscita di strada quando è secondo assoluto. La stagione prosegue con altre due vittorie a Oporto, con la 225 S, e a Senigallia con la 166 MM. L'esperienza alla Scuderia Guastalla è positiva per Eugenio che beneficia della presenza di piloti di fama internazionale del calibro di Alberto Ascari e Gigi Villoresi.

La stagione 1953 inizia però con poca fortuna. Fuori al Giro di Sicilia, fuori alla 1000 Miglia, disputata con una Ferrari 340 Mexico Berlinetta Vignale. Con una 212 S riesce a salire sul gradino più alto del podio del Trofeo Sardo, ma i risultati migliori arrivano nelle corse in salita con le vittorie in due classiche come la Varese-Campo dei Fiori e Bolzano-Mendola. È





In alto, a sinistra: Castellotti con la mamma; a destra: su Ferrari 121 LM a Le Mans nel 1955. Qui a destra: Castellotti alla Mille Miglia del 1954.

campione italiano della montagna.

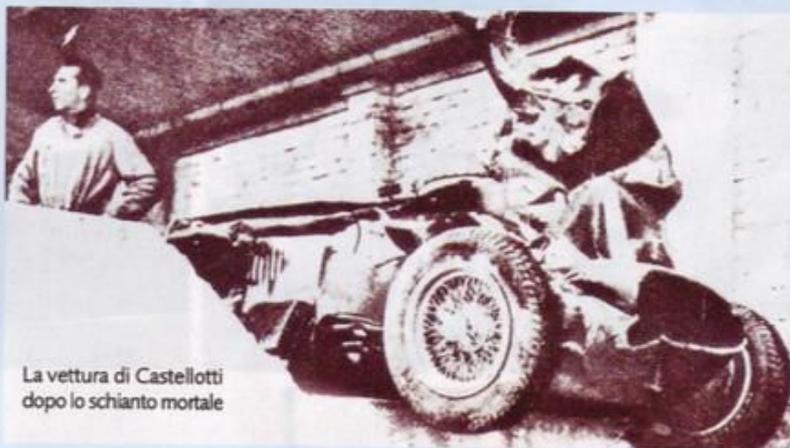
Le prestazioni di Eugenio non passano inosservate. E' estremamente veloce e sempre più affidabile ed arriva la chiamata dalla Lancia che gli mette a disposizione una D24 per le gare di durata. Ma alla 1000 km del Nurburgring, che dovrebbe correre con Giovanni Bracco, non riesce a prendere il via a causa di problemi elettrici. Un'altra corsa leggendaria, la Carrera Panamericana, lo vede al terzo posto finale alle spalle di Fangio e Taruffi, che però potevano disporre di auto più performanti.

Castellotti diventa pilota Lancia nel 1954 e nella scuderia torinese trova Alberto Ascari, due volte iridato di Formula 1. Ancora due ritiri in apertura di Stagione a Sebring - con Fangio su una D24 - e alla 1000 Miglia, sempre su D24. La stagione delle corse in salita porta un altro titolo tricolore e ben cinque vittorie assolute. Da dimenticare la prima corsa



Il giallo della fine di Castellotti

Le storie leggendarie ed il pilota Eugenio Castellotti sembrano essere un connubio indissolubile che ha accompagnato la breve vita del lodigiano fin dalla più giovane età quando fu etichettato come un superficiale, un provincialotto pieno di soldi, che aveva pagato 60 milioni di lire (cifra enorme anche per i tempi dove un operaio specializzato prendeva 500mila lire anno) in tasse di successione e che si crogiolasse nel lusso con un guardaroba da mille ed una notte che comprendeva più di 500 camice e 100 paia di scarpe. Ma la sua passione vera non era l'apparire o la bella vita, la passione Eugenio l'aveva nel sangue ed era una vera droga, un richiamo a cui non poteva sfuggire e non rispondere: la velocità. Così che, poco più che 18enne, si era regalato una Ferrari 166 MM, macchina da sogno, veloce da prenderti il cuore e tutto il resto. Ed Eugenio la amava tanto da partire da solo, di giorno o di notte, con qualunque tempo per mettersi alla prova per misurare la sua voglia di correre sui curvoni della Cisa per capire se quello era il suo mondo ed il suo futuro. Ecco quindi la scelta di entrare nel mondo delle corse a vent'anni conquistando in breve i primi trionfi. Nel 1954 viene ingaggiato dalla Lancia. Debutta in formula 1 nel 1955 con un fantastico secondo posto a Monaco. La sua fama e la popolarità crescono e le storie che lo vedono protagonista anche. Dicono che nella sua città natale Lodi, Eugenio entrò nel bar per bere il caffè diretta-



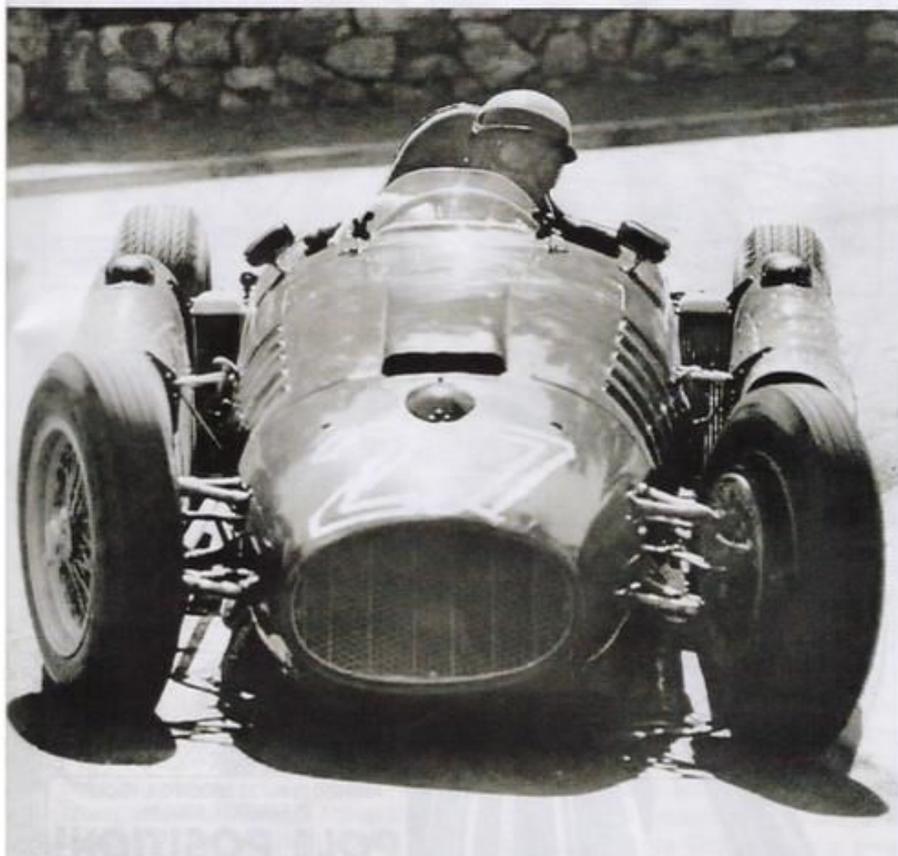
La vettura di Castellotti dopo lo schianto mortale

mente in macchina e per permetterglielo il titolare ha allargato l'entrata del locale. I rotocalchi rosa lo vedono protagonista per i suoi flirt con Edy Campagnoli e Sandra Milo e con l'attrice Della Scala. Diventa il "Pilota playboy" invidiato da tutti ed in particolare dalla "Morte Nera" che non ama chi le ruba la fama e la scena in così giovane età. Eccola quindi avvicinarsi inesorabilmente ad Eugenio. Siamo a Monza è il 26 maggio del 1955. Eugenio sta provando la sua Ferrari quando arriva Alberto Ascari che gli chiede di poter fare qualche giro, non più di tre, da allenamento. Però non ha le sue cose e senza di quelle Alberto che è superstiziosissimo, tanto che bastava un gatto nero per farlo fermare, scendere dall'auto, ed andare a piedi, non corre. Non scende mai

in pista senza il suo casco celeste e la sua maglia dello stesso colore ma la voglia di provare la Ferrari è tanta. Si fa prestare casco e guanti da Eugenio e parte ma all'ultimo giro la macchina sbanda e si capovolge: Ascari muore. Eugenio ne rimane molto impressionato. La Morte ne è stizzita ha sbagliato persona. Rinvia l'appuntamento con Castellotti al marzo del 1957. Castellotti si trovava a Firenze, ma venne richiamato da Enzo Ferrari per effettuare delle prove sull'Aerodromo di Modena e lì lo aspettava inesorabile la Morte. Mentre si apprestava ad affrontare una curva presso il rettilineo delle Tribunette, perse il controllo della vettura e si schiantò a circa 200 km all'ora. Eugenio venne sbalzato fuori. Aveva indosso una sola scarpa. Nell'ambiente superstizioso delle corse si diceva che se dopo un incidente il pilota aveva indosso una sola scarpa, non c'erano speranze. La sua morte divenne un vero e proprio giallo. Ci fu chi sostenne che si trattasse di un cedimento strutturale della sua Ferrari, che ufficialmente nessuno della casa automobilistica modenese riconobbe. Romolo Tavoni, prima segretario particolare di Enzo Ferrari e poi Direttore Sportivo della casa di Maranello che non espresse dubbi al riguardo "Castellotti faceva una vita sregolata, ogni notte andava a letto alle 4 del mattino, quando doveva provare vedevi che non era a posto.. Faceva 4-5 giri e scendeva dalla macchina bagnato fradicio dalla tensione. Non era sereno". Il dubbio logicamente rimane. Eugenio Castellotti morì ma la sua fama e le leggende che accompagnano il personaggio vivono anche ai nostri giorni.

Francesco Dionigi

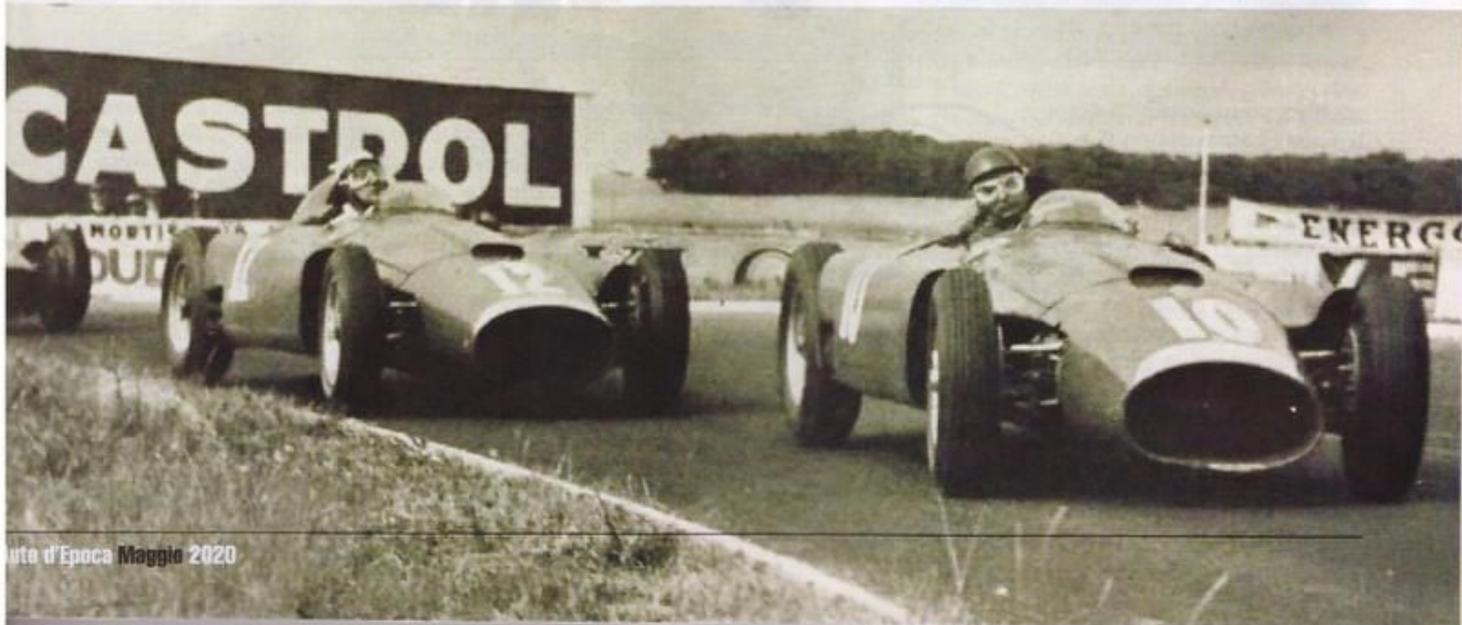




In alto a sinistra: Castellotti con la fidanzata Delia Scala; qui sopra: con Trintignant, Musso e Collins nel 1956. A sinistra: Castellotti a Montecarlo nel 1955; sotto: Fangio precede Castellotti e Collins al GP di Francia del 1956.

con la Lancia D50 di Formula 1, grande debuttante della stagione 1955. Al Gran Premio di Argentina, Castellotti è costretto dal caldo a lasciare la vettura a Villoretti che si ritira. Epilogo analogo alla 1000 Miglia con la Ferrari 121 LM dopo aver chiesto troppo alle gomme per difendere il primo posto da Moss e Jenkinson, che con la Mercedes conquistano la vittoria e il record della corsa.

A Montecarlo, primo posto per Maurice Trintignant su Ferrari davanti a Castellotti. Con Alberto Ascari che conclude la sua ultima corsa in mare. Dopo pochi giorni, Ascari e Castellotti si incontrano all'Autodromo di Monza, dove il giovane lodigiano prova la Ferrari 750 Monza in vista del Gran Premio Supercortemaggiore. Ascari, ancora provato dall'esperienza di Montecarlo, chiede al giovane allievo di fare qualche giro utilizzando il suo casco e i suoi guanti. La prova si conclude con un incidente mai chiarito in cui Ascari perde la vita. Un duro colpo per il mondo dell'automobilismo



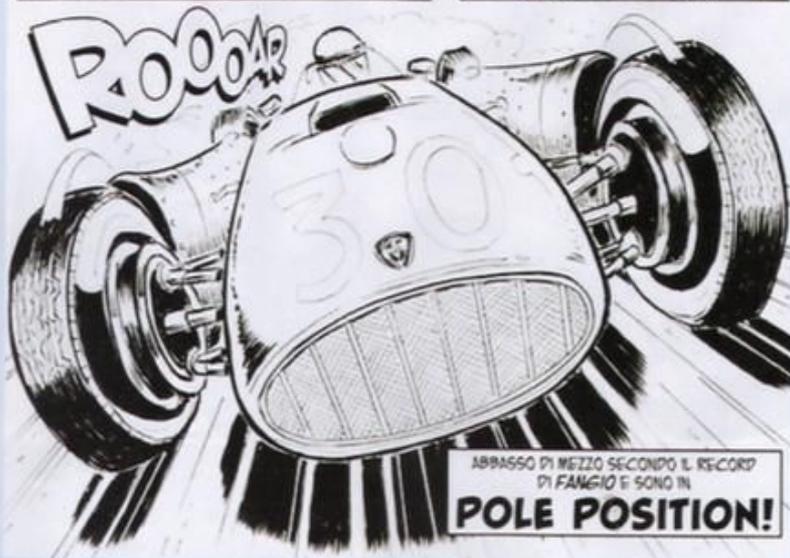
Un libro a fumetti sulla vita di Eugenio Castellotti

“Castellotti, la leggenda è oltre il traguardo”, libro a fumetti sulla vita del pilota lodigiano pubblicato in occasione del 60° della scomparsa. Il libro è stato realizzato dal fumettista lodigiano Alessandro Colonna in collaborazione con il C.A.M.S. Eugenio Castellotti (come si chiamava l'attuale Scuderia Castellotti) ed ha richiesto oltre un anno di ricerche e di lavoro. Tra le fonti, “Un cuore rubato” di Cesare De Agostini, che ha scritto l'introduzione al libro, mentre Giorgio Terruzzi si è occupato della prefazione.



“A un fumetto sulla vita di Eugenio Castellotti pensavo da tempo, pur non conoscendo nel dettaglio le vicissitudini del personaggio” – commenta Alessandro Colonna – “Dalla ricerca che ho effettua-

to è emersa una figura che non immaginavo potesse essere di tale caratura. Non si può non provare ammirazione per questo ragazzo che, come disse Gianni Brera, ‘ha obbedito al coraggio e soprattutto alla gioia di avere coraggio’. Utilissimi sono stati poi gli incontri con il cugino di Eugenio, Carlo Castellotti, dal quale ho avuto interessanti spunti ed aneddoti”. Per Alessandro Colonna questo tipo di pubblicazioni non sono una novità. Negli scorsi anni, insieme al giornalista Francesco Dionigi, ha promosso la “riscoperta” di eroi lodigiani dimenticati come il pilota Francesco Agello, recordman di velocità su idrovolante, ed il pistard Anselmo Morandi, protagonisti entrambi di un apprezzato fumetto. ■



sportivo, oltre che per Castellotti. Gianni Lancia decide di ritirarsi e le monoposto di F1 passano a Enzo Ferrari. In Belgio, nel Gran Premio successivo, Eugenio partecipa in forma privata, anche se con i colori Lancia, e ottiene una brillante pole position ma in gara è costretto al ritiro a causa della rottura del differenziale.

E' l'ultima presenza della scuderia Lancia in un Gran Premio. Uomi-



ni e mezzi passano alla Ferrari. E' l'anno della tragedia alla 24h di Le Mans - l'11 Giugno 1955 - con la Mercedes 300 SLR di Pierre Levegh che vola tra il pubblico provocando la morte di 83 spettatori, oltre a 120 feriti. Castellotti è in gara con Paolo Marzotto su una Ferrari 121 LM ma, dopo essere stati tra i protagonisti delle fasi iniziali della corsa, concludono anzitempo per problemi al motore.

Tra gare annullate e

campionati ridotti arriva il Gran Premio d'Italia all'Autodromo di Monza, che vede il debutto della curva sopraelevata. Eugenio Castellotti prende il via con una Ferrari 555 - un muletto con cui aveva effettuato alcuni giri durante le prove - schierandosi in quarta posizione grazie al crono ottenuto con la D50 (cambio consentito dal regolamento), non adatta quest'ultima alla corsa per l'eccessivo consumo di pneumatici. Il Gran Premio è dominato dalla Mercedes di Juan Manuel Fangio, al comando dalla partenza alla bandiera a scacchi ad eccezione dell'ottavo giro. Il campione argentino conclude davanti a



In alto, a sinistra: Castellotti e Alberto Ascari a Monza. Qui a sinistra: alla Mille Miglia del 1956.

Stirling Moss con la seconda Mercedes carenata in gara. Terzo posto per Castellotti. Stessa posizione nel Mondiale in una stagione che si conclude con la vittoria alla 10 Ore di Messina. Eugenio si prepara alla stagione 1956 con la certezza che sarà la prima guida della Scuderia Ferrari, che, però, ingaggia Fangio, libero dopo il ritiro della Mercedes, e Luigi Musso, giovane emergente in arrivo dalla Maserati.

Una stagione straordinaria. La prima ga-

ra in Argentina vede Castellotti protagonista in prova ma sfortunato nella gara conclusa anzitempo. Con Fangio trionfa in Florida alla 12 Ore di Sebring con la 860 Monza ma l'apoteosi è alla 1000 Miglia, il 29 Aprile. Sotto la pioggia battente porta al successo la 290 MM, una vittoria che proietta il pilota ai vertici del motorsport. E non solo. Ormai è anche un personaggio da copertina dei rotocalchi anche per la relazione con l'attrice Delia Scala. In pista



deve ritirarsi a Montecarlo e a Spa, e in Francia - circuito di Reims - per ordini di scuderia deve accontentarsi del secondo posto alle spalle di Peter Collins. Decisione poco gradita dal pilota. In luglio si rifà vincendo il gran premio di Rouen per vettura Sport con la Ferrari 860 Monza. La gara sulla pista di casa, il Gran Premio d'Italia, lo vede protagonista in prova - seconda posizione dietro a Fangio e davanti a Musso, tutti su Ferrari - e nei primi quattro giri della corsa, condotti in prima posizione prima del ritiro per problemi a uno pneumatico e conseguente testacoda ad oltre 250 chilometri all'ora. Primo posto finale per la Maserati di Stirling Moss. Come nel 1955, Eugenio è campione assoluto velocità. Parte con un nulla di fatto il 1957. In Argentina, Castellotti si ferma quando è terzo per problemi a una ruota. Una settimana più tardi la rivincita. Sulla stessa pista vince insieme a Cesare Perdisa la 1000 chilometri di Buenos Aires con la 290 MM. Poco fortunato il ritorno oltreoceano per il Gran Premio di Cuba per vetture Sport dove colleziona un altro ritiro.

L'epilogo. L'Italia rimase scossa dalla morte di Eugenio Castellotti, eroe sportivo del momento, vittima di un incidente durante una sessione di prove all'Aerodromo di Modena. C'era da provare la 801 e da battere, come richiesto da Enzo Ferrari, il record della pista stabilito il giorno prima da Jean Behra con la Maserati. Lo schianto dopo pochi giri. Alla "S", la Ferrari 801 non curvò e andò a schiantarsi a circa 200 chilometri orari. Tra le ipotesi, la rottura della trasmissione, il blocco dell'acceleratore, la stanchezza - forse - del pilota, che in quei giorni viaggiava spesso tra Modena e Firenze, dove la fidanzata Delia Scala era impegnata in uno spettacolo teatrale. L'incidente alle 17.19 del 14 marzo 1957.

Testo di Gianni Cattaneo
Crediti foto: Foto Celso Lodi,
Scuderia Castellotti Lodi,
Archivio Automobile Club Milano