



In 84 a Lodi

In memoria di Castellotti

Testo di *Piero Ventura*

Quelli di **Castellotti** erano anni in cui le corse automobilistiche stavano uscendo dall'era dilettantistica per passare all'era moderna, al professionismo. Emergere in quei tempi, quando gli avversari si chiamavano **Juan Manuel Fangio**, **Alberto Ascari**, **Stirling Moss**, **Gigi Villoresi**, **Mike Hawthorn**, **Nino Farina**, **Peter Collins**, **Piero Taruffi**, **Jean Behra** e tanti altri colossi del volante, era certamente più arduo che non in tempi normali. Ciò mi induce considerare **Eugenio Castellotti** a tutt'oggi, l'ultimo grande campione italiano. Il rombo del motore e l'odore della benzina hanno attratto Eugenio fin da giovanissimo. Con tacita complicità di **Pierino Ferrari**, l'autista di casa, prova ben presto, non sempre senza danni, l'emozione della guida al volante delle potenti automobili di famiglia. Inizia a frequentare l'ambiente corsaio milanese fermamente intenzionato a gareggiare anche se in casa Castellotti, papà Francesco di corse non ne ha mai voluto sentire parlare. Diviene amico di **Franco Cornacchia**, un pregevole pilota di vetture sport e titolare della scuderia **Guastalla**. Eugenio ha da poco perso il padre. Nel 1950, non ancora ventenne, con Franco Cornacchia, assiste alle prove del gran **Premio d'Italia a Monza**. Cornacchia lo presenta ad **Alberto Ascari**, pilota già affermato anche se non ancora all'apice della carriera. Apprendendo le intenzioni di Eugenio, Ascari, stringendogli la mano dice scherzosamente in milanese: *"Alora vor di che lè mat"* (Allora vuol dire che è matto). Scompare il padre nel 1949 e con lui il veto alle corse, tralasciati gli studi che in verità non sono mai stati il suo forte. Castellotti acquista da Braida di Genova una Ferrari baracca 166 MM nera e verde, un vero gioiello che tutti a Lodi invidiano.

Eugenio Castellotti





Reims 1956 da dx Hawthorn, Fangio, De Portago, Castellotti, Collins, Moss e Gendebien.



Fangio, Musso, Castellotti, Collins e De Portago.

Il giovane si dimostra molto irrequieto tanto che appena sedicenne modifica la carta d'identità (ancora oggi gelosamente conservata dal cugino Carlo) cambiando la data di nascita del 1930 in 1928. Gli scopi furono due: il primo era quello di frequentare con largo anticipo gli ambienti motoristici milanesi spacciandosi per un patentato in attesa del momento opportuno per iniziare a correre, il secondo quello di apparire un pochino più "maturo" alle ragazze. Per le sue terre, le sue proprietà, non mostra particolari interessi: insegue un sogno unico e preciso: correre. Come in tutti i centri di provincia, il luogo di ritrovo è il bar. A Lodi il "Taccinardi" lo è per i benestanti. Lì, tra i giovani nascono discussioni e sfide automobilistiche ed Eugenio ne è sempre spavalidamente protagonista. Il ragazzo non è ben visto nell'ambito cittadino, che raggruppa la così detta "gente che conta" rappresentante di una società piuttosto chiusa nelle proprie convinzioni e che si richiama esclusivamente agli schemi dell'economia agricola. Castellotti si vede rifiutare l'iscrizione (voluta dalla madre) al locale Circolo della Lettura. Come spesso accade, quando Eugenio divenne un personaggio, al circolo ci fu chi si mangiò le mani per il precedente rifiuto e avrebbero fatto carte false per averlo fra i propri aderenti, ma Eugenio Castellotti si negò. "Era fatto così" (dal libro: Eugenio Castellotti, l'ultimo campione italiano - di Piero Ventura)





Delia Scala ed Eugenio Castellotti

Di Eugenio Castellotti, nato il 10 ottobre 1930, le cronache rosa parlavano più che altro del suo flirt con **Edy Campagnoli**, bella e popolare valletta di **Mike Bongiorno** in *"Lascia o Raddoppia"* e con l'attrice **Sandra Milo**; dicevano che nel guardaroba Eugenio avesse più di 500 camice e 100 paia di scarpe. Dicevano anche che Castellotti fosse un superficiale, un provincialotto pieno di soldi. Dicevano che Eugenio Castellotti avesse pagato 60 Milioni in tasse di successione, ma più che altro della sua tormentata relazione con la soubrette **Delia Scala**. Fatto sta che a vent'anni debutta con le sport, a ventitré ha già vinto molto (campione italiano della montagna). Nel 1953 è terzo alla Carrera Messicana con la Lancia 3.3 Sport, alle spalle di Fangio e Taruffi. Nel 1954 viene ingaggiato dalla Lancia per il mondiale di F1 dell'anno successivo. Debutta in formula 1 nel 1955 con un fantastico secondo posto a Monaco. Fra il 1955 e il 1957 ha disputato 14 GP ottenendo 2 secondi posti, 1 terzo, 1 quarto e 1 quinto più una pole position. Come detto, nel Mondiale si è classificato terzo nel 1955 e sesto nel 1956. Molto più brillante il suo bilancio al volante delle vetture con le ruote coperte: spiccano su tutte le vittorie nella **Mille Miglia** e nella 12 Ore di Sebring (1956), nella 1000 Km di Buenos Aires (1957), nel Circuito di Oporto (1952) e nei GP di Rouen e di Imola (1956), nella Coppa d'Oro di Sicilia (1952), nella 10 Ore Notturne di Messina (1953 e 1955). È stato inoltre due volte Campione Italiano della Montagna per la Categoria Sport (1953 e 1954, vincendo otto cronoscalate) e due volte Campione Italiano Assoluto (1955 e 1956). Alla fine del '56, pensa al modo di andarsene dalla Ferrari. Soffre Ferrari, soffre il suo far politica all'interno della squadra. Anche la vita privata era un tormento, da una parte la soubrette Delia Scala, dall'altra la madre Angela, alla quale è molto affezionato, ma contraria alla relazione.



Castellotti (Ferrari) GP Italia Monza 1956



Castellotti alla 1000 Miglia del 1956



Castellotti, primo a destra allo start del GP di Monaco del '55



Castellotti attorniato dalle fan alla partenza della 1000 Miglia



Castellotti e Fangio





L'interessante Morris Minor di Violini



La Fiat 595 Abarth di Verrì



La Giulietta berlina di Agresta-Negrini



Politi-Scabini in attesa del via.