



FERRARI OPERA OMNIA 3

Dall'eroico Nuvolari all'elegante Hawthorn

I FERRARISTI 1947-1960

La Gazzetta dello Sport





Eugenio Castellotti

Eugenio a Lodi era ben noto sin da ragazzo e lui non fece nulla per distrarre le attenzioni dei suoi concittadini.

A soli 19 anni, **EUGENIO CASTELLOTTI** divenne erede di una vera e propria fortuna, lasciategli dal padre Francesco, un avvocato di Lodi che possedeva aziende agricole e latifondi. Grande appassionato di motori, il giovane Eugenio aveva già falsificato la data di nascita, aggiungendovi due anni d'età, per potersi acquistare la prima motocicletta. A 18 anni appena compiuti conseguì la patente e la sua prima automobile fu nientemeno che una Ferrari 166 MM con carrozzeria spider.

La sua esperienza da pilota dilettante cominciò a farla a suon di record sulla statale tra Lodi e Milano, che affrontava con il favore delle tenebre facendo segnare tempi sempre migliori. Anche a scuola aveva passato gran parte del tempo a giocare con i modellini di latta delle automobili, la sua grande passione sino dall'infanzia. Imparò presto a guidare nelle proprietà del padre. A Lodi era ben conosciuto sin da ragazzo e non fece nulla per distrarre le attenzioni dei suoi concittadini e del resto del mondo, anzi.

Oltre alla vistosissima Ferrari, Eugenio cominciò a regalarsi una serie quasi infinita di capi d'abbigliamento tra scarpe, abiti e camicie. Dopo la morte del padre, avvenuta alla fine di novembre del 1949, non tardò ad avvicinarsi all'ambiente delle corse vere. **Quello del 1° aprile 1951 non fu un pesce d'aprile per mamma Angela**, sempre in trepidante attesa per le scorribande, non solo automobilistiche, del suo Eugenio. A 20 anni compiuti solo da qualche

1 Il trionfo nella Mille Miglia del 1956, che Castellotti dominò in condizioni difficili con una Ferrari 290 MM.

2 Nello stesso anno il lodigiano vinse la 12 Ore di Sebring con Fangio sulla 860 Monza del Cavallino.



2

me, Castellotti debuttò in gara con la sua 166 MM nel Giro di Sicilia. Suo compagno d'avventura fu l'amico Pino Rota che divise con lui le cinque uscite di pista che precedettero il ritiro della coppia. **Rota giurò che non sarebbe mai più salito in macchina con Eugenio** ma alla fine del mese accompagnò di nuovo Castellotti al debutto nella Mille Miglia. Alla fine si piazzarono setti di classe, risultato che iniziò a far emergere il talento naturale e la classe di Castellotti. Lasciata la compagnia di Rota, Eugenio corse ancora nella Coppa della Toscana, a Porto e poi ancora nella Coppa delle Dolomiti e nel Giro delle Calabrie, che concluse al 3° posto di classe. Nel 1952 si iscrisse alla Scuderia Guastalla, noleggiando le Ferrari con cui proseguì la sua carriera. Con una 225 S cominciò a vincere la sua classe al Giro di Sicilia. Passarono solo dieci giorni e a Siracusa vinse la prima corsa, la Coppa d'Oro di Sicilia. Frequentare la scuderia, popolata da personaggi famosi come Ascari e Villoresi, gli fece bene. Partecipò alla Mille Miglia nuovamente in coppia con Annibale Broglio, che lo aveva accompagnato nel Giro di Sicilia. La rossa 225 S di Castellotti volò sulle strade della maratona stradale italiana. **Il fresco pilota di Lodi era addirittura secondo assoluto quando fu tradito dalla sua foga e finì fuori strada.** La sua ascesa fu inarrestabile: a Montecarlo si piazzò 2° prima di vincere il Circuito Internazionale a Oporto con la stessa 225 S e il Circuito di Senigallia con una 166 MM. La stagione seguente non cominciò sotto i migliori auspici, con un ritiro al Giro di Sicilia e

FORMULA 1

ESORDIO	GP Argentina 1955 (Buenos Aires) con la Lancia
GP DISPUTATI	14
GP VINTI	0
PODI	3
POLE POSITION	1
GIRI VELOCI	0
MONDIALI VINTI	0
PUNTI CONQUISTATI	19,5

ANNO	TEAM	NEL MONDIALE
1955	Lancia, Ferrari	3°
1956	Ferrari	6°
1957	Ferrari	-

FERRARI

GP DISPUTATI	11
PODI	2

SPORT

VITTORIE NEL CAMPIONATO DEL MONDO COSTRUTTORI	
10 Ore notturne di Messina 1955 (con Trintignant su 750 Monza)	
12 Ore di Sebring 1956 (con Fangio su 860 Monza)	
Mille Miglia 1956 (su 290 MM)	
GP di Rouen 1956 (su 860 Monza)	
1000 Km di Buenos Aires 1957 (con Perdica su 290 MM)	

Nato
10 ottobre 1930
Lodi (Italia)

Morto
14 marzo 1957
sul circuito di
Modena durante
test privati Ferrari

Nazionalità
Italiana

Eugenio Castellotti



1 Alla partenza del Giro di Sicilia 1952, su una Ferrari 212 Export insieme ad Annibale Broglio.



1 2

un abbandono anche alla Mille Miglia, corsa con una 340 MM. Con la Ferrari 225 S vinse il Trofeo Sardo e poi si impose come specialista delle gare in salita, vincendo nella Varese-Campo dei Fiori e alla Bolzano-Mendola prima di laurearsi campione italiano della montagna. **La Lancia lo stava seguendo da qualche tempo e non perse l'occasione di proporgli una delle sue D24** per partecipare alle gare di durata. Iscritto alla 1000 Km del Nürburgring di fine agosto con Bracco, non prese nemmeno il via per problemi elettrici sulla vettura. A novembre lo misero su una D23 per correre la temibile Carrera Panamericana, dominata dalla Lancia. Eugenio finì terzo alle spalle del grande Fangio e dell'esperto Piero Taruffi, entrambi però su più evolute D24. Castellotti era ormai un pilota della Lancia, posizione resa ufficiale dal contratto che firmò in vista della stagione 1954. In squadra trovò Alberto Ascari, che per lui era un mito e che divenne una specie di fratello maggiore. A Sebring corse sulla D24 in coppia con Fangio, ma il risultato fu un deludente ritiro. Non andò meglio alla Mille Miglia e fu 3° al Tourist Trophy solo quando salì sulla vettura di Manzon e Valenzano. In compenso si confermò quasi imbattibile in salita, conquistando il secondo titolo di campione italiano della montagna grazie a cinque vittorie. **La bellissima D50 di F1 di cui si stava parlando da più di un anno venne finalmente pronta** per il GP d'Argentina del 1955 ma Eugenio non si fece trovare del tutto preparato. Il gran caldo di Buenos Aires, al quale non era abituato, lo stroncò e cedette la vettura a Villorresi, che poi uscì

2 Carrera Panamericana 1953: Castellotti con il copilota Luoni (a destra) è terzo su una Lancia.



3 Accanto a una rossa, nell'aprile del 1956, Fangio parla e Castellotti (con lo scudetto) e De Portago ascoltano.



3

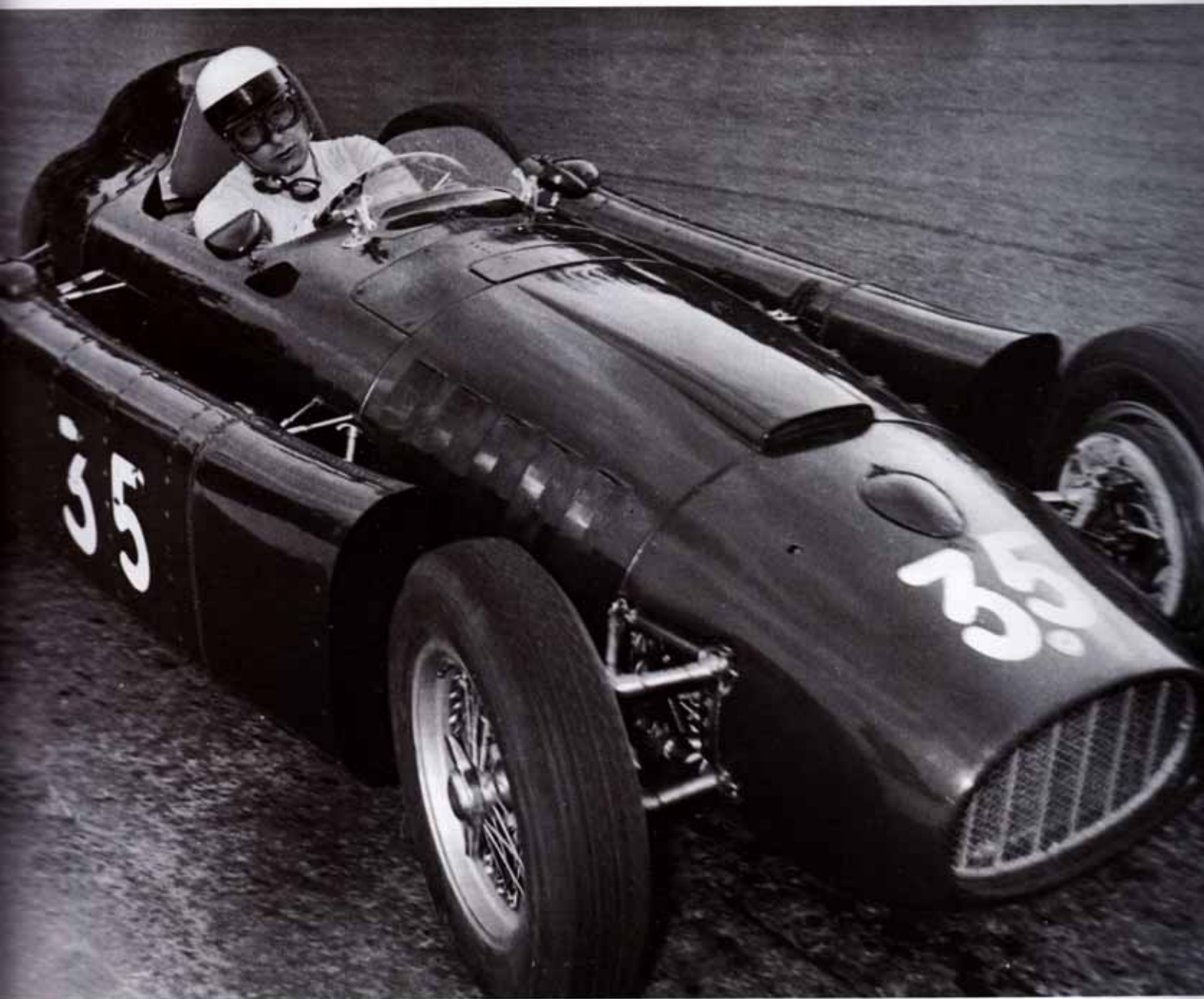
di pista. Andò meglio nelle corse non titolate di Torino e Pau, in cui ottenne un 4° e un 2° posto. Ingaggiato nel frattempo dalla Ferrari nelle gare Sport, prese il via nella Mille Miglia su una 121 LM ma **si ritirò dopo avere praticamente distrutto le gomme per rimanere davanti a tutti**, anche alla Mercedes di Moss e Jenkinson che stava volando e che vinse la corsa a tempo di record. A Montecarlo Alberto Ascari volò in mare e Castellotti finì secondo dietro alla Ferrari di Maurice Trintignant. Quattro giorni dopo Eugenio stava provando la sua Ferrari 750 Monza in vista del GP Supercortemaggiore. Durante l'ora di pausa per pranzo Ascari gli chiese di provare la vettura, rimanendo ucciso in un misterioso incidente lungo la curva del Vialone. Per Castellotti il colpo fu duro, senza contare i sensi di colpa che lo assalirono per avergli ceduto la macchina e persino prestato il casco. La morte di Ascari ebbe fortissime ripercussioni sullo stesso sport dell'automobile. Gianni Lancia, sotto choc, decise di cessare l'attività per ritirarsi in Brasile, cedendo l'azienda a Carlo Pesenti e le monoposto di F1 a Enzo Ferrari. Con i colori della Lancia, ma iscritto privatamente, Eugenio corse ancora solo nel successivo GP del Belgio anche per onorare la memoria di Ascari, facendo segnare il miglior tempo in prova e tenendo per qualche tornata il ritmo delle dilaganti Mercedes di Fangio e Moss. **Il ritiro per la rottura del differenziale non gli impedì di apparire come l'eroe della giornata.**

Per Castellotti il colpo fu duro, senza contare i sensi di colpa che provò per aver prestato la vettura ad Ascari.



1 Castellotti elegante e sorridente con gli amici in un bar della sua Lodi, città in cui era nato e cresciuto.

2 Al volante di una Ferrari D50 nel GP di Reims 1956, che chiude 2° nella scia del compagno Collins.



- 1 Aiutato e incoraggiato da Enzo Ferrari durante una sosta nella vittoriosa Mille Miglia del '56.
- 2 GP di Monaco F1 del 1956: sulla Ferrari che divide con Fangio, il lodigiano conclude quarto.



1 2

Dal GP successivo, il materiale della Lancia e anche Eugenio Castellotti passarono sotto i colori della Scuderia Ferrari. Tra le due gare di F1 si verificò però la più immane tragedia dello sport automobilistico, con la Mercedes di Levegh che finì in tribuna a Le Mans causando oltre 80 vittime. **Castellotti era in corsa con una Ferrari 121 LM in coppia con Paolo Marzotto e si mise in luce nelle primissime ore di gara** sino a quando il motore della vettura decise di arrendersi. Sull'onda dello choc per l'incidente di Le Mans, molte corse furono annullate e il Mondiale di F1 accorciato. Con la Ferrari 555 Castellotti si piazzò 5° in Olanda e poi ancora sesto con la 625 ad Aintree dopo essersi fermato con la sua vettura e avere preso il volante di quella di Hawthorn, stremato dal caldo e dalla fatica di un insolito pomeriggio inglese. Andò meglio a Monza, nel GP che inaugurò la pista sopraelevata, con Castellotti 3° alle spalle delle solite, imprevedibili Mercedes di Fangio e Moss alla guida della 555 scelta al posto della D50 che distruggeva le gomme in appoggio sui curvoni del nuovo tracciato. Alla fine fu 3° anche nella classifica del Mondiale. E con le Sport vinse la 10 Ore di Messina in notturna insieme a Trintignant. **L'anno dopo Castellotti si sentiva pronto per il salto di qualità e per diventare prima guida** della Ferrari, ma la Casa di Maranello ingaggiò proprio Fangio, rimasto a piedi dopo il ritiro della Mercedes. Non fosse bastato questo, Enzo Ferrari prese in squadra anche Luigi Musso, proveniente dalla Maserati e diretto rivale di Castellotti nel ruolo di grande speranza dell'automobilismo

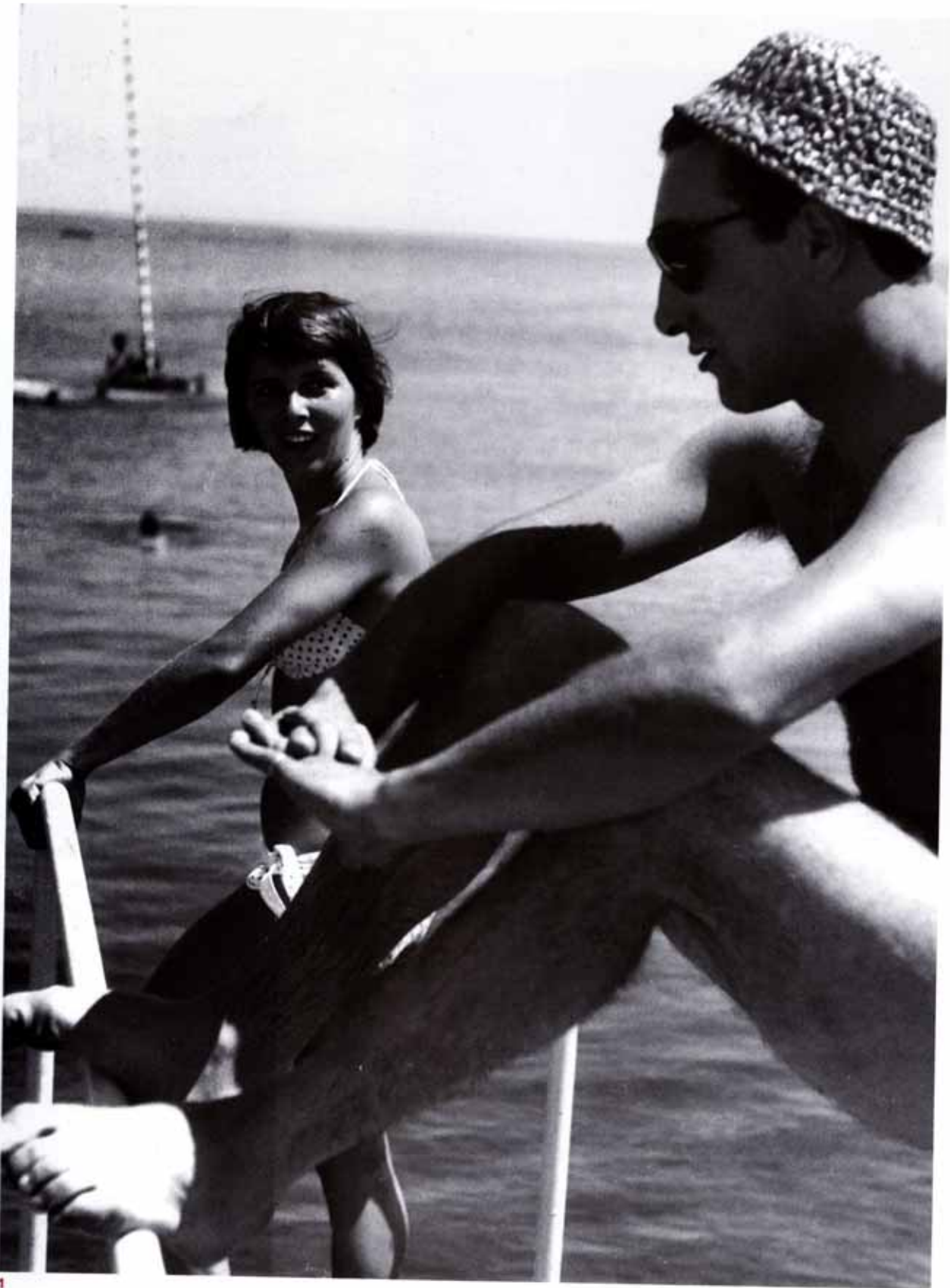


3 Il Drake con tre suoi piloti nel 1956: da sinistra Luigi Musso, Eugenio Castellotti e l'inglese Peter Collins.



3

italiano. In Argentina il lodigiano fu veloce in prova per poi ritirarsi il giorno del GP. Fangio lo volle come compagno per le gare di durata ed **Eugenio fu felice della scelta di colui che considerava come un maestro** e che divenne la sua nuova guida. Con la 860 Monza, Fangio e Castellotti trionfarono sui lastroni di cemento dell'aeroporto di Sebring nella 12 Ore in Florida. Il 29 aprile del 1956 Castellotti compì la sua impresa più bella domando la scorbatica Ferrari 290 MM lungo i 1600 chilometri di una Mille Miglia letteralmente inondata dalla pioggia. Eugenio aveva l'ordine da parte della squadra di fare la lepre, ruolo che interpretò talmente bene da non essere più ripreso da nessuno dopo avere scavato distacchi impressionanti già a un terzo di gara. Reso celebre da quella vittoria, Castellotti divenne un personaggio popolarissimo nell'Italia degli Anni 50. Nel corso dell'estate, si innamorò perdutamente di Delia Scala, al secolo Odette Bedogni, giovane soubrette già molto conosciuta nel mondo dello spettacolo. Fu un rapporto molto contrastato da parte di mamma Angela, che non vedeva di buon occhio la nuova relazione del figlio, che pure in precedenza aveva collezionato un buon numero di fidanzate e amiche. In F1 ci furono i precoci ritiri di Montecarlo e Spa. A Reims, nel GP di Francia, la Ferrari gli impose invece di mantenere il secondo posto dietro a Collins. **Castellotti finì nella scia dell'inglese, perdendo la più bella occasione di vincere un GP. Il lodigiano se la prese a male**, anche se il punteggio in classifica favoriva Collins e non sarebbe stato sensato rischiare la vittoria con una lotta intestina. Castellotti si



1 Al mare insieme alla soubrette Delia Scala: si erano innamorati perdutamente nell'estate del 1956.

2 Nel luglio del '56 Castellotti vince il GP di Rouen per vetture Sport al volante di una Ferrari 860 Monza.

3 Un incidente all'aerodromo di Modena nel marzo 1957 si portò via un grande pilota a soli 26 anni.



2 3

prese una parziale rivincita imponendosi a Rouen, la settimana dopo, con la 860 Monza. La stagione andò in calando, con un nuovo ritiro a Monza per distacco del battistrada di un pneumatico che lo mandò in testacoda a 260 all'ora dopo una lotta testa a testa con Musso. **Qualcuno cominciò a chiacchierare del suo rapporto con Delia Scala, alla quale nel frattempo aveva chiesto di sposarlo.** La trasferta in Argentina all'inizio del 1957 cominciò con un ritiro nel GP d'Argentina quando era terzo per la rottura di una ruota. Sulla stessa pista vinse la settimana successiva la 1000 Km di Buenos Aires con la 290 MM in coppia con Perdisa. Tornato sulla D50 si piazzò 5° nella gara conclusiva della Temporada, non valida per il Mondiale. Tornò in Italia prima di ripartire a fine febbraio per Cuba e ritirarsi nuovamente nel GP per vetture Sport. A inizio marzo Delia Scala era di scena a Firenze e Castellotti fece più volte la spola con Modena per provare la Ferrari sulla pista dell'aerodromo. Il 13 marzo Jean Behra, con la Maserati, battè il record del tracciato. Ferrari teneva particolarmente a quel primato e convocò per il giorno successivo Castellotti nel tentativo di battere il tempo di Behra. **Poco dopo le 17 del 14 marzo la D50 guidata da Castellotti finì improvvisamente fuori pista per cause mai appurate** alla "esse" dopo il rettilineo d'arrivo. La vettura si impennò ed Eugenio venne sbalzato fuori dall'abitacolo, morendo sull'ambulanza che lo stava portando in ospedale solo qualche minuto dopo. A soli 26 anni se ne andò così una delle più concrete speranze dell'automobilismo italiano.