

La corsa

E' stata la gara più famosa della Sardegna, banco di prova per chi voleva prepararsi alla Mille Miglia o per chi cercava una rivincita sulla corsa bresciana. Si è disputata per sole sei edizioni (1951-1956) ma fu una delle più affollate gare del dopoguerra. Ora sta avendo un rilancio grazie a una rievocazione storica in continua crescita!

Foto Archivio Nello Alfano e Archivio Studio Thomas Simon

Quando alcuni anni orsono, per la prima volta, si parlò di una rievocazione storica della Cagliari-Sassari-Cagliari e di ripercorrere con le auto storiche la strada che tocca le due maggiori città della Sardegna, il discorso parve utopistico e quindi difficilmente fattibile. L'idea era nata nella sede del Circolo Sardo Automoto d'Epoca S.C.Q. di Cagliari durante laboriose discussioni fra appassionati e se n'erano fatti accesi promotori alcuni appassionati come Nello Alfano, Paolo Zuddas, Giuseppe Serra, Natale Bruschetti.

Nonostante lo scetticismo generale, alla fine ebbe il sopravvento la voglia di fare piuttosto che starsene sempre con le mani in mano. Nacque così la prima Cagliari-Sassari-Cagliari Storica. Era il 1996. La manifestazione si mosse con la prudenza ed il buon senso di chi compie un nuovo cammino e preferisce usare la politica dei piccoli passi.

L'idea apparve comunque subito vincente. Era l'occasione attesa non solo per nobilitare, con un appropriato ricordo, la corsa automobilistica più famosa della Sardegna, ma anche per diffondere con immediatezza il ruolo culturale del nostro Movimento in una regione in cui il motorismo storico e i vantaggi anche promozionali che può offrire deve essere ancora scoperto. Dalla quella prima edizione sono trascorsi ormai sette anni. Nel frattempo la Cagliari-Sassari-Cagliari Storica è entrata a far parte di quel gruppo di manifestazioni emergenti che stanno interessando una sempre maggiore schiera di appassionati anche a livello nazionale e per la quale l'augurio immediato è che possa diventare presto una interessante opportunità alternativa alle molte manifestazioni che ormai affollano la penisola. La Sardegna è infatti ancora un'oasi felice, in grado di offrire non solo la bellezza del proprio territorio, ma anche spostamenti gradevoli, fuori dal traffico ossessivo.

Mancava tuttavia ancora una degna presentazione di questa rievocazione. Mancava cioè la storia della



dei cavallini sardi

In questa pagina, un acquarello inedito di Ercole Spada, illustra la Fiat 8V Zagato di Miro Toselli alla Cagliari-Sassari-Cagliari del 1955.



3 giugno 1951

Partenti 29, classificati 16.

420 km. Media del vincitore: 120,587 km/h.

1. Franco Di Sant-F. Madou (Aurelia GT).

2. Livio Loi-Franco Pisani (Fiat 1100 S).

3. Giovanni Ardison-Bruno Conti (Aprilia).



corsa che, viva nel ricordo dei sardi, lo è assai meno altrove. Per cui non potevamo tralasciarne il racconto, indicandone, anche se con brevi cenni, i personaggi che la ispirarono e i piloti che le diedero fama. Gli anni furono i mitici Cinquanta, i più ruggenti ed entusiasmanti per le corse automobilistiche che, grazie al rilancio della Mille Miglia, avevano ritrovato proprio allora nuovi fortissimi stimoli.

In Sardegna, nel 1951, quel vento forte fece appunto salpare con i migliori auspici una corsa chiamata "Trofeo della Regione Sarda", gara di velocità su strada che univa Cagliari a Sassari e viceversa. Una andata e ritorno su strade libere al traffico che ricordava per certi versi la stessa corsa bresciana, naturalmente in scala ridotta se si considera il percorso che era circa un terzo.

Al suo esordio l'allora presidente dell'Automobile Club di Cagliari, Enrico Pernis, commentando l'iniziativa, mise immediatamente in risalto soprattutto i vantaggi promozionali che ne potevano venire. Sapeva che la maggior parte dei piloti di quegli anni non a caso erano definiti "gentlemen driver", ossia piloti signori che, raccontando le loro imprese sportive compiute sull'isola, ne avrebbero sicuramente magnificato anche la bellezza. Ne era così convinto che affidò la descrizione del percorso all'ottima penna di Marcello Serra che ne scrisse così bene da suggerire quasi ai piloti di godersi il paesaggio piuttosto che schiacciare sull'acceleratore.

In quella prima edizione corsero però solo piloti locali. Vinse il marchese Franco Di Sudi, su Lancia 2000 Sport, che si impose davanti a Livio Loi che gli tenne testa alla guida di una modesta Fiat 1100 Sport; nelle categoria turismo prevalsero Seu e Manca, cognomi che ben rivelano le loro origini.

La seconda edizione ebbe però tutt'altra dimensione. Promossa a gara nazionale, il Trofeo della Regione Sarda entrò nel 1952 tra le manifestazioni valevoli

REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA
ASSESSORATO INTERNI E TURISMO



AUTOMOBILE CLUB
DI CAGLIARI

II TROFEO DELLA
REGIONE SARDA
14 SETTEMBRE 1952

per il Campionato italiano (Categorie Sport e Turismo di serie). Un salto di qualità che determinò l'accorrere di macchine e di piloti da tutta Italia, allettati anche da premi consistenti per oltre 3 milioni e preziose offerte di pneumatici, allora introvabili, da parte di Pirelli, Ceat e Michelin. La prova si svolse con un concorso di pubblico eccezionale. Fu una bellissima e combattuta gara. La vittoria andò al biellese Emilio Giletti che grazie ai possenti muscoli della sua Ferrari 2000 fece fuori tutti gli avversari, alla media di oltre 137 km/h, compreso l'amico Diego Capelli che era giunto da Milano, portando in Sardegna i colori della gloriosa Scuderia Ambrosiana.



Nella foto in alto, F. Di Sant (con gli occhiali), vincitore della edizione 1951. Qui sotto, da sinistra a destra: Emilio Giletti, vincitore dell'edizione del 1952. Poi: Giuliano Bonaccorsi, alla partenza da Cagliari su Olear 750 cc. ed Egidio Salvati su Giannini 750.

14 settembre 1952

Partenti 44, classificati 26.

420 km. Media vincitore: 137,464 km/h.

1. Emilio Giletti (Ferrari 2000).

2. Diego Capelli (Fiat BV).

3. Vittorio Colucci (Aurelia 2000).





24 maggio 1953

Partenti 56, classificati 40.

420 km. Media del vincitore: 138,716 km/h.

1. Eugenio Castellotti-Mariano Dessì (Ferrari 2715).
2. Gerino Gerini-L. Mastromarino (Ferrari 2715).
3. Clemente Bianchetti-F. Pisano (Lancia Aurelia 2500).



La corsa lo aveva entusiasmato ma l'anno dopo stentò ad accogliere l'invito degli organizzatori. Un presentimento? Il 24 maggio 1953 comunque Diego Capelli si presentò al via e lo fece con una vettura nuova, una Fiat 8V barchetta, appositamente costruita da Zagato e che lo zio, Ovidio, gli aveva prestato. Era certo di ben figurare, anche se gli avversari, giunti questa volta anche dall'estero, erano ancora più agguerriti e numerosi dell'anno prima. Il dramma esplose improvviso.

Quando si trovò oramai in vista del traguardo, esagerò, si dice, affrontando una curva considerata facile. L'auto volò fuori strada, si capovoltò, e rovinò nella scarpata. I soccorsi furono tempestivi ma inutili.

Il giovane pilota milanese morì poco dopo. La vittoria di Castellotti su Ferrari 2715, ottenuta alla media record di 138,761 km/h, fu tristemente festeggiata, come quella nelle classi minori di Zanini (Sport 750), Giardini (Sport 1100), Bosio (Ferrari 2000 Zagato), Bianchedi (750 Turismo), Gianì (1100 Turismo), Faido (1500 Turismo) e Carini (2000 Turismo). La corsa, nonostante il grave lutto, andò avanti e



A sinistra, Diego Capelli, il pilota milanese perito nel corso della terza edizione della Cagliari-Sassari-Cagliari del 1953.

Nella foto in alto, Elio Zagato alla guida di una Alfa Romeo 1900 T.I. preparata dalla Scuderia Sant'Ambrusco. Si classificò terzo di categoria.

Sopra, Eugenio Castellotti festeggiato dopo la sua vittoria del 1953. La sua Ferrari era della Scuderia Guastalla.

29 giugno 1954

Partenti 70, classificati 40.

420 km. Media del vincitore: 151,160 km/h (accanto).

1. Gerino Gerini (Ferrari 3000).
2. Vittorio Colucci (Ferrari 3000).
3. Luigi Bossio (Maserati 2000).

L'anno dopo tornò a proporsi intitolata proprio a Diego Capelli alla cui memoria venne dedicata una coppa. Il Trofeo Internazionale della Sardegna - Coppa Diego Capelli, divenuta ormai una "classica" di livello internazionale, veniva già considerata uno degli appuntamenti sportivi di maggiore rilievo del calendario nazionale italiano. Il numero dei concorrenti, 59 nel 1953, continuava a salire, ma ancora di più miglioravano le vetture e i piloti.

La quarta edizione del 1954 (nella quale il secondo pilota fu sostituito da zavorra) vide schierate alla partenza Ferrari, Maserati, Fiat 8V, Alfa Romeo.

Vinse la Ferrari 3000 di Gerino Gerini, che stabilì anche il record sul percorso (151,160 km/h) dopo aver duellato a lungo con il compagno di squadra Vittorio Colucci. Terzo il milanese Luigi Bossio, alliere della Scuderia Sant'Ambrogio che, lasciata la Ferrari 2000 Zagato, era passato alla Maserati 2000. L'edizione del 1955 fu la più affollata e la più avvincente. A sorpresa, vinse il palermitano Gaetano Starabba, un ricco proprietario terriero siciliano che si era da poco affacciato al mondo delle corse automobilistiche dimostrando tuttavia piglio e autorità fin dalla sua prima gara. Alla guida di una Maserati aveva collezionato subito importanti affermazioni: secondo al Giro di Sicilia e alla Targa Florio del 1954; secondo nella Dieci Ore di Messina, primo nella Salita Bellocampo, alla fine della stagione si era aggiudicato il titolo italiano di velocità.

Alla Cagliari-Sassari-Cagliari del 22 maggio 1955 (ma molti chiamavano la corsa più semplicemente il Giro della Sardegna) si presentò con una Maserati



Il vincitore, Gerino Gerini, riceve i complimenti dalla vedova di Diego Capelli alla cui memoria è stata intitolata la corsa.

Nelle altre immagini:

1. Gerino Gerini su Ferrari
2. Bianchedi su Dina Panhard
3. Taramazzo su Alfa 1900 T.I.
4. A.M. Peruzzi su Giara 750.
5. Mulinèdu su Fiat 1100 TV
6. Perrella su Lancia Aurelia.



9 e 10 (sotto)



22 maggio 1955

Partenti 68, classificati 24.

420 km. Media del vincitore: 143,594.

1. Gaetano Starabba (Maserati 2000). Nella foto sopra, il pilota siciliano acclamato subito dopo l'arrivo.
2. Mario Borniglia (Ferrari 3000).
3. Daniel Margulies (Jaguar 3500).

Nelle altre foto: Lamberto Gerrosi su C.A. (7); Starabba su Maserati (8); Miro Tesei su Fiat 8V Zagato (9); Ritaldi su Alfa Romeo 1900 SS Zagato (10).

20 maggio 1956

Partenti 82, classificati 48.

420 km. Media: 148,209 km/h.

1. Giorgio Scarlatti (Maserati 2000).

2. Luigi Olivari (Maserati 2000).

3. Camillo Luglio (Ferrari 250 GTZ).



2000 che portò vittoriosa al traguardo. Dietro di lui si piazzarono, nell'ordine, Mario Bornigia (Ferrari 3000) e Den Margulies (Jaguar). La sesta edizione della corsa sarda fu anche l'ultima. I tragici incidenti della 23a edizione della Mille Miglia appena conclusa, avevano creato attorno alle corse su strade aperte al traffico un clima di polemiche e di contestazioni. Tuttavia la sesta edizione del Trofeo Internazionale della Sardegna si svolse nor-

malmente. E all'albo d'oro della corsa si aggiunse il nome di Giorgio Scarlatti. Ma fu l'ultimo. L'anno dopo la tragedia di Guidizzolo, avvenuta nell'aprile del 1957, poche settimane prima della corsa sarda, fu fatale alla Mille Miglia ma anche a tutte le manifestazioni che ne ripetevano le caratteristiche. L'ottava edizione fu conseguentemente sospesa e la corsa concluse così la sua gloriosa ma breve storia.

Nella foto sopra, il pilota Gino Ligas su Ferrari 2000 Touring Superleggera. Sotto, il secondo assoluto, Gigi Olivari su Maserati 2000. In alto a sinistra, il vincitore con la corona d'alloro al collo, Giorgio Scarlatti.



2002: VII EDIZIONE DELLA LA CAGLIARI-SASSARI-CAGLIARI STORICA

Dalla prima edizione della rievocazione storica della Cagliari-Sassari-Cagliari sono trascorsi sette anni ed ora la manifestazione è entrata a far parte del novero degli eventi di maggior spicco. Il bilancio di questa VII edizione, svoltasi il 23 e 24 marzo scorsi, è appagante per un connubio di successi che spaziano da una organizzazione sempre più perfezionata, all'irresistibile fascino dei percorsi e panorami, intrisi di profonda sardità. Non è facile organizzare in Sardegna una manifestazione così importante. L'isolamento costringe gli organizzatori a fatiche e quasi ad acrobazie, che la gente estranea all'ambiente non può comprendere. È giusto dunque riconoscere al patron Nello Allano i molti meriti che indubbiamente ha e bisogna augurarsi che nell'interesse del motorismo storico sardo la manifestazione si ripeta ogni anno e ogni anno conduca a nuovi trionfi.

Questo augurio del resto è lo stesso che formulano tutti gli appassionati sardi, non solo, ma in generale tutti coloro che in questi sette anni hanno riscoperto la corsa sarda. I cagliaritari abituati oramai ad ammirare le vetture iscritte ed esposte in rassegna nella Fiera di Cagliari, i sassaresi ad attendere e vederle ripartire nello splendido scenario della piazza d'Italia. Tra Cagliari e Sassari e ritorno, una cavalcata tra pianura e montagne, passando attraverso i centri abitati tagliati dalla "Carlo Felice", l'antico tracciato della gara di velocità. Come descrivere il percorso?

Ci si consenta di ritornare al passato e proporre un resoconto giornalistico degli anni Cinquanta: "Partenza da Cagliari e, attraverso la piana del Campidano, ecco Monastir e Nuraminis, Serrenti e Sanluri, quella Sanluri che doveva essere triste teatro del sacrificio di Diego Capelli nel '53, Sardara e Uras e l'interminabile rettilineo che sembra vada a tuffarsi nello stagno di Santa Giusta. Dopo il Tieso ormai prossimo alla foce, ancora pochi chilometri la pianura cede il posto a meno veloce tracciato. Paulilatino ed Abbasanta, un po' di misto intorno a Macomer, l'altopiano di Campeda, Torralba e il Legudoro. Poi lo spunto finale della Scala di Gioeca e la sosta a Sassari in cui si placherà la irruente volata che riprenderà con impeto inesaurito verso sud, verso Cagliari,

ansiosa di salutare l'epilogo della corsa".

Trentacinque equipaggi sardi e ventuno provenienti dalla penisola, in questa edizione 2002, hanno dato vita ai ricordi, e certamente le protagoniste assolute sono state le vetture, impegnate a resistere ed anche apparire sempre ad ogni passaggio, belle ed ammirabili. I vincitori? Probabilmente si è già tutti vincitori quando, partendo, si avvertono i valori culturali di una rievocazione. La vittoria sul campo è andata comunque all'equipaggio Cambedda-Pulana con Alfa Romeo GT 1300 del 1969, mentre al secondo e al terzo posto si sono classificati nell'ordine: Belfiori-Pitzolu con Jaguar XK 150 del 1958 e Ambu-Melis con Lancia Fulvia Coupe del 1971. La Cagliari-Sassari-Cagliari Storica era stata preceduta il 21 marzo dallo svolgimento del convegno nazionale dal titolo "Motorismo storico in Sardegna: evoluzione e prospettive" nel quale, alla presenza dei consiglieri federali ASI Maurizio Speciali, Giancarlo Carlini, Galdino Saba e di altre personalità, si è posta in risalto la situazione del nostro Movimento in Sardegna, con gli auspici per una sempre maggiore attenzione alle aspettative e problematiche degli appassionati di auto e moto storiche.

(Circolo Sardo Automoto d'Epoca S.C.Q., Cagliari)



In alto, un momento del convegno dedicato al motorismo storico in Sardegna. Si riconoscono da sinistra a destra, i consiglieri Saba e Speciali.

Poi, una sequenza di istantanee tratte dal resoconto fotografico della manifestazione.