

Qui sotto, la partenza lanciata di una delle manche della prima 500 Miglia di Monza, corsa il 29 giugno 1957: la Giulietta Spider che funge da pace-car è appena rientrata ai box e sul traguardo le macchine passano in senso antiorario. In testa c'è Pat O'Connor. Nelle foto piccole, la maschera di olio e fatica dei piloti dopo la gara: in alto il vincitore dell'edizione '57, Jimmy Bryan, che l'anno seguente avrebbe vinto a Indianapolis; in basso Bob Veith, ottavo assoluto nell'edizione successiva, equipaggiato con uno dei primi caschi jet e con la tuta ignifuga.

na, ha vinto quanto c'era da vincere sia in America, sua patria d'adozione, sia in Europa, suo continente d'origine: dalla 500 Miglia di Indianapolis alla 24 Ore di Le Mans, dalle gare di stock-car che si corrono sugli ovali delle piste Usa al campionato del mondo di formula uno nel 1978, con la Lotus. Riaprendo una diatriba vecchia quanto l'automobilismo da corsa: gli americani, così spettacolari e folcloristici, così potenti e grandiosi, sono veramente più forti degli europei?

Una questione che investe tanto i piloti quanto le case, e che ha portato a

tanti duelli tra un capo e l'altro: ceano: Mario Andretti a parte, non ricordare la Ford scesa in stile (e con successo) contro la Fiat nel Mondiale marche anni 60, o le vittorie a ripetizione (1965 e '66) del team con Jim Clark e Graham Hill dianapolis, o ancora (per non andare troppo indietro nel tempo) l'impegno del team Beatrice affidato al tedesco Carl Haas nel Mondiale di formula del 1985 o la pole position, nel 1970, di Teo Fabi a Indianapolis? A periodicamente regolari ci sono europei vanno a sfidare gli americani a ca-

ro o piloti e auto a stelle e strisce che varcano l'Oceano con le intenzioni più bellicose.

Ma l'esempio più chiaro (e anche più spettacolare) di sfida diretta Europa-Usa ha avuto come teatro l'autodromo di Monza. Sono passati esattamente 30 anni e tre mesi dalla prima grande sfida che vide fronteggiarsi sull'anello di alta velocità della pista più famosa d'Italia (il famoso «catino», allora fresco di costruzione) i migliori rappresentanti dei piloti di Indianapolis e i più famosi corridori europei in una gara che, nella formula e nel tracciato, riproponeva i

temi caratteristici della celebre corsa dell'Indiana: 500 miglia da percorrere in tre manche successive guidando a tavoletta sull'ovale monzese di lastroni di cemento.

Un'occasione importante per gli appassionati, ma non solo per loro. Chi all'epoca non perdeva un gran premio scopriva una realtà che non avrebbe forse neppure immaginato: monoposto con l'abitacolo e i pesi spostati di lato per contrastare la forza centrifuga che si sviluppa girando a 300 all'ora sulle sovraelevate degli ovali, motori alimentati a miscela di alcool e benzolo, piloti

abbigliati come solo 10 anni dopo si sarebbe usato in formula uno (veri caschi jet di fibra di vetro in luogo di elmetti a scodella, tute trattate antifiama, fazzoletti ignifughi sul volto), misure di sicurezza (roll-bar e cinture) ancora sconosciute. Chi invece sfogliava ogni settimana le pagine di *Oggi*, di *Epoca* o dell'*Europeo* scopriva a sua volta un mondo altrettanto spettacolare e affascinante: macchine impressionanti, tappezzate di scritte pubblicitarie e dipinte nei colori degli sponsor invece che nel rigoroso monocolor del paese di appartenenza (le italiane rosse, le inglesi rosse, le francesi azzurre e così via), piloti che sembravano reduci della guerra di Corea, col sigaro piantato all'angolo della bocca anche in gara e i capelli tagliati a spazzola, staff di meccanici in tute impeccabili e tutte uguali, un spiegamento di mezzi allora inusitato. In una parola, uno spettacolo del massimo livello assicurato per tutti, intenditori e profani; un grosso avvenimento di cronaca e di costume, oltre che una gara di grande rilievo sotto il profilo puramente sportivo. Per i più giovani, la scoperta dell'America 12 anni dopo la liberazione d'Italia da parte dell'esercito alleato: con marche sconosciute di benzina al posto del chewing-gum e delle Camel e col rombo sordo dei quattro cilindri Offenhauser in luogo del boogie-woogie.

Alla vigilia della prima edizione della gara, in realtà, alcuni costruttori, sotto la spinta emotiva della tragedia di Guidizzolo che poche settimane prima aveva funestato la Mille Miglia del 1957, avevano dato forfait: a Monza, il 29 giugno di quell'anno, mancarono così alla prima 500 Miglia Ferrari, BRM e Gordini ufficiali. A contrastare il passo ai team americani rimasero dunque la Maserati e la Ecurie Ecosse di David Murray che presentava le Jaguar D già vittoriose nella 24 Ore di Le Mans.

La casa del Tridente, già impegnata nella formula uno (con una 250 F Manuel Fangio avrebbe vinto quell'anno il suo quinto e ultimo titolo mondiale) e nel campionato marche, affrontò la 500 Miglia con scarsa preparazione. Le due vetture preparate per Jean Behra (una monoposto 250 F con un nuovo 12 cilindri di 3.500 cc erogante 350 Cv e una 450 F derivata dalla 450 S con motore ridotto a 4.200 cc) subirono gravi guasti durante le prove e non presero il via. Stessa sorte toccò al privato Bornigia, che si era iscritto alla gara con una vecchia Ferrari 12 cilindri. La migliore formazione europea rimaneva, quindi,



De Biasi



Farabola