

Americani alla 500 Miglia di Monza: qui sotto, dall'alto, Tony Bettenhausen (Novi Special) ai box nel '57; Pat O'Connor (Sumar Special) e Eddie Sachs (Jim Robbins Special) nella stessa gara. Al centro, gli europei: dall'alto, Stirling Moss (Maserati Eldorado) con Mike Hawthorn (Ferrari); Jack Fairman (Lister Jaguar monoposto) nel 1958; ancora Fairman (Jaguar D) l'anno prima. Pagina a fianco, foto grande: chi è il pilota messicano con gli occhiali da sole che osserva la John Zink Special di Troy Ruttman ferma ai box? Il

primo lettore e il primo abbonato che daranno la risposta esatta telefonando allo 02/25.84.38.51 (sono esclusi i vincitori di un qualsiasi Mystery car degli ultimi 12 mesi) riceveranno un abbonamento e il rinnovo dell'abbonamento per un anno in omaggio. In basso: il riposo di Stirling Moss (a sinistra) e Juan Manuel Fangio all'edizione 1958.

quella inglese, con tre Jaguar D con motore sei cilindri in linea di 3.442 cc, di cui soltanto quello della vettura di Jack Fairman era a iniezione indiretta e

capace di 290 Cv a 6.500 giri. La carrozzeria delle Jaguar era quella usuale delle biposto sport, con la caratteristica pinna direzionale. La folta rappresentanza americana schierava invece diecimotto vetture, delle quali otto con motore quattro cilindri Offenhauser da 4.200 cc alimentato a miscela alcool-idrocarburi e iniezione Hillborn, con potenza intorno ai 360 Cv a 6.500 giri, e due Novi Special con motore otto cilindri da 2.800 cc sovralimentato da un compressore centrifugo di derivazione aeronautica, con potenza intorno ai 600 Cv a 8.000 giri. Tutte le dieci vetture era-

carale dotate di cambio a due marce. Tra i piloti americani c'erano due vincitori di Indianapolis, Troy Ruttman e Johnny Parsons, e poi il due volte campione d'America Jimmy Bryan. Tony Bettenhausen e i non meno veloci Pat O'Connor, Eddie Sachs, Andy Linden, Ray Crawford, Bob Veith, Paul Russo. La prima edizione della 500 Miglia di Monza si basava su un regolamento del tutto simile a quello di Indianapolis, per cui la gara si svolgeva in tre manches di 63 giri per 267,750 km ciascuna. La partenza era lanciata, dietro una

pace-car: in mancanza di Ford Thunderbird e Chevrolet Corvette, a Monza il compito di guidare la muta delle auto nel giro di lancio fu affidato a una Lancia Aurelia B 24 e a una Giulietta Spider. Per la prima manche lo schieramento di partenza era quello risultante dai migliori tempi nelle prove, per le manche successive si teneva conto dell'ordine d'arrivo delle precedenti. In prima fila, al momento del primo via della giornata, c'erano Tony Bettenhausen, che aveva fatto il miglior tempo (53" 8/10) girando a 284 di media con la sua Novi Special, e Pat O'Connor,

che aveva qualificato la sua Sumar Special a 279,1 km/h. Il migliore degli europei era John Lawrence, in 11ª posizione con 1'02" 7/10 e una media di 244 km/h; Behra, con la Maserati, aveva girato in 1'03" 5/10, a 240 km/h. Nella prima manche Jimmy Bryan si affermò davanti a O'Connor e a Linden. Nella seconda manche, effettuata dopo un intervallo di novanta minuti, fu ancora Bryan ad avere la meglio davanti a Ruttman, Parsons e Crawford. Nella terza manche Bryan si limitò a controllare la corsa giungendo secondo dietro a Ruttman, assicurandosi la vittoria.

Le tre Jaguar di Fairman, Lawrence e Sanderson si classificarono rispettivamente al quarto, quinto e sesto posto. La gara era stata molto spettacolare e seguitissima dal pubblico. Gli americani avevano dato spettacolo affrontando le curve affiancati a tre a tre.

Come a Indianapolis, anche a Monza per l'occasione si girava in senso antiorario, contrariamente al solito. I piloti europei non sembravano avere incontrato problemi a causa della novità. Ma non tutto era andato per il verso giusto: sottoposte al continuo martellamento delle fitte giunzioni della pavimentazione della sopraelevata le sospensioni di alcune auto avevano ceduto di schianto e le gomme di un po' tutte le macchine erano andate in crisi, per non parlare delle crepe che si erano aperte nei telai in alluminio delle due Novi Special e nei serbatoi di alcune delle monoposto venute dall'America. E, per fortuna o per calcolo, nessuno si era reso conto del fatto che, in caso di uscita di pista, le macchine sarebbero andate incontro al guard-rail nel senso opposto a quello in cui la barriera era stata costruita, incontrando cioè col muso le giunzioni del guard-rail nei punti in cui ciascun segmento della barriera elastica si congiungeva col segmento successivo.

La prima edizione della 500 Miglia ebbe comunque una vasta eco di consensi in tutto il mondo e gli organizzatori furono incoraggiati a organizzare la seconda edizione per l'anno successivo. La grande sfida fra gli europei e gli americani si era compiuta e questi ultimi avevano dimostrato la loro superiorità legata all'esperienza di Indianapolis. Spettava ora agli europei fare tesoro della prima esperienza.

Così, nel giugno '58, il lotto dei partecipanti alla seconda 500 Miglia di Monza risultò più completo. Gli americani presentavano un'ottima formazione, con Bryan fresco vincitore di Indianapolis

