

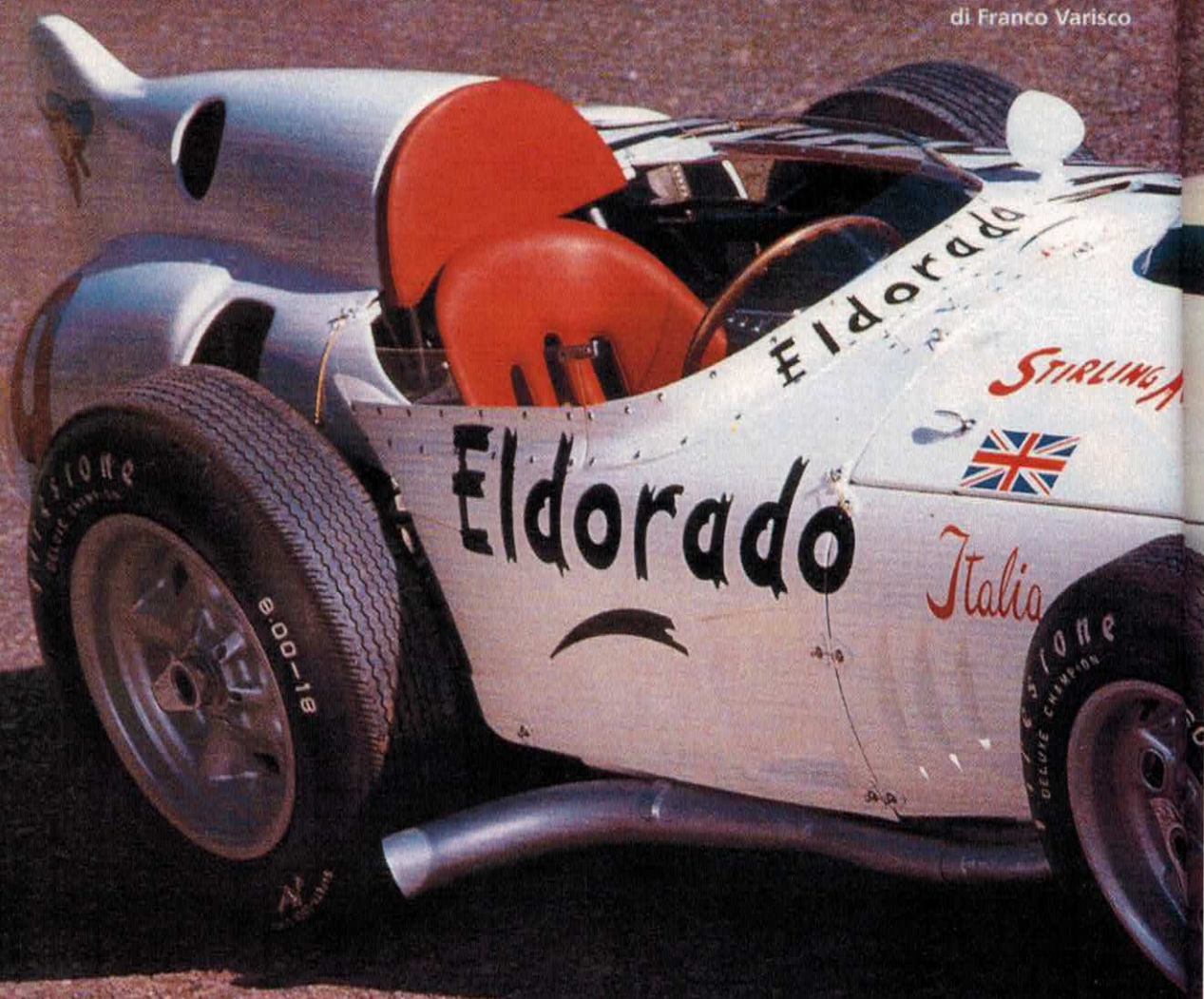
GRANDI EVENTI

La rinascita della Maserati «Eldorado»

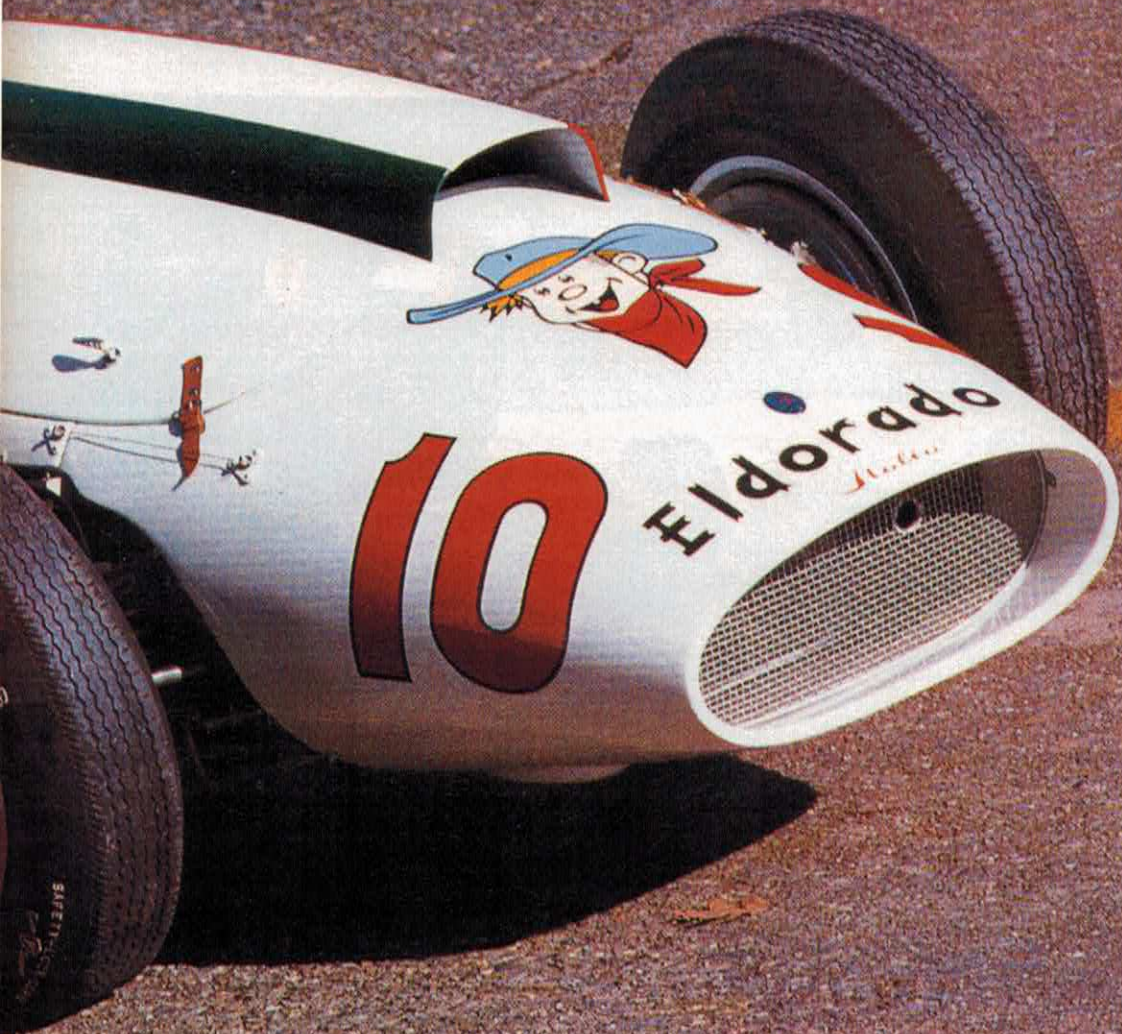
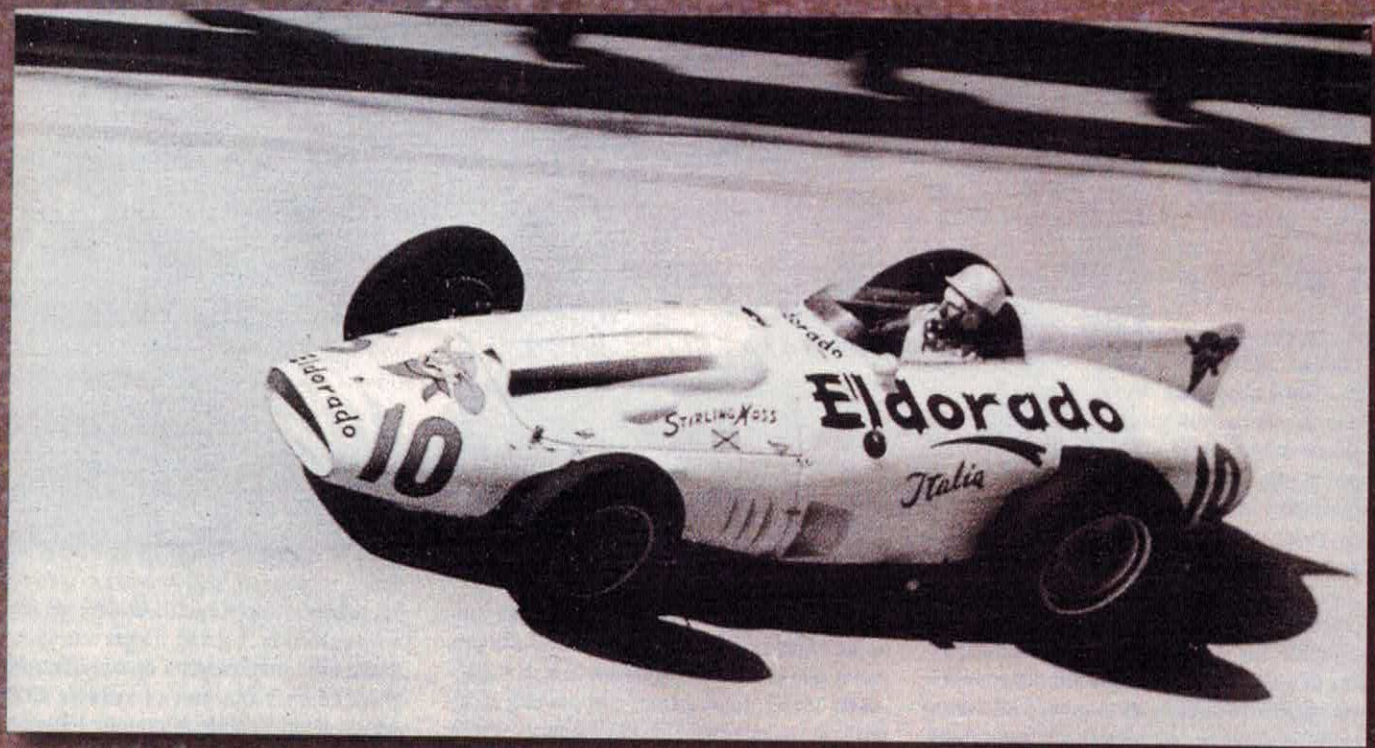
# Il sogno nel catino

*A 14.500 giorni di distanza, la monoposto del Tridente espressamente costruita per la 500 Miglia '58 ritorna sullo stesso «catino» di Monza dove aveva esordito. Un lungo e meticoloso restauro l'ha riportata allo splendore di un tempo. La terribile avventura di Stirling Moss sulla sopraelevata e le grandi ambizioni deluse*

di Franco Varisco











Rivedere la stessa macchina da corsa, la Maserati «Eldorado», sulla stessa pista di Monza dopo 14.500 giorni ha suscitato in me una grande emozione.

Giugno 1958. Ho da poco compiuto 18 anni. Come altre volte decido di passare qualche ora della mia giornata all'interno dell'autodromo di Monza, che considero un po' la mia seconda casa. Appena arrivato in bicicletta nei pressi della porta d'ingresso di Veduggio le mie orecchie sono colpite dal rumore assordante di una macchina che sta girando in piena velocità senza il minimo stacco dell'acceleratore. Intuisco immediatamente che il bolide sta percorrendo la pista di alta velocità e perciò mi dirigo a colpo sicuro in quella direzione. Dal bordo della pista vedo sfrecciare un'impressionante sagoma bianca a una velocità sbalorditiva. Dopo una cinquantina di secondi la macchina ripassa velocissima e a mala pena riesco a leggere sulle fiancate un'enorme scritta di colore nero. Dopo alcuni mi-



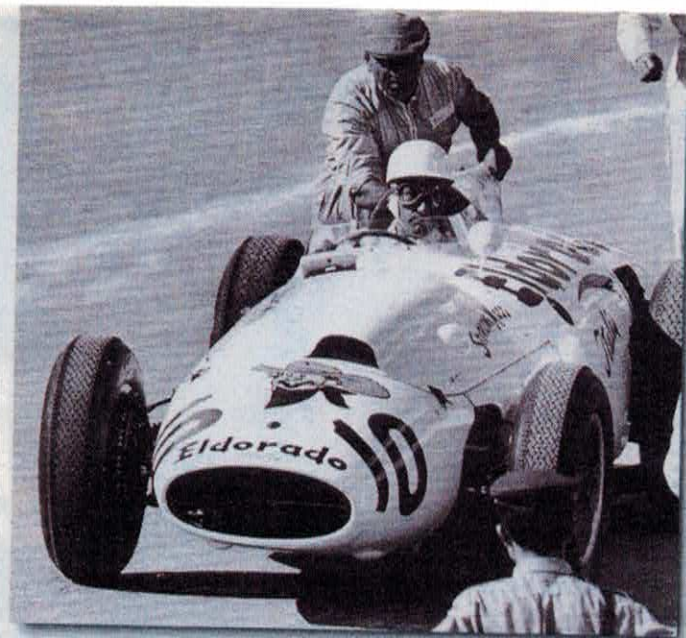
nuti la monoposto dipinta di bianco e con una vistosissima striscia tricolore sulla presa d'aria sul cofano si ferma ai box. Al volante un uomo di grossa corporatura, vestito con un abbondante tuta azzurra, scende dalla vettura. Appena tolti casco e occhiali riconosco Guerino Bertocchi, da diversi anni tecnico e collaudatore di punta della Casa del Tridente. Sulle fiancate le vistosissime scritte «Eldorado» volute dal com-

mentador Gino Zanetti, titolare di una famosa azienda di gelati. Dopo otto giorni rivedo sulla magica pista la stessa macchina, ma questa volta con al volante Stirling Moss, il più grande pilota che l'Inghilterra abbia avuto (e sicuramente il più versatile di tutti i tempi), che dopo il ritiro di Fangio è stato considerato da tutti come il più veloce e il più esperto del mondo. Era lui il pilota designato per portare al debutto la





«Eldorado Special» con motore Maserati. Dopo qualche giorno Stirling Moss scende ancora in pista a Monza verso mezzogiorno con la «Eldorado» sotto la pioggia battente e compie alcuni giri a velocità ridotta. Questo tentativo però è inutile perché era stato deciso che in caso di pioggia, come è consuetudine negli Stati Uniti, la corsa sarebbe stata rimandata al giorno dopo. Dopo qualche giorno ancora iniziano le prove di qualificazione in vista della gara vera. Si sarebbe chiamata «500 Miglia di Monza». Ma la nuova macchina non riesce a esprimersi come avrebbe dovuto: il motore a carburatori viene sostituito con un motore a iniezione, ma i risultati non sono soddisfacenti. Ricordo che tra un giro e l'altro Moss passava molto tempo a controllare i pneumatici della «Eldorado», in quel caso i Firestone montati da tutte le vetture americane e anche dalla Ferrari (uniche eccezioni le Jaguar che montavano delle Dunlop). Stirling Moss si qualifica a 264,553 km/h di media contro i 281,077 della Ferrari di Luigi Musso, autore del miglior tempo. Arriva fi-



*Nelle pagine precedenti, la «Eldorado» ieri e oggi. Nella pagina accanto, durante la 500 Miglia '58 le rivali Maserati (con Stirling Moss) e Ferrari (con Mike Hawthorn). A sinistra, Moss ai box con Bertocchi.*

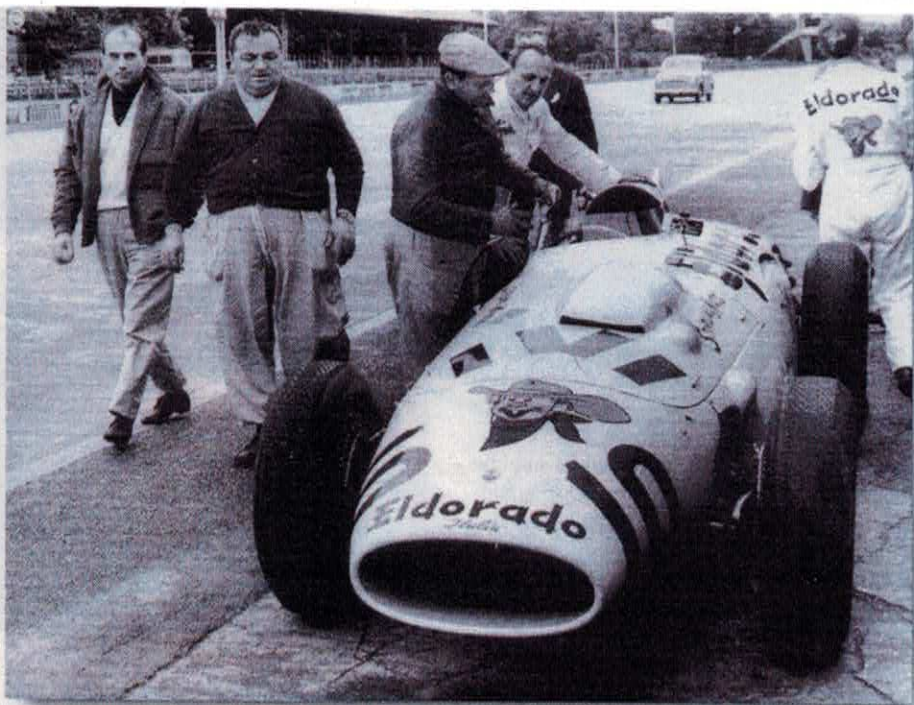
nalmente il momento del tanto atteso confronto Europa-America. Gli europei, in questo caso, avevano accettato tutte le regole favorevoli agli avversari d'oltre atlantico: la cilindrata di 4200 cm<sup>3</sup> invece dei 2500 in uso nei Gran Premi di Formula 1, la partenza lanciata di stile americano, la sospensione in caso di pioggia, il senso di marcia per l'occasione invertito, per non mettere in difficoltà le speciali vetture ame-

ricane progettate e costruite per Indianapolis dove si gira in senso antiorario. Date le tremende sollecitazioni della pista di alta velocità per sospensioni, telai, sterzo e pneumatici si era deciso di correre la 500 Miglia in tre serie di 267 km ognuna, per un totale di 804 chilometri, in modo da permettere revisioni e riparazioni durante le soste. In gara Stirling Moss si comporta egregiamente piazzandosi quarto nella pri-





ma serie valida per il premio Esso, quinto nella seconda intitolata come premio Mobil. Nella terza e ultima serie, che avrebbe aggiudicato il trofeo Shell, Moss e la sua «Eldorado» erano ben piazzati, quando un pauroso incidente appièda definitivamente il campione britannico che torna ai box dove viene accolto e abbracciato da Nello Ugolini, direttore sportivo della Maserati, che cercava in tutti i modi di rincuorare il pilota che aveva dipinta sul volto un'espressione che rivelava chiaramente la gravità dello shock provato. Queste le sue dichiarazioni: «Quella volta a Monza credo di aver provato la più grossa paura della mia vita. Mentre viaggiavo sulla sopraelevata a 160 miglia orarie (257 km/h) si è rotto completamente lo sterzo e di conseguenza il piantone. Appena il tempo di pensare e di tentare di fare qualcosa, ma in realtà non ho avuto il tempo di fare niente: ho cercato perfino di azionare i freni senza risolvere un gran che. Ho iniziato una serie



impressionate di testacoda per circa un quarto di miglio. Le gomme sono esplose e le ruote si sono disintegrate. L'unica cosa che mi rimaneva era di attendere lì seduto l'arrivo della morte. Alla fine tutto però è andato bene e sono rimasto sorpreso di tro-

varmi vivo e illeso: roba da non credere». Quel giorno, invece, Musso e la sua rossa Ferrari suscitano l'entusiasmo del pubblico, fino a quando il bravissimo pilota italiano accusa un malore, probabilmente intossicato dai gas sviluppati dalle miscele delle





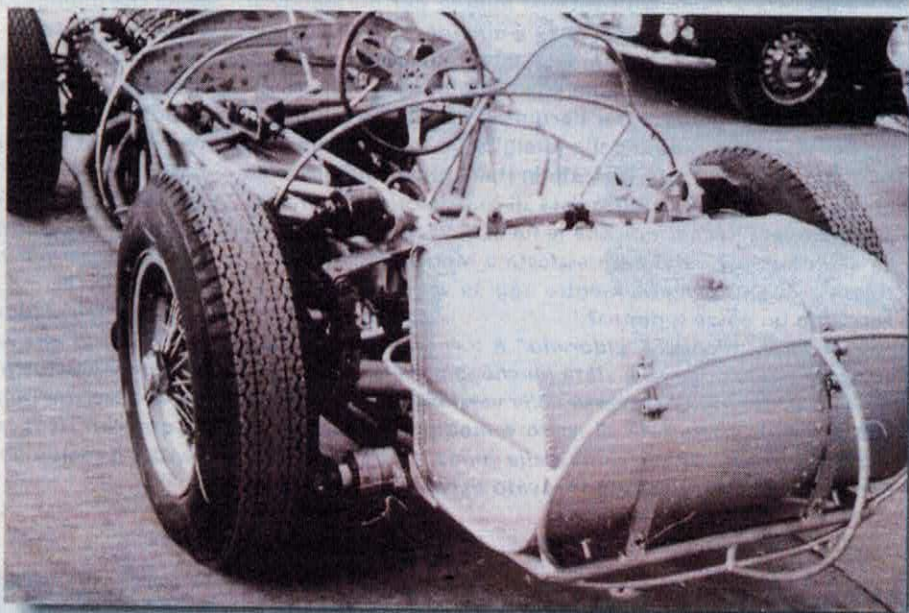
macchine americane. Cede il volante prima a Mike Hawthorn e poi a Phil Hill che portano la vettura di Maranello a tagliare il traguardo in terza posizione.

L'idea di disputare un'edizione italiana della 500 Miglia nasce nel 1957 per valorizzare la nuova pista monzese di alta velocità di 4250 metri a curve sopraelevate, costruita con grande dispendio di denaro nel tentativo di attirare i piloti americani. Nove piloti statunitensi accettarono il confronto con i colleghi europei. Non c'erano però gli assi della Formula 1, perché la loro associazione GPDA (Grand Prix Drivers Association) aveva vietato agli aderenti la partecipazione alla straordinaria corsa monzese. Tra l'altro i costruttori europei non avevano macchine speciali in grado di competere con quelle americane e i piloti, alcuni dei quali avevano già partecipato al Gran Premio d'Italia del 1955 e del '56 che si era corso anche sull'anello di alta velocità, detestavano le velocissime curve sopraelevate per via delle tremende sollecitazioni a telaio, sterzo, sospensioni e pneumatici.

Fino dalla sua prima edizione la 500 Miglia di Monza è valida per l'assegnazione del Trofeo dei Due Mondi, un vero confronto tra le scuole europea e americana. L'edizione del '57 è quasi disertata dai costruttori europei e soprattutto italiani. Solo tre Jaguar «D» della Ecurie Ecosse scendono in campo per difendere il prestigio del Vecchio Continente e arrivano tutte e tre al traguardo molto distanziate dal vincitore Jimmy Bryan con la sua Dean Van Lines Special che vince due manche su tre aggiudicandosi la 500 Miglia a una media di 257.594 km/h e il giro più veloce a 282.809. Il record rimasto imbattuto è stabilito in prova da Tony Bettenhausen con la sua Novi Special 2800 con compressore da oltre 600 CV alla media di 284.916. La pista di velocità di Monza diventa così il tracciato più veloce del mondo.

Nel '58 la 500 Miglia si ripete per la seconda e ultima volta. Contro dieci americani,

*Nella pagina a sinistra, in alto, il tecnico collaudatore della Maserati Guerino Bertocchi (con il berretto) e il corpulento carrozziere Medardo Fantuzzi. In questa pagina, dall'alto, la «Eldorado» durante le prove a Monza; la monoposto senza carrozzeria con in evidenza il telaio tubolare e il serbatoio del carburante; il motore otto cilindri a V con in primo piano la batteria dei quattro carburatori Weber doppio corpo.*





## Matteo Panini: «Cercasi pilota in grado di domarla...»



**M**atteo Panini, modenese, appartiene a quella famiglia diventata famosa in tutto il mondo per gli album di figurine, attività ceduta nel 1989 e oggi di proprietà di una società americana. Attualmente la Panini produce il formaggio Parmigiano Reggiano, ma il suo nome è tornato alla ribalta della cronaca per l'acquisizione delle vetture del museo Maserati, cedute dalla famiglia De Tomaso a una casa d'aste inglese e poi rientrate in Italia grazie all'iniziativa di Umberto Panini, collezionista di auto storiche e grande appassionato del settore, che le ha acquistate in blocco.

La «Eldorado», quando era esposta a Modena alla Maserati, era senza carrozzeria mentre oggi la vediamo completa. Facciamo un passo indietro?

«Sì, al 1959, quando l'«Eldorado» è tornata in Italia dalla gara di Indianapolis ed è stata parcheggiata in un magazzino. La carrozzeria era diversa dalla versione di Monza, perché era stata verniciata di rosso e modificata nella parte posteriore con l'eliminazione della pinna e l'allargamento del serbatoio. Noi abbiamo ritrovato dalla carrozzeria Cam-

pana la pelle originale in quanto De Tomaso, nel 1990, aveva commissionato a loro il restauro. I lavori non vennero però mai avviati».

Fino a quando siete arrivati voi...

«E abbiamo deciso di riportarla alla livrea della 500 Miglia di Monza, che era appunto bianca. Abbiamo rimesso la meccanica in grado di funzionare, poi abbiamo incaricato Campana di finire la scocca ricostruendo la famosa pinna posteriore. La parte anteriore è invece ancora completamente originale».

E le scritte, come siete riusciti a rifarle identiche a quelle dell'epoca?

«Abbiamo trovato uno specialista che grazie all'aerografo e all'ausilio di una serie di maschere ha verniciato in varie fasi i disegni e le lettere, copiate pari pari dalle foto di allora. Pare che a quel tempo se ne incaricò una ditta di Modena che dipingeva le scritte sui pullman...».

L'avete guidata?

«Per ora l'abbiamo soltanto messa in moto, perché per usarla ci vuole un vero pilota, in considerazione dell'elevata potenza, ben 410 CV. Il cambio, poi, ha due soli rapporti, uno corto e uno lungo. In pratica si parte con la prima, si passa in seconda e si va più forte possibile. Le gomme sono ancora quelle dell'epoca, di quando la macchina è tornata da Indianapolis e non sono più sicure. Vorremmo cambiarle, ma non è più reperibile la misura di quelle posteriori, che è 8.00-18».

Il futuro dell'«Eldorado»?

«Si tratta di una macchina molto bella, ma difficile da utilizzare soprattutto per via del tipo di trasmissione. Non è detto però che rinunceremo per questa ragione a mostrarla in qualche rievocazione storica, magari soltanto per far sentire il rombo del suo magnifico otto cilindri».

(Intervista raccolta da Alfredo Albertini)

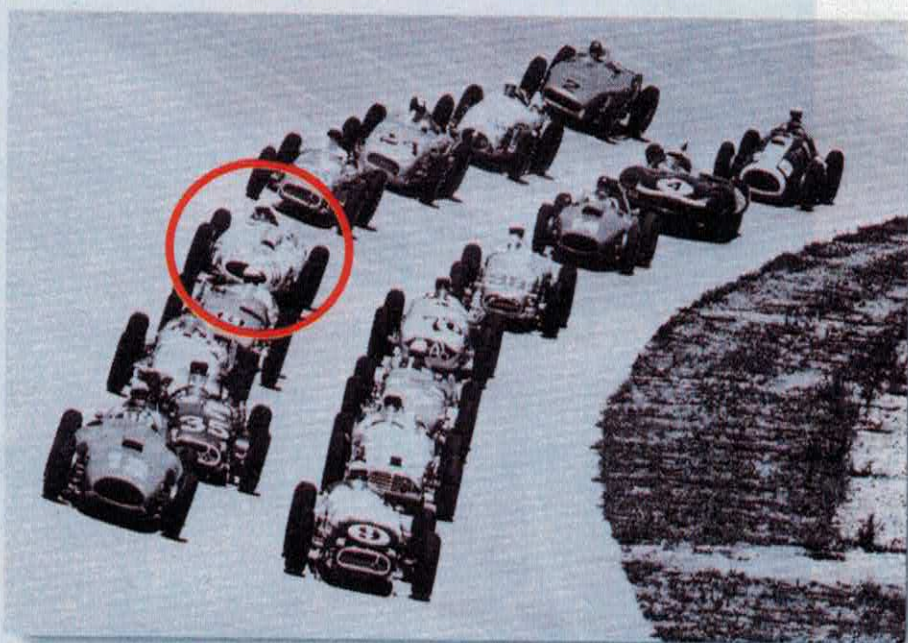
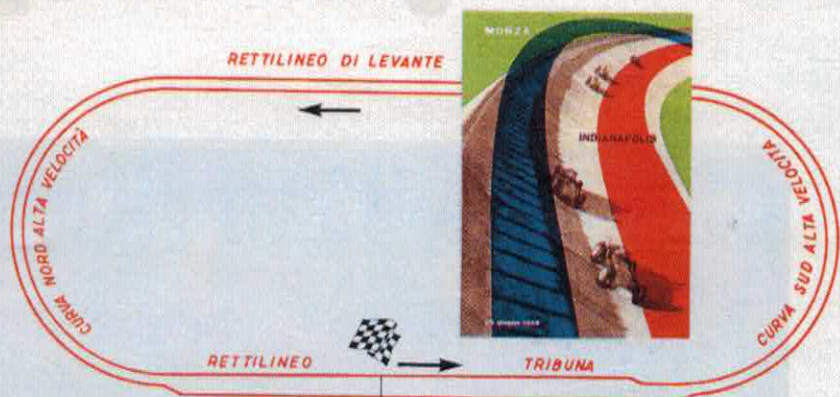


In alto, Matteo Panini al volante della «Eldorado». Qui sopra, l'essenziale strumentazione e il volante di alluminio rivestito di legno. A destra, la monoposto sulla Curva Nord.





tutti fortissimi e con vetture molto preparate scendono in campo anche i grandi piloti europei, come Luigi Musso, Mike Hawthorn, Stirling Moss, Maurice Trintignant e Manuel Fangio (detentore di ben 5 titoli iridati), gli ultimi due al volante di un'auto americana. Della partita anche Phil Hill e Harry Schell, entrambi americani ma di scuola europea. Oltre alle Jaguar, con i piloti Masten Gregory, Jack Fairman e Ivor Bueb, la Leader Card del vincitore Jim Rathmann, tre Ferrari (due ufficiali e la terza iscritta dalla NART di Luigi Chinetti) e la specialissima Maserati «Eldorado», una monoposto ispirata alla tecnica costruttiva di Indianapolis: motore 8V con cilindrata di 4200 cm<sup>3</sup>, 400 CV e oltre 300 orari di velocità di punta. Oltre a una bellissima carrozzeria di alluminio realizzata da Medardo Fantuzzi. Il motore è derivato dal 4,5 litri visto gareggiare con successo nella stagione precedente nella categoria sport, il telaio tubolare permette un'eccellente distribuzione dei pesi, il cambio è a due marce, le ruote fuse in lega leggera Halibrand con pneumatici Firestone, entrambi particolari di fabbricazione americana. La 500 Miglia di Monza del 1958 è l'unica corsa alla quale partecipa la Maserati «Eldorado». L'anno successivo, la monoposto ridipinta di rosso guidata dal pilota statunitense Ralph Liguori prende parte alle prove della 500 Miglia di Indianapolis senza riuscire a qualificarsi, concludendo forse troppo rapidamente la sua storia. □



*La partenza lanciata della 500 Miglia di Monza del 1958: la Maserati «Eldorado» è evidenziata dal cerchio rosso. Qui sotto, la stessa vettura, riverniciata di rosso, alle prove della 500 Miglia di Indianapolis del 1959. Al volante, il pilota Ralph Liguori.*

