

Gran festa a Monza per la presentazione della biturbo e qualche sogno per il futuro

# La Maserati torna in pista

## Oggi il Mondiale turismo. Domani la Formula 1?



Gigi Villorossi tra Mahve e Giacomelli

### Auto

Del nostro inviato

MONZA — La Maserati torna alle corse. La celebre casa automobilistica del «Tridente» domani all'autodromo di Monza farà scendere in pista la sua biturbo nella prima prova del Campionato mondiale turismo gruppo A. La vettura (preparata dalla «Pro-team») sarà guidata da Bruno Giacomelli e dal tedesco Armin Hahne.

La notizia del ritorno sulla scena agonistica (anche se non in maniera diretta) della

casa modenese non può non destare sensazione. Non fosse altro per il fatto che, legati al mondo della Maserati ci sono trent'anni della storia dell'automobilismo italiano. Dal 1926 al 1958 (con l'inevitabile interruzione del periodo bellico) la Maserati ha corso e vinto su tutti gli autodromi del mondo e la sua parabola è culminata nel successo nel Mondiale piloti di Formula Uno del 1957. A firmare quella vittoria fu niente meno che Manuel Fangio. Nel '66 e nel '67 la casa emiliana fece una breve ricomparsa in Formula 1 fornendo i motori alla Cooper e nel '74 allestiti un dodici cilindri per la Ligier nel Mondiale

per il gruppo A, noi l'abbiamo preparata ed eccoci qua pieni d'orgoglio per poter far tornare a gareggiare una vettura del «Tridente».

«La biturbo dotata di un motore sei cilindri a V di 90 gradi con 2.491 centimetri cubici di cilindrata — ha aggiunto De Palma — potenzialmente è una vettura vincente. Ma essendo completamente nuova avrà bisogno di un certo periodo di rodaggio. Quindi nostro obiettivo, in questa stagione, è quello di disputare il maggior numero di gare, di macinare chilometri e di fare esperienza. Dal prossimo anno contiamo di riportare l'insigne del «Tridente» sul podio».

La «casa madre» prudentemente non si sbilancia e a parte l'omologazione e qualche suggerimento tecnico, non seguirà in pista il Mondiale della biturbo. Ma è fin troppo evidente che i dirigenti modenese contano molto sul decoroso comportamento della vettura che potrebbe di fatto sancire fin dalle prossime stagioni un impegno più corposo e diretto nel mondiale turismo. E chissà, forse non solo in questo.

Al battesimo della vettura erano presenti, per una simbolica staffetta, Gigi Villorossi (indefinito pilota Maserati degli anni Quaranta (28 le sue corse vinte) e Bruno Giacomelli, attuale guida della bi-

«È un momento emozionante per me — ha osservato Villorossi 78 anni portati benissimo — ho corso e vinto tanto con la Maserati e ora a trent'anni di distanza rivedere il «Tridente» in pista mi fa venire un groppo alla gola. Domenica sarò in tribuna a soffrire e tifare».

«Ho 34 anni dunque non sono un neofita — ha commentato Giacomelli — tra l'altro ho corso per sei stagioni in Formula 1 eppure l'idea di gareggiare con la Maserati mi emoziona e allo stesso tempo mi riempie d'orgoglio».

Walter Guagnelli

# Sei fratelli, una leggenda e una storia finita nel '47

di ROBERTO ROVERSI

Ci sono fatti e nomi che muovono forti sentimenti, sentimenti per le cose accadute, per le belle, bellissime lotte inerenti, per gli uomini coinvolti, per i contrasti, le grandezze, le miserie. Per le tragedie (o almeno i pericoli sempre imminenti) e per le contemporanee o conseguenti stagioni di pausa, di riflessione, di dubbio operoso, di fantasia che travolgono. Tutto questo può anche identificarsi in corse automobilistiche d'altri tempi, quando i nomi e i volti erano egualmente protagonisti. L'uomo che guidava Campari, Borsacchini, Arcangeli, Fangio, Stirling Moss, Musso. Apparsi e poi scomparsi dentro il fiume degli anni. La Maserati come macchina da competizione, o come un marchio sovrano, si colloca al punto di incontro di questi sentimenti in movimento, non apparsi dal solo incontro sportivo. Cosicché a mio parere, e senza alcuna retorica, si può anche parlare in questa occasione di un «nome» a cui si riferiscono fatti fuori della norma, quindi leggendari. Direi che forse solo un altro marchio, nella storia dell'automobilismo sportivo, si può collocare a quel livello. Bugatti. In entrambi i casi, una famiglia, varie età, impasti e stili, e imprevedibili, l'organizzazione quasi maniacale della perfezione, la partecipazione in dettaglio sul manufatto quasi con il fiato che lo appanna. Un rapporto diretto, cercato, difeso. Poi lo scrupolo della essenzialità, di una linearità disegnata direttamente dalla luce dell'occhio, stroncata dal superfluo. I fratelli Maserati erano, tutti maschi, nati in una famiglia di tempo che disegna quasi un arco, dal 1881 al 1888. Carlo, Bindo, Alfieri, Mario, Ettore, Ernesto. Fra loro, solo Mario è pittore e non cerca altro, non vuole altro, non parteciperà a nulla, però disegna per i fratelli quel tridente d'oro ripreso con una grande intuizione dal tridente stretto nella mano del Nettuno nella piazza di Bologna. Non raggiunge la grandezza, e l'importanza, come Carlo Bugatti, i cui mobili meravigliano l'Europa quando furono esposti a Parigi durante l'Esposizione Universale del 1900, ma Mario Maserati fu certamente sovrano dalla stessa emozione irrequietudine dei fratelli. I quali, quasi subito a stabilire tipicità, furono chiamati, o designati, i fratelli motore, e l'improvvisamente a provare a riprovare, sempre ad usare le mani e la lingua e l'intuizione per arrivare a uno scorcio o a un incontro con la velocità. Quindi, non solo corsero in gara per una vittoria ma corsero soprattutto, in ogni occasione possi-

bile, contro il tempo. Carlo, il più anziano dei fratelli, fu il primo ad adattare un motore — un piccolo motore — su una bicicletta (il velocipede di quei tempi, siamo nel 1888) e nei dintorni di Padova corse i 10 chilometri a 55 chilometri all'ora, battendo il record. Ma Carlo muore nel 1910 e bisogna arrivare al 1913 perché sia allestita a Bologna una vera officina. Sono Alfieri ed Ettore, rientrati rispettivamente dall'Argentina e da Londra, ad organizzarla con il programma di lavorare in collegamento a Isotta Fraschini, per la costruzione di parti meccaniche. Poi l'Europa sprofonda nella guerra. Bisogna aspettare la fine e il ritorno a casa dei due fratelli, con il conseguente trasferimento in un'altra area al Ponte Lungo (la sede «maestra» di questo marchio da corsa) perché i Maserati comincino sul serio a parlare di una macchina da competizione. Che, per le difficoltà pratiche e la durezza dei tempi, viene approntata solo nel 1926. E Alfieri Maserati a correre in quell'anno insieme a Guerrino Bertocchi (un altro personaggio mitico della Casa), la Coppa Florio. Per la storia, tre Bugatti arrivarono ai primi tre posti e questa Maserati fu non assoluta e prima nella categoria 1500. Ma la vocazione studentesca elitaria (e spesso anti-economica, per gli obblighi nella ricerca e nella sperimentazione) di questa Casa, è confermata nei

mesi immediatamente seguenti dal record sul chilometro, ottenuto su una strada vicino a Bologna in 21 e 1' a 167,441 all'ora, e nel 1929, con Baconin Borsacchini, su una strada vicino a Cremona, dal record sui 10 chilometri, con una 8-C 2500, a 244,16 all'ora. Questa fu definita allora una vettura straordinaria, per la sua forza e per la sua novità. Nell'anno 1930 il nome Maserati è già in orbita, le macchine corrono e vincono con Borsacchini a Tripoli, Arcangeli a Roma, con Vanzani primo, Arcangeli secondo e Ernesto Maserati terzo a Monza, con Vanzani ancora in Spagna. Anche Campari, Fagioli, Nuvoletti approdano alla Maserati. Ma nel 1932 muore Alfieri Maserati. Bindo allora rientra in fabbrica e così viene realizzata la 3 litri, una monoposto molto avanzata per parecchie novità tecniche. Ma quasi contemporaneamente arrivano sulle piste d'Europa le formidabili auto germaniche Mercedes e Auto-Union, e da allora le corse diventano durissime. Poi il 10 settembre 1933 la tragedia di Monza, con la morte in gara di Borsacchini e Campari. Cosicché le difficoltà economiche diventano sempre più vincolanti e la fabbrica viene alla fine venduta alla famiglia Orsi, che la trasferisce a Modena, nel 1937. I Maserati restarono come collaboratori fino al 1947. Poi, tornati a Bologna, daranno vita alla splendida estate (una effimera

vicenda) dell'Osca, ancora un'altra macchina, un altro marchio. E su una Osca, Nuvoletti correrà la leggendaria Mille Miglia, con la macchina senza più cofano, parafanghi, ridotta quasi solo a motore e ruote. Nel 1951, dopo il gran premio del Venezuela, durante il quale le quattro Maserati andarono distrutte, la vicenda sportiva si conclude. Nel 1966 si dice che la Maserati torna alle corse ma non è vero. Nel 1969 la Citroën francese rievoca tutta la vicenda. Poi, senza spinta, la lascia andare quasi tutto sfaziato. E il destino della propria casa, che si divide in tre simboli, si divide in tre rami. Ma la vicenda splendida della Maserati, la sua storia vera, si è conclusa a mio parere nel 1947, quando — come ho ricordato — i fratelli superstiti l'abbandonano in altre mani e ritornano a Bologna. Guerrieri non sconfitti, non vinti, né placati; ma in Italia viene unificata, proprio in quel momento in cui l'auto era esaltazione di un futuro prossimo e reale e sembrava essere un mezzo per aprire le porte del mondo. Presentandosi in alcuni casi con progetti da lasciare senza fiato. Proprio come le Bugatti Gioielli da museo. Per l'appunto segni e linee e invengni da storia dell'arte.



Una foto storica ripresa dal volume di Enzo Ferrari, apilotti, che gentilmente ci ha fornito il Gran Premio di Montecarlo del 1957, in prima fila da sinistra: Campari, Nuvolari, Fangio, su Maserati, Collins, su Ferrari e Vanwall. Fu proprio la Maserati di Fangio a togliere il trionfo al treguardo

### Tutti i piloti del «Tridente»

- 1926 Alfieri Maserati, Emilio Materassi, Ernesto Maserati
- 1927 Alfieri Maserati, Sterlich, Alfieri Maserati, Maggi, Tonini, Borsacchini
- 1928 Borsacchini, Ernesto Maserati, Alfieri Maserati
- 1930 Borsacchini, Arcangeli, Vanzani
- 1931 Dreyfus, Biondetti, Fagioli
- 1932 Dreyfus, Fagioli
- 1933 Campari, Nuvolari
- 1934 Taruffi, Zehender
- 1935 Taruffi, Zehender, Elancetti
- 1936 Stancellini, Seaman
- 1938 Trossi, Vanzani
- 1939 Villorossi
- 1941 Mantovani, Cortese
- 1946 Vanwall
- 1947 Villorossi, Barbieri
- 1948 Paganì, Farina, Ascari
- 1949 Villorossi, Ascari, Fangio
- 1950 Chiron, De Graffenried, Birn, Farnel, Gonzalez
- 1951 Chiron, Schell, De Graffenried
- 1952 De Graffenried, Bertocchi
- 1953 Fangio, Gonzalez, Marimon, Bonetto
- 1954 Fangio, Marimon, Rostler, Birn, Moss, Mantovani
- 1955 Mantovani, Perdisa, Rostler, Musso, Mieres
- 1956 Moss, Perdisa
- 1957 Fangio, Behra
- 1958 Fangio, Bonnier

### Lo sport oggi alla televisione

ROMA — Questo il programma tv di oggi: RAIUNO, ore 9.55 Intervento Eurovisione, da Sarajevo, sci, 1° manche slalom speciale maschile Coppa del Mondo, ore 15 Eurovisione, ciclismo, Milano-Sanremo, ore 18.00 un tempo partita basket play-off di ritorno, Allibert-Benetton, RAIQUE, ore 23.15 pugilato, Boutticher-Avella, mondiale, pesi piuma (r), Monza: automobilismo, 500 km (prova), Dublin, rugby, Irlanda-Francia, Torneo 5 Nazioni, RAI TRE, ore 10.40 Ciclismo, Trofeo Cee di Calabria, ore 12.25 Sarajevo, sci, 2° manche slalom speciale maschile di Coppa del Mondo, ore 15.25 Eurovisione da Murrayfield, rugby, Scozia-Galles, Torneo 5 Nazioni

### Inter-Napoli, saranno presenti 20.000 napoletani

MILANO — Per l'incontro Inter-Napoli la società nerazzurra ha comunicato che l'incasso aggregato sul miliardo e 700 milioni, compresa la quota abbonati. La società ha anche fatto sapere che la presenza di un gran numero di partenopei sarà massiccia. 5.000 biglietti sono stati consegnati ai responsabili dei club napoletani: altri 5.000 sono stati acquistati direttamente dal club presso le agenzie di città, mentre 10.000 funzionano per il momento in attesa di essere acquistati in loco in quanto abitano a Milano e nell'hinterland. Intanto il Napoli si attende che nella città meneghina. Della famiglia non faceva parte Maradona rimasto a Napoli per curarsi il risentimento di un fastidioso dolore alla schiena. Probabile che raggiunga oggi i compagni.

### Sarajevo, rinvio a domani degli slalom giganti

SARAJEVO — Gli slalom giganti uomini e donne sono stati rinviati a domani a causa delle pessime condizioni atmosferiche. È stato confermato per oggi lo slalom speciale uomini sulla pista di Jahorina.

### Anche Ancelotti convocato da Zoff nell'«Olimpica»

ROMA — Per la partita tra Repubblica democratica tedesca e Italia, valevole per il torneo olimpico di Seul 1988, in programma a Magdeburgo mercoledì prossimo, alle ore 17, Zoff (il suo secondo e Recca) ha convocato i seguenti giocatori: Alessio (Avezzano), Ancelotti (Roma), Brio (Perugia), Caramanna (Italia), Carnesale (Napoli), Cravero (Torino), De Agostini (Verona), Galla (Verona), Giuliano (Cosenza), Jach (Lazio), Magrin (Atalanta), Mauro (Juventus), Pellegrini (Sampdoria), Romanin (Lazio), Salsano (Sampdoria), Tacconi (Juventus), Tassotti (Milan) e Virdis (Milan).

### Milano candidata per il mondiale maratona dell'89

MILANO — In occasione della presentazione della Stramilano, al Pala di pavlo il presidente della Federazione mondiale di atletica leggera, Franco Piccolini, ha annunciato la candidatura di Milano per l'edizione 1989 del campionato mondiale di maratona, che si svolge ogni due anni e che quest'anno si svolgerà a Seul. Piccolini ha riguardo la «Stramilano» la gara si svolgerà sabato il 17 aprile, sulla distanza della «viena maratona» cioè di 42 km e 195 m. Tra i campioni che hanno già confermato la partecipazione vi sono Alberto Tomba, Gianni Poli, Orlando Pizzolato, Robert De Castella.

### Giochi di Seul, un contratto tv di 36 miliardi

GINEVRA — Il Cio, il Comitato organizzatore dei Giochi olimpici di Seul, e l'Unione europea di radiodiffusione, hanno firmato il contratto per la trasmissione dei prossimi Giochi della ventiquattresima Olimpiade. Per l'esclusiva in esclusiva per l'Europa e i mediterranei coperti dall'Eurovisione l'Uer pagherà complessivamente 28 milioni di dollari (circa 36 miliardi di lire).

### Pallavolo, oggi impegnati uomini e donne

ROMA — Si gioca oggi gli incontri preliminari play-off. In campo maschile le femmine. La settima e l'ottava dei due tornei nazionali affrontano rispettivamente la prima del girone meridionale dell'AS e la prima del girone settentrionale dello stesso campionato. Questo il programma maschile: Italia-Europa, Bielefeld-Opel Jugulano, Femminili: Canada-Team Geas, Spugna-Italmaco Gallico. Sempre oggi si gioca il quarto incontro della fase finale di Coppa Italia maschile Santal-Pantini.

## È tornato in Italia il campione argentino che provocò il tramonto di Benvenuti: 44 anni, una vita da romanzo alle spalle

# «Io, macho Monzon ho messo ko anche il computer...»

Pugilato

ROMA — L'abbraccio non è stato spontaneo. Davanti alle telecamere, sotto i riflettori di due vecchi campioni del ring si sono stretti la mano da buoni amici. Solo dopo un esplicito invito Carlos Monzon e Nino Benvenuti si sono abbracciati. Con distacco, senza il Teatro lo studio di via Teulada. Maestro di cerimonia Mino Damato, creatore e conduttore di «Esplorando». Sedici anni dopo l'ultimo round match la tv ha voluto mettere faccia a faccia due atleti che hanno scritto la storia della categoria principe della boxe. Ecco Monzon, un macho, l'indio di ferro, che in una piovosa sera del novembre '70 al Palasport della capitale demolì il Nino nazionale. Da quella sera Carlos, vita tormentata e tormentata alle spalle, grande campione sul ring fu per sette anni intrastato «editore» tra i pesi medi. Concesse sei mesi più tardi la rinuncia a Benvenuti. Sul ring dello stadio «Louis II» di Montecarlo Benvenuti dopo il terzo round pianse come un bambino. Stoppato ad una dura lezione dal campione emergente sbalottato sotto i colpi, il suo secondo, Amadeuzi, lanciò dall'angolo in segno di resa. L'asslungmano. Quell'asslungmano fu il segnale del definitivo



### Si è ritirato nel '77 senza più avversari

Carlos Monzon è nato a Santa Fé (Argentina) il 7 agosto del 1912. Ha esordito nella boxe professionistica il 6 febbraio del 1933 battendo per ko Ramon Montenegro. Il suo record riporta 102 combattimenti di vinti per ko, 25 ai punti, 9 pareggiati, 3 persi e 1 no contest. Le tre sconfitte sono nei primi anni di carriera. Dal novembre del '70 quando superò il titolo del mondo di Benvenuti ha disputato vincendoli tutti 19 incontri (14 ko). Si è ritirato imbattuto dopo l'ultima difesa della corona a Montecarlo con Rodrigo Valdes del 30 luglio del 1976. Tra i suoi avversari, oltre ai già citati Benvenuti e Valdes, Griffith, Briscoe, Tonna, Boutticher, Naples. Suo manager è stato il famoso Ivo Lectorre.

Nino Benvenuti e Carlos Monzon negli studi della Rai. Qui a fianco il drammatico ko subito del pugile italiano nel 1970 ad opera dell'argentino

Monzon peso forma, capelli neri, un timido travestito da duro, ti accoglie con aria da sfida. «Forza perdista, sotto con le domande e con un pizzico di narcisismo, non è una sottigliezza. Ama l'Italia. «E la mia seconda patria». Si dichiara cattolico convinto «ma non sono mai andato in chiesa». Ammira i pugili in attività solo Marvellus Hagler. «È l'unico vero campione gli altri a cominciare da Tyson, sono dei bluff, dei palloni gonfiati». Il prossimo match: spaccato tra Hagler e Leonard del 6 aprile a Las Vegas. «È un negozio un affare, lo sport non c'entra». La sua personalità è classificata di tutti i tempi del pugilato, pur essendo di parte rispetta la gerarchia. «Al primo posto Sugar Robinson, poi Monzon, Jack La Motta, Benvenuti e Hagler». E Marcel Cerdan? «Non lo conosco non l'ho visto combattere. Un ragazzo di 41 anni, nervoso un fascio di muscoli un uomo che a 35 anni campione mondiale imbattuto, annunciato nell'agosto del '77 il suo ritiro. «L'ho fatto quando ho capito che prevedevo troppi colpi e che non riuscivo a schivarli». Coraggioso sul ring, coraggioso nella vita.

Marco Mazzanti

Marco Mazzanti