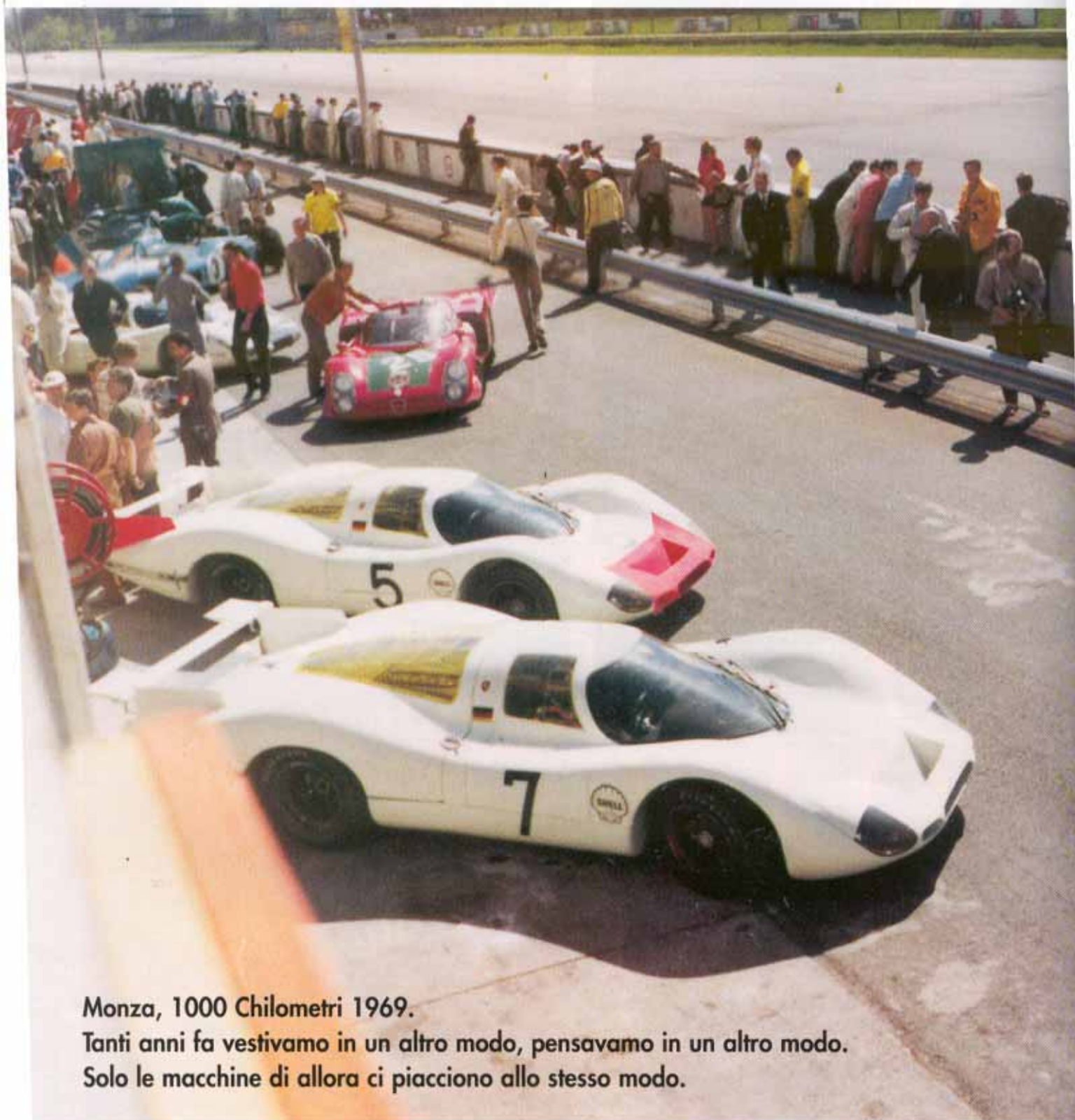


Come eravamo



Monza, 1000 Chilometri 1969.

Tanti anni fa vestivamo in un altro modo, pensavamo in un altro modo.

Solo le macchine di allora ci piacciono allo stesso modo.

La linea aggressiva della Porsche 908 LH colpiva la fantasia degli sportivi. Anche ferme ai box le coupé tedesche incutono un certo timore reverenziale. La bandierina visibile sul montante dietro i vetri laterali indica che l'equipaggio di entrambe le vetture è composto da piloti tedeschi: Herrmann-Ahrens sulla numero 7 e Mitter-Schutz sulla 5

Dopo le vacche magre del 1968, l'appuntamento con la 1000 Chilometri di Monza del 25 aprile 1969 era sulla carta senz'altro più appetitoso. Se nell'edizione 1968 erano presenti solo un paio di Ford Gt 40 ufficiali, tre Porsche 908 3 litri all'esordio assoluto e due Alpine, nel 1969 il piatto era decisamente più ricco. Mancava il team Gulf Wyer, campione del mondo in carica, a causa della ormai definitiva perdita di competitività delle vecchie Gt 40 e dei difetti della nuova Mirage M2 con un poco affidabile 12 cilindri BRM. Mancava anche la Ford di Alan Mann, una vettura tanto bella quanto poco competitiva. Mancavano ancora una volta quelli dell'Alfa Romeo, penalizzati dalla troppa vicinanza della Targa Florio, dalla ricerca di affidabilità del motore 3 litri e ancora sconvolti per la scomparsa di Luciano Bianchi durante i test a Le Mans. Questi gli assenti e le loro, plausibili o meno, giustificazioni. L'attrazione principale della quinta edizione della 1000 Chilometri di Monza era il ritorno della Ferrari con la splendida 312 P V12 che tanto bene aveva impressionato al debutto a Sebring e che anche a Brands Hatch aveva dimostrato di potere andare forte. Alle prove si sarebbe visto persino Ferrari in persona, giusto per sottolineare l'importanza dell'appuntamento monzese. C'era poi la Porsche, con le sue ormai collaudate 908 3 litri in versione coupé. La Porsche era la favorita per la vittoria finale del Campionato Mondiale ma giungeva a Monza col fiato un po' corto. A Daytona aveva vinto la Lola T70 di Roger Penske, a Sebring aveva vinto la vecchia Gulf Ford Gt 40 di John Wyer, solo a Brands Hatch le nuove barchette 908/2 tedesche avevano finalmente mostrato tutto il loro valore. La classifica del campionato era cortissima: la Porsche in testa con 15 punti, la Ford seconda a quota 11, terza la Lola con 10 punti e la Ferrari, quarta con 9 punti, ma decisamente pericolosa. Per Monza, pista ultraveloce, la Porsche avrebbe rispolverato la versione coupé coda lunga, molto più difficile da guidare ma considerata più efficace sui rettilinei monzesi e soprattutto sul famigerato anello di alta velocità. A completare la lista dei partecipanti c'era la nuova Matra 630/650 3 litri, le Alpine Renault 3000, alcune Ford Gt 40, un buon numero di Lola T70 inglesi e svedesi e poi una lunga serie di altre vetture private, Alfa Romeo, Abarth, Chevron e Porsche. 52 qualificati, 49 partenti. Un lotto di vetture di tutto rispetto e soprattutto un magnifico colpo d'occhio perché, se questo per caso ancora non si fosse capito, quelle di quell'epoca sono state le macchine da corsa più belle di tutti i tempi. Non saranno state efficaci come le loro eredi ma erano certamente lo specchio di un'epoca assolutamente irripetibile. Per la cronaca, la gara la vinse la Porsche 908 di Jo Siffert e Brian Redman: lo svizzero in particolare deliziò il pubblico con una guida incredibile, fatta di ingressi in curva in controsterzo. La Ferrari, nonostante vantasse piloti di grandissimo valore come Mario Andretti, Chris Amon, Pedro Rodriguez e Peter Schetty, fu penalizzata dalla eccessiva usura delle gomme. Poco importa, però, godiamoci queste splendide immagini.



La Ferrari 312 P V12 si presentava a Monza convinta di poter ben figurare. La vettura numero 2 era affidata alla coppia Pedro Rodriguez-Peter Schetty, la numero 1 era per Mario Andretti e Chris Amon. Nella foto sotto si riconoscono lo svizzero Schetty, in tuta, e al suo fianco l'ingegnere Mike Parkes e Chris Amon, ancora in borghese. La Ferrari dello svizzero fu costretta al ritiro dopo due terzi di gara per lo scoppio di un pneumatico mentre era alla guida il focoso e arrembante Pedro Rodriguez



Una Gt pura, la Porsche 911 T praticamente di serie che i gentlemen Blatzeim e Zanders condussero ad un più che onorevole tredicesimo posto assoluto





Chris Amon e Mario Andretti colti in un momento di relax prima di scendere in pista per le prove ufficiali. Ancora una volta queste splendide foto ci sono state messe a disposizione dal dottor Enzo Manzo, l'appassionato palermitano che cura il patrimonio artistico di Vittorio Giordano, il fotografo delle corse scomparso una ventina di anni fa, ma le cui immagini ci rendono tutto il sapore delle corse di un tempo. Andretti e Amon all'epoca erano due idoli del pubblico, due celebrati campioni vincitori di importanti manifestazioni internazionali. Da lì a poche settimane, Andretti avrebbe coronato il suo sogno di vincere la 500 miglia di Indianapolis, mentre Amon aveva già colto importanti successi a Le Mans, Daytona e Monza con i prototipi Ford e Ferrari



Esordio a Monza per la nuova Matra 630/650. La barchetta francese era un ibrido tra il modello più anziano 630 coupé, di cui conservava il telaio, e la nuova spider 650, sviluppata dal team tecnico capeggiato dall'ingegner Boyer. Nella frenesia di vincere a Le Mans la squadra di Jean-Luc Lagardère aveva avviato due distinti progetti per due vetture differenti: il progetto 640, seguito dal team dell'ingegner Robert Choulet prevedeva una berlina superaerodinamica derivata dalle DB Panhard di qualche anno prima. La vettura però si schiantò durante un test a Le Mans, lasciando gravemente ferito il pilota, Henry Pescarolo che a inizio stagione aveva già subito un primo grave incidente a Daytona. A Monza la Matra 630/650 si ritirò dopo due terzi di gara per problemi al motore



Vittorio Giordano era un vero appassionato di auto da corsa. Col suo obiettivo andava a cogliere tutti i momenti e le presenze più significative del paddock. In questa immagine vediamo una splendida Ats Sport equipaggiata con un motore Ford Cosworth da 1.000 cc. Affidata a Romano Martini (in arte "Shangri-la") e a Aldo Horvat (in arte "Hoga") la barchetta italiana fu la più veloce in pista, nella sua categoria, fino al momento del ritiro al giro 73, per un vistoso calo della pressione dell'olio.

Sullo sfondo si nota una Alfa Romeo Giulietta, una vettura che oggi farebbe la gioia di qualsiasi collezionista appassionato del Biscione





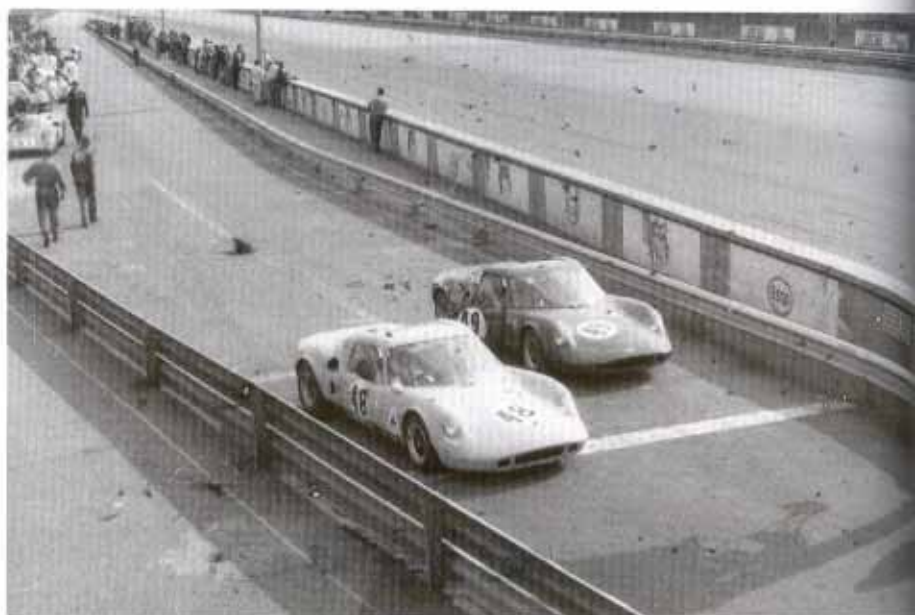
La vettura che più di ogni altra esemplifica la bellezza esteriore della macchina di quel periodo è la Lola T70, ineguagliato esercizio stilistico di grinta innata e armonia delle proporzioni. La biposto progettata dal genio di Eric Broadley era una delle vetture preferite dai gentlemen drivers di scuola anglosassone. Pur non essendo estremamente competitiva, a causa di eterni dilemmi nella scelta del motore da installare, proprio nel 1969 una Lola T70 "vitaminizzata" dalle cure di Roger Penske, aveva ottenuto la vittoria più importante di tutta la sua storia agonistica alla 24 Ore di Daytona. A Monza erano presenti numerose T70, tutte iscritte da scuderie private, tra queste anche quella dello specialista svedese Ulf Norinder affiancato dall'inglese Robin Widdows ritiratosi dopo appena sette giri di gara per la rottura di una sospensione. Il documento di Vittorio Giordano permette di vedere per la prima volta a colori una livrea altrimenti inedita della bella vettura britannica. La foto è stata scattata durante le prove ufficiali, ma la vettura si presentò in gara esattamente con questa elegante colorazione bianco-rossa.



Ancora una volta l'Alfa Romeo risultava assente alla 1000 Chilometri di Monza, dopo il forfait dell'anno precedente. Le ragioni della mancata presenza di vetture ufficiali del Biscione nella gara di casa erano molteplici. Innanzitutto Monza era giudicata una pista troppo veloce e le due litri milanesi non avevano alcuna oggettiva possibilità di vittoria. Inoltre l'appuntamento con Monza era estremamente ravvicinato con la Targa Florio, un percorso dove le Alfa avevano ottime possibilità di vittoria assoluta; rischiare una rottura a Monza significava avere una macchina in meno in Sicilia. Infine, forse la causa principale del forfait, fu il "disastro" di Sebring 1969 dove l'Autodelta aveva portato le sue nuove barchette da tre litri. Il pessimo risultato conseguito in Florida convinse l'ingegner Chiti a rivedere profondamente le macchine che torneranno in pista solo parecchi mesi dopo. A Monza c'erano comunque cinque 33 private, le più competitive delle quali erano quelle della scuderia VdS, a destra, affidate a Pilette-Slotemaker (19) e Gosselin-Bourgoigne (26)



Scarsa fortuna a Monza per le Chevron B8-BMW 2 litri. Sovrastate dalla presenza di numerose Abarth, Alfa Romeo, Ferrari e soprattutto Porsche, non ottennero la qualificazione alla gara. Ecco appaiate alla fine della corsia dei box in attesa di lanciarsi in un vano tentativo di qualificazione la B8 numero 48 degli inglesi Peter Brown e Roger Enever e la numero 49, affidata ancora a una coppia di britannici, Angus Clydesdale e John Markey



Dopo il trionfo dell'anno precedente alla 1000 Chilometri italiana, con una Ford GT 40 ufficiale, l'australiano Paul Hawkins era rientrato nei suoi panni di eccellente pilota privato. A Monza 1969 era stato ingaggiato da David Piper per correre assieme sulla T70 verde del pilota inglese. Hawkins purtroppo avrebbe perso la vita appena un mese dopo sul circuito di Oulton Park



Secondo tempo in prova per la Porsche 908 LH di Jo Siffert e Brian Redman. Mario Andretti con la Ferrari era riuscito a staccare lo svizzero di 5 decimi di secondo. In gara, grazie ad una guida sempre al limite, Siffert avrebbe fiaccato la resistenza delle macchine italiane. L'immagine, scattata dalla tribunetta soprastante i box, coglie un momento di relative quiete. Mentre Siffert, al posto di guida, esprime le sue opinioni ad un tecnico, una coppia di meccanici prende nota delle temperature e della pressione delle gomme. Proprio l'anomalo consumo degli pneumatici sarebbe stata la chiave decisiva della sconfitta Ferrari in quella edizione della 1000 Chilometri di Monza. Una curiosità: per la gara, sul muso della Porsche di Siffert e Redman sarebbe stata applicata una colorazione rosso vivo attorno ai fari, determinando un curioso effetto tricolore





Ecco la domenica della gara. I meccanici della Porsche spingono la futura vincitrice verso la linea di partenza tra due ali di carabinieri. Sul muso della 908 si può notare l'applicazione del cantono rosso attorno ai fari, mentre le derive dell'ala posteriore riprendevano il verde del centro del musetto.

A Monza, come in tutti i circuiti veloci, la Porsche avrebbe schierato le 908 in versione coupé coda lunga. Sui tracciati più lenti e guidati, come la Targa Florio, si preferiva invece schierare la nuova versione spider, all'epoca denominata "Sebring" perché vista per la prima volta proprio in Florida, ma oggi riconosciuta come 908/2.

Poche settimane dopo, in Sicilia, le 908 "Sebring" avrebbero conosciuto una delle giornate più gloriose di una carriera ricca di onori e vittorie.



Limitata da un motore V8 3.000 cc. troppo poco potente, circa 300 cavalli, l'Alpine Renault avrebbe recitato un ruolo da comprimaria tra le vetture Prototipo della Classe maggiore. A Monza erano presenti 3 esemplari della berlinetta francese. Questa è la vettura di De Cortanze e Vinatier spinta verso la linea di partenza la domenica della gara.

Le altre due Alpine erano affidate alle coppie Andruet-Grandsire e Depailler-Jabouille. Mentre i primi due fallirono la qualificazione per la rottura del motore, i due futuri piloti di Formula 1, allora alle primissime armi, sarebbero stati i migliori della squadra francese, sestì classificati nonostante un incidente a nove giri dalla fine abbia loro impedito di tagliare il traguardo.



Fine carriera, dopo due Titoli Mondiali e quattro vittorie consecutive a Le Mans (l'ultima ancora da venire) per la Ford Gt 40. Schierata ancora in forma praticamente ufficiale dalla scuderia Gulf di John Wyer, la vettura americana colse le sue ultime eccezionali affermazioni proprio nel 1969: la prima a Sebring, la seconda, come detto, alla 24 Ore francese. Restavano in lizza molte Gt 40 private, vetture robuste e affidabili. Una delle meglio preparate era quella della scuderia tedesca Igfa che a Monza arrivò quarta assoluta e prima nella sua categoria (Sport 5 litri) grazie alla maiuscola prestazione di Helmuth Kelleners e Reinhold Joest.





Prima del via le Porsche numero 7, 6 e 5 sono ancora con gli sportelli aperti. In pole position c'è Mario Andretti, poi Siffert e Rodriguez. Le Ferrari scatteranno benissimo controllate dalle Porsche che poi dopo un terzo di gara andranno via indisturbate, fino a cogliere una doppietta finale con Siffert-Redman primi e Herrmann-Alvens secondi sulla vettura numero 7. Le altre due 908 ufficiali, la numero 5 di Mitter e Schutz e la numero 6 di Ellford e Athwood, saranno costrette al ritiro. Il 1969 sarebbe stato un anno trionfale per la Porsche, per la prima volta campione del mondo a fine stagione, se non fosse giunta l'inopinata sconfitta di Le Mans ad opera di una vecchio Ford Gt 40, e la tragedia di Gerhard Mitter, morto in agosto con una Formula 2 al Nürburgring



I non qualificati, quelli che non avrebbero mai avuto l'onore di una foto, riuniti in questa ideale sequenza: a sinistra l'Alpine di Andruet-Gransire precede la Porsche 907 degli spagnoli Soler Roig-Baturone.

La Chevron BB-BMW degli inglesi Toggart e Goodwin



Sotto, sullo sfondo, dietro la Chevron di Clydesdale-Markey, la Porsche 911 di Corrado Ferlaino e Giancarlo Galimberti

Ecco come un appassionato poteva avvicinarsi alle auto nel paddock di Monza. Scene del genere oggi sono praticamente impensabili anche se nell'ambiente delle corse endurance si respira ancora un briciolo di umanità e di rispetto in più per gli appassionati, in confronto all'ambiente asettico e totalmente blindato della Formula 1.

Le bellissime immagini di Vittorio Giordano, ancora una volta, ci hanno permesso di raccontare visivamente una bella storia e rivivere un'epoca appassionante. Un "come eravamo" carico di nostalgia.

