

RACE OF TWO WORLDS – 500 MIGLIA di MONZA ZÁVOD DVOU SVĚTŮ – 500 MIGLIA di MONZA

The 1954 redevelopment of the Autodromo Nazionale Monza concentrated on rebuilding the oval portion of the track. The 4.500 km banked oval, last used in 1933, was dismantled and rebuilt to 4.250 km with a curving gradient that reached 80 degrees. The reconstruction was completed in August 1955, in time for the Formula 1 Italian Grand Prix, which combined the new oval with the Monza road course for a full 10.000 km circuit.



Přestavba autodromu v Monze v roce 1954 se soustředila na obnovu 4.500 km dlouhého oválu, který byl součástí okruhu, ale nebyl od roku 1933 využíván. Nový ovál měřil 4.250 km s prohnutým klopením, které dosahovalo až 80 stupňů. Rekonstrukce byla dokončena v srpnu 1955, právě včas pro velkou cenu Itálie, která se tedy jela na desetikilometrové trati, která kombinovala okruh i ovál.

The following year, President of the Automobile Club of Milan and chairman of the Autodromo Nazionale Monza Giuseppe Bacciagaluppi and Competition Director of the United States Auto Club Duane Carter, discussed a possibility of running a United States Auto Club style oval race in Europe. An exhibition race at the Monza oval was scheduled for 23 June 1957. Several USAC teams and drivers would arrive from the United States, while Formula 1 teams were also encouraged to participate.

In April 1957 Firestone conducted a tyre test for the event. Pat O'Connor tested on the oval in an older Chrysler engined Kurtis-Kraft, setting a best lap speed of over 273 km/h, which was about 39 km/h faster than the fastest qualifying lap speed reached at Indianapolis Motor Speedway during the previous year.

The rules for the race were based on those used by USAC in North America. Engines were limited to 260 cubic inches (4200 ccm) in naturally-aspirated form, and to 170 cubic inches (2800 ccm) for supercharged engines. An USAC rolling start procedure was also utilized. The race was planned for 500 miles (804.672 km) run in three separate 63-lap heats, resulting in total distance of 803.250 km. The race would go in an anti clockwise direction, the same as at Indianapolis, but opposite to the direction used by Formula 1 cars during the Grand Prix.

A total of fifteen cars were entered for the event. Ten cars from USAC, three Jaguars from Ecurie Ecosse, who had just won the 24 Hours of Le Mans, and two Formula 1 cars. Mario Bornigia arrived with a private Ferrari, while Maserati entered a 250F for Jean Behra. In the end, both Formula 1 entries withdrew, citing handling problems, presumably caused by the wide Firestone tyres. The Jaguars were using their regular Dunlop tyres.

Tony Bettenhausen took the pole position with a lap time of 53.7 seconds, for the average a speed of 284.916 km/h This was over 50 km/h faster than the best qualifying lap at the 1957 Indy 500. The best Ecurie Ecosse time was recorded by Jack Fairman at 59.8 seconds (255.853 km/h).

Despite the promotion, the event was attended by only about 20000 spectators. Jimmy Bryan won the first two heats (at 261.050 km/h and 257.803 km/h) and finished second to Troy Ruttman in the third (254.919 km/h), being the only driver to complete all 189 laps. Overall, Bryan averaged nearly 258 km/h over the full race distance, considerably faster than the 218.228 km/h race average at the Indy 500 held only few weeks before. He won \$26801 in prize money, as well as a unique trophy created for the event.

V následujícím roce se prezident milánského autoklubu a předseda autodromu Monza Giuseppe Bacciagaluppi spolu s ředitelem autoklubu Spojených Států (USAC) Duane Carterem, začali zabývat myšlenkou zorganizovat v Evropě oválový závod amerického stylu. Netrvalo dlouho a bylo rozhodnuto uspořádat 23. června 1957 exhibiční závod na oválu v Monze. Účast několika zámožských týmů byla zaručena a evropské týmy byly s možností účasti obeznámeny.

V dubnu 1957 se do Monzy dostavila firma Firestone k testování pneumatik pro plánovaný závod. Pat O'Connor ve starším Kurtis-Kraft s motorem Chrysler zajel nejrychlejší kolo průměnou rychlostí přes 273 km/h, což bylo skoro o 39 km/h rychleji než nejrychlejší kolo v kvalifikaci pro závod na Indianapolis Motor Speedway v předešlém roce.

Pravidla závodu byla převzata od USAC, což znamenalo, že obsah motoru byl omezen na 260 kubických palců (4200 ccm) pro atmosférické motory a na 170 kubických palců (2800 ccm) pro motory s kompresorem. Zároveň byla prosazena metoda letného startu. Délka závodu byla naplánována na 500 mil (804.672 km) s tím, že závod

bude rozdělen na tři rozjezdy po 63 kolech, což znamenalo celkovou vzdálenost 803.250 km. Po vzoru Indianapolis byl směr závodu veden proti směru hodinových ručiček, což bylo opačně, než jak na oválu jely vozy F-1 během italské Grand Prix.

Pořadatelé obdrželi 15 přihlášek, deset z nich od týmů USAC. Další byly od Ecurie Ecosse, která během předcházejícího víkendu vyhrála čtyřadvacetihodinový závod v Le Mans a do Monzy přivezla tři vozy Jaguar. Jediné vozy Formule 1 přivezli Mario Bornigia se soukromým Ferrari, a stáj Maserati přihlásila svůj osvědčený model 250F, který měl pilotovat Jean Behra. Po tréningu ale nakonec oba tyto vozy odstoupily kvůli potížím s ovládním, způsobenými pravděpodobně širokými pneumatikami Firestone. Jaguáry měly obuty své standardní pneu Dunlop.

Tony Bettenhausen se časem 53.7 vteřin kvalifikoval na pole position. Jeho průměrná rychlost 284.916 km/h přesahovala nejlepší kvalifikační kolo naměřené v roce 1957 na Indy 500 o více než 50 km/h. Pro Ecurie Ecosse zajel nejrychlejší kolo Jack Fairman časem 59.8 (255.853 km/h).

Přes snahu pořadatelů navštívilo závod pouhých 20000 diváků. Jimmy Bryan vyhrál první dva rozjezdy (261.050 km/h a 257.803 km/h) a ve třetím, který vyhrál Troy Ruttman (254.919 km/h), skončil na druhém místě a stal se tak jediným pilotem který absolvoval plný počet kol. Hodnotou bezmála 258 km/h jeho průměrná rychlost značně překačovala průměr 218.228 dosažený na Indy 500 jenom několik týdnů dříve. Za vítězství Bryan dostal 26801 dolarů a speciálně vyrobený pohár.

	Driver/Pilot	Car/Monopost	Laps/Počet kol	
1	Jimmy Bryan, US	Kuzma Offenhauser	189	3:06:52.5 (257.900 km/h)
2	Troy Ruttman, US	Watson Offenhauser	187	
3	Johnnie Parsons, US	Kuzma Offenhauser	182	
4	Jack Fairman, GB	Jaguar	177	
5	John Lawrence, GB	Jaguar	171	
6	Ninian Sanderson, GB	Jaguar	161	
7	Ray Crawford, US	KK500G Offenhauser	118	
8	Eddie Sachs, US	KK500G Offenhauser	107	
9	Andy Linden, US	KK500G Offenhauser	90	
10	Pat O'Connor, US	KK500G Offenhauser	88	
11	Bob Veith, US	Phillips Offenhauser	52	
12	Tony Bettenhausen, US	KK500F Novi	45	

The Automobile Club of Italy and USAC announced a second running to be held on 29 June 1958. Several Formula 1 drivers, impressed by the speeds achieved by the USAC cars and tempted by the large prize reward, promised to attend the event. Once again, ten drivers and cars traveled from the United States to represent USAC. A further two USAC cars with American crews were entered for Juan Manuel Fangio and Maurice Trintignant. Scuderia Ferrari brought two cars for Phil Hill and Mike Hawthorn, while another Ferrari was entered for Harry Schell by Luigi Chinetti's North American Racing. All these cars were heavily modified to more resemble the oval racing specialized USAC roadsters, and featured three different types of engines. Maserati also built a custom car for Stirling Moss, and the three Ecurie Ecosse entries were back with two SportsCar Jaguars and a custom-built Lister Jaguar, again on Dunlop rubber.

Bob Veith recorded the fastest qualifying lap of 283.333 km/h (compared to the 235.782 km/h fastest qualifying lap at Indy), however, the starting grid was now determined by an average of three consecutive laps. Luigi Musso, who substituted for the not so well feeling Hawthorn, recorded an average speed of nearly 281 km/h to earn the pole position. Veith qualified second and Fangio third. The Jaguar trio was again slowest of all.

Jim Rathmann was declared a race winner after winning all three heats (269.178 km/h 266.381 km/h 269.404 km/h). Jimmy Bryan was the only other driver to complete all laps, but about 90 seconds behind Rathmann on aggregate time. A factory Ferrari shared by all three of its drivers finished a distant third. Rathmann averaged a speed of over 268 km/h, compared to 215.316 km/h average at the 1958 Indy 500.

Italský autoklub a USAC naplánovali druhý ročník závodu dvou světů na 29. června 1958. Tentokrát projevilo zájem i několik pilotů Formule 1, kterým imponovala jednak rychlost dosažená v roce 1957 a samozřejmě i výše

finanční odměny. Stejně jako v předešlém roce přicestovalo z USA deset zástupců USAC, plus dva vozy se skupinou mechaniků na kterých byli přihlášení Juan Manuel Fangio a Maurice Trintignant. Scuderia Ferrari se dostavila se dvěma vozy, které pilotovali Phil Hill a Mike Hawthorn. Další Ferrari, za jehož volant se posadil Harry Schell, přihlásil North American Racing Luigi Chinettiho. Všechny tyto vozy byly značně upraveny po vzoru amerických roadsterů, specializovaných na oválové trati, a každý z nich měl jiný typ motoru. Maserati se tentokrát ukázalo s novým speciálem postaveným konkrétně pro tento závod, kterého se ujal Stirling Moss. Zpátky byly i tři přihlášky od Ecurie Ecosse, se dvěma vozy kategorie SportsCar a jedním speciálem Lister Jaguar, znovu na pneumatikách Dunlop.

Bob Veith zajel nejrychlejší kolo v kvalifikaci rychlostí 283.333 km/h (pro srovnání nejrychlejší kvalifikační kolo na Indy 500 v tom roce bylo 235.782 km/h) ale protože tentokrát k zisku pole position bylo třeba zajet nejlepší průměr na tři kola, dostal se na první místo Luigi Musso, který zaskakoval za nachlazeného Hawthorna. Jeho průměrná rychlost dosáhla necelých 281 km/h. Veith se kvalifikoval jako druhý a Fangio byl třetí. Trojice Jaguárů byla znovu nejpomalejší ze všech.

Poté, když vyhrál všechny tři rozjezdy (269.178 km/h 266.381 km/h 269.044 km/h), byl Jim Rathmann vyhlášen celkovým vítězem. Jimmy Bryan také ujel plný počet kol, ale o minutu a půl pomaleji. Se značnou ztrátou skončilo na třetím místě tovární Ferrari, za jehož volantem se vystřídali všichni tři přihlášení piloti. Průměrná rychlost celého závodu přesáhla 268 km/h, v porovnání s průměrem 215.316 km/h dosaženým v roce 1958 na Indy 500.

	Driver/Pilot	Car/Monopost	Laps/Počet kol	
1	Jim Rathmann, US	Watson Offenhauser	189	2:59:37.3 (268.314 km/h)
2	Jimmy Bryan, US	Salih Offenhauser	189	
3	Luigi Musso, IT & Mike Hawthorn, GB & Phil Hill, US	Ferrari	180	
4	Jimmy Reece, US	KK500C Offenhauser	179	
5	Ray Crawford, US	KK500G Offenhauser	178	
6	Maurice Trintignant, FR & A.J. Foyt, US	Kuzma Offenhauser	174	
7	Stirling Moss, GB	Maserati-Eldorado	164	
8	Bob Veith, US	KK500G Offenhauser	153	
9	Ivor Bueb, GB	Jaguar	148	
10	Troy Ruttman, US	Kuzma Offenhauser	135	
11	Jack Fairman, GB	Lister Jaguar	114	
12	Masten Gregory, US	Jaguar	99	
13	Harry Schell, US	Ferrari	71	
14	Johnny Thomson, US	Kuzma Offenhauser	65	
15	Rodger Ward, US	Lesovsky Offenhauser	47	
16	Eddie Sachs, US	KK500G Offenhauser	20	
17	Don Freeland, US	Phillips Offenhauser	16	
18	Phil Hill, US	Ferrari	11	
19	Juan Manuel Fangio, AR	Kuzma Offenhauser	2	

With the attendance again only modest, the organizers failed to generate profit for both years, and considerations for future events were abandoned.

Díky opětovně slabé návštěvě pořadatelé znovu nedosáhli výtěžku a plány na organizaci dalších ročníků tohoto závodu byly zrušeny.