



Una rara immagine di sir Alfred Owen tratta dal libro della BRM, al box di Oulton Park '63 mentre assiste alle prove del suo pilota Ginther

Con sir **ALFRED OWEN** (che nel 1952 rilevò il **BRITISH MOTOR RACING Research Trust**) scompare l'industriale-mecenate inglese delle corse

LONDRA - Sir Alfred Owen è morto all'età di 66 anni a Sutton in Inghilterra, dove risiedeva con la famiglia. Legato alle corse da quando la Rubber Owen Organisation aveva acquistato la British Motor Racing Research Trust nel 1952, aveva portato la BRM al successo mondiale con Graham Hill nel 1962. Le corse automobilistiche erano diventate un hobby importante per sir Alfred, miliardario al comando di almeno 80 imprese, che appoggiò finanziariamente anche records mondiali, come quello del Bluebird di Donald Campbell. Nato nel 1908 a Streetly aveva studiato a Cambridge e a 21 anni, alla morte del padre nel 1930 aveva assunto la direzione della Rubber Owen. Due

anni dopo si sposava, ottenendo nel corso degli anni cinque figli. Particolarmente religioso, privo di vizi (non beveva né fumava) spendeva le sue domeniche nelle chiese, era presidente di orfanotrofi e di enti benefici pur mantenendo il controllo di una fortuna colossale. Anzi, sosteneva che bisogna essere un buon cristiano per essere un buon industriale. Era legato a Louis Stanley, che aveva voluto alla direzione della BRM, da rapporti di stretta parentela: la sorella di sir Alfred infatti aveva sposato Stanley. Due anni fa aveva chiuso la « borsa » per la BRM, tanto che quest'anno la claudicante monoposto di Bob Evans ha corso con la scritta **STANLEY** sul cofano.

La parabola BRM

LONDRA - Se si vive seguendo la massima « ieri è passato, domani potrebbe non arrivare mai », allora al momento una storia della BRM non ha molta importanza, se non perché viene ad aggiornarsi con la triste coincidenza della scomparsa di sir Alfred Owen, che non ne è stato il fondatore, ma l'animatore degli anni migliori. La prima BRM apparve all'International Trophy di Silverstone venticinque anni fa. Venticinque anni sono molti, sul piano delle competizioni e l'unico costruttore di Grand Prix con una storia più lunga della BRM è Ferrari (per coincidenza entrambi ebbero quale bersaglio iniziale l'Alfa e le grandi « 158 »).

L'attuale Team Stanley-BRM è quasi una burletta, anche se in certo qual modo riassume i lunghi periodi della storia della BRM.

Molte delle sorti avverse contro le quali le successive squadre BRM hanno lottato sono state autocausate. I soldi (di sir Owen), c'erano, ma fondamentalmente la direzione era scadente. Altrettanto fondamentalmente furono prese decisioni sbagliate ad ogni livello e c'è stata vera e propria iella, forse la peggiore quella avvenuta quando il team perse Rodriguez e Siffert, in un momento in cui la BRM lottava di nuovo per risalire la china.

Per capire come nacque la BRM, si deve guardare più indietro nel tempo, cioè agli Anni Trenta. La Germania dominava i Grandi Premi, le classiche vetturette erano di proprietà italiana. In Inghilterra le corse erano più che altro dilettantesche; vi gareggiavano vetture di poco conto su circuiti che, con la notevole eccezione di Donington, erano trascurati dalle squadre principali. C'erano però alcuni uomini che desideravano con tutte le loro forze che il « verde da corsa » britannico fosse rappresentato agli altissimi livelli. Fra questi c'erano Raymond Mays e Peter Berthon, responsabili delle ERA che, a metà degli Anni '30, avevano gareggiato nella classe « vetturette ». Oltre cento società fornirono denaro, materiale o altri aiuti.

La iniziale meta economica per progettare e costruire vetture, e farle gareggiare per una stagione, era di 25.000 sterline... 1/24 del-



Sopra, la BRM V 16 guadagnò gli unici punti mondiali a Silverstone nel '51. Sotto, Raymond Mays prima di giungere alla BRM era stato alla ERA. Eccolo al volante della monoposto inglese alla corsa in salita del Shelsley Walsh nel 1935



la somma che Tyrrell ammette di avere speso per la stagione 1974 e sì che le sue vetture utilizzavano motori, cambi e altro acquistati! La BRM, invece, si costruiva tutto.

A Bourne le attrezzature erano primitive e il piccolo staff di progettisti, formato di sette persone, lavorava in una ex fattoria mal riscaldata. Piano piano venne a formarsi un gruppo di trenta operai e la vettura che dovevano costruire era una delle più complesse mai ideate, che avrebbe potuto essere il mezzo adatto per sconfiggere le fondamentalmente semplici Alfa 158 e le ancor più semplici Maserati, oltre alla nascente Ferrari. « Avrebbe potuto essere », per un complesso con esperienza e possibilità adeguate.

Aleggia il sospetto che, sotto certi aspetti, la vettura s'ispirasse a un progetto Mercedes per la formula di un litro e mezzo, che si prevedeva dovesse vedere la luce nel 1941. Anzi, una persona che in passato fu parte del team BRM ha « borbottato » di ricordare di avere visto a Bourne disegni su cui spiccavano chiari numeri di uffici della Daimler Benz. Per il momento questa resta una voce, però una cosa è certa: anche se il team tedesco dell'ante-guerra avesse potuto costruire un motore con molti piccoli cilindri, non si sarebbe mai lasciato andare a componenti poco pratiche quanto un supercompressore centrifugo.

Al termine del 1949 venne presentata la prima BRM, denominata tipo 15. L'aspetto era buono: compatta, ben progettata e anche bella, stando al metro dell'epoca. Però l'estetica celava problemi con la P maiuscola. Il motore era un V16 di un litro e mezzo, di 135°; ognuno dei piccoli cilindri era di mm 49.53 x 48.26; c'erano due alberi a camme in testa, poi il supercompressore, un dispositivo centrifugo a due stadi costruito dalla Rolls Royce. Il cambio era a cinque marce, asse posteriore De Dion (ricordo della Mercedes) però con la novità della sospensione oleo-pneumatica. Ovviamente il motore aveva un immenso potenziale. Erano ritenuti possibili 600 HP a

CONTINUAZIONE DA PAGINA 4

12000 giri-min. e in effetti al dinamometro furono superati, ma per scopi pratici in corsa la potenza massima realizzata era di 485 HP.

C'era poi un «ma». Più o meno l'unico tipo di corsa ove un supercompressore centrifugo serve a qualcosa è quello in cui si gira e rigira su una pista ovale americana. Il dispositivo sulla BRM significava che i giri effettivi erano entro una gamma molto stretta, attorno a 11.800-12.000 giri-min. e che sotto i 9000 giri-min. non c'era niente. Al tempo stesso si doveva combattere con ca-

le strane uscite a Albi e in Nuova Zelanda, le macchine erano condannate a correre nelle gare secondarie britanniche di F. libera, le quali provavano poco; oltre il fatto che, quando andavano bene, erano le macchine più eccitanti da guardare e da sentire per il loro rumore negli ultimi 25 anni di corse automobilistiche. L'ultima corsa di una BRM V-16 fu a Castle Combe nel 1955 quando Ron Flockhart la piazzò al secondo posto.

Col 1955 la scena principale delle corse era molto diversa. Mercedes, Lancia, Ferrari, Maserati erano i nomi; stava venendo su la Vanwall, Tony Brooks aveva sorpreso tutti con la sua vittoria a Siracusa su una

nel 1957, il primo successo. Jean Behra, pieno di risentimento per essere nell'ombra di Moss in un team italiano, si trasferì alla BRM, dove trovò il tenace americano Harry Shell come compagno di squadra. Behra vinse un paio di corse non valide per il campionato con la macchina nel 1957, a Caen e Silverstone. Intanto erano stati inseriti freni convenzionali; un giovane, certo Chapman ne fece una revisione, e furono montate sospensioni a molla. Finalmente la BRM ottenne una vittoria valida per il campionato con Jo Bonnier nel GP olandese del 1959 una vittoria che Mays e Berthon avevano sognato per tutti i 20 anni.

In quel periodo, la tendenza verso le macchine a motore posteriore stava rafforzandosi decisamente e per ragioni economiche la BRM, letteralmente fatto a pezzi il Type 25, fece il **Progetto 48**, una macchina a motore posteriore che si presentò in prova a Monza alla fine del 1959. Però questa macchina non ebbe successo nel 1960, sebbene Graham Hill fosse al comando del GP britannico per quasi tutta la distanza, correndo in modo straordinario. Ma uno sbaglio permise a Jack Brabham di vincere la corsa.

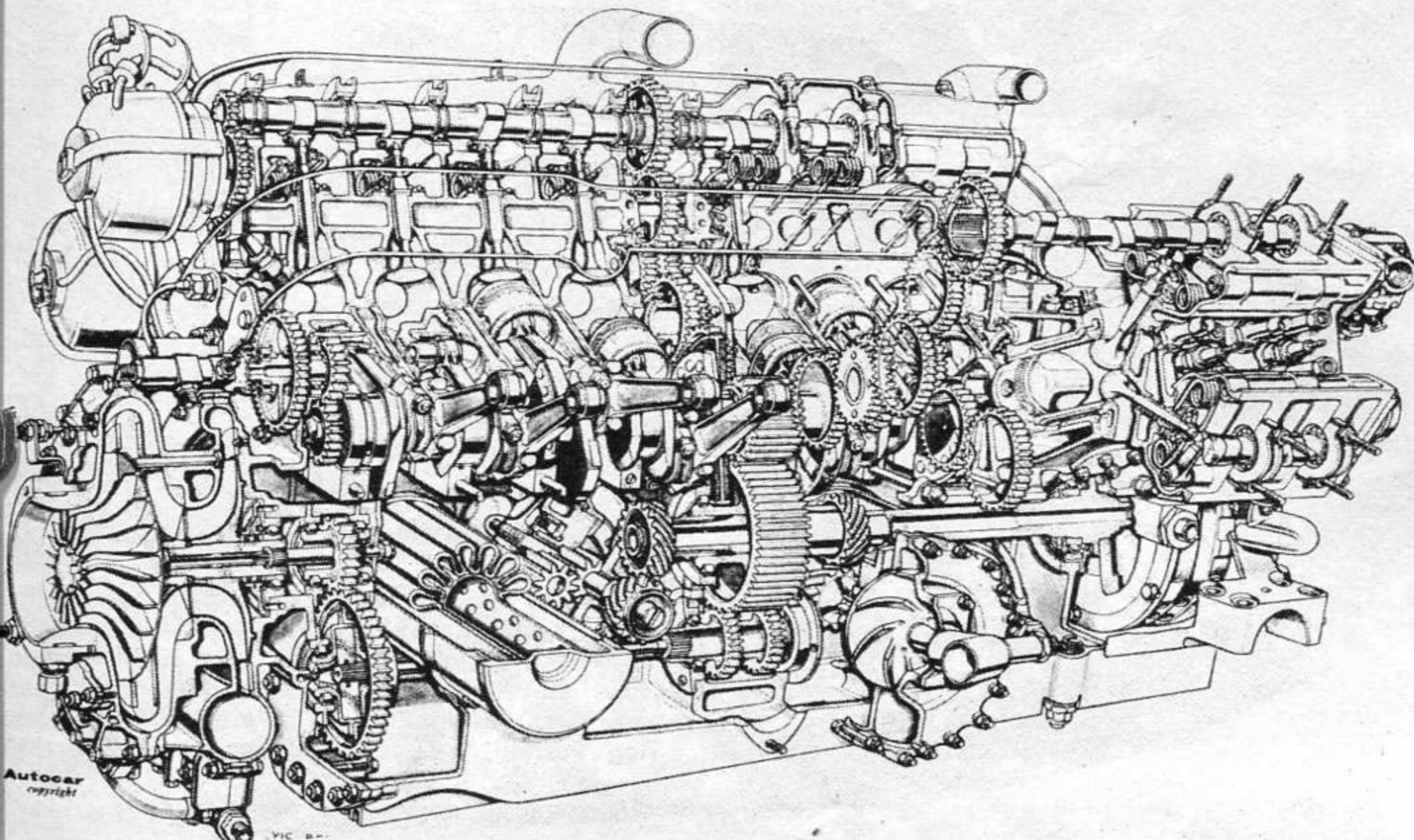
Poi venne la F. 1 1500, per la quale il team non era preparato e in tal modo dovette affidarsi a dei motori Coventry Climax, mentre i suoi V-8 erano in preparazione. Questo complesso, disegnato da Berthon, ereditò alcune caratteristiche della vecchia V-16, ma non i suoi difetti, e venne pronta per le corse nell'anno 1962.

Quasi sorprendentemente, considerando il passato, la BRM vinse con il **Type 56** e perfino continuò a vincere per tutto l'anno. Hill vinse delle gare secondarie, i GP olandese, tedesco, italiano e sud africano, vinse il campionato mondiale e il campionato costruttori. Il primo e secondo posto ottenuti da Hill e Ginther a Monza furono particolarmente dolci, perché questo circuito aveva visto nel 1961 uno dei più notevoli sfaceli della BRM, quando la folla aveva abbondantemente manifestata la sua scontentezza, dato che le macchine erano state ritirate prima della partenza...

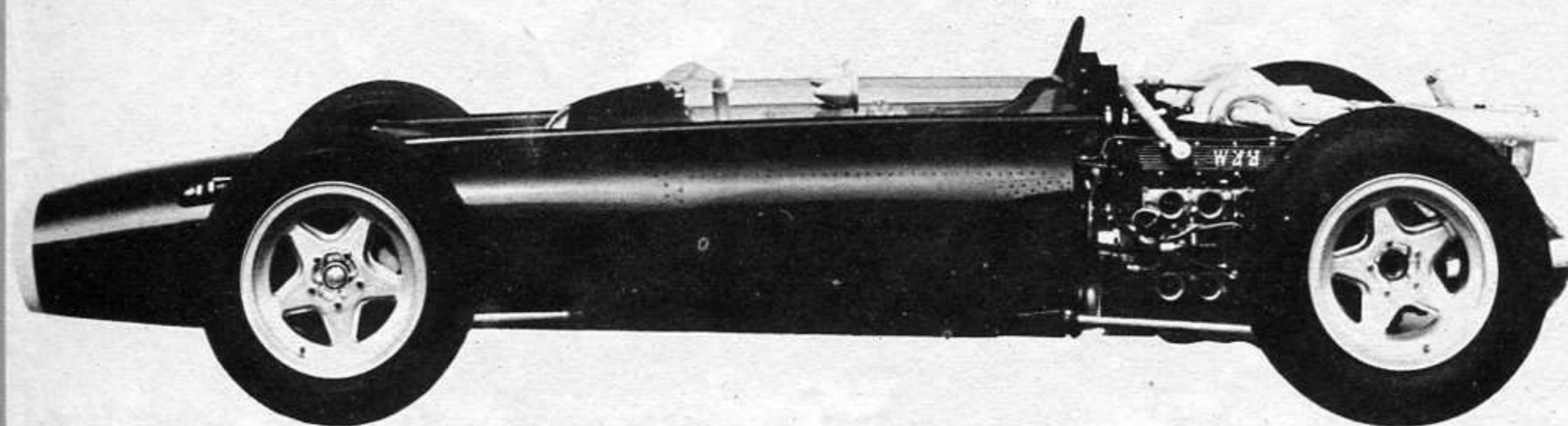
Come le BRM precedenti, con l'eccezione della prima macchina a motore posteriore, costruita in fretta, le macchine del 1962 erano bellissime e ottimamente rifinite. Hill impiegò la prima macchina del **Type 56** in 15 corse durante la stagione, in cui coprì non meno di 18.057 km in prove e corse. Il telaio tubolare era profondo e rigido, e anteriormente e posteriormente si erano usati triangoli sovrapposti, un sistema di sospensione ammortizzatore a molla a spirale. Il motore era un V-8 a 90 gradi (68.5 x 50.8 mm) che, nel 1962, dava 188 bhp a 10.500 giri con iniezione Lucas e 183 bhp a 9750 giri con carburatori Weber. La vecchia scatola del cambio a quattro marce usata all'inizio non era soddisfacente, così per un certo periodo si usarono scatole a sei marce di Colotti-Francis, mentre la BRM stava sviluppando le proprie.

Generalmente si può dire che i successivi tre anni di corse di F. 1 1500 fossero anni favorevoli per la BRM. E' vero, non ottennero però il campionato e come la maggior parte degli altri teams furono sorpresi dalla concezione monoscocca di Chapman, accoppiata alla bravura di Jim Clark. La reazione della BRM fu prima un genere di semi-monoscocca inventato da Tony Rudd e poi un'intera monoscocca con caratteristiche inferiori di maneggevolezza). Però Hill si aggiudicò tre vittorie successive a Monaco, una corsa che la maggior parte dei teams vorrebbe sempre vincere il GP d'America.

Nella seconda serie delle macchine monoscocca, il **Type 61**, il cui lavoro venne iniziato nell'agosto del 1963. Rudd si accorse che, almeno alcuni dei difetti di maneggevolezza erano dovuti a un punto debole nella parte posteriore aperta della monoscocca. La



Sopra, lo spaccato del V 16 sovralimentato, progettato nel 1950. Questo motore complicatissimo e sfortunato, riuscì a Silverstone nel '51 a portare a termine una gara nei primi sei posti. Sotto, l'afusolata monoposto sulla quale venne montato l'H 16, il poderoso (quanto inefficiente) propulsore



atteristiche di maneggevolezza un poco strane...

Ci è voluto molto tempo prima che valesse la pena far correre quella macchina. La si era vista per la prima volta nello schieramento di partenza a Silverstone in occasione dell'International Trophy. Sfortunatamente vi è anche rimasta quando il resto del lotto ha preso il via, perché si ruppe un semiasse quando Raymond Sommer abbassò la frizione nel momento in cui fu abbassata la bandiera. Reg Parnell vinse alcune prove sprint a Goodwood alla fine del 1949, però, incredibilmente, la macchina partecipò solo a una gara nell'anno seguente, cioè il GP britannico.

Parnell e Walker hanno resistito a condizioni infernali nell'abitacolo per arrivare al 5. e 7. posto. Quella è stata l'unica corsa valida per il campionato mondiale cui la BRM type 15 aveva partecipato, perché nell'anno seguente la F. 1 è crollata e il campionato è stato disputato con le macchine di F. 2.

La BRM ha conservato, e perfino costruita, una versione Mk 2. Alla fine piloti di grido come Fangio, Gonzales e Moss hanno potuto essere persuasi a guidarla. Per tutta la sua carriera la macchina ha affascinato molti piloti, malgrado il «disprezzo» con cui è stata coperta in tutta l'Europa. Salvo

Connaught e un tizio chiamato Jack Brabham aveva corso con una Cooper a motore posteriore nel GP britannico.

In quel periodo inoltre il Trust BRM originario era fallito e i suoi beni piuttosto dubbi erano stati acquisiti da Alfred Owen. Per inciso, aveva una sorella, Jean. Jean doveva sposare un certo Louis Stanley, il quale in quell'epoca era conosciuto solo per essere l'autore di libri di seconda categoria sul golf e sul turismo, che offriva in giro per Londra alle case editrici. Ma stiamo divagando. Alfred Owen era fiducioso ed era convinto che la BRM dovesse tenere alto il prestigio britannico sui circuiti del mondo. Ora la sua organizzazione: Owen doveva assumere da solo questo peso, perché i sostenitori originari avevano da tempo perso ogni illusione.

Veniva così progettata una nuova BRM per la **Formula 2500**, che sarebbe arrivata un po' in ritardo sulla scena. Come la V-16, era ben proporzionata e compatta. Sotto un altro aspetto rappresentava l'antitesi della V-16: piccola, leggera e non complicata, con un semplice motore a 4 cilindri. Però questo **Type 25** era perseguitato dalla sfortuna. Era poco attendibile.

Una fila di piloti è venuta alle prese con questa macchina: Hawthorn, Collins, Brooks, Salvadori, Fairman, Flockhart e altri. Poi

CONTINUAZIONE DA PAGINA 6

potenza del motore era allora di circa 210 bhp a 10.750 giri, mentre le V-8 fornite ai clienti sviluppavano 205-208 bhp a 10.500 giri.

Clients? Sì, tale era la nuova reputazione della BRM. Benché una o due persone avessero usato del materiale BRM nel passato, soprattutto Stirling Moss, il quale correva con una macchina a motore anteriore verde-chiaro nel 1959, la fama della assistenza era tale che non c'era richiesta generale. Però altre squadre usavano motore BRM negli Anni 60, tutt'altra cosa di quelli dei primi Anni 50! Il team BRM era talmente ben organizzato che avevano perfino tempo da perdere per collaborare con la Rover nella macchina a turbina-gas che poi corse a Le Mans nel 1963 e che « ufficialmente » disputò la 24 Ore nel 1965, guidata da Hill e Stewart.

In quel periodo il giovane Jackie Stewart era il pilota n. 2 nel team di GP e ottenne la sua prima vittoria valida per il campionato mondiale, nel GP d'Italia a Monza nel 1965. Si trattava di un'altra accoppiata BRM, ricordate?

Le faccende nel '65 non sembravano troppo male. E' vero; dovevano cominciare a correre in base al regolamento 3 litri con motori da 1 litro e mezzo maggiorati, però questo hanno dovuto farlo anche diverse altre squadre. E Stewart non vinse a Monaco?

L'ingegnere capo Rudd prendeva due strade di sviluppo per i suoi motori 3 litri nel 1965: un V-12 e un H-16. Così, 10 anni dopo che l'ultimo V-16 aveva fatto la sua ultima corsa, la BRM era di nuovo impegnata nei 16 cilindri e coinvolta in complicazioni. Perché Rudd si era convinto che si dovesse dare la priorità agli H-16, mentre il V-12 veniva sviluppato per i clienti e per l'uso nelle macchine sport.

Gradualmente spariva l'idea di usare pezzi invariati del V-8. Perfino l'alesaggio del cilindro venne cambiato allo scopo di fare posto per valvole ad angolo più stretto.

In ogni modo, questo motore Type 75 veniva puntualmente costruito e quando lo si vide per la prima volta nel gennaio del 1966, sembrava essere un affare grosso a forma quadrata (quanto fosse grande in realtà non appariva chiaro finché non lo si vide in una macchina quattro mesi più tardi).

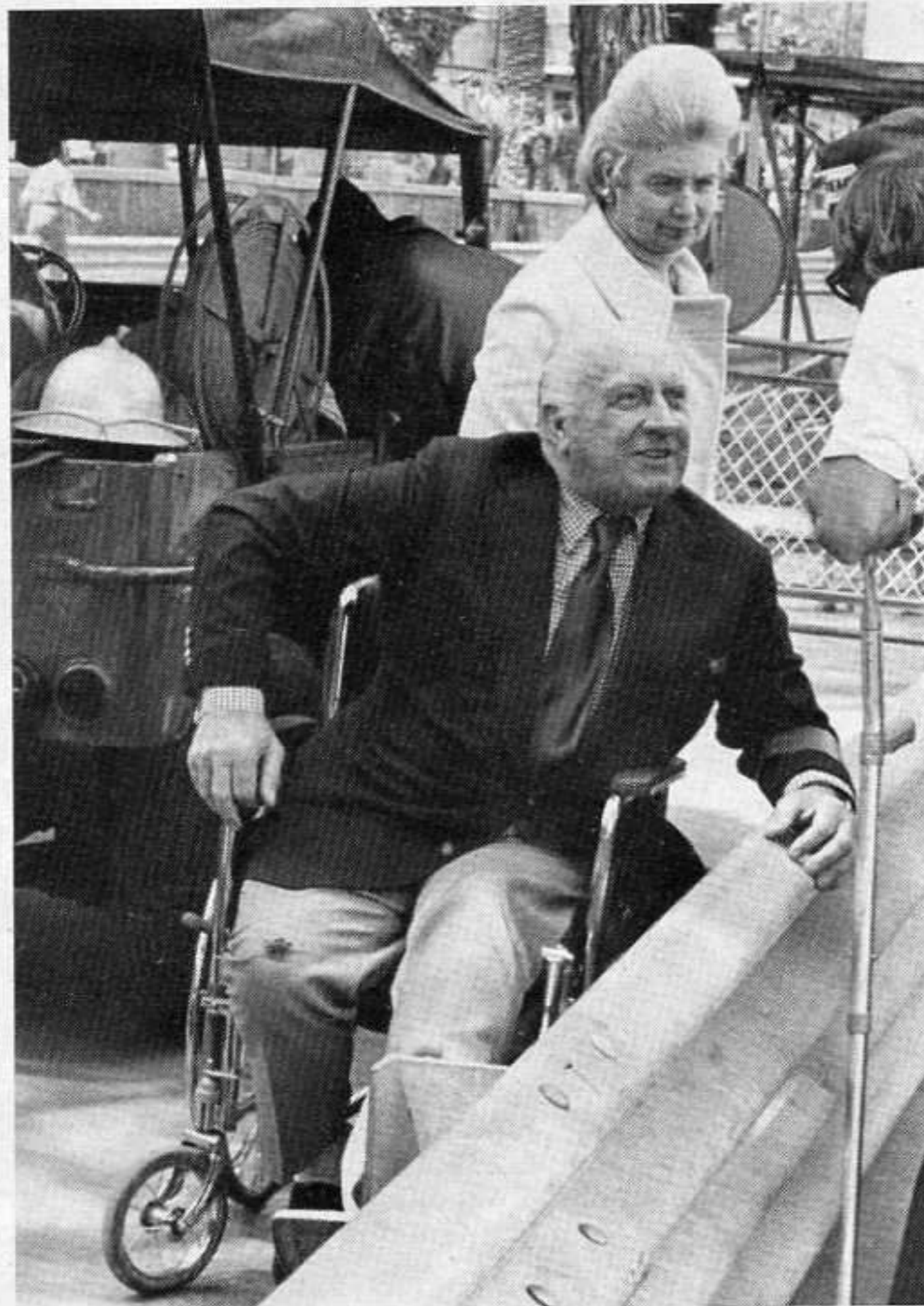
La macchina aveva un aspetto massiccio, perché si era adottata una sezione trasversale ovale per lo scafo, allo scopo di « opporsi » alla parte frontale del motore. Bisogna ammettere che dava l'impressione di vera potenza brutta, specialmente dopo le ossute macchine da un litro e mezzo che eravamo stati abituati a vedere per anni. Per un istante a Reims, durante le prove per il GP di Francia, questa impressione sembrò confermata. In un giro, Graham Hill trovò tutto in perfetto funzionamento e questa macchina verde scura, passava davanti ai boxes come se fosse esplosa, trasformandosi in suono e velocità.

Però l'H-16 ha raramente poi funzionato come quel giorno a Reims. Si riteneva che una potenza dell'ordine di 600 cavalli fosse il suo potenziale estremo — l'ombra del vecchio V-16! — ma di fatto si videro solo raramente i 400 CV sul dinamometro (l'unico motore che abbia ottenuto una vittoria, degli H-16, in modo ironico era « dietro » Jim Clark su una Lotus: in quell'occasione erogava 370 cavalli). Le vibrazioni costituivano un problema grosso. Le marce si rompevano con una regolarità quasi prevedibile. C'erano poi moltissime rotture interne; alle volte i congegni cadevano a pezzi in modo spettacolare. Nel 1967 apparve una versione Mk 2 che dava non più di 380 cavalli (in quell'anno uscì la versione di 4200 cc, preparata per le macchine da Indianapolis, però quantunque corresse in prova (e una volta — su una Lotus — in gara) fu un fallimento costoso.

Una versione Mk 3 notevolmente adattata

dell'H-16, con quattro valvole per cilindro, venne costruita nel 1968 e sul banco prova i collaudi si rivelarono ragionevolmente attendibili. Perciò avrebbe potuto essere impiegata nel 1969, salvo il fatto che produceva meno di 390 bhp. Ma a che cosa poteva servire un tale motore se le squadre rivali potevano rivolgersi alla Cosworth e comperare un monoblocco meno pesante che dava 440 cavalli?

Perciò l'H-16 venne ritirato dopo aver spinto macchine BRM e Lotus, arrivate solo 11 volte in corse valide per il campionato, e solo sei volte in « zona punti ». Stewart fu il pilota che riuscì a fare meglio con una BRM, ebbe cioè un buon secondo posto a Spa. Globalmente il team associato con la fabbrica di Tim Parnell ha fatto meglio, per-



I coniugi Stanley, abituali frequentatori degli ambienti dei Grand Prix non mancano mai l'annuale appuntamento di Montecarlo (magari a costo di andarci in carrozzella) come quest'anno

ché Mike Spence, pur sapendo che non sarebbe mai diventato un grande pilota, aveva tuttavia una enorme sensibilità meccanica e la pazienza di fare lenti e prudenti cambi di marcia da « non corsa », cosa che l'H-16 e la sua trasmissione richiedevano. Naturalmente Hill e Stewart se ne erano già andati, il primo alla Lotus nel 1967, l'ultimo alla Tyrrell nel 1968.

Alla BRM non rimase altra alternativa che quella di tornare alla « soluzione di ripiego » cioè il V-12 e con il senno di poi sembra essere una sfortuna che le due unità motrici non si fossero sviluppate parallelamente. Il V-12 era basato sulla versione Tasman di 1.9 litri del vecchio V-8. Il lavoro di progettazione ebbe inizio nel luglio del 1966 e il primo motore a 60° funzionava sul banco di prova un anno più tardi, produceva 360 bhp a 9800 giri. Quattro settimane dopo si trovava in un telaio McLaren e ebbe un incoraggiante battesimo in corsa, da parte di Bruce, nel GP canadese. Questo motore doveva servire anche per le Cooper nella loro ultima stagione di GP del 1968.

In quell'anno si erano visti diversi piloti in BRM: Spence, Rodriguez, Courage, Attwood e Unser. La prima macchina a motore V-12 era la P126, disegnata e costruita da Len Terry, soprattutto per le corse Tasman. Fu soppiantata dalla P133 molto simile di Bourne, mentre quasi alla fine di quell'anno apparve la P138, differenziandosi principalmente per il fatto di avere una scatola del

cambio BRM al posto della Hewland usata nelle altre.

Entrambi, i piloti, Attwood e Rodriguez ottennero un secondo posto in una corsa valida per il campionato. Il messicano fece anche diversi terzi posti. Niente male, veramente, con un motore incline a surriscaldarsi e a perdere potenza (per una qualche ragione non conosciuta, la BRM ha usato un V-12 a due valvole per tutto l'anno e non la versione a quattro valvole che era stata completata nel 1968).

All'inizio del 1969 Sir Alfred Owen ripeté il suo avviso del '62 « Se non sviluppiamo un motore capace di vincere delle corse in questa stagione, possiamo anche rinunciarvi ». La P 142 a motore V-12 a quattro valvole era in gran parte disegnata da Geoff Johnson e ci si aspettava che producesse 420 bhp (« Se non arriva, » diceva sarcasticamente il nuovo pilota del team John Surtees, « mi porto un motore Ford come bagaglio a mano in Sud Africa »). Era l'intenzione di usarlo sulle P138 e P139 che presentavano entrambe l'inconveniente di una sospensione debole.

Le cose andarono di male in peggio, finché Surtees non ottenne un terzo posto a Watkins Glen alla fine della stagione. A metà stagione erano state ritirate le iscrizioni per il GP di Francia intanto che le cose venivano messe un po' in ordine. Rudd venne licenziato (se non fosse andato via, John Surtees li avrebbe probabilmente abbandonati); Parnell divenne direttore del team e non si vide più « l'indipendente » P126 per Rodriguez. C'era soltanto da aspettare il 1970...

Forse c'era almeno una consolazione nel fatto che il team aveva evitato di fissarsi sulla trasmissione a quattro ruote, che aveva intrappolato alcune squadre nel 1969. La BRM aveva provato una macchina a trasmissione a quattro ruote nel 1964 e aveva imparato come la traduzione di questo vantaggio teorico in un vantaggio pratico nelle corse fosse aleatoria.

Il 1970 appariva più favorevole. E' vero che i piloti Rodriguez e Oliver avevano avuto fortuna anche prima, però c'erano nuove macchine e nuovi colori. Tony Southgate arrivò dalla AAR Eagle e disegnò la P153, con una monoscocca bassa, larga e leggera; Aubrey Wood, che era tornato alla BRM dalla Weslake nel 1969, si metteva al lavoro al V-12. Fece numerose modifiche e quasi all'inizio della stagione riuscì a tirar fuori 425 genuini cavalli; Alec Stokes progettava il nuovo cambio Type 131 a 5 marce.

A metà marzo eravamo invitati in un albergo di Londra per essere testimoni a uno show « commerciale » che sembrava del tutto in contrasto con il passato BRM. Era la nascita della Yardley-BRM. Per i prossimi cinque anni l'impresa dei prodotti cosmetici appariva sponsor esemplare delle corse automobilistiche. La maggior parte del personale della BRM lavorava bene in questo nuovo ambiente, l'eccezione era costituita da Stanley.

Non si può evitare di divagare nel campo personale, perché la sorte della BRM cadde largamente nelle mani di Louis Stanley, quando la Owen Organisation decise che non si poteva più « sostituire » il team nel modo in cui lo aveva fatto per gran parte degli anni '50 e '60. L'ammontare dell'appoggio « industriale » fu ridotto e poi, assai recentemente, ritirato del tutto (di qui la Stanley-BRM). L'obiettivo del primo decurtamento era quello di rendere la BRM autosufficiente (uno stato che aveva quasi raggiunto, con le sue attività commerciali nel 1965). In realtà, le altisonanti previsioni di Stanley si fondavano, al meglio, su desideri. Diverse delle attività che prevedeva non ebbero mai realmente un inizio e fallivano. Per esempio: la Chrysler si accorse che la propria versione a 16 valvole del motore Avenger funzionava meglio di quella prodotta laboriosamente dalla

CONTINUA A PAGINA 61

CONTINUAZIONE DA PAGINA 8

specialistica BRM. L'unico requisito di mr. Stanley per gestire un'impresa di corse automobilistiche, praticamente è da considerarsi... l'incidente del suo matrimonio. Gli si sarebbe potuto perdonare se si fosse dimostrato competente. In realtà non fu, pur se l'unica persona in grado di agire in modo adeguato nel team è stata Jean Stanley.

Malgrado questi problemi che continuavano, il 1970 sembrava un anno buono per la BRM. Dopo le noie nelle corse d'apertura, di nuovo il team conobbe un momento di gloria, quando Rodriguez vinse l'ultimo GP del Belgio che doveva disputarsi a Spa.

L'anno dopo sembrava perfino meglio, però la rinascita della BRM era compensata da una tragedia. La P160 di Southgate era disponibile, per le corse europee, per Rodriguez e Siffert, mentre c'era una 153 per Ganley. In Olanda Pedro fece una corsa tremenda contro Ickx; poi il piccolo messicano morì in una gara minore di macchine sport. Siffert afferrò una vittoria tremendamente popolare ben meritata in Austria, e poi Gethin meritatamente — anche se sorprendente in quel periodo — vinse a Monza, con Ganley al quinto posto. La stagione del campionato si concludeva con Siffert e Ganley secondo e quarto rispettivamente nel GP d'America. Malgrado gli handicaps, la BRM arrivava al secondo posto nel campionato costruttori F. 1, una posizione che non aveva occupato dal 1965.

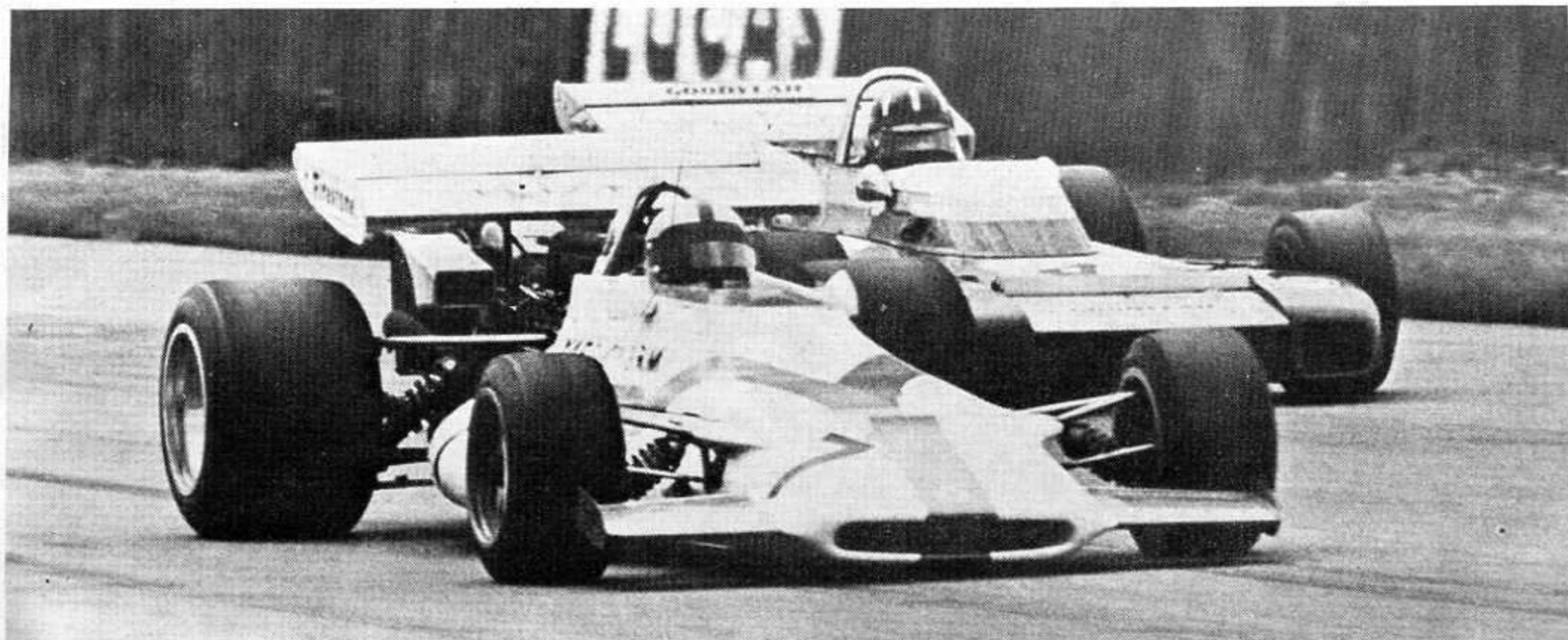
Però la stagione si concluse in amarezza per il fatale incidente di Jo Siffert a Brands Hatch, in una corsa non valida per il campionato. Insieme a Rodriguez, Siffert aveva fatto tanto per aiutare la BRM nel suo come-back. Adesso il sostegno principale diventava Tim Parnell, il quale aveva lavorato senza fare sensazioni, ma pazientemente nel tentativo di fondere un team. E ciò malgrado il terribile handicap costituito da Stanley.

Il 1972 è stato l'anno dei piani più grandiosi di Stanley (e anche dei più lontani dalla realtà delle corse). La Yardley si trasferì al più responsabile team della McLaren e la BRM mise in mostra i colori del generoso sostegno della Marlboro. Stanley annunciò che la BRM avrebbe avuto sei macchine in ogni corsa, tre 180 e tre 160. A metà stagione questo numero era stato ridotto a tre e raramente si vide un gruppo di piloti più scontenti. Non soltanto i piani vennero cambiati per il capriccio del momento, ma le promesse insincere di pagamenti da parte di Stanley si trasformavano spesso in denaro visibile soltanto quando si faceva ricorso alle vie legali.

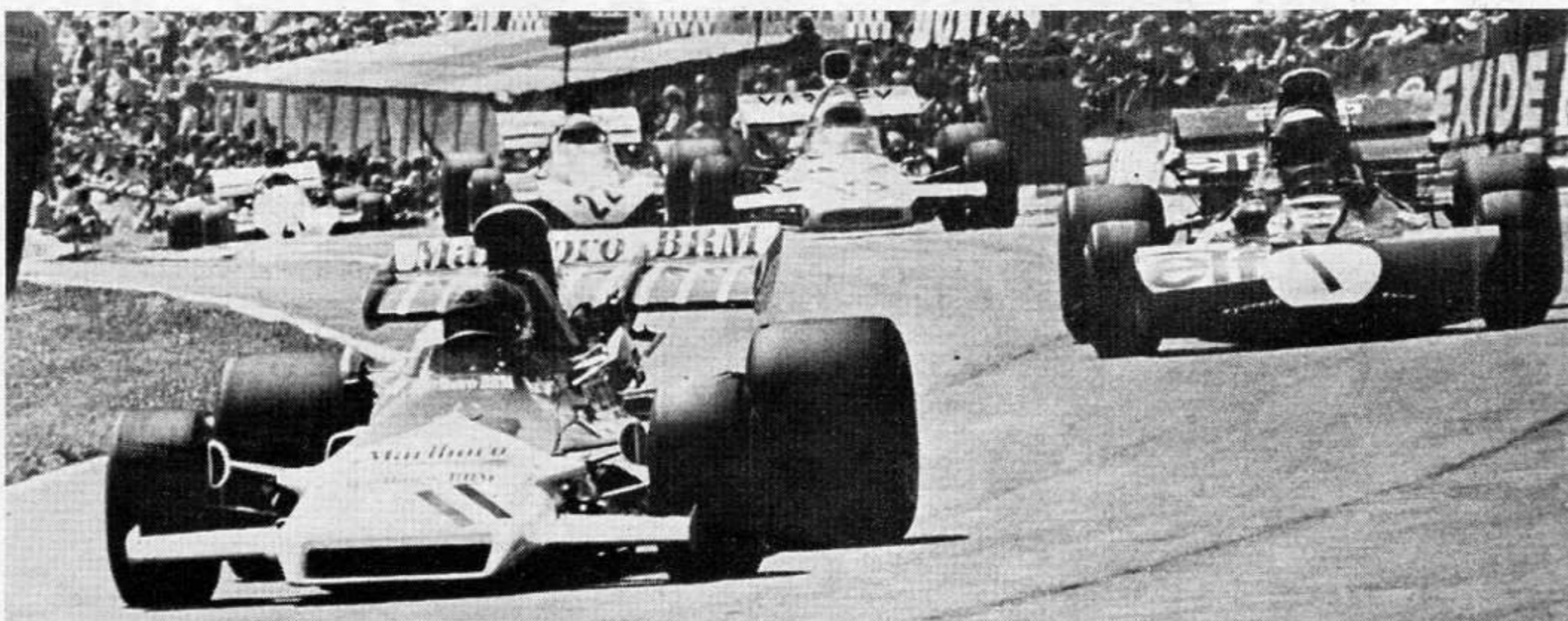
Nella P180 Southgate mise in pratica le sue idee sulla distribuzione del peso, concentrandolo posteriormente alla maniera dragster. Sembrava che i piloti fossero contenti della maneggevolezza di questa macchina, eppure nel corso della stagione doveva ancora venir messa a punto. Il V-12 sembrava un po' meno potente di quanto lo fosse nel 1971 e i nuovi motori, di cui si era parlato tanto non apparivano mai. Per inciso, Wood se ne andò e Peter Windser-Smith prese il suo posto come responsabile per i motori. In autunno se ne andò anche Tony Southgate per trasferirsi alla UOP Shadow.

Ci fu la vittoria miracolosa di Monaco. A parte questo, 47 BRM hanno preso il via in 12 GP, guidate da 10 piloti e tutti loro raccolsero 14 punti per il campionato (di cui 9 di Beltoise a Monaco!). Il 1973 era peggio: Beltoise, Lauda e Regazzoni, ricavarono fra loro 13 punti per il campionato (il prodotto di un quarto posto, quattro quinti posti e due sest). E questo costituì la fine del sostanzioso sostegno della Marlboro.

Il team « francese » BRM con lo sponsor Motul, aveva perfino ancora meno fortuna nel 1974 e dopo che Beltoise si era aggiudicato il totale dei punti del team, 10, all'inizio della stagione, tutto si sciolse in asprezza e fiasco. La piccola, elegante P201 sembrava



Sopra, gran macchina (e gran pilota) nel 1971, la P 160 che Rodriguez (qui davanti a Hill) portò vicino a grandi successi. Nel marzo '70, era intervenuto il patrocinio molto proficuo della Yardley



Sopra, dopo la Yardley si passò alla Marlboro, che nel 1972 rivestì con la sua livrea bianco rossa tutte le BRM della squadra. Sotto, l'ultima edizione della Stanley BRM, la P 201, al G.P. d'Argentina '75



promettere abbastanza bene, specialmente dopo che Beltoise la piazzò seconda in Sud Africa, ma come il disgustato designer Mike Pilbeam doveva spiegare più tardi, Stanley sembrava incapace di comprendere la necessità di un ulteriore sviluppo. Fu così che l'organizzazione si disciolse virtualmente alla fine della stagione. Perfino Tim Parnell rinunciava disgustato (la versione di Stanley è che lui licenziò il suo direttore, ma preferiamo credere all'onesto Tim).

BRM Ltd così alla liquidazione Jean Stanley l'acquistò con il suo denaro. Louis Stanley annunciò che sarebbe diventata Stanley-BRM, che avrebbe riportato la BRM alla gloria e che non era interessato a sponsors (che pur stava disperatamente cercando allo stesso tempo!). Inutile rivangare questa ultimissima storia recente, pur con Bob Evans che da pilota ha fatto miracoli.

Presumibilmente Stanley ora continuerà

a non cercare professionisti per organizzare il team. Lo dirigerà da solo finché il denaro di sua moglie (ora aumentato?) non verrà a mancare. E poi? Forse la più grande disgrazia nella storia della BRM fu che Tom Wheatcroft non ebbe successo nel suo tentativo di acquistarla alcuni anni fa.

Nel corso di 25 anni le BRM hanno vinto 17 corse valide per il campionato del mondo, il che le pone al quinto posto (incidentalmente e sorprendentemente) su scala globale dietro la Lotus, Ferrari, Tyrrell e Brabham). Dieci di queste vittorie sono state ottenute da Hill nei quattro anni della F.1 1500 cc., che costituisce l'era d'oro della BRM. Eppure queste tre « iniziali » evocano ancora reazioni positive presso molti appassionati, cosa sorprendente alla fredda luce dei fatti. Tanti appassionati delle corse sarebbero ancora felici di vedere di nuovo correre (sul serio) e vincere la BRM.

d. h.