



## L'incredibile avventura di Silvio Moser e della sua Bellasi F1

Silvio Moser ha iscritto il suo nome nella leggenda dei motori: un pilota indipendente, che riuscì nell'incredibile exploit di costruire una propria Formula 1 e corrervi rivaleggiando contro i grandi team durante la stagione agonistica 1970.



► Nato a Zurigo nel 1941 e successivamente stabilitosi a Lugano, tentò l'inverosimile pur di raggiungere i massimi livelli agonistici. Dopo un periodo di gavetta nelle formule minori, approdò in F1 il 21 maggio del 1967, in occasione del Gran Premio di Siracusa (al volante di una Cooper T77). Nel 1968, grazie al magnate Charles Vögele, gli fu proposto di condurre una Brabham BT 20 V8 Repco, ma la squadra non riuscì ad inserirsi tra le migliori. Decise quindi di creare una propria scuderia (era il 1969), la «Silvio Moser Racing Team SA», con lo scopo di partecipare al Campionato del mondo. Con l'aiuto finanziario d'Aldo Sonvico e Aldo Pessina, acquistò la sua prima vettura da corsa, una Brabham BT24, utilizzata in precedenza dal team di Frank Williams per Piers Courage (poi riverniciata in rosso-arancio, con una banda bianca longitudinale).



► Debuttò nel Gran Premio di Monaco di quell'anno, qualificandosi al 15esimo rango. Al di là di un incoraggiante sesto posto negli Stati Uniti, la stagione fu estremamente difficile. Alla sua conclusione giunse pure la beffa relativa ai nuovi regolamenti, che imposero serbatoi a struttura deformante. Un vincolo che gli impedì, nel 1970, di continuare a gareggiare con la sua Brabham BT24 munita di telaio multitubolare.

**Una Formula 1 svizzera** ► Moser si arrovelò alla ricerca di una soluzione, tenacemente intenzionato a scovare una risposta ai suoi dilemmi. Si ricordò allora del suo compagno d'avventura Guglielmo Bellasi, con cui aveva affrontato la Temporada nel 1964 (Argentina). Egli fu un personaggio chiave per l'avventura che Moser avrebbe intrapreso di lì a poco: in quel periodo si era installato in Italia, a Novara, avviando una piccola produzione di FF e F3. Era però d'origine luganese e faceva parte del gruppo di piloti svizzeri cresciuti attorno a Tommy Spychiger. ► Le coincidenze dell'intreccio storico portarono i due ad incontrarsi a una cena annuale dell'allora SAR Ticino. Era il dicembre del 1969 e lanciarono l'idea folle di costruire una propria Formula 1. Il concetto era di usare componenti della Brabham (motore, cambio, freni, ruote, eccetera), mentre Bellasi si sarebbe impegnato nella realizzazione di scocca e so-



sensioni. ► Beat Schenker, progettista e fedele meccanico di Silvio Moser, apprese questa notizia dopo le feste natalizie passate dai suoi genitori a Zurigo. ► A fine febbraio, con un qualche ritardo dovuto all'atteso rimpatrio della Brabham via mare dal Messico (luogo dell'ultimo GP della stagione precedente), Schenker si incaricò del trasporto del bolide sul piccolo furgone della scuderia in direzione di Novara. ► Schenker: «Capii immediatamente che Guglielmo era un vulcano d'idee. Aveva in mente una vettura del tutto particolare, certamente una monoposto che non rispecchiava propriamente ciò che avrebbe potuto fare al caso nostro. L'auto ideale, oltre ad essere di semplice concezione, doveva mantenere il

più possibile le caratteristiche della Brabham, altrimenti sarebbe stato oltremodo complicato portare a termine in maniera positiva quest'ardito proposito. ► I piani definitivi furono tracciati e i primi fogli di alluminio speciale arrivarono all'atelier. Io mi occupai della costruzione di diverse componenti. Nel frattempo il motore Cosworth DFV fu inviato in fabbrica per una revisione. La Brabham venne letteralmente cannibalizzata e molte sue parti furono riutilizzate sulla nuova Bellasi». Passo dopo passo la monoposto prendeva forma, tant'è vero che Moser, in un moto d'ottimismo, inviò una domanda d'iscrizione al Gran Premio di Monaco del 1970. Un termine evidentemente impossibile da rispettare, ma era importante dimostrare che il progetto proseguiva a grandi passi. ► A quell'epoca gli sponsor non erano di grande entità, ma gli amici di Silvio Moser e Guglielmo Bellasi furono di grande aiuto. I maggiori finanziatori, tralasciando la realtà svizzera italiana, preferivano concentrarsi sul pilota friborghese Jo Siffert, al tempo annoverato tra i migliori al mondo. Ma proprio grazie a lui Moser ottenne di partecipare al famoso film «24 ore di Le Mans» di Steve Mc Queen, ricevendo lauti contributi.



**Il grande debutto e la storia** ► Il 21 giugno 1970 il minuscolo team luganese riuscì finalmente a presentare una monoposto di propria costruzione in un Gran Premio di Formula 1. La Bellasi-Ford telaio 1-70 fece il suo debutto in Olanda, a Zandvoort. Il montaggio fu terminato durante la notte del venerdì, prima delle prove ufficiali. Con grande stupore dei convenuti, l'auto si rivelò funzionare abbastanza bene, salvo alcuni inconvenienti riconducibili all'alimentazione del motore. Alla sua prima uscita la Bellasi non si qualificò, ma il risultato non riuscì a raffreddare l'ardore agonistico della piccola scuderia (anche se la sfortuna sembrava perseguirla: sulla strada del ritorno, verso Colonia, si ruppe il propulsore dell'Hanomag impiegato per il trasporto. Si dovette così recuperare il vecchio Ford Transit a Lugano, ritornare a Colonia, svuotare il camion di tutto il materiale e prendere la direzione di Charade per il successivo Gran Premio di Francia in programma il 5 di luglio). Proprio qui, un'uscita di strada durante la seconda sessione di prove danneggiò il muso della Bellasi, ma i pezzi di ricambio, beninteso, non esistevano. Mauro Forghieri in persona (ingegnere progettista Ferrari) diede un colpo di mano per sistemare il danno e Moser riuscì a staccare un tempo di ben sei secondi inferiore a quello ottenuto l'anno precedente. Purtroppo, fallì per 0" 26'. ► Silvio Moser saltò poi il successivo appuntamento in Inghilterra: se non fosse riuscito ad assicurarsi un posto in griglia non avrebbe ottenuto i premi di partenza. Qualche giorno dopo gli organizzatori inglesi ritornarono sui propri passi, ma questa notizia arrivò troppo tardi affinché si cambiasse idea e si ritornasse a Brands Hatch. ► Beat Schenker approfittò della pausa per costruire elementi di ricambio, in attesa della trasferta di Hockenheim, in Germania (il 2 di agosto). Durante la

#### **SCHEDA TECNICA BELLASI F1- 70**

**Telaio:** Monoscocca aperta con serbatoi deformabili  
**Motore:** Ford-Cosworth DVF 802  
**Potenza:** 445 CV a 10000 giri  
**Cambio:** Hewland FG400  
**Passo:** 2360 mm  
**Carreggiata:** anteriore 1450 mm, posteriore 1555 mm  
**Ruote:** Anteriori 4.50/10.60 x 13", Posteriori 6.00/15.40 x 15"  
**Peso a vuoto:** 558 Kg

prima sessione di prove libere, Silvio Moser uscì alla Ostkurve e piegò la sospensione posteriore sinistra. Il weekend terminò con quell'episodio perché ancora una volta mancarono i pezzi di ricambio. ► Il 16 agosto, dopo una brevissima parentesi a Lugano, fu la volta dell'Austria, ma le circostanze si manifestarono ancora una volta avverse: chi avrebbe dovuto garantire la fornitura delle parti meccaniche sostitutive, partì per le ferie. Ci furono poi alcuni ritardi alla dogana che implicarono l'arrivo posticipato del team a Zeltweg. Soltanto il sabato la Bellasi poté scendere in pista e finalmente Moser ottenne la qualificazione sperata. I dadi non erano però ancora tratti perché la mala sorte si palesò in tutta la sua prepotenza: la domenica, durante il trasporto della monoposto ai box,

Schenker dovette procedere ad una brusca frenata con il veicolo da traino. La F1, mal fissata al suo supporto, subì la foratura del radiatore (il cui ricambio era rimasto a Lugano). Si procedette ad una riparazione di fortuna, ma dopo alcuni giri Moser si dovette ritirare a causa del surriscaldamento del motore. ► Partecipò poi vittoriosamente alla gara in salita St. Ursanne-Les-Rangier (una vera istituzione in Svizzera), il 23 di agosto, e a quella del Kerenzberg (Zurigo). Il 6 settembre, Gran Premio d'Italia a Monza (vinto dal nostro Clay Regazzoni) tentò tenacemente la qualificazione, ma si dimostrò troppo lento. La sua partecipazione fu inoltre funestata dall'incidente che costò la vita a un suo grande amico: Jochen Rindt. Fu la fine della stagione; le casse erano disperatamente vuote e non sarebbe stato il caso di proseguire con le corse nord americane. ► Dopo Monza, Beat Schenker trascorse il suo tempo spostando la Bellasi da una fiera all'altra fin quando Silvio Moser ricevette un invito dagli organizzatori del Gran Premio d'Argentina (era il 24 gennaio 1971). La vettura fu imbarcata a Genova per Buenos Aires. Nella prima manche di gara Moser dovette arrestarsi ai box per noie all'alimentazione. In vista della seconda, venne sostituita la pompa della benzina senza però riuscire a fare rifornimento nei tempi concessi. Un evento che implicò una successiva sosta e che compromise definitivamente la competizione.

**La Bellasi, vittima della cronica carenza di fondi** ► Si rivide solamente al Gran Premio d'Italia del 5 settembre 1971, inserendosi al 22° rango. In gara abbandonò dopo pochi giri per un ammortizzatore difettoso. Da qui il rombo della Bellasi smise di ruggire e ciò che era stato sogno e poesia venne accantonato. ► Alla fine del 1971 la vettura fu acquistata da Tom Weatcroft e venne esposta presso il museo del circuito di Donington. Con il ricavato Moser poté acquistarsi una Brabham BT38 per la stagione di F2 del 1972. Sfortunatamente il coraggioso, audace pilota di Lugano morì all'età di 33 anni, uscendo di pista durante la 1000 chilometri di Monza del 1974 (al volante di una sport Lola T294). Venti anni più tardi la Bellasi fu prestata dal museo di Donington per essere esposta nella città sulle rive del Ceresio durante una mostra dedicata alla memoria di Silvio Moser. In quell'occasione, la moglie riacquistò la vettura, affinché rimanesse laddove quella folle idea di libertà si era materializzata. Moser e la sua minuscola squadra non ottennero forse i risultati sperati, ma queste vicende rimarranno sempre nei cuori della gente ticinese perché a loro appartiene ciò cui soltanto i grandi possono anelare: il coraggio.

**A cura di Gian Marco Balemi  
Foto di Beat Schenker**