



Non è semplicemente immaginabile parlare di una vettura appartenuta ad una gloriosa stirpe come fu la Brabham senza che vi sia un seppur minimo accenno alla sua storia, compiuta al tempo in cui l'automobilismo era un affare fra autentici eroi. Ben 35 Gran Premi di Formula 1 vinti, due Mondiali costruttori, nel '66 e '67, e 4 Mondiali piloti: il primo fu conquistato dallo stesso Jack Brabham nel 1966 (fino ad allora mai nessuno, che ricoprì i due ruoli, vi era riuscito), i seguenti da Denis Hulme nel 1967 e da Nelson Piquet nel 1981 e 1983. ► Il marchio uscì definitivamente dal mondo delle corse ai massimi livelli nel 1992, anno in cui riuscì a prendere il via in soli tre appuntamenti. Le sue imprese rimasero però ancorate al mito e alle gesta d'innumerabili personaggi che gli consegnarono frammenti d'immortalità.



Anche la nostra terra ne fu ambasciatrice, in particolare con Silvio Moser (vedi articolo a pag. 15), che esordì nella stagione di Formula 1 del 1969 a bordo di una BT 24. All'epoca della gestione congiunta con il tecnico Ron Tauranac, la casa produsse anche monoposto destinate alle categorie inferiori e ai team clienti: oltre a Moser in F2 e F3, anche Clay Regazzoni ne fu un grande interprete, battagliando nella Formula cadetta.



La storia ► La Brabham Racing Organisation, con base nel Surrey, fu fondata nel 1962 dal pilota australiano Jack Brabham per gestire il programma agonistico del suo nuovo team. Vi si unì l'ingegnere, e connazionale, Ron Tauranac; da qui la sigla BT, seguita da un numero progressivo, per identificare i vari modelli. Il battesimo della società incaricata di assemblare le auto, avvenne invece sotto l'acronimo MRD (Motor Racing Developments). Questo nome, assegnato ai primi esemplari che partecipavano alla Formula Junior, fu però trasformato immediatamente in un più semplice «Brabham», viste le assonanze poco eleganti, in lingua francese, che il giornalista Jabby Crombac non mancò di sottolineare. ► La progettazione dei telai fu affidata a Tauranac ma il team, come altri in Inghilterra, non fabbricò mai le monoposto nella loro interezza. Si decise di sfruttare la presenza sul territorio britanni-

co di aziende specializzate in produzione di meccanica da corsa: ad esempio, la Coventry Climax per i motori 8 cilindri e la nascente Hewland per i cambi.

La prima Formula 1 fu pronta solo per il Gran Premio di Germania, al Nürburgring, del 5 agosto 1962. L'esordio non fu dei migliori: Jack Brabham dovette infatti ritirarsi al nono giro per la rottura del cambio. I punti arrivarono comunque nella stessa stagione, grazie a due quarti posti ottenuti negli ultimi due GP.

I risultati sportivi ► Nel 1966, anno della prima doppietta costruttore-pilota, la modifica di regolamento che portò la cilindrata massima da 1500 a 3000 cm³ trovò impreparate molte scuderie. La Brabham riuscì invece a scovare un'ottima unità, prodotta dall'australiana Repco: partendo da un monoblocco in alluminio derivato dalle Oldsmobile di serie, i tecnici

BRABHAM

La vettura dei campioni, da Moser a Regazzoni



Phil Irving realizzarono un V8 monoalbero capace di sviluppare 300 CV. Fu montato sulla BT 19, che risultò particolarmente compatta nonostante l'aumento degli ingombri dovuti al nuovo propulsore. Le gomme Goodyear si rivelarono il miglior compromesso sia per l'uso sull'asciutto sia sul bagnato. ► Nel 1967 la potenza, sempre inferiore alla concorrenza, venne aumentata a 340 CV, ma l'efficienza complessiva delle vetture (BT20 e BT24) e la regolarità nei risultati di Brabham e Hulme permisero di ripetere l'impresa. Quest'ultimo, conquistando il titolo ai danni del caposquadra, causò incomprensioni che culminarono con il suo allontanamento a beneficio della McLaren. ► Negli anni successivi non vi fu che un qualche acuto a decretare la presenza della Brabham tra i grandi, ma sempre con interpreti illustri. Ad esempio, Jacky Ickx che, nel 1969 con la BT 31, si portò in vetta al podio nei Gran

Premi di Germania e Canada. ► La rivoluzione si compì però soltanto nel 1978, con l'arrivo di Niki Lauda e dello sponsor Parmalat. L'idillio durò poco perché già nel 1979 Lauda decise di ritirarsi temporaneamente dalle corse. ► Le prestazioni del team migliorarono nel 1980: abbandonati i motori Alfa Romeo a favore dei classici Cosworth, esplose il talento di Nelson Piquet che concluse secondo in classifica, contendendo fino all'ultimo l'iride ad Alan Jones e aggiudicandosi 3 Gran Premi (USA Ovest, Olanda e Italia). Piquet ottenne la sua rivincita nel 1981 quando, con 3 GP, si guadagnò il titolo dopo un'appassionante lotta con l'onnipresente Alan Jones, Carlos Reutemann e Jacques Laffite. Ci riuscì di nuovo nel 1983. ► L'epopea della Brabham terminò nel 1992. Dopo il ritiro, fu annunciato l'invio di una domanda d'iscrizione della scuderia al Campionato del mondo di Formula 1 per il 2010, anche

se Jack Brabham minacciò azioni legali contro la Formtech, l'azienda tedesca che detiene il nome Brabham Gran Prix Ltd. La squadra non venne inserita nella lista emanata dalla FIA.

La nostra vettura

Si tratta di una magnifica Brabham BT16 del 1965, destinata alle categorie minori. Proprio perché non fu protagonista nel massimo campionato, non esiste molta letteratura che ne descriva gli aspetti tecnici. Il progetto cui appartiene venne concepito per duellare in Formula 2, con un motore Cosworth SCA (anche se, su uno dei prototipi, fu sperimentato un propulsore Honda). Alcune BT16, delle 33 prodotte in totale, vennero modificate per la Formula 3. È il caso della macchina oggetto del nostro articolo, che oggi appartiene ad Angelo Delea di Losone. ► «La vidi per la prima ad Ascona, dal precedente



proprietario, Tarcisio Storelli. Ero un suo amico personale e un cliente del garage di famiglia. Da tempo la Brabham giaceva inerte su un carrello, semi-smontata e divorata dall'avanzare della ruggine. Io ero appassionato d'automobilismo – già gareggiavo con una Porsche Carrera – e ne fui molto incuriosito. Dopo un lungo contrattare riuscii a comprarla, ma fu faticoso». ► Rimetterla in funzione si rivelò un'impresa piuttosto ardua perché non v'erano tecnici realmente specializzati sulla meccanica da competizione e, soprattutto, su quei modelli. ► «Il restauro iniziale fu compiuto con molta perizia da Valentino Belotti, a Verscio, ma per il risanamento di dettaglio del propulsore, di cui non era semplice nemmeno reperire i pezzi di ricambio, si rese necessario l'intervento di uno specialista in Svizzera interna. Senza alcun problema, sull'arco di qualche mese, riuscì a metterla a punto, migliorandone addirittura le prestazioni. I lavori durarono circa due anni e, finalmente, nel 2006 ottenni il certificato FIA. Il piccolo motore Cosworth da 1'000 cm³ sviluppa oggi 117-118 Cv al banco, con regimi di rotazione superiori ai 10mila giri/min. e un'accelerazione da 0 a 100 in meno di 5 secondi». ► Angelo Delea non è certamente uomo da concludere un intervento su una vettura tanto prestigiosa

per poi lasciarla inattiva: «Ho iniziato con le gare in salita, nell'ambito del Campionato svizzero, per poi passare ad appuntamenti internazionali dedicati alle Formula 3 storiche. Fino allo scorso anno ho partecipato al Challenge Formule storiche italiano, accanto a piloti di spessore nel panorama agonistico, e a qualche data del Campionato europeo Formule storiche, che si svolge prevalentemente in Germania, Francia e Inghilterra. Nel 2010 ho raggiunto l'apice, con la presenza al Gran Premio di Monte Carlo: un'avventura indimenticabile». ► Ma com'è la piccola Brabham da condurre? «Restituisce una sensazione di grande purezza; come tutte le formula, si comporta quasi fosse un cavallo purosangue, con reazioni estreme e difficili da controllare. Ancora oggi risulta divertentissima e chi possiede attitudini spiccate riesce a trarne prestazioni notevolissime, anche grazie al peso ridotto di 420 chili (la mia sfiora i 400, sul filo del regolamento). Poca potenza ed elevatissimi regimi di rotazione assottigliano lo spazio di manovra e la tenuta di strada è da equilibrista; soprattutto sul bagnato, con pneumatici di vecchia generazione che vanno rigorosamente mantenuti negli avvenimenti ufficiali (fino al 1966 non esisteva alcun riferimento alle rain)».

di Elias Bertini

SCHEDA TECNICA

Modello BT 16 F3
Anno 1965
Colore Verde-oro
Carrozzeria (tipo) Formula, ruote scoperte, in resina di vetro
Cambio Hewland Mk 6 a 4 rapporti sincronizzati
Trazione posteriore
Motore Ford Cosworth, posteriore, quattro cilindri in linea da 998.4 cm³ inclinato di 30°
Potenza 104 cv SAE (118 CV)
Accelerazione 0-100 km/h 5.4 secondi (*5 secondi)
Rapporto di compressione 12,6: 1
Coppia massima (mkg) 8,48 SAE a 7'500 giri/min
Alimentazione 1 carburatore Weber 40DCOE
Alesaggio x corsa 81 x 48,46 mm
Freni 4, a disco
Passo 2'250 mm
Carreggiata (ant. / post.) 1'250 / 1'275 mm
Peso a vuoto 420 kg (*400 kg)
Velocità massima 210 km/h
Capacità serbatoio 30 litri

*Valori odierni conosciuti

