ESCLUSIVO LE FOTO-VERITÀ: COSÌ I TEAM INVERTIVANO LE GOMME

AUTOSPRINT

n.27

NL 6,50 € - AUT 6,50 € - BE 6,00 € - F 5,50 € - D 8,00 € - E 5,50 € - SVIZZERA Fr./Ted. 8,50 CHF - CANTON TICINO 8,50 CHF - PTE CONT. 5,50 €

CHIEDI IN EDICOLA IL DVD "LA 24 ORE DI LE MANS"

AUTOSPRINT + DVD 12,90 € (ITALY ONLY)

ANCHE SU iPAD-ANDROID-WEB

Anno LII - Settimanale - 9-15 luglio 2013 3 Euro (Italy only)

IN REGALO
Speciale Rallysprint

COLOMBO

GP GERMANIA

VETTEL IN FUGA

Quarta vittoria del tedesco che scappa a +34. Più la strategia che i nuovi pneumatici rallentano Alonso. Massa verso l'addio?

FERRARI IN AFFANNO

GETTY IMAGES

SEI VOLTE CENTO: QUESTO È IL TRAGUARDO COLTO IN QUESTI GIORNI DALLA WILLIAMS NEI GRAN PREMI IRIDATI. UN APPUNTAMENTO IMPORTANTE, CHE RENDE DOLCE IL TORNARE ALLE ORIGINI DEL MITO DELLA CASA BRITANNICA, QUANDO PATRON FRANK ERA GIOVANE, POVERO E VULNERABILE, MA DETERMINATO IN MODO FEROCE. IL TUTTO RACCONTATO DA UN TESTIMONE ATTENDIBILE E PRIVILEGIATO

Alla radice dei 600

DUE CUORI DA CORSA, FRANK PIÙ ARTURO, E UNA CAPANNA: QUESTA ERA LA WILLIAMS DI METÀ ANNI '70. MERZARIO RIVELA QUARANT'ANNI DOPO COM'È NATO IL MITO DELLA CASA DI GROVE IN FORMULA 1, CON ANEDDOTI E RETROSCENA DA... FILM!

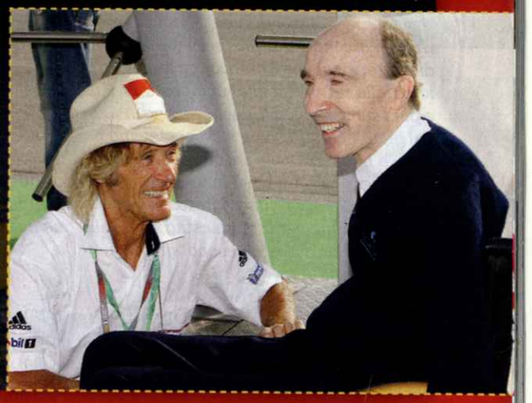
di Mario Donnini

foto Colombo, Getty Images, Sutton-Images.com

Come tutto ebbe inizio. Questo non è un sequel, ma un prequel. Il viaggio bello e impassibile alle origini del mito Williams -, la Casa che ora compie 600 Gp disputati -. Un tornare a quando patron Frank aveva trent'anni e non settantuno come adesso, uno in meno di Arturo Merzario, che fu il suo primo pilota importante.

Immaginateveli, quei due. Timido, volitivo e povero, il Frank. Velocissimo in pista, incazzato come una bestia, talentuoso e mezzo matto, l'Arturo. Come sempre, in fondo. Come oggi, che il comasco s'accende la milionesima Marlboro, guarda lontano e ricorda, a frugare tra le volute azzurre di fumo quasi fossero fantasmi d'un'esperienza immensa e antica, dalla quale tutto, volendo, torna fuori. «Porto Alegre, Brasile. Temporada 1972. In Europa è inverno e noi a correre si va in Sudamerica. Fatto sta che io con la Tecno della Iris non mi trovo bene, perché i Pedrazzani schieravano macchine buone per solo per Regazzoni e Cevert, così quando questo inglese che parla italiano mi chiede di disputare la corsa per lui gli dico sì. Di pilota aveva Pescarolo, che portava i soldi della Motul ma non era contento, così provò me: con quella vecchia March arrivo nella top six e gli faccio incassare un po' di premi in denaro che gli fanno un gran comodo. Perché il Frank era povero davvero, con una storia alle spalle da romanzo di Dickens».

QUANDO LA WILLIAMS SI CHIAMAVA ISO-MARLBORO
Sopra, Frank Williams agghindato da uomo-sandwich della Marlboro scruta ai box la sua Iso Fw03 con Merzario nell'abitacolo: siamo al Gp d'Argentina 1974. A lato, il patron con Carlos Pace e Bernie Ecclestone, il quale sfoggia un pantalone attillatissimo e slip a costa larga. A destra, Arturo e Frank oggi



Da bambino era stato al brefotrofio

«Queste cose le rivelo per esaltarlo, non per sminuirne la sua figura - prosegue Merzario -. In poche parole non so neanche se i suoi genitori li abbia mai frequentati... Il Frank va visto come un uomo venuto dal nulla, per anni trattato come un reietto dai colleghi team manager inglesi, ma capace di vincere sfide impossibili, contando solo su se stesso». Il vostro nuovo incontro è a fine 1973. «Per me è un momento delicato. Ho appena rotto con la Ferrari e devo riorganizzarmi la vita. A inizio inverno volo in Inghilterra e provo la Brm a Silverstone, perché mi vuole Lord Stanley. Lì incontro l'italiano Lucio Bruschi, un emigrato che viveva a Reading, vicino l'aeroporto di Heathrow, a due passi da Ronnie e Barbro Peterson, da John Watson e, appunto, da Frank Williams. È lui a dirmi che il Frank vuole farmi provare la sua F.1, che al tempo si chiamava Iso. Okay, perché no. Giro con questa monoposto a Silverstone e dico chiaro che a me il musone non piace perché dà beccheggio, voglio il musetto coi baffi e altre varie cose tipo la Ferrari B3. Lui mi ascolta e dice sì. Insomma, ci entusiasmiamo, così coinvolgo la Marboro e l'ingegner Dallara per la macchina nuova e nasce la Iso Marlboro Fw03. Una evo della De Tomaso con cui aveva corso nel 1970 Courage, che morì in Olanda: il primo progetto indipendente di Williams in F.1. Torniamo a noi: prima di Natale, nei test a Le Castellet stacchiamo il 3° tempo, con tutti i team presenti e l'affare s'ingrossa, perché presento al Frank due tipi mica male: La Fratta e Segalini della Personal e questi mollano 30 milioni di lire».

Il 1974 parte bene ma finisce male. Molto male

L'inizio di stagione è promettente, perché nelle qualifiche del Gp del Sudafrica la Iso-Marlboro è sorprendentemente terza: *«Altro che terzo, ero primo, in pole. Solo che il "diesse" rosso Montezemolo telefona a Enzo Ferrari e gli dice: "*Il "Piccolo" - cioè io -, in prova ha fatto il miglior tempo, ma con i cronometristi abbiam messo a posto le cose". *Capito? E vabe', in gara poi sono sesto. Il mio solo arrivo a punti prima di Monza, dove giungo quarto, il resto è una mitragliata di ritiri. E sai perchè? Perché i pezzi di ricambio erano finiti, anzi, non erano mai cominciati: il motore si teneva con lo spago e sapevamo che ovunque dopo poche tornare la macchina si sarebbe rotta. No, non eravamo arrabbiati, ce la prendevamo a ridere. La vita era bella per entrambi, in fondo. Per me, per Frank, che era sicuro di mettere insieme il pranzo con la cena grazie all'aiuto della futura moglie, un'onesta professoressa, e per i suoi meccanici, che vivevano in una roulotte nel giardino di casa sua e si spostavano nei Gp europei a bordo di un ex autobus di linea».*

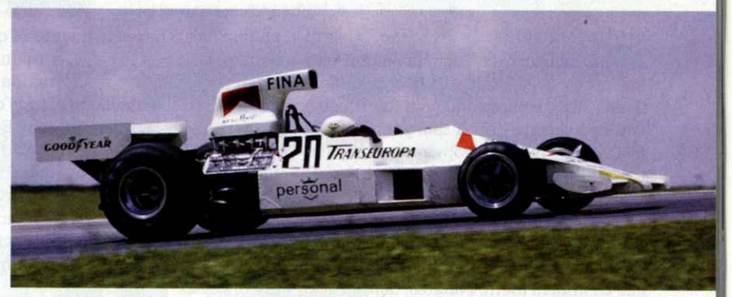
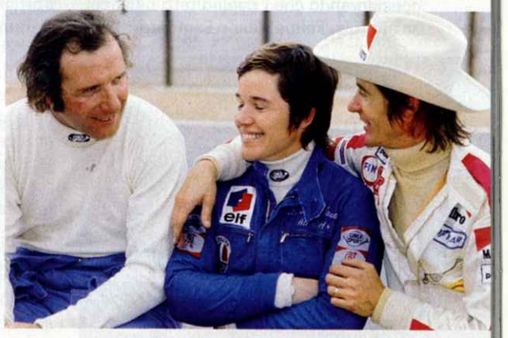
Tanto per avere un'idea, qual era il vostro accordo economico?.. *«Nessun segreto: avevamo pattuito 70mila sterline per la prima stagione e alla fine ne ho prese 18mila a rate, facendogli causa».*

Un'altra cocente delusione nel 1975

Fatto sta che per il 1975 il sodalizio tra Frank Williams e Arturo Merzario prosegue come se niente fosse. Col senno di poi la cosa sembra strana. Qual era la molla che aveva reso di nuovo elastica e allegra l'unione? *«La molla aveva nome e cognome: si chiamava Walter Wolf. Il miliardario austro-canadese aveva scoperto la F.1 a Silverstone, per il Gp di Gran Bretagna 1974. Ce l'aveva presentato l'ingegner Dallara come un vecchio e affezionato cliente Lamborghini, uno da trattare bene e così andò. Fatto sta che in quel weekend Wolf capì quanto eravamo messi male, gli facemmo pena e il lunedì successivo ci portò alla Cosworth per regalarci due motori. Poi si ripromise di dare una mano alla squadra. Ora penso sia chiaro che continuai nel 1975 con il Frank non perché fossi scemo, ma perché era entrato in ballo Wolf, uno che il quattrino lo faceva girare».* Sì, d'accordo, però... *«Però ci furono problemi. Primo, perché Wolf mica spendeva e spandeva. Secondo, perché la nuova Fw04 si rivelò catastrofica. Ci corsi solo in Spagna e poi stagione bruciata. Eppure credevo ancora in Frank e lui continuava ad avere pendenze con me...».* E arriviamo al 1976. «Lì si decide di rimaneggiare la Hesketh e di creare la 05, un'altra mezza apocalisse: il telaio torceva e non ne voleva sapere d'andare, tanto che mi chiamarono a metà stagione, come salvatore della patria, perché la macchina faceva fatica a qualificarsi. Arrivai incazzato nero, perché avevano preso Ickx, uno che costava caro, quando io mi accontentavo di meno. Cominciai col Nurburgring e fu lì che salvai Lauda. Poi si facevano piani per il 1977, Wolf mi voleva nella squadra rifondata, ma Frank puntava su Schectker. Alla fine, fui licenziato e poco dopo Wolf mandò via anche Williams. Solita storia, presi solo il 50% dei soldi, sfanculai il Frank e mi tenni come ricordo i suoi assegni postdatati e cabriolet. Ma lui è stato, era ed è un grande. Un caparbio, un volitivo destinato a sfondare e ci riuscì solo quando gli arrivarono i soldi degli arabi. Soldi veri. Ha meritato il successo e questo è stato solo il racconto senza veli del suo inizio. Tra qualche giorno ci rivedremo a Goodwood, ci abbracceremo e rideremo, ripensando a quando eravamo giovani, senza una lira e felici. E credimi, il bello della vita è questo». ●

ANNI DIFFICILI MA ENTUSIASMANTI
Sopra, Merzario con la Iso in prova a Montecarlo 1975, dove mancò la qualificazione. Sotto a destra, al Gp di Germania di quell'anno, quando si materializzò il primo podio Williams, con Laffite (a sinistra) 2°, insieme al vincitore Reutemann e al 3° arrivato Lauda

QUEL SODALIZIO TRA WILLIAMS E WOLF
Nel 1976 viene formalizzato il rapporto tra Williams e Wolf, con la 05, sopra e a destra, dopo che il miliardario austro-canadese si era avvicinato al team nell'estate 1974. Merzario però non riuscì mai a ottenere punti, al volante di una monoposto decisamente non competitiva, peggiore della Fw04 - sotto, con Laffite al Gp di Francia 1975 -, che l'aveva preceduta



PROFUMO NOSTALGICO DI ANNI SETTANTA
A lato, Merzario abbraccia Lella Lombardi e scherza con Vittorio Brambilla: siamo al Gp del Sudafrica 1975, quando il "Fantino" staccò con la Iso-Marlboro un tempone in prova, dopo che si era ritirato in Brasile, sopra, per guai all'impianto di alimentazione