

2,00

in edicola il 10 e il 25 del mese

Quindicinale di storia, tecnica
e informazione interamente
dedicato ai veicoli storici

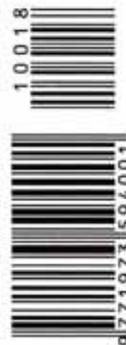
epocaAuto

www.epocauto.it

10 pagine di
PICCOLI ANNUNCI

N. 18 - Anno 5 - 10 ottobre 2011

Quindicinale - Poste Italiane S.p.A. - Spedizione in Abbonamento Postale D.L.
353/2003 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46) art. 1, comma 1, DCB - Filiale di Bologna
ISSN 1973-5944



In caso di mancato recapito, inviare CMP BOLOGNA per la restituzione al mittente che si impegna a versare la dovuta tassa.



L'eleganza vista dagli americani



Lancia Fulvia coupé



linea ispirata ai motoscafi

Herbert Müller, Carneade di successo

Esattamente trent'anni fa scompariva il pilota svizzero, tipico per il colore rosso dei capelli, autore di tanti successi soprattutto al volante delle Porsche.

di Giuseppe Valerio

Di Carneadi il mondo dello sport è pieno, compreso l'automobilismo. Nomi che non lasciano traccia dopo una sola impresa, la gara della vita, e poi giù, nel limbo del dimenticatoio. Herbert Müller, però, non era un Carneade qualsiasi. È stato il pilota privato che più di ogni altro si è avvicinato al professionismo grazie al suo talento cristallino. È scomparso trent'anni fa, il 24 maggio 1981, in un cruento incidente avvenuto sul tracciato del Nürburgring, in un'epoca in cui le fiamme erano ancora presenti nel mondo delle corse anche se già non più tollerate.

Nato in Svizzera, nella cittadina di Reinach, il 10 luglio 1940, Herbert Müller era figlio di un piccolo imprenditore benestante. La prematura scomparsa del padre, avvenuta quando Herbert aveva 24 anni e la relativa necessità di prendere in mano le redini dell'azienda di famiglia, sembrarono mettere fine alla sua promettente carriera di pilota, iniziata con le moto nel 1959. Müller era piccolo di statura e di peso leggero. La sua caratteristica erano i capelli di colore rosso acceso, con la pelle del viso piena di efelidi, tipiche dei fototipi più chiari.

Prese le misure con la vita da imprenditore, Herbert decide che le gare costituiscono la sua principale ragione di vita e riprende a cor-



Le monoposto non lo appassionano più di tanto: dopo un assaggio in F.1, nella gara di Pau del 1963, non valida per il Campionato, Müller si cimenterà molti anni dopo con le F.2, ottenendo un brillante terzo posto nella gara di Hockenheim del 1975.

Ma le gare di durata restano la sua grande passione. Corre con le Ferrari private delle scuderie svizzere delle quali diventa in parte anche finanziatore. La sua grande esperienza e professionalità gli valgono anche una chiamata da parte della Matra per partecipare alla 24 Ore di Le Mans del 1969; nello stesso anno fa coppia fissa con Jo Bonnier al volante di una Lola T70 MkII-IB Filipinetti. Nel '70 è con Mike Parkes ancora alla Scuderia Filipinetti, ma con la 512 curata dal pilota-ingegnere inglese con la quale ottiene un brillante quarto posto alla 1000 Km. del Nürburgring.

Arriva il 1971 e Müller corre con le vetture, ancora Ferrari, gestite adesso da una propria scuderia. Il miglior risultato, però, lo ottiene a Le Mans con la 917K ufficiale, regalando alle Porsche con la livrea celeste-arancio del Team ufficiale John Wyer l'unica posizione sul podio in due anni di tentativi. Contemporaneamente decide di tentare l'impresa oltre Oceano, iscrivendo la sua rossa Ferrari 512 M ampiamente modificata alle gare della serie Can-Am.

In Europa, partecipa alle ricche competizioni Interserie. Sarà Campione per tre anni di fila, dal 1974 al 1976. Purtroppo è proprio su una delle sue vetture che nel luglio del 1971, a Norimberga, il suo amico Pedro Rodriguez (con cui aveva condiviso la Porsche ufficiale alla Targa Florio dello stesso anno) trova la morte.

Nonostante la giovane età (Müller ha da poco superato i 30 anni) nell'ambiente delle gare Endurance il piccolo svizzero dai capelli rossi è ormai considerato uno specialista serio e affidabile. Per questo motivo la Porsche gli affida lo sviluppo dei suoi motori turbo sulle vecchie 917 Can-Am, sulle 908/4 sperimentali ma principalmente

rere con grande intensità, seppur quasi sempre da privato. Il "quasi" è rappresentato dal fatto che Müller ottenne grandi risultati al volante di Porsche ufficiali, come le vittorie alla Targa Florio del 1966 e del 1973 e il secondo posto alla 24 Ore di Le Mans del 1971 e del 1974.

Il debutto assoluto sulle auto era avvenuto nel 1961, con una monoposto di F.3, quindi con le Sport Endurance, alla 1000 Km del Nürburgring, al volante di una Porsche RS61 condivisa col connazionale Heini Walter. In breve si specializza nelle corse di montagna dove ottiene eccellenti risultati, compreso il titolo europeo, Categoria GT, del 1963 e del 1965.



Il "piccolo" Herbert Müller scherza col "grande" Ludovico Scarfiotti in una immagine che risale al Campionato Europeo della Montagna del 1965.

La Ferrari 512 S di Parkes-Müller alla 1000 Km del Nürburgring del 1970.



sulle nuove 911 RSR, antesignane delle invincibili 935 di metà anni 70.

E sarà per ironia della sorte proprio una Porsche 935 a causare la sua scomparsa durante la 1000 Km. del Nürburgring del 1981. Müller si era ufficialmente ritirato dalle competizioni nel 1979, ma ogni tanto però gli piaceva tirare fuori la sua Porsche 908 e schierarsi in qualche gara di rilievo per il puro gusto della competizione. Aveva 41 anni, da qualche anno si era fatto crescere una folta barba rossa che lo rendeva simile a un elfo. Ma i piccoli dei della foresta dell'Eifel non gli furono benigni. La Porsche 935 di Bobby Rahal rimase ferma lungo la pista nelle prime fasi di

gara, dunque con i serbatoi quasi completamente pieni. Parecchi giri dopo, durante le fasi di doppiaggio di una GT più lenta, Müller perse il controllo della sua vettura. Sarebbe stata una uscita di pista con ogni probabilità innocua, se non ci fosse stata ferma proprio lì la 935 del pilota americano che al contatto con la Porsche dello svizzero esplose come una bomba. Se ne andava così un grande appassionato di corse: un Carneade, forse, ma di grande successo. ▀

Crediti foto:
Vittorio Giordano, archivio Enzo Manzo
Archivio Porsche
Archivio famiglia Müller

Le sue due più importanti vittorie Müller le conseguì alla Targa Florio: nel 1966 in coppia con Mairesse sulla Porsche 906, in alto, e nel 1973 su una 911 RSR, a sinistra, coadiuvato da Van Lennep

A sinistra, una Porsche 911 Carrera.