

IL PROGETTO "LEGEND" IN TOSCANA TRA SOGNI E POLEMICHE

# GRACE

CLASSIC & SPORT CARS

€ 6,00 ITALY ONLY  
Mensile Anno VIII  
N. 1 Gennaio 2010



**RALLY 2010 - STORICHE NOVITÀ**

## Tempi moderni

### **SPORT ABARTH**

Nome in codice  
Millino ed Entrobordo

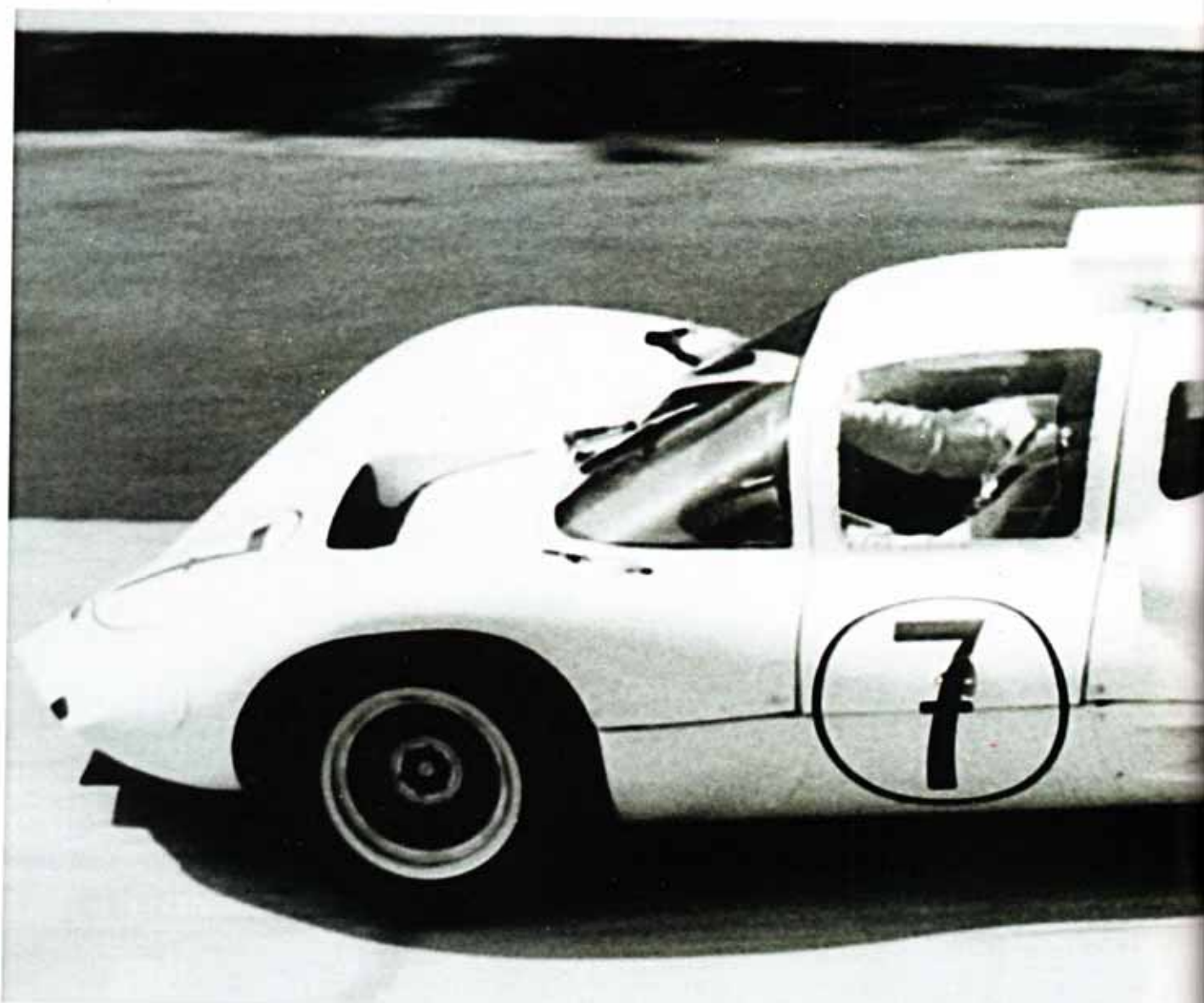
### **NON SOLO RALLY**

Leo Kinnunen, Jo Bonnier  
Gli scandinavi da pista



ISSN 1120-3880

9 4771724283002



JO BONNIER

## Poliglotta di successo

■ Nel 1674 a Soborten, Boemia, nacque Jakob Schye, futuro venditore di stoffe. Il pronipote Gutkind Hirschel all'inizio dell'800 si trasferì a Copenhagen cambiando il proprio nome in Gerhard Bonnier ed aprendo una libreria ed una casa editrice. Il figlio maggiore, Adolf, nel 1827 si spostò a Goteborg, in Svezia, dove aprì a sua volta una casa editrice che ampliò, spostandola a Stoccolma, con i fratelli minori e che ancora oggi è una delle più importanti della Svezia. In questa famiglia il 31 gennaio 1930 nacque Joakim "Jo" Bonnier, destinato ad essere il primo pilota del proprio paese ad esordire e vincere in Formula 1.

### Sei lingue

Jo riceve un'educazione eccellente, conosce pressoché perfettamente sei lingue. I genitori lo vorrebbero medico (il padre Gert è professore di genetica all'università di Stoccolma), studia lingue per un anno ad Oxford prima di trasferirsi a Parigi. A 17 anni torna in Svezia e debutta nelle competizioni con una moto Harley Davidson prima di passare ai rally con una Simca. Nel 1955 corre con un'Alfa Romeo Giulietta SV nelle gare per vetture sport e l'anno dopo esordisce in F1 nel GP d'Italia dividendo con Gigi Villorosi una Maserati ufficiale che però li abbandonerà per rottura del motore.

*Sopra la vittoria di Jo Bonnier nella 1000 Km del Nürburgring 1966 con la Chaparral 2D a motore Chevrolet che divideva con Phil Hill. Nella pagina a fianco in alto il pilota svedese poco prima del via del Gran Premio di Pescara 1957, prova del Mondiale di F1, dove corse con la Maserati 250F della scuderia Centro Sud.*



### Trionfo olandese

L'anno successivo disputa alcuni Gran Premi con una Maserati 205F della Centro Sud di Mimmo Dei mentre nel 1958 disputa l'intera stagione alternandosi tra una Maserati della scuderia italiana, una privata ed una Brm P25 della Owen Racing con cui va a punti - quarto - nel GP del Marocco. Con la stessa squadra prosegue nel 1959: il 31 maggio sul circuito olandese di Zandvoort ottiene una vittoria storica, la prima per lui e per la Brm. L'anno dopo con una più fresca Brm P48 ottiene solo qualche piazzamento. Nel 1961 diventa uno dei piloti della Porsche che schiera le 718 con cui raccoglie solo qualche punto e non va meglio nel 1962 con la 804. Nel 1963 passa al team di Rob Walker che fa correre delle Cooper T66, ma i giorni belli sembrano lontani, idem

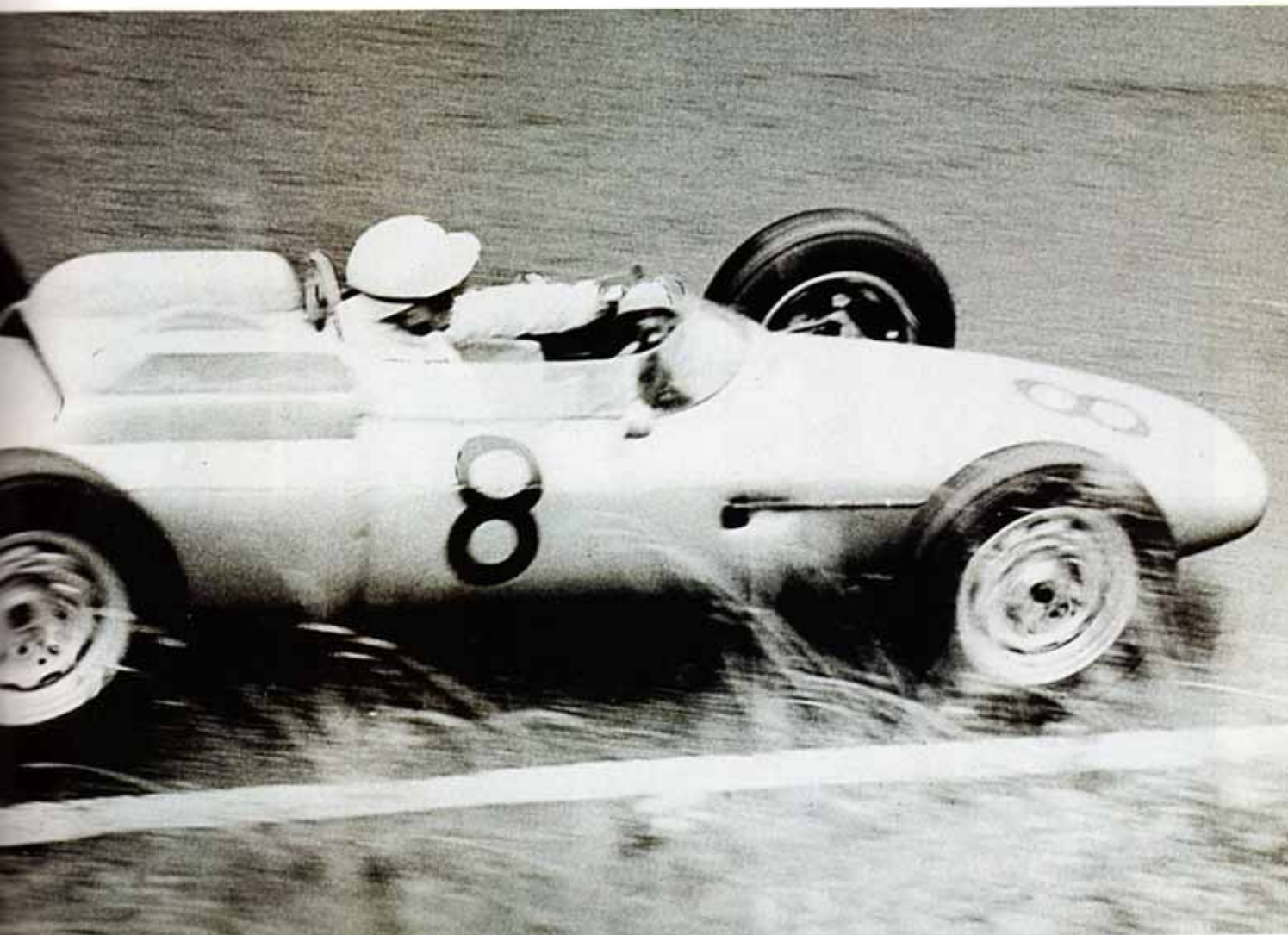




nelle due stagioni seguenti in cui il team inglese schiera le Brabham BT7 e BT11. Nel 1966 Bonnier compra una Cooper T81 e dà vita ad un proprio team, l'Anglo-Suisse Racing Team poi rinominato Ecurie Bonnier, che negli anni a seguire schiererà anche telai Lotus e McLaren, ma senza ottenere risultati di rilievo. La sua carriera in F1 terminerà con il GP degli Usa 1971 dopo 104 gare disputate.

### Doppia Targa

Ben diversa è la carriera dello svedese con le vetture a ruote coperte. Dopo qualche stagione di doveroso apprendistato nel 1960 ottiene il suo primo successo importante aggiudicandosi la Targa Florio affiancando Hans Hermann su una Porsche 718, due anni dopo con una Ferrari 250 TRI della scuderia Serenissima, assieme a Lucien Bianchi, fa sua la 12 Ore di Sebring. Nel 1963 rinvince in Sicilia, ancora su una 718, con Carlo Maria Abate. Nel 1964 su una Ferrari 330P,



assieme a Graham Hill, è secondo a Le Mans e vince la 12 Ore di Reims e la 1000 Km di Parigi. Nel 1966 con l'altro Hill, Phil, porta alla vittoria la Chaparral 2D nella 1000 Km del Nürburgring mentre due anni dopo, con una McLaren M6B partecipa alla serie americana CanAm senza grossa fortuna.

### **Maledetta Indianapolis**

Negli anni a seguire corre sia con il team che ha creato sia con altre scuderie. Nel 1970 con una Lola vince il neonato Campionato europeo per vetture Sport mentre l'anno dopo s'impone alla 1000 Km di Barcellona con il connazionale Ronnie Peterson e giunge terzo con la Lola del team Filipinetti alla Targa Florio assieme a Richard Attwood. L'ultimo successo nel marzo del 1972 alla 4 Ore di Le Mans assieme ad Hugues De Fierlant. Proprio sul circuito francese, durante la 24 Ore dello stesso anno, terminerà la sua carriera e - soprattutto - la sua vita: nelle prime

ore, nebbiose, di domenica 11 giugno con la sua Lola-Ford T280 si scontra con la Ferrari 365 GTB4 del gentleman svizzero Florian Vetsch all'ingresso della curva Indianapolis, prima di Arnage. Lo svedese viene scaraventato tra gli alberi e muore per le gravissime ferite riportate.

### **Lotta per la sicurezza**

Jo Bonnier, che era sposato con Marianne ed aveva due figli (il primo, nato nel 1965, venne chiamato Joakim Wolfgang in ricordo dell'amico Von Trips) fu per certi versi innovativo rispetto ai suoi colleghi piloti del tempo. Molto attento alla forma fisica, fu anche uno dei primi a prendere residenza in Svizzera, esattamente a Losanna, per motivi fiscali e fu un personaggio del jet set internazionale. Parallelamente all'attività sportiva aprì in Svizzera una galleria d'arte. Assieme a Jackie Stewart, infine, lo svedese fu uno dei fondatori della Grand Prix Drivers Association che si battè per migliorare la sicurezza dei circuiti.

*Sopra Bonnier al volante della Porsche 804 durante il GP di Germania 1962 che chiuse al sesto posto assoluto. Nella pagina a fianco Jo assieme al Direttore sportivo della Porsche Huske von Hanstein al box nello stesso Gran Premio e l'arrivo vittorioso nel GP d'Olanda 1959, unica gara vinta in F1 dallo svedese.*