



FERRARI OPERA OMNIA 2

Da Hill l'americano al computer Lauda

I FERRARISTI 1961-1978

La Gazzetta dello Sport





Phil Hill

Per cinque volte su otto nel 1961 partì per la gara scattando dalla pole position.

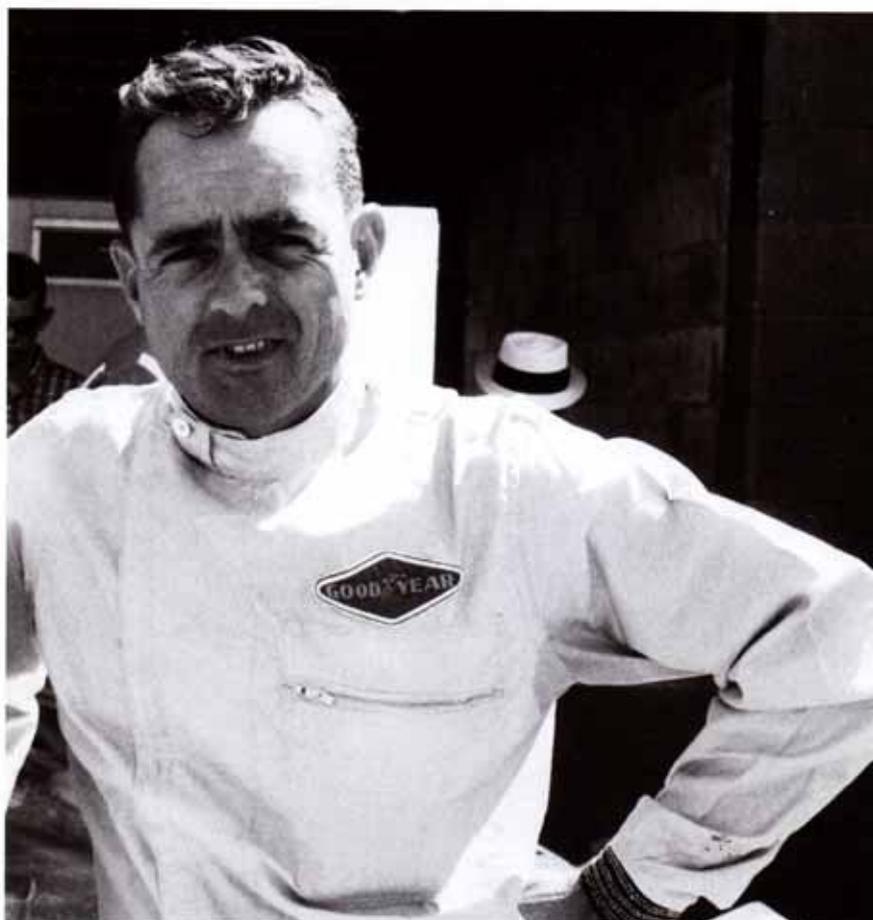
Ha compiuto da poco ottant'anni, ha smesso di correre da quaranta, vive a Santa Monica in California, è assiduo spettatore sulle piste, è buon collezionista e partecipa ai raduni per vetture d'epoca, del cui restauro è valente specialista. **PHILIP "PHIL" TOLL HILL** è nato a Miami in Florida il 20 aprile 1927 ed è stato il primo americano – se per americano intendiamo statunitense – a laurearsi campione del mondo di Formula 1, ciò che avvenne nel 1961 alla guida della Ferrari 156, ci-

fra che sta per 1,5 litri di cilindrata e 6 cilindri, per una potenza di 190 cavalli a 9.500 giri. Con questa monoposto il pilota americano partì al palo cinque volte su otto (Olanda, Belgio, Francia, Inghilterra e Germania) e vinse in Belgio e a Monza dove, in seguito alla tragica scomparsa del compagno di squadra Wolfgang von Trips nell'incidente con Jim Clark alla Parabolica, si aggiudicò matematicamente il titolo scavalcando lo sfortunato tedesco, che guidava la classifica.

Tipo semplice e cortese ma piuttosto riservato, decisamente introverso, nervosamente brusco e ridosso dell'impegno agonistico, **Hill amava concentrarsi** e soprattutto sciogliere la tensione nervosa ascoltando musica classica prima di affrontare le corse; aveva pure la strana abitudine di mettersi al volante completamente inzuppato d'acqua, in particolare se faceva caldo. Chi lo conosce, ricorda che precipitò in due crisi depressive, nel 1953 dopo un brutto incidente alla Carrera Panamericana o Messicana che dir si voglia, e nel 1955

1 GP del Belgio 1961: Phil Hill davanti al compagno von Trips a bordo delle Ferrari 156. Faranno doppietta.

2 Il pilota statunitense ha vinto il campionato del mondo F1 nel 1961 e tre 24 Ore di Le Mans.



2

dopo la tragedia di Le Mans e per la morte del suo connazionale Bill Vukovich a Indianapolis. Nei suoi scritti, Ferrari lo giudica "un solido, emotivo pilota che veniva dalle vetture Sport e che in California aveva avuto una buona esperienza di meccanico. Non uomo di classe eccelsa, ma **sicuro e redditizio soprattutto sui circuiti di alta velocità**. Amava le curve di profondità, i lunghi rettilinei ed assai meno i percorsi tortuosi... dove è richiesta una continua precisione di guida. Questa precisione Hill la sfoderava là dove la velocità è l'elemento determinante". Guardacaso, i suoi tre successi in Formula 1 si ebbero sugli scorrevolissimi tracciati di Spa e due volte Monza, e lo stesso può dirsi per le sei partenze al palo e gli altrettanti giri veloci. "Era un buon pilota sulle vetture Sport - scrive ancora Ferrari - perché nelle corse di lunga distanza riusciva ad armonizzare le sue innate doti di velocità con la regolarità ed il rispetto della meccanica: una combinazione vincente" e, vale la pena di aggiungere, molto apprezzata dal costruttore modenese, i cui bolidi l'americano guidò per otto stagioni consecutive, dal 1956 al 1962, non senza esperienze precedenti e successive

In effetti, la gloria maggiore Hill la colse con le macchine a ruote coperte, ed in particolare fanno sensazione i suoi **tre successi nella prestigiosa 24 Ore di Le Mans**, sempre in coppia con Olivier Gendebien, nel 1958 e nel 1961 sulla 250 Testa Rossa, nel 1962 sulla 330 con motore portato a 3286cc, 320 cavalli, 300 chilometri all'ora. Altre grandi vittorie del ferrarista Hill sono nel 1956 il

FORMULA 1

ESORDIO	GP Francia 1958 (Reims) con la Maserati
GP DISPUTATI	48
GP VINTI	3
CHILOMETRI IN TESTA	1.713
PODI	16
POLE POSITION	6
GIRI VELOCI	6
MONDIALI VINTI	1 (1961 Ferrari)
PUNTI CONQUISTATI	94 validi per il Mondiale (98 totali)

ANNO	TEAM	NEL MONDIALE
1958	Maserati, Ferrari F2, Ferrari	10*
1959	Ferrari	4*
1960	Ferrari, Cooper	5*
1961	Ferrari	1* Campione del Mondo
1962	Ferrari	6*
1963	ATS, Lotus-BRM	-
1964	Cooper-Climax	19*

FERRARI

GP DISPUTATI	31
GP VINTI	3
POLE POSITION	6
GIRI VELOCI	6
PODI	16

LE VITTORIE	ANNO	MODELLO
Italia	1960	246 F1
Belgio	1961	156 F1
Italia	1961	156 F1

Nato
20 aprile 1927
Miami (Usa)

Nazionalità
Statunitense





- 1 Hill nel 1959 a bordo della Ferrari Dino 256 in corsa nel Gran Premio di Monaco. Arriverà quarto.

SPORT

VITTORIE NEL CAMPIONATO DEL MONDO COSTRUTTORI

Con la Ferrari

GP di Svezia 1956 (con Trintignant su 290 MM)
GP del Venezuela 1957 (con Collins su 335S)
1000 Km di Buenos Aires 1958 (con Collins su 250 TR)
12 Ore di Sebring 1958 (con Collins su 250 TR 58)
24 Ore di Le Mans 1958 (con Gendebien su 250 TR 58)
12 Ore di Sebring 1959
(con Gendebien, Gurney e Daigh su 250 TR 59)
1000 Km di Buenos Aires 1960 (con Allison su 250 TR)
12 Ore di Sebring 1961 (con Gendebien su 250 TR 61)
24 Ore di Le Mans 1961 (con Gendebien su 250 TR 61)
1000 Km del Nürburgring 1962 (con Gendebien su 248 F1)
24 Ore di Le Mans 1962 (con Gendebien su 330 TR LM)
2000 Km di Daytona 1964 (con P. Rodriguez su 250 GT)

Altre vittorie

GP di Elkhart Lake 1955 (su 750 Monza)
Nassau Trophy 1955 (su 750 Monza)
5 Ore di Messina 1956 (su 500 TR)
500 Miglia di Elkhart Lake 1957 (con Greenspan su 250 TR)
Governor's Trophy (Nassau) 1957 (su 335S)
GP Los Angeles Times (Riverside) 1959 (su 250 TR)

Altre marche

1000 Km del Nürburgring 1966
(con Bonnier su Chevrolet Chaparral 2D)
6 Ore di Brands Hatch 1967
(con Spence su Chevrolet Chaparral 2F)

- 1 Hill sempre a Montecarlo. Nel 1959 arriva quarto nel Mondiale vinto da Jack Brabham con la Cooper.
- 2 Sullo spettacolare tracciato tedesco dell'Avus nel 1959. Arriva terzo dopo i compagni Brooks e Gurney.



Phil Hill era veloce sia in Formula 1 sia nelle gare Sport. Vinse a Sebring come a Le Mans.

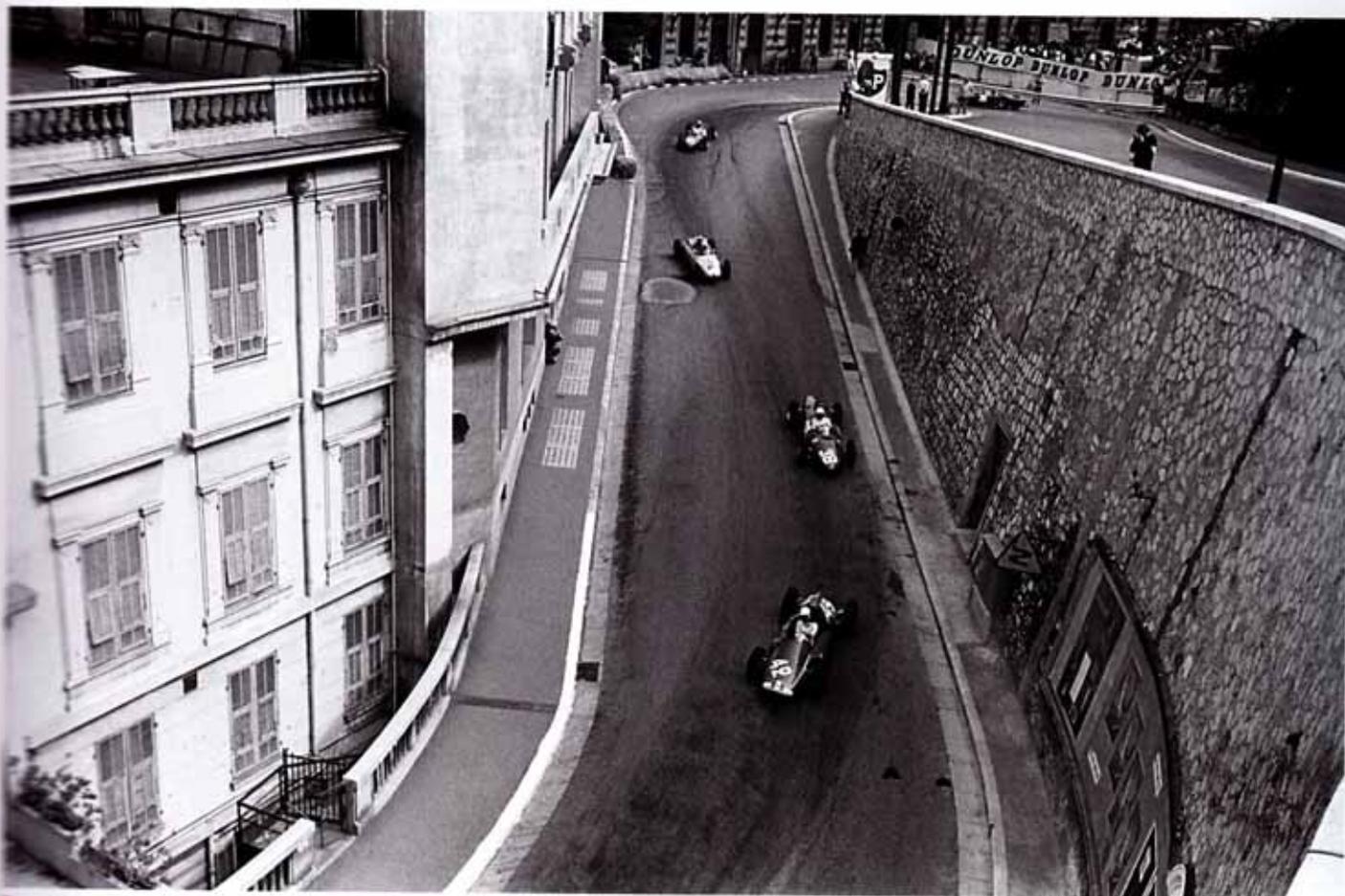
Gran Premio di Svezia che in quegli anni si disputava con le Sport, sulla 290 MM in coppia con Maurice Trintignant, e la 5 Ore in notturna di Messina sulla 500TR; nel 1957 la 500 Miglia di Elkhart Lake con Greenspun su 250 GT; il Gran Premio del Venezuela a Caracas con Peter Collins sulla 335 S, stessa vettura che guidò poi **in solitaria affermazione nel Trofeo del Governatore** di Nassau; nel 1958 ancora con Collins sulla 250 Testa Rossa la 1000 Chilometri di Buenos Aires e la

12 Ore di Sebring sulla 250 TR 58; nel 1959 sulla 250 TR 59 con Gurney, Gendebien e Daigh la 12 Ore di Sebring e da solo il Gran Premio del Los Angeles Times sulla 250 TR; nel 1960 con Cliff Allison la 1000 Chilometri di Buenos Aires sulla 250 TR 59/60; nel 1961 con Gendebien la 12 Ore di Sebring sulla 250 TR 61; nel 1962 ancora con Gendebien la 1000 Chilometri del Nürburgring sulla 246 SP 62, macchina adatta ai circuiti tortuosi che Hill gestì bene, anche se come dice Ferrari non era uno specialista di questo tipo di tracciati.

La carriera sportiva di Hill si è sviluppata per circa diciotto anni ed è culminata, l'abbiamo detto, nel titolo mondiale di Formula 1 del 1961 arrivato in circostanze particolari, drammatiche ed anche aiutato da un pizzico di fortuna perché Maranello, che da tre anni non vinceva un Gran Premio, **aveva saputo interpretare al meglio il nuovo regolamento tecnico** per motori da 1,5 litri, e finalmente s'era convinta a piazzare il suo 6 cilindri in posizione postero-



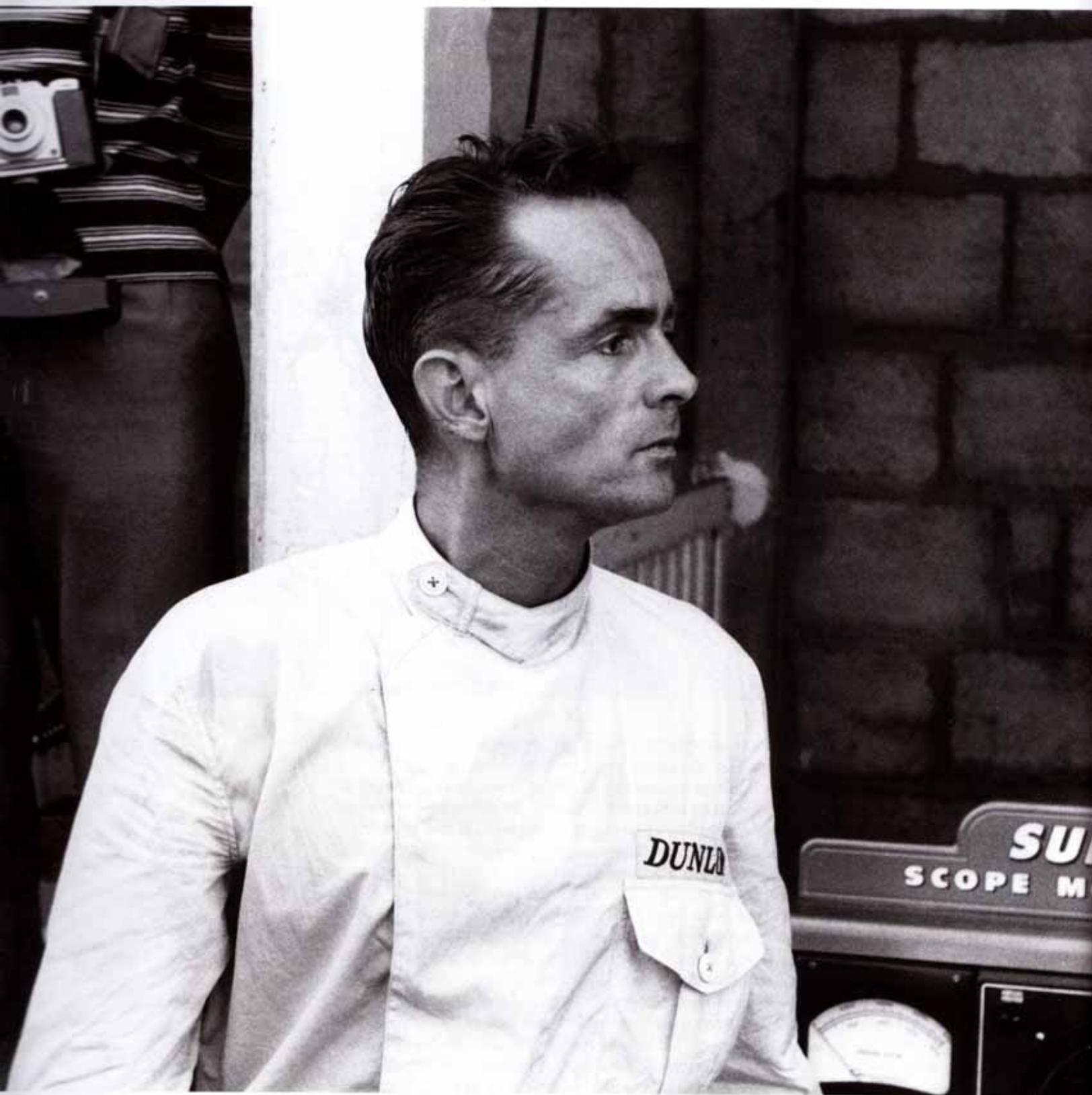
- 3 Gran Premio di Monaco 1961:
Hill è il secondo del gruppo, dietro
la Cooper di Maurice Trintignant.



scomparsa di Luigi Musso e dell'annuncio del definitivo ritiro di Fangio; l'americano si qualifica tredicesimo su ventuno ed arriva settimo ad un giro dal vincitore, il ferrarista Hawthorn. Un mese dopo, **Hill si presenta al Nürburgring** al volante di una Ferrari di Formula 2 schierata con le F1 nel Gran Premio di Germania: decimo al via, è nono all'arrivo a 7'50" da Tony Brooks con la Vanwall; la serie nera di Maranello continua quel 3 agosto con la perdita di Peter Collins per incidente. Hill viene promosso in prima squadra in occasione del Gran Premio d'Italia, con la Ferrari 246 F1 si qualifica settimo a 2"2 dalla Vanwall di Moss, in gara si aggiudica il giro veloce a 201,1 orari di media, alla fine sale sul terzo gradino del podio a 28"3 da Brooks ed a soli 4"1 dall'altro ferrarista e prossimo campione del mondo Hawthorn. Terzo gradino del podio anche nell'ultima corsa, in Marocco, dopo essere scattato quinto, e di nuovo di poco dietro a Hawthorn, per un probabile gioco di squadra a favore del pilota britannico.

Il 1959 è l'anno della Cooper e del suo motore posteriore Climax: Brabham è campione del mondo con due vittorie, altrettante sulla macchina tutta inglese ma in versione privata ne conta Moss, una Bruce McLaren, due a sua volta il ferrarista Brooks che finisce secondo in classifica, mentre Hill non ingrana più di tanto ed alla fine può contare al meglio su un terzo posto di partenza a Reims in Francia e due secondi posti all'arrivo nelle corse di Francia, appun-

Al Gran Premio d'Italia del 1958 viene promosso nella prima squadra della Ferrari e corre con la monoposto di F1.



1 Un intenso primo piano del pilota statunitense, nato a Miami ma cresciuto in California.

2 Pranzo a Rouen in Francia nel 1962. Con Hill (occhiali scuri) c'è il compagno Willy Mairesse (a destra).



to, e Italia; quarto con 20 punti nella graduatoria iridata. Nel 1960 l'accoppiata Brabham-Cooper si ripete ai vertici mondiali **ma è proprio Phil Hill a salvare l'onore della Ferrari** partendo al palo e aggiudicandosi con la 256 modenese il Gran Premio d'Italia, firmando così sia la sua prima vittoria nel Mondiale sia l'ultima vittoria di una monoposto a motore anteriore in F1. Giornata comunque non particolarmente felice quella monzese, perché BRM, Cooper e Lotus rinunciano a partecipare per protesta contro l'inclusione nel percorso del tracciato di alta velocità, giudicato pericoloso. Philip si impone ad un campo rimaneggiato, ma la media-primato di 212,5 chilometri orari conferma le sue qualità di pilota velocissimo. Dopo Monza, la Ferrari diserta a sua volta Riverside negli USA, dove Hill non vuole mancare per cui chiede ed ottiene dal Drake di gareggiare su una Cooper privata: parte tredicesimo, si piazza sesto ad un giro da Moss.

La grande stagione formulistica dell'americano come detto è il 1961. Nelle sette prove in programma **parte al palo ben cinque volte** e solo l'inevitabile lotta interna alla Ferrari con von Trips gli impedisce di aggiudicarsi qualche GP in più oltre a Belgio e Italia. Però è secondo in Olanda e Inghilterra, terzo a Montecarlo e in Germania: questi piazzamenti lo aiuteranno a conquistare il titolo mondiale nella decisiva e tragica Monza. Della morte del compagno-rivale egli saprà soltanto dopo avere tagliato il traguardo. Toccato il vertice della carriera in monoposto, Hill nel 1962 comincia subito a discenderne la china. D'altra parte la Ferrari non lo aiuta, in una stagio-



1 GP d'Olanda 1963: Phil Hill guida il gruppo con l'ATS, dove si è trasferito dopo avere lasciato la Ferrari.



2 Ai box di Monza per il GP d'Italia, discute di dettagli tecnici con il pilota svedese Jo Bonnier.



3 A fine carriera con la Chaparral 2F che divide con Mike Spence nella 24 Ore di Daytona 1967.

me dominata da BRM e Lotus, per cui all'americano non restano che un secondo posto a Montecarlo, i terzi posti di Olanda e Belgio, il sesto posto nella classifica finale e l'amarrezza di chiudere non brillantemente la ricca e lunga collaborazione ufficiale con la Rossa.

Allora **prende la decisione di passare dall'altra parte della barricata**, all'ATS fondata presso Bologna dall'ingegner Carlo Chiti e da altri tecnici transfughi da Maranello. L'esordio della nuova monoposto a Spa il 9 giugno 1963 non è esaltante: Hill parte quart'ultimo a più di 12" dall'omonimo Graham ed abbandona dopo 14 giri per guasto alla trasmissione. Cinque le partecipazioni ma solo una volta, a Monza, l'ATS di Hill viene classificata, peraltro a ben sette giri da Clark. In Francia, assente l'ATS, l'americano guida una Lotus-BRM: tredicesimo in griglia, chiude a 14 giri da Clark e non è classificato. Il 1964 è la sua ultima stagione di F1: guida una Cooper-Climax in nove GP, raggranella soltanto un punticino col sesto posto in Inghilterra e la gara di chiusura in Messico rappresenta pure la sua ultima apparizione nel Mondiale, dopo sette stagioni e 48 presenze. Non smette però di correre: semplicemente **torna alle sue predilette ruote coperte**. Lo aveva già fatto all'inizio del 1964, rimpatriata ferrarista con la vittoria nella 2000 Chilometri di Daytona con Pedro Rodriguez sulla 250 GTO; successivamente fa parte dello squadrone Ford sulle GT40 nelle corse di durata; infine guida la Chaparral alla vittoria nella 1000 Chilometri del Nürburgring 1966 con Bonnier e nella 500 Miglia di Brands Hatch 1967 con Mike Spence.