

# STORIA DELLA FORMULA 1 METODOLOGIA DELLA RICERCA STORICA

## PRESENTAZIONE DEL PROGETTO E PROGRAMMA GENERALE

Il progetto si propone di fornire un'introduzione agli studi specialistici dedicati alla Storia della Formula 1 dal 1950 a oggi, attraverso un percorso tematico che include al suo interno una rassegna esaustiva degli ultimi 60 anni di corse unita a una visione panoramica del mondo delle corse, completa quanto essenziale, di cui verranno presi in esame in termini generali i piloti, le squadre, i circuiti, i regolamenti sportivi e l'evoluzione tecnica delle monoposto – motori, telai, aerodinamica, elettronica, pneumatici –, l'evoluzione commerciale, oltre alla cronaca delle gare e dei principali avvenimenti di ciascuna annata agonistica.

La Storiografia, disciplina umanistica, si occupa della *scrittura della Storia*, tradotta in grandi opere, monografie, saggi brevi e ricerche di vario genere condotte da parte degli studiosi. L'oggetto della Storia non è lo studio del passato, bensì *lo studio degli uomini nel passato*, che costituisce un elemento di confronto continuo di cui sappiamo più o meno in base ai dati, ai documenti, alle tracce concrete. La Storia è un insieme complesso di fatti accaduti e presenta la difficoltà di un resoconto oggettivo dei fatti. Oggi la Storia, intesa come ramo delle scienze umane, ha a che fare con la discussione critica, lo studio oggettivo della realtà attraverso le fonti documentarie e le testimonianze pervenute, *la lettura del passato* in chiave di valutazione moderna. La Storia viene così concepita come un processo *in progresso* fatto dagli uomini e fa parte del patrimonio pubblico della nostra cultura.

Nonostante il considerevole numero di articoli su riviste e libri specializzati usciti nel corso dei decenni, gli studi storici sulla Formula 1 costituiscono un settore disciplinare in fase di ulteriore ricerca e approfondimento. Qui tratteremo una serie argomenti di interesse collettivo nel tentativo di offrire un contributo concreto al panorama generale. Tra gli argomenti principali analizzeremo i grandi momenti della Storia del Campionato del Mondo di Formula 1, la ricerca, l'interpretazione, le periodizzazioni, le fonti storiografiche, gli strumenti della ricerca.

Studiare la Storia della Formula 1 in maniera possibilmente oggettiva può permettere di conoscere e approfondire il passato, capire il presente e tentare di interpretare i possibili scenari del futuro dell'Automobilismo sportivo. Talvolta può assumere i tratti tipici della lettura di un buon romanzo, ma in questo caso si tratta un libro aperto, con tante altre pagine appassionati da poter leggere e un finale aperto ancora da scrivere. Pertanto, vorrei chiedere scusa in anticipo ai lettori se sarò estremamente prolisso e discorsivo; tuttavia vale la pena sottolineare l'ampiezza delle tematiche che ci appresteremo ad affrontare e molto spesso mi risulterà molto difficile essere succinto e sintetico per non cadere nel tranello, sempre in agguato, di una spiegazione superficiale, sommaria e poco approfondita.

La ricerca offre un approccio metodologico nuovo attraverso percorsi critici e tematici in prospettiva storiografica. *La lettura consapevole*, la conoscenza e la comprensione delle problematiche storiche di ciascuna epoca porteranno allo sviluppo di una serie di discussioni di vario genere insieme a possibili e molteplici interpretazioni, dibattiti e una riflessione critica sulla materia da parte del lettore. Quindi, non solo *contenuti* ma anche *approcci metodologici* per arrivare a *fare e scrivere la storia*, o una possibile. La pubblicazione degli articoli seriali seguirà indicativamente una pubblicazione bisettimanale. Ciascuna puntata affronterà una tematica specifica o un determinato argomento attraverso un lavoro progressivo che sarà definito *in corso d'opera*: la novità del progetto riguarda in particolar modo l'approccio metodologico e la configurazione che la sezione andrà ad assumere nel corso delle puntate.

L'appuntamento intende rivolgersi agli appassionati in materia, a chi segue questo sport con passione da molti anni e a chi intende avvicinarsi per la prima volta con curiosità e interesse al mondo della Formula 1. Siete invitati ad esprimere le vostre opinioni sul Forum in maniera tale da poter aprire un confronto continuo, stimolante e costruttivo. Per eventuali domande, dubbi, considerazioni personali, critiche e graditi suggerimenti potete contattarmi tramite il mio indirizzo di posta elettronica: [mattia.albera@gmail.com](mailto:mattia.albera@gmail.com)

Detto ciò, non mi resta che augurarvi una buona lettura!

Mattia Albera

# STORIA DELLA FORMULA 1

## METODOLOGIA DELLA RICERCA STORICA

### #01 – CRONOLOGIA E PERIODIZZAZIONE

#### 1.1 – Inquadramento generale

Nel linguaggio storiografico, **le periodizzazioni** consistono nella suddivisione della Storia in periodi e sezioni strutturate. L'operazione permette agli studiosi di identificare una serie di assi cronologici precisi nel tentativo di determinare dei periodi – o delle epoche storiche – dotati di caratteristiche ben definite, una cronologia sommaria degli eventi, un modello generico di riferimento per rappresentare i momenti di continuità, discontinuità, cesure (o spartiacque) epocali, oltre ai movimenti di evoluzione e involuzione, i rapporti di causa-effetto, eccetera. Di fronte alla Storia, alle date, alle informazioni, ai grandi eventi, il compito dello storico è quello di determinare degli usi, delle convenzioni, delle regole agevoli per suddividere e *leggere* la Storia, acquisendo un'idea precisa del nostro passato. In Storia le periodizzazioni presentano un aspetto quantomeno di oggettività: il tentativo (o meglio, i diversi tentativi) di una suddivisione del tempo storico in maniera puramente convenzionale.

Mi piacerebbe sottoporre una domanda fondamentale che costituisce, a mio avviso, un valido spunto per introdurre la nostra discussione intorno agli studi storici dedicati all'Automobilismo sportivo: è possibile, in questo caso particolare, applicare quest'operazione particolare alla **Storia della Formula 1**? Possiamo arrivare a definire con esattezza e precisione una suddivisione storica degli ultimi 60 anni di Gran Premi? La risposta risulta molto ambigua dato che ci troviamo di fronte a un problema di natura molto complessa. Prendiamo in esame un arco di tempo abbastanza ristretto, poco più di 60 anni di corse, ma allo stesso tempo ricco di eventi significativi e avvincenti, dove le pagine più memorabili di questo sport sono state scritte in pista, dietro le quinte del paddock, nelle sedi del potere sportivo e in altri luoghi. Tuttavia non possiamo considerare 60 anni di Formula 1 come un blocco unico omogeneo dotato di una continuità regolare. Le differenze concrete tra decenni sono enormi e considerevoli. Occorre dunque allargare la nostra visione globale dell'insieme nel tentativo di procedere verso uno sguardo panoramico-generale all'intero affresco.



In alto: Jim Clark (Lotus-Ford Cosworth 49) – British Grand Prix 1967 (Silverstone) (The Cahier Archive)

Per intraprendere un'indagine ad ampio raggio occorre tener conto di molteplici elementi concernenti i principali aspetti della Storia della Formula 1:

- **I piloti:** La presenza in pista dei leggendari assi del volante – Juan-Manuel Fangio, Alberto Ascari, Stirling Moss, Jack Brabham, Graham Hill, Jim Clark, Jackie Stewart, Emerson Fittipaldi, Niki Lauda, Nelson Piquet, Nigel Mansell, Alain Prost, Ayrton Senna, Michael Schumacher, Mika Hakkinen (per citare i nomi significativi dei Campioni del Mondo più ricordati) – ma anche piloti iridati e-non di grande grinta e valore tra cui Giuseppe Farina, Mike Hawthorn, John Surtees, Denis Hulme, Jochen Rindt, James Hunt, Mario Andretti, Ronnie Peterson, Carlos Reutemann, Gilles Villeneuve, Elio De Angelis, Keke Rosberg, Michele Alboreto, Gerhard Berger, Riccardo Patrese, Damon Hill, Jacques Villeneuve, Fernando Alonso, Kimi Raikkonen, Lewis Hamilton, Jenson Button, Sebastian Vettel, Robert Kubica, eccetera;
- **Le Squadre:** Le principali marche – Alfa Romeo, Ferrari, Mercedes-Benz, Maserati, Cooper, BRM, Lotus, Brabham, Tyrrell, McLaren, Williams, Renault – oltre alle squadre di secondo livello – Vanwall, Matra, Arrows, Ligier, Benetton, Red Bull – e alle grandi case automobilistiche fornitrici di propulsori – Ferrari, Lancia, Maserati, Climax, Repco, Ford-Cosworth, Renault, BMW, Porsche, Honda, Mercedes-Benz;
- **Le grandi figure:** I personaggi di primo piano legati alle loro rispettive scuderie come Enzo Ferrari, Tony Vandervell, John Cooper, Jack Brabham, Colin Chapman, Bruce McLaren, Ken Tyrrell, Bernie Ecclestone, Frank Williams, Ron Dennis. I progettisti e i direttori tecnici, tra cui Vittorio Jano, Mauro Forghieri, Carlo Chiti, Mike Costin, Keith Duckworth, John Barnard, Gordon Murray, Gérard Ducarouge, Patrick Head, Adrian Newey e Ross Brawn. I Presidenti della Federazione Internazionale dell'Automobile Jean-Marie Balestre, Max Mosley, Jean Todt, oltre ad altri nomi di rilievo e spessore;
- **I circuiti:** gli autodromi più significativi e memorabili inclusi quelli di Montecarlo, Reims, Paul Ricard, Montjuich, Nürburgring, Silverstone, Brands Hatch, Donington, Spa-Francorchamps, Zandvoort, Monza, Imola, Suzuka, Interlagos, Rio de Janeiro, Watkins Glen, Indianapolis, con le loro curve celebri e le loro gare di rilevanza storica;
- **L'evoluzione tecnica:** Le grandi soluzioni tecniche impiegate sulle monoposto: la collocazione dei propulsori dalla zona anteriore a quella posteriore, il passaggio dai freni a tamburo ai freni a disco, il telaio monoscocca, l'impiego degli alettoni, il tentativo delle quattro ruote motrici, l'evoluzione degli pneumatici, l'effetto suolo, le wing-cars (minigonne), la galleria del vento, l'impiego dei telai e materiali in fibra di carbonio, i rifornimenti in gara, il confronto tra motori aspirati e sovralimentati, il cambio semiautomatico, le benzine speciali, l'introduzione dell'elettronica (traction-control, ABS, sospensioni attive, quattro ruote sterzanti, telemetria bidirezionale), l'evoluzione e l'esasperazione dei dettagli dell'aerodinamica, i regolamenti sportivi e tecnici, la guerra tra le grandi case produttrici degli pneumatici (Dunlop, Goodyear, Bridgestone, Michelin, Firestone, Pirelli, Englebert, Continental), eccetera;
- **Ulteriori elementi:** l'avvento delle sponsorizzazioni, il miglioramento degli standard di sicurezza, la guerra FISA-FOCA, il Patto della Concordia, il ruolo della televisione commerciale, la crisi dell'industria automobilistica mondiale, eccetera.

Lo storico deve essere in grado di identificare tutti gli elementi discreti elencati e saperli collocare in un contesto storiografico preciso. Molti di essi agiscono in stretto rapporto tra loro, altri presentano riferimenti diretti e indiretti lungo l'arco del tempo. Naturalmente qui ci siamo limitati a citare solamente i nomi di maggior rilevanza, limitando considerevolmente il raggio d'azione che può essere notevolmente ampliato e arricchito. La Formula 1 può essere vista come un mondo senza limiti con orizzonti aperti e sconfinati. Ciascuna annata sportiva costituisce un argomento a sé rispetto alle altre e il fattore di continuità è presente in maniera relativa. I processi di mutamento ed evoluzione sono talvolta molto rapidi e arrivare ad ottenere una visione completa dell'insieme richiede distanza (il fattore tempo), un giudizio molto attento, asettico, imparziale e una serie di valutazioni ponderate e oggettive.

## 1.2 – Analisi del problema della periodizzazione

Negli ultimi decenni le pubblicazioni editoriali rivolte alla Formula 1 (annuari, libri, riviste) hanno adottato una configurazione ormai divenuta una consuetudine: narrare la cronaca dei principali avvenimenti registrati nel corso di un'intera annata di Gran Premi – le presentazioni ufficiali di squadre, piloti e monoposto, le sessioni di test invernali, le gare, gli avvenimenti e gli episodi degni di resoconti sportivi, i movimenti del mercato piloti e tecnici, eccetera. L'operazione presenta numerosi vantaggi, in particolar modo il racconto diretto da parte dei giornalisti e degli inviati sui campi di gara – *testimoni oculari* degli eventi – e la registrazione degli avvenimenti a cui si è assistito direttamente (o indirettamente) in un arco di tempo relativamente breve. L'abbondanza di documentazione, unita alla grande disponibilità di materiale fotografico, videoregistrazioni, filmati di vario genere e interviste (ad esempio su YouTube), consente di leggere e trarre informazioni complete su ciascuna annata sportiva di corse automobilistiche, anche solo con un approccio di osservazione indiretta.

Arrivare a individuare una periodizzazione precisa di 60 anni di Storia della Formula 1 presenta la difficoltà di isolare con esattezza dei periodi legati da una continuità talvolta forzatamente ricercata, più astratta e ideale che concreta. Nel corso degli anni, i tentativi di periodizzazione da parte degli studiosi non sono stati numerosi. Spesso gli autori di libri specializzati hanno evitato di procedere verso una suddivisione della Storia della Formula 1 in blocchi temporali; attualmente risulta molto raro trovare opere dotate di una configurazione simile, preferendo adottare l'ormai classica impostazione progressiva per annate agonistiche e per decenni dagli anni Cinquanta alle soglie del Duemila. Procediamo prendendo in esame alcuni testi qui menzionati a semplice titolo di esempio, osservando con attenzione quali tipi di operazione sono stati compiuti nella teoria della periodizzazione storiografica.

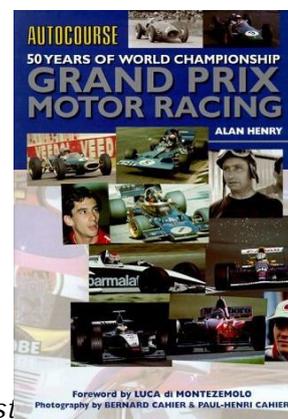
Nel volume *Autocorse. 50 Years of World Championship. Grand Prix Motor Racing* (Hazleton Publishing Ltd, Richmond, Surrey 2000), Alan Henry, noto giornalista britannico, propone una suddivisione di 50 anni di Storia della Formula 1 in due grandi parti, articolate a loro volta in ulteriori suddivisioni. Riportiamo l'indice in sintesi qui di seguito:

### Prima Parte – Da Fangio a Stewart

- Capitolo 01 – *Prima della Guerra*
- Capitolo 02 – *Lo Scenario del Dopoguerra*
- Capitolo 03 – *1950-1953 – Il Dominio Italiano*
- Capitolo 04 – *1954-1960 – La Formula da 2,5 Litri*
- Capitolo 05 – *1961-1965 – La Formula da 1,5 Litri*
- Capitolo 06 – *1966-1974 – L'Apogeo del Motore Cosworth DFV*

### Seconda Parte – Da Lauda a Schumacher

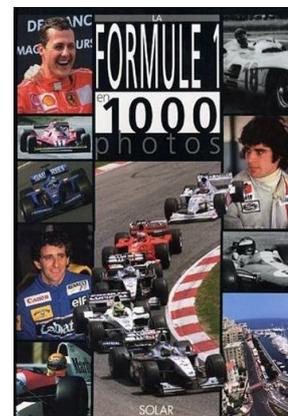
- Capitolo 01 – *1975-1979 – La Ferrari torna a lottare*
- Capitolo 02 – *1979-1982 – La Rivoluzione del Turbo*
- Capitolo 03 – *1982-1987 – Se non riesci a batterle...*
- Capitolo 04 – *1988-1993 – Il Grande Duello: Senna contro Prost*
- Capitolo 05 – *1994-1999 – L'Era Schumacher*
- Conclusione – *La Formula 1 del Nuovo Millennio*



Un rapido sguardo a questa suddivisione generica ci permette di prendere atto di un approccio superficiale, sommario, troppo vago. I problemi della periodizzazione formulata da Henry sono evidenti: egli ha operato una suddivisione temporale esclusivamente sulla base dei regolamenti e dell'evoluzione tecnica, incentrata in particolar modo intorno ai propulsori e ai differenti tipi di cilindrata adottati nel corso dei decenni. Henry esclude una parte considerevole della presenza in pista dei grandi piloti e delle squadre principali, limitando la visione della complessità degli elementi citati precedentemente nel nostro elenco generale. L'opera dello scrittore britannico è mirabile per i suoi contenuti testuali (completi quanto precisi) e il suggestivo repertorio di immagini storiche dei fotografi francesi Bernard e Paul-Henry Cahiers, ma la sua proposta di periodizzazione denuncia dei limiti notevoli e non convincenti pienamente nella sua impostazione basilare. La Formula 1 non include soltanto l'aspetto tecnico, ma comprende anche (e in particolar modo) la componente umana rappresentata dai piloti e dalle squadre che si sono susseguite al vertice durante i decenni, elementi di fondamentale importanza che non dovrebbero essere tralasciati nell'analisi storica.

Un'altra opera di rilievo – forse meno conosciuta ma non meno interessante – è costituita da *La Formule 1 en 1000 Photos* (Solar, Paris 2001), un libro curato da due autori francesi, Renaud de Laborderie e Jean-Pierre Lacour, che include un ampio capitolo intitolato “Regards sur les Grand Prix” dedicato alla Storia della Formula 1 dal 1950 al 2000. La suddivisione operata dai curatori del volume è impostata nella maniera seguente:

- 1950-1953: *La Formule 1 parle italien*
- 1954-1958: *Sa Majesté Juan Manuel*
- 1959-1962: *À nous les petites anglaises*
- 1963-1967: *Lord Jim*
- 1968-1973: *Le Règne de Jackie Stewart*
- 1974-1979: *Les Révolutions Techniques*
- 1980-1984: *Les Turbos s'imposent*
- 1985-1987: *L'Essor des Années Prost*
- 1988-1991: *Un Duel des Titans*
- 1992-1993: *Le Renault pour Mansell et Prost*
- 1994-1995: *Michael Schumacher. Un Champion est né*
- 1996-1997: *Hill et Villeneuve, mais toujours Renault*
- 1998-1999: *Hakkinen et le renouveau Mercedes*
- 2000: *Le Rouge enfin remis*



In rapporto alla periodizzazione operata da Henry (fondamentalmente basata sugli aspetti tecnici), Laborderie e Lacour sono risultati abili nel procedere verso una suddivisione discreta e ragionata che è riuscita a coniugare abilmente diversi fattori tra cui la presenza dei grandi piloti – Fangio, Clark, Stewart, Prost, Senna, Schumacher – e l'evoluzione tecnica-motoristica di 50 anni di corse sportive. Dal punto di vista teorico, le basi della periodizzazione storica reggono bene, in particolar modo per ciò che concerne i primi due terzi della suddivisione storica sino al 1991. L'ultima parte presenta il difetto generico di raggruppare per coppie annate con caratteristiche molto simili tra loro, un procedimento adottato spesso ma non del tutto inutile. Dato che l'analisi storica si riferisce per i primi 50 anni di Formula 1 dal 1950 al 2000, è risultato difficile marcare una separazione più consapevole del recente e immediato passato da parte dei curatori. Si tratta di un errore perdonabile poiché è impossibile stabilire una suddivisione che sarà valida definitivamente anche in futuro in termini lungimiranti. Il lavoro di Laborderie e Lacour, basato su una visione ponderata dell'intero insieme, costituisce un deciso passo avanti rispetto all'impianto teorico Henry, ma ancora non risulta del tutto soddisfacente, completo e unitario.

### 1.3 – Periodizzazione della Storia della Formula 1 dal 1950 al 2010

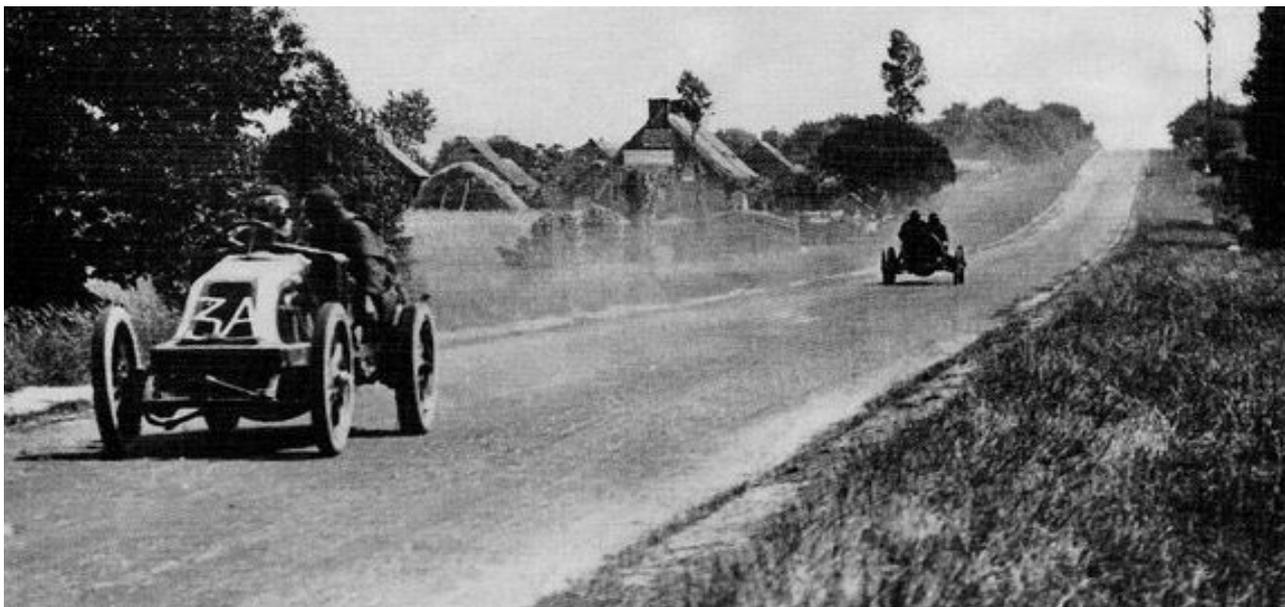
Presentiamo qui di seguito una proposta di periodizzazione della Storia della Formula 1, un tentativo che intende stabilire in termini generali una suddivisione in periodi precisi di 61 anni di gare attraverso una serie di ragionamenti meditati alla luce delle considerazioni tratte nei paragrafi precedenti. Si è ritenuto opportuno esordire con la Storia delle competizioni motoristiche a livello sportivo pre-1950 – una sorta di lunga premessa al Campionato del Mondo di Formula 1 – in maniera tale da analizzare attraverso una sintesi essenziale la nascita dell'Automobilismo Sportivo all'inizio del XX° secolo e l'evoluzione nel corso dei decenni successivi tra le due guerre mondiali. Questa prima parte introduttiva non sarà oggetto di ulteriori approfondimenti dato che ci interessa solo marginalmente, ma risulta tuttavia indispensabile per comprendere lo scenario di partenza dal quale prenderà forma il primo Campionato del Mondo di Formula 1 fino ad arrivare alla nostra stretta contemporaneità.

Per quanto riguarda la Storia della Formula 1 in senso stretto, sono stati individuati otto grandi unità – o blocchi temporali – ben delimitate tra loro grazie all'adozione del concetto di “anni spartiacque” che segnano notevoli cesure epocali di enorme rilievo. L'operazione volta a stabilire una serie di archi cronologici ben distinti si è rivelata estremamente complessa, articolata, soggetta a notevoli discussioni circa le grandi problematiche e a diversi ripensamenti ideologici. Occorre notare come diverse strisce temporali includano al loro interno altri sottoperiodi al fine di porre in evidenza i mutamenti, i processi e le trasformazioni in atto in determinati periodi storici. Le brevi descrizioni in qualità di inquadramento storico sono affiancate da appunti nella descrizione nella metodologia della periodizzazione storiografica.

## Prologo [1894-1949] – Le Origini dei Gran Premi prima del 1950

- **Inquadramento storico:**

In termini convenzionali, la Storia del Campionato del Mondo di Formula 1 inizia ufficialmente a partire dalla stagione 1950; tuttavia un rapido sguardo ai decenni precedenti risulta di fondamentale importanza per comprendere la nascita e gli albori dell'Automobilismo Sportivo a cavallo tra XIX° e XX° secolo. Una sorta di "Preistoria" della categoria include un arco di tempo decisamente esteso, molto lungo, coprente oltre 50 anni di gare e manifestazioni sportive, di cui si è cercato di illustrare brevemente senza pretese di micro sottosuddivisioni. Pur non essendo compresa nelle vicende sportive della Formula 1 vera e propria, questa prima sezione costituisce una premessa indispensabile per comprendere le principali vicende storiche, le cause e gli effetti che diedero origine all'istituzione di un Campionato mondiale che oggi rappresenta la categoria della "massima espressione dell'Automobilismo Sportivo".



In alto: Ferenc Szisz (Renault) in una fase del Gran Prix de l'Automobile Club de France 1906 (Archivio LAT)

### [1894-1914]: La Nascita dell'Automobilismo Sportivo

- **Panoramica storica generale – Descrizione della Metodologia di Periodizzazione:**

Le origini delle prime competizioni automobilistiche affondano le radici in un periodo remoto, la fine del XIX° secolo in Francia in occasione dell'istituzione della gara Parigi-Rouen, la prima corsa disputata il 22 luglio 1894 e vinta dal conte De Dion su De Dion-Bouton. All'alba del XX° secolo seguono altre manifestazioni sportive nel vecchio continente: la Parigi-Bordeaux (1895); la Parigi-Marsiglia-Parigi (1896), la Parigi-Trouville (1897), la Parigi-Ostenda (1898), la Parigi-Berlino (1901), la Parigi Vienna (1902). In Europa nascono i primi Automobile Club in Francia, Regno Unito e Italia mentre vengono organizzati i primi Giri nazionali. Nel 1903 la drammatica edizione della Parigi-Madrid, sospesa anzitempo a Bordeaux, chiude una prima epoca pionieristica che aveva visto tra i protagonisti Émile Levassor, André Michelin e Marcel Renault, i primi leggendari pionieri del volante. L'anno successivo viene istituita la prima edizione della Coppa Vanderbilt a Long Island. La Coppa Gordon Bennet, la corsa più famosa al mondo, rappresenta il maggiore evento europeo e mondiale dal 1900 al 1905 e costituisce il primo tentativo di dare vita a una prima forma di competizione internazionale tra nazioni, squadre e piloti. Nel 1906 viene istituita la prima edizione della Targa Florio in Italia mentre nello stesso anno si disputa il primo Gran Premio di Francia a Le Mans. L'anno seguente ha luogo la corsa Pechino-Parigi vinta da Scipione Borghese (Itala). Nel 1911 viene organizzata la prima edizione della 500 Miglia di Indianapolis negli Stati Uniti; nasce così l'antico confronto tra il vecchio e il nuovo continente. La sfida in pista vede impegnati nuovi volti tra la schiera dei piloti: Felice Nazzaro, Vincenzo Lancia, Ettore Bugatti, Georges Boillot. Una parte dei piloti citati proseguirà la loro carriera nel mondo delle competizioni motoristiche negli anni seguenti.

Una prima sezione preliminare include quella che oggi potremmo catalogare come una sorta di vera e propria "Preistoria della Formula 1", inserita all'interno di un quadro storico generale con scansioni temporali approssimative per indicare in linee sommarie le origini della disciplina sportiva dalla prima gara automobilistica (1894) allo scoppio della Prima Guerra Mondiale (1914). Le competizioni motoristiche muovono i primi timidi passi tempo dopo la nascita e l'introduzione dell'automobile nella società del Tardo Ottocento. Dalle prime improvvisate manifestazioni sportive si passerà in tempi rapidi alla fioritura e all'organizzazione di nuove corse nei paesi industrializzati. La Grande Guerra sancisce definitivamente la chiusura dell'affascinante epoca eroica-romantica dei cosiddetti "pionieri del volante", che oggi ha assunto i caratteri di un periodo mitico di cui conserviamo cronache e fotografie.

### [1918-1929]: La Formula "Grand Prix"

- **Panoramica storica generale – Descrizione della Metodologia di Periodizzazione:**

Negli anni del primo dopoguerra, la nuova Formula Grand Prix – dotata di regolamenti tecnici-sportivi specifici e organizzata su circuiti chiusi – vede l'istituzione di un calendario internazionale dove le nazioni più importanti ospitano competizioni ufficiali: Francia, Monaco, Spagna, Belgio, Germania, Gran Bretagna, Svizzera, Italia, Stati Uniti. Nel 1923 si registra la prima edizione della 24 Ore di Le Mans in Francia. Il primo tentativo di istituzione di un primo Campionato del Mondo Costruttori per le vetture da Gran Premio risale al 1925. La Mille Miglia, un Giro d'Italia automobilistico, viene disputata dal 1927 al 1957 con varie interruzioni. Oltre ad alcuni dei nomi menzionati in precedenza, Pietro Bordino, Giuseppe Campari, Antonio Ascari figurano tra i piloti di rilievo del periodo. Tra le case costruttrici e le scuderie principali troviamo Fiat, Maserati, Bugatti, Porsche, Mercedes, Peugeot. L'Alfa Romeo si afferma in Italia e in Europa sotto la direzione tecnica di Vittorio Jano e la gestione sportiva del giovane modenese Enzo Ferrari. In Europa vengono istituiti nuovi circuiti: Monza (1922), Nürburgring (1927) e Montecarlo (1929).

Proseguendo la configurazione stabilita nella sezione precedente, procediamo attraverso una serie di citazioni di date significative che costituiscono eventi di rilevanza storica e tappe importanti nel processo di evoluzione delle discipline motoristiche a livello sportivo sino alla fine degli anni Venti. Le competizioni automobilistiche del primo dopoguerra riprendono dopo l'esperienza di inizio secolo grazie a ulteriori sviluppi tecnici e sportivi. La Formula "Grand Prix", lontana antenata di quella che diventerà Formula 1 moderna, risalta i regolamenti tecnici che includono nuovi dettami circa le cilindrata dei propulsori e limiti di peso per le monoposto, con ulteriori modifiche ed evoluzioni anno dopo anno. Vengono istituiti i primi Gran Premi nazionali, che in seguito avranno una lunga storia e tradizione (per esempio: Francia e Italia), aumenta la partecipazione alle gare da parte dei costruttori italiani e, in seguito, tedeschi.



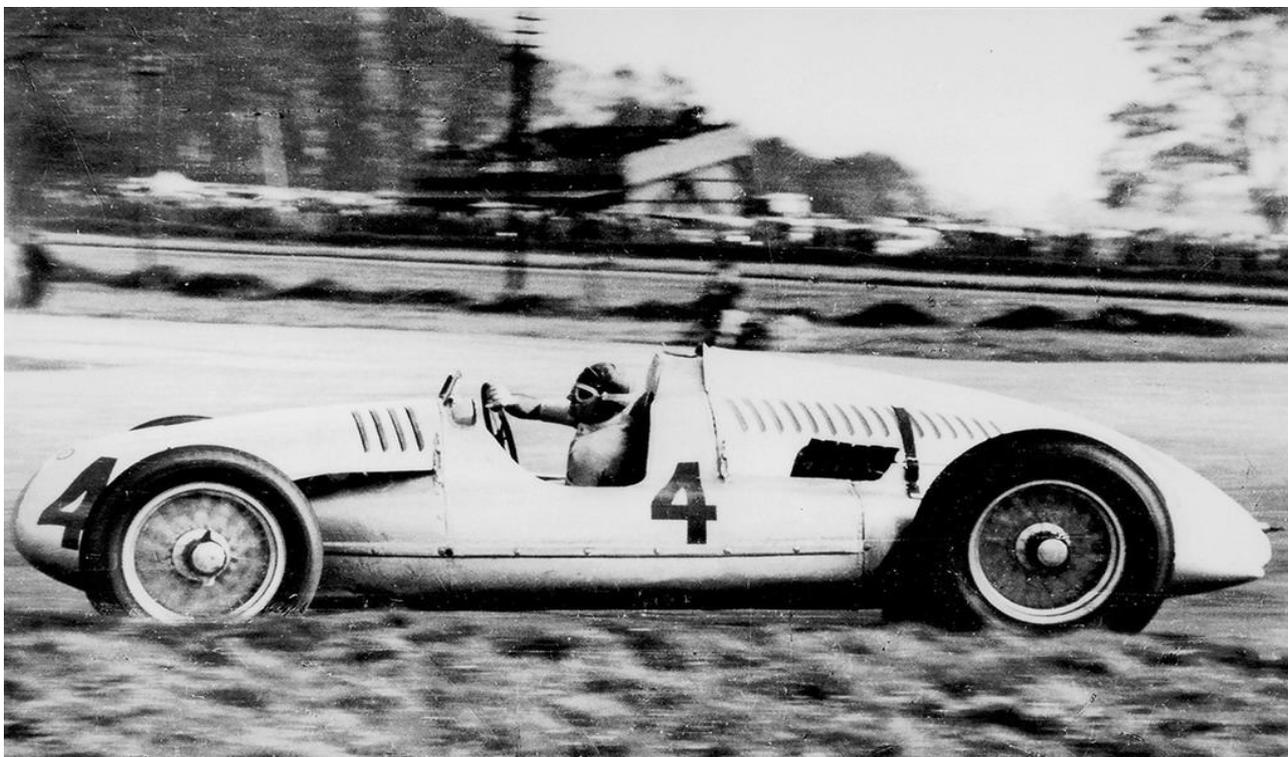
In alto: Marcel Renault nella drammatica edizione della Parigi-Madrid 1903

## [1930-1940]: Il Confronto tra Germania e Italia

- **Panoramica storica generale – Descrizione della Metodologia di Periodizzazione:**

Negli anni Trenta, la sfida motoristica vede il confronto diretto tra le squadre Alfa Romeo, Maserati, Auto Union, Mercedes-Benz. I grandi piloti protagonisti dell'epoca includono nomi leggendari quali Tazio Nuvolari, Achille Varzi, Luigi Fagioli, Louis Chiron, Jean-Pierre Wimille, Rudolf Caracciola, Hermann Lang, Bernd Rosemeyer, Hans von Stuck. L'Italia Fascista e la Germania Nazista ingaggiano un intenso duello sportivo per aggiudicarsi la vittoria e la supremazia automobilistica in Europa. Ben presto i colori italiani verranno oscurati dal dominio germanico a fine decennio dopo una forte resistenza da parte di "Nivola" e dell'Alfa Romeo; memorabile resta l'impresa del pilota mantovano sul tracciato del Nürburgring nel 1935. Il Campionato Europeo organizzato dal 1935 al 1939 può essere considerato il vero precursore del Campionato del Mondo di Formula 1 con i trionfi dei tedeschi Caracciola, Rosemeyer e Lang. L'Italia vive il grande duello sportivo tra i due grandi rivali Nuvolari e Varzi attraverso sfide memorabili, come il duello alla Mille Miglia edizione 1930. A Torino Ferrari entra in contrasto con la dirigenza Alfa Romeo e abbandona la Casa del Biscione per avviare la propria impresa a Modena. Lo scoppio della Seconda Guerra Mondiale e la ripresa delle ostilità belliche chiudono un'altra epoca, sancendo la sospensione delle attività motoristiche-sportive per piloti e squadre in Europa.

Dopo un progressivo distacco e una successiva separazione tra Europa e America – due mondi fondamentalmente dotati di un approccio tecnico differente e di una diversa visione delle corse automobilistiche ormai divenuta conciliabile – il periodo degli anni Trenta si rivela cruciale nel confronto sportivo tra piloti italiani e tedeschi e le principali case automobilistiche europee. La supremazia bipolare Italia-Germania proseguirà nei decenni successivi sino al termine degli anni Cinquanta, quando i successi dei "garagisti" inglesi metteranno fine all'"ancien regime", un ordine antico durato circa 30 anni in Europa. Purtroppo l'inizio delle ostilità belliche costringerà a una cessazione forzata delle competizioni sportive. Dopo il 1945 diversi piloti riprenderanno la loro carriera nonostante un'età avanzata, mentre la ricerca e lo sviluppo delle monoposto – in particolar modo il lavoro di messa a punto di nuove soluzioni sui propulsori – subisce un rallentamento considerevole.



**In alto:** Tazio Nuvolari (Auto Union Type D) – British Grand Prix 1938 (Donington)

## [1945-1949]: Il Secondo Dopoguerra

- **Panoramica storica generale – Descrizione della Metodologia di Periodizzazione:**

Il 9 settembre 1945 le auto da corsa ritornano in pista a Parigi presso Bois du Boulogne per la disputa di tre manches dopo la lunga pausa della Seconda Guerra Mondiale. Nel 1946 l'Alfa Romeo ritorna ufficialmente alle competizioni per tre stagioni schierando il vecchio modello 158 a cui segue un ritiro provvisorio nel 1949. L'anno seguente la Federazione Internazionale dell'Automobile vara la nascita del Campionato del Mondo di Formula 1 a partire dal 1950. La formazione delle scuderie italiane comprende Alfa Romeo, Ferrari, Maserati, Cisitalia, Osca. La Francia viene rappresentata dalle scuderie Talbot Lago e Simca-Gordini mentre negli anni successivi nascono in Inghilterra diverse squadre: BRM, Alta, Era, Cooper, HWM, Veritas, Connaught. Tazio Nuvolari disputa le ultime gare della sua leggendaria carriera prima del ritiro definitivo, mentre il suo grande rivale Achille Varzi perde la vita a Bremgarten nel luglio 1948, un anno prima della scomparsa di Jean-Pierre Wimille a Buenos Aires nel gennaio 1949. Giuseppe Farina, Luigi Fagioli, Piero Taruffi e Louis Chiron proseguono la loro attività agonistica nonostante l'età avanzata insieme a Biondetti, Bonetto, Serafini, De Graffenried. Alberto Ascari raccoglie l'eredità del padre Antonio e diventa uomo di punta della Scuderia Ferrari accanto a Luigi Villorosi e Raymond Sommer. Dall'Argentina arriva in Europa un giovane pilota che farà presto parlare di sé: Juan-Manuel Fangio.

Il periodo compreso tra il 1945 e il 1949 segna la rinascita definitiva dell'Automobilismo sportivo dopo il secondo conflitto mondiale. Parallelamente alla ricostruzione e al lento ritorno alle competizioni motoristiche, vengono gettate le basi di quella che diventerà la prima Formula 1. I cinque anni antecedenti al debutto ufficiale della nuova categoria agonistica rappresentano una sorta di preludio allo scenario delle prime quattro stagioni dei primi anni Cinquanta (1950-1953) – sorprendentemente vi possiamo leggere una connessione con le ultime stagioni degli anni Trenta – dove piloti, squadre e monoposto sono sostanzialmente invariate. In questo preciso punto le barriere della periodizzazione sono molto labili, gli anni Quaranta incontrano gli anni Cinquanta della prima Formula 1; si tratta di un Dopoguerra lungo, nel quale è possibile trovare punti di contatto e continuità tra periodi teoricamente separati ma uniti nella realtà dei fatti in pista. La Germania subisce la sconfitta e l'occupazione dopo la guerra abbandonando provvisoriamente la scena sportiva; l'Italia ne approfitta per dominare le gare con estrema facilità grazie alle formidabili prestazioni dell'Alfa Romeo, mentre la Ferrari e le squadre francesi e britanniche sono costrette a inseguire. Sul fronte dei piloti scompaiono alcuni dei gloriosi nomi che avevano calcato le scene negli anni Trenta e al tempo stesso prende forma un primo lento ricambio generazionale.



**In alto:** Alberto Ascari (Maserati 4CLT) in gara durante la stagione 1947

## Unità 01 [1950-1958]

### La Formula 1 degli anni Cinquanta – L’Era di Fangio

- **Inquadramento storico:**

La Formula 1 degli anni Cinquanta – il primo periodo delle origini della nuova categoria sportiva – può essere circoscritta in un arco cronologico essenziale incluso tra il 1950 e il 1958. Perché questa suddivisione? Si tratta della Formula 1 “antica”, diretta debitrice dell’immediato passato degli anni Trenta e dei tardi anni Quaranta, la gloriosa epopea delle monoposto classiche dotate dello schema tradizionale del motore anteriore, riassumibile nella figura del leggendario pilota argentino Juan-Manuel Fangio – cinque volte Campione del Mondo di Formula 1, un record incredibile destinato a durare oltre 40 anni –, colui che seppe personificare con maestria e talento il fascino di un mondo in bianco e nero. Gli anni Cinquanta vedono l’egemonia della scuola dei piloti italiani e argentini, mentre i francesi, gli inglesi e i tedeschi devono inseguire. L’Antichità dura per un totale complessivo di nove stagioni e vede l’età d’oro delle grandi scuderie italiane: Alfa Romeo, Ferrari, Lancia e Maserati. La Germania saprà risorgere dalle devastazioni della guerra grazie al ritorno della Mercedes e al breve ma intenso dominio delle frecce d’argento a metà del decennio.



In alto: Juan-Manuel Fangio (Ferrari-Lancia D50) in azione in gara nel 1956

### [1950-1951]: Un Antico Duello Italiano: Alfa Romeo contro Ferrari

- **Panoramica storica generale – Descrizione della Metodologia di Periodizzazione:**

La data storica del 13 maggio 1950 segna la nascita del Campionato del Mondo di Formula 1 con il debutto ufficiale per il primo appuntamento sul tracciato di Silverstone per la disputa del Gran Premio di Gran Bretagna (e d’Europa). La scuderia Alfa Romeo domina la prima stagione grazie al superbo modello 158 e a un eccellente trio di piloti: Giuseppe detto ‘Nino’ Farina – il primo Campione del Mondo –, Juan-Manuel Fangio e Luigi Fagioli (le tre ‘F’ della Casa del Biscione). Enzo Ferrari è costretto a rincorrere la rivale sul fronte tecnico. L’inseguimento viene coronato l’anno seguente con il successo di Froiland Gonzalez a Silverstone che segna la prima vittoria della Scuderia Ferrari. Parallelamente alle difficoltà dell’Alfa Romeo e ai successi della Ferrari con il modello 375, Alberto Ascari recupera punti e vince due gare. Fangio e Ascari si contendono il Titolo Mondiale nell’ultima gara decisiva a Pedralbes (Spagna): un errore tecnico relativo alla scelta degli pneumatici costringe la Ferrari alla resa, mentre l’Alfa Romeo bisca il successo con il pilota argentino ma annuncia il ritiro ufficiale dalle competizioni al termine della stagione.

Il biennio 1950-51 vede la sfida tutta italiana tra Alfa Romeo e Ferrari. A Maranello Enzo Ferrari, in passato dipendente della casa del biscione negli anni Venti-Trenta, giura vendetta contro la scuderia con cui aveva lavorato vent'anni prima e che lo aveva "tradito" accompagnandolo alla porta. L'Alfa Romeo si impone nella prima stagione mentre la Ferrari lentamente recupera terreno sopravanzando la diretta rivale. A Pedralbes il duello "personale" si risolve con il successo finale della scuderia milanese grazie all'abilità di Fangio – suo uomo di punta – che conquista il suo primo titolo mondiale dopo la cocente sconfitta subita l'anno precedente a Monza ad opera del compagno di squadra Farina. La Formula 1 parla italiano: Alfa Romeo e Ferrari dominano la scena motoristica, mentre le squadre francesi e inglesi sono costrette a recitare il ruolo di comprimarie. La maggior parte dei piloti fa parte della "vecchia generazione" dell'anteguerra (età media intorno ai 40 anni), le monoposto sovralimentate sono di concezione pre-bellica. Tutte le gare si svolgono nel vecchio continente ad eccezione dell'inserimento della 500 Miglia di Indianapolis (inserita nel calendario dal 1950 al 1960 ma praticamente disertata dalle squadre europee).



#### [1952-1953]: Il Dominio di Alberto Ascari e della Ferrari 500F2

- **Panoramica storica generale – Descrizione della Metodologia di Periodizzazione:**

Dopo il ritiro ufficiale da parte dell'Alfa Romeo per l'attività rivolta alla produzione di auto di serie, la Formula 1 vive un momento di crisi economica data l'assenza di squadre partecipanti di un certo rilievo; si corre ai ripari con una modifica ai regolamenti tecnici per il biennio 1952-53 allargando la partecipazione alle vetture di Formula 2; la mossa favorisce l'approdo di piccoli nuovi costruttori inglesi, francesi e tedeschi. Rimasta sola senza l'antica rivale, la Scuderia Ferrari schiera una nuova monoposto – il longevo modello 500 F2 – e una cospicua formazione di piloti ufficiali composta da Alberto Ascari, Giuseppe Farina, Piero Taruffi e Luigi Villoresi. Il milanese domina letteralmente la scena ottenendo un'impressionante sequenza di pole position, vittorie, giri veloci in gara, stabilendo nuovi record. L'unica nota negativa è rappresentata dalla sfortunata partecipazione alla 500 Indianapolis nell'edizione del 1952, un episodio marginale. L'argentino Juan-Manuel Fangio, passato alla Scuderia Maserati, è protagonista di un brutto incidente a Monza che lo costringe lontano dalle corse per un anno. Tornerà in pista e sarà in grado di aggiudicarsi l'ultima gara della stagione proprio sul circuito brianzolo. Nel frattempo si affermano due giovani piloti britannici che saranno grandi protagonisti negli anni seguenti: Stirling Moss e Mike Hawthorn, vincitore a Reims in volata.



Il biennio 1952-53 si ricollega direttamente al periodo precedente. Siamo sempre all'interno del quadro della Formula 1 "antica". Qui la periodizzazione risulta più sfumata, è possibile effettuare un'unificazione tra le due sezioni poiché entrambe condividono una serie di elementi in comune. Per comodità si è deciso per una separazione per indicare con maggiore precisione un periodo dove il binomio Ascari-Ferrari domina sui campi di gara senza rivali data l'assenza totale di una concorrenza forte. La crisi delle partecipazioni delle squadre è un fattore da non sottovalutare, così come occorre registrare l'aumento delle presenze dei piloti privati o locali. L'evoluzione tecnica delle monoposto prosegue attraverso continui miglioramenti ai motori aspirati sempre più potenti, una strada intrapresa dalla maggior parte dei nuovi costruttori, anche se dobbiamo registrare una certa stabilità e conformazione generale ai dettami "in voga" all'epoca.

### [1954-1955]: L'Invasione Tedesca: Il Ritorno della Mercedes

- **Panoramica storica generale – Descrizione della Metodologia di Periodizzazione:**

La stagione 1954 segna una svolta importante e decisiva nel panorama della Formula 1 degli anni Cinquanta: il rientro ufficiale del Team Mercedes-Benz dopo una lunga assenza viene celebrato nel migliore dei modi con una storica doppietta delle frecce d'argento di Fangio e Kling sul tracciato di Reims in Francia. La nuova Mercedes W196, monoposto schierata in versione carenata e a ruote scoperte, apre la strada verso nuovi sviluppi tecnici. La Ferrari vive un periodo di crisi tecnica: le vetture del cavallino rampante, affidate a Farina, Gonzalez e Hawthorn, sono inferiori e obsolete in paragone alla formazione tedesca. Il progetto Lancia, con la nuova vettura D50 progettata sotto la direzione di Vittorio Jano, non decolla: a farne le spese saranno i nuovi piloti del marchio torinese, Ascari e Villorresi. Il Campione milanese perderà la vita in un incidente nel corso di prove private a Monza in circostanze poco chiarite e la casa italiana annuncia immediatamente l'abbandono delle corse. La tragedia della 24 Ore di Le Mans 1955 con il drammatico incidente di Levegh e la strage sulla folla di spettatori (90 morti) scuote enormemente l'ambiente delle corse sportive; diverse prove verranno annullate. La Mercedes ha la strada spianata verso la riconferma del successo grazie alle vittorie di Fangio – che si aggiudica due titoli mondiali – e Moss, allievo capace di superare il proprio maestro. A fine stagione il costruttore tedesco, sconvolto dalla strage di Le Mans, si ritira a sua volta per "consolidata superiorità tecnica".

Il biennio 1954-55 marca la fine dell'egemonia italiana e il ritorno del colosso industriale tedesco sulle scene sportive. Si rinnova la sfida tra Italia e Germania in campo motoristico, un confronto che, come detto, affonda le radici negli anni Trenta. Il Gran Premio di Francia 1954 segna la prima sconfitta di una vettura italiana in una gara del Campionato del Mondo, un fatto di misura epocale. La vecchia generazione di piloti – Farina, Taruffi, Villorresi – abbandona e segue un primo ricambio di nuovi astri nascenti italiani tra cui Castellotti e Musso. Mercedes, Lancia e Maserati sono impegnate nella ricerca di nuove soluzioni tecniche e meccaniche che porteranno a un lento cambiamento nell'evoluzione delle monoposto da corsa: il modello W196 disegnato sotto la supervisione di Rudolf Uhlenhaut include telaio reticolare, carrozzeria adattabile ai diversi circuiti, motore a iniezione diretta, freni centrali, sospensioni indipendenti e impiego di materiali più leggeri.



## [1956-1957]: La Dittatura di Juan-Manuel Fangio

- **Panoramica storica generale – Descrizione della Metodologia di Periodizzazione:**

Nel 1956, dopo l'uscita di scena della Mercedes, Ferrari e Maserati tornano di nuovo nel ruolo di protagonisti. Juan-Manuel Fangio, rimasto senza un volante per la stagione seguente, accetta l'offerta di Enzo Ferrari per correre con la scuderia del cavallino rampante, che schiera la nuova Ferrari-Lancia D50 aggiornata con il materiale donato da Gianni Lancia. Nonostante il rapporto conflittuale tra il pilota argentino e il commendatore, Juan-Manuel Fangio prosegue i suoi successi e si aggiudica nuovamente la vittoria finale grazie alla generosità e all'aiuto del compagno di squadra, il giovane inglese Peter Collins. Alla Maserati Stirling Moss e Jean Behra provano a sfidare la supremazia dei diretti rivali, mentre le squadre inglesi iniziano a guadagnare competitività grazie alle buone prestazioni di Vanwall e Cooper: il pericolo dell'invasione britannica inizia a sentirsi. L'anno seguente, Fangio abbandona la Ferrari e ritorna alla Maserati, aggiudicandosi il suo quinto e ultimo titolo mondiale piloti al volante della formidabile 250F grazie a una leggendaria rimonta sul circuito del Nürburgring contro la coppia Ferrari Hawthorn-Collins che lo porta ad eguagliare la precedente impresa di Nuvolari. Il 1957 è un altro anno tragico per le corse automobilistiche: Eugenio Castellotti perde la vita nei test alla guida della Ferrari, mentre l'uscita di pista di Alfonso De Portago alla Mille Miglia provoca una tragedia il cui clamore porterà alla soppressione dell'evento e a una nuova messa in discussione delle competizioni automobilistiche.



In alto: Juan-Manuel Fangio (Maserati 250F) – French Grand Prix 1957 (Rouen les Essart) (The Cahier Archive)

Un quarto e ultimo biennio incluso all'interno della periodizzazione degli anni Cinquanta vede il ritorno al successo delle squadre italiane Ferrari e Maserati, ma la minaccia dei "Garagisti d'Oltremarica" aumenta di pericolosità. Siamo di fronte a una lenta gestazione dello scenario tecnico-sportivo che andrà a configurarsi nei primi anni Sessanta. Nel 1957 la Vanwall di Tony Vandervell affidata a Stirling Moss e a Tony Brooks apre nuovi scenari dal punto di vista tecnico grazie al motore ad iniezione e alla configurazione aerodinamica curata dal giovane Colin Chapman, un personaggio che porterà anni più tardi a una serie di autentiche rivoluzioni tecniche in Formula 1. Lo schieramento dei piloti vede l'aumento considerevole della presenza del mondo franco-anglofono (francesi, inglesi, scozzesi, australiani) a discapito dell'egemonia italo-argentina che aveva caratterizzato i primi anni del decennio.

### [1958]: Il Maestro lascia. La Svolta Inglese

- **Panoramica storica generale – Descrizione della Metodologia di Periodizzazione:**

La stagione 1958 vede numerose novità nel mondo della Formula 1. La Commissione Sportiva Internazionale istituisce una Coppa Costruttori che affianca il Campionato del Mondo Piloti. Le gare nel calendario ufficiale salgono a quota 10, la distanza massima da percorrere in gara passa da 3 ore o 500 chilometri a 2 ore e 300 chilometri. La benzina commerciale viene imposta alle squadre partecipanti, allargando la partecipazione ai nuovi piccoli costruttori. La nuova Cooper-Coventry Climax T43, dotata di motore posteriore, vince la gara di apertura a Buenos Aires in Argentina grazie a Stirling Moss. Juan-Manuel Fangio disputa le sue ultime gare in Europa e il ritiro ufficiale del Campione argentino segna la fine di un'epoca e di un'intera generazione. A Montecarlo debutta in Formula 1 il Team Lotus di Colin Chapman, una formazione che diventerà una rivale storica per la Scuderia Ferrari. Il 1958 è un anno nero per le corse automobilistiche: perdono la vita Luigi Musso, Peter Collins, Stuart Lewis-Evans; la Ferrari piange gli ultimi giovani assi del volante che avevano fatto innamorare le folle in Italia. Si affacciano diversi piloti della nuova generazione della scuola inglese: Jack Brabham, Phil Hill, Graham Hill, Bruce McLaren, Master Gregory. Stirling Moss si guadagna la fama di "eterno secondo" chiudendo al secondo posto nella graduatoria piloti per il quarto anno consecutivo, mentre la Vanwall trionfa nella Coppa Costruttori. Mike Hawthorn è il primo pilota inglese a fregiarsi il titolo di Campione del Mondo, ma morirà tragicamente in un incidente stradale pochi mesi dopo la conquista del titolo mondiale: non aveva ancora compiuto 30 anni.

Il 1958 chiude l'epoca degli anni Cinquanta e segna una data capitale nella Storia della Formula 1. L'anno-spartiacque, uno dei più tragici ma anche tra i più importanti, marca una vera e propria cesura temporale tra due periodi distinti. L'uscita di scena di Fangio apre la strada verso la teorica successione a Moss, anche se l'inglese non riuscirà mai a fregiarsi del Titolo Mondiale Piloti. Nonostante la prematura scomparsa di giovani piloti di belle speranze, la prima stagione dell'Era post-Fangio è segnata da un perfetto equilibrio e i piazzamenti fanno la differenza. Le lunghe e potenti monoposto classiche – "dinosauri" a motore anteriore – sono protagoniste dell'ultimo canto del cigno e verranno presto superate dalle piccole e agili vetture a motore posteriore – più leggere, reattive e guidabili – di cui la Cooper-Climax di John Cooper è la rappresentante per eccellenza. I freni a tamburo vengono sostituiti dai freni a disco. La riduzione della durata dei Gran Premi porta a competizioni più brevi e avvincenti. Finisce la Formula 1 dell'Antichità e si apre una nuova era.



## Unità 02 [1959-1968]

### La Formula 1 degli anni Sessanta – La Rivoluzione Inglese

- **Inquadramento storico:**

La Formula 1 dei “favolosi anni Sessanta” – brivido, velocità e coraggio – si iscrive in un arco cronologico compreso tra il 1959 e il 1968. La Ferrari deve fronteggiare la concorrenza britannica formata da Cooper, BRM, Lotus e Brabham. Il binomio vincente del Team Lotus Jim Clark-Colin Chapman domina la decade. Clark diventa il legittimo successore di Fangio: il giovane pilota scozzese raccoglie l’ingombrante eredità del leggendario Campione argentino e diventa il vero fenomeno del decennio e forse di tutti i tempi. Soltanto l’inglese Graham Hill e la BRM proveranno a contrastare le prestazioni dei diretti rivali. Jack Brabham, secondo solo a Clark e Hill, inaugura la tipologia dei piloti-costruttori, cogliendo importanti successi. L’avvento del nuovo motore Ford-Cosworth DFV costituisce un preludio allo scenario che andrà a configurarsi nel decennio successivo. Nel 1968 la tragica scomparsa di Clark, la rivoluzione tecnica e l’avvento degli sponsor segneranno la fine della Formula 1 del purismo sportivo e la progressiva trasformazione di un nuovo sport dominato dallo spettacolo.



*In alto: Jim Clark (Lotus-Ford Cosworth 49) – British Grand Prix 1967 (Silverstone)*

### [1959-1961]: Rivoluzione al Posteriore: Jack Brabham e i Garagisti d’Oltremarica

- **Panoramica storica generale – Descrizione della Metodologia di Periodizzazione:**

La Formula 1 volta pagina e cambia bandiera: finisce l’egemonia italiana e inizia quella britannica. Stirling Moss si affida alla scuderia privata di Rob Walker ma l’indecisione e l’alternanza nell’utilizzo delle monoposto migliori gli costeranno nuovamente la vittoria. La Ferrari – che si affida a una formazione tutta straniera composta da nuovi piloti quali Tony Brooks, Jean Behra, Phil Hill, Wolfgang Von Trips e Dan Gurney – sconta due anni di eccessivo conservatorismo restando legata alla vecchia e ormai superata soluzione del motore anteriore. A sorpresa spunta un semi-sconosciuto australiano di nome Jack Brabham, che coglie il bis iridato al volante della Cooper-Climax affiancato dal promettente compagno di squadra, il neozelandese Bruce McLaren. Nel frattempo la Formula 1 è scossa da nuove tragedie: scompaiono Jean Behra e Harry Schell mentre a Spa-Francorchamps perdono la vita Chris Bristow e Alan Stracey e la sicurezza viene nuovamente messa in discussione. Cresce la nuova Lotus affidata a Moss, mentre dalla Gran Bretagna arrivano due giovani piloti molto promettenti: l’inglese John Surtees e lo scozzese Jim Clark. Si chiude la formula da 2,5 litri introdotta sei anni prima nel 1954 e a partire dal 1961 viene varato un nuovo regolamento che prevede una nuova cilindrata da 1,5 litri, oltre a modifiche al sistema dei punteggi. Nel 1961 la Ferrari si converte alla modernità data dall’impiego del motore posteriore e torna al successo grazie a Hill e Von Trips. A Monza la tragedia: il tedesco perde la vita in un incidente in gara provocando una strage sulla folla, lasciando un titolo mondiale dal sapore amaro all’americano e numerose polemiche rivolte contro Enzo Ferrari e la sicurezza delle vetture del cavallino.

Il triennio 1959-61 costituisce una fase breve di transizione verso l'autentica Formula 1 degli anni Sessanta, un momento di ridefinizione e trasformazione del panorama motoristico-sportivo. I successi dei britannici pongono la parola fine all'ordine antico dell'egemonia italiana espressa nel decennio precedente. La Cooper vive il suo momento di massimo splendore mentre crescono BRM e Lotus. La ricerca di maggiori prestazioni porta a una progressiva evoluzione dei cerchi in lega leggera, il cambio a cinque rapporti, nuovi pneumatici più ridotti e resistenti, affinamenti aerodinamici. La modernità investe la Formula 1 grazie alle modifiche ai regolamenti sportivi e poco più tardi anche la Ferrari, che ritrova la strada per il successo. La 500 Miglia di Indianapolis viene definitivamente dal calendario ufficiale, aumenta il numero delle gare e si affacciano nuove nazioni ospitanti e nuovi circuiti.



### [1962-1965]: Green Lotus: 'Big' Jim Clark e Colin Chapman

- **Panoramica storica generale – Descrizione della Metodologia di Periodizzazione:**

A Goodwood durante una gara minore Stirling Moss si rende protagonista di un grave incidente che metterà fine alla sua generosa quanto sfortunata carriera agonistica. Il Regno Unito perde il suo esponente migliore ma trova due degni eredi in Jim Clark e Graham Hill. Nel 1962 prosegue la "Rivoluzione Inglese": la nuova Lotus-Climax 25 – progettata da Colin Chapman e ideata intorno al pilota scozzese – è la prima monoposto con telaio monoscocca. La stagione vede il confronto diretto tra i due connazionali e tra le squadre BRM e Lotus. Alla fine il successo va al baffuto londinese, complice il ritiro del rivale per problemi tecnici nell'ultima decisiva prova a East London in Sudafrica. Jim Clark dovrà attendere l'anno successivo per laurearsi Campione del Mondo, imponendo la legge della Lotus in pista: 7 vittorie su 10 gare e la piazza d'onore alla 500 Miglia di Indianapolis, una competizione prima snobbata dagli europei e ora al centro di nuovi interessi e attenzioni particolari. La Ferrari rinnova il proprio staff tecnico, si converte alla soluzione del telaio monoscocca affidandosi alla guida dell'ingegner Mauro Forghieri; Enzo Ferrari ingaggia il pluricampione di Motociclismo John Surtees e l'astro nascente Lorenzo Bandini. La stagione 1964 vive un sostanziale equilibrio nel duello ad armi pari tra tre assi del volante – Clark, Hill e Surtees – e tre squadre di vertice (Lotus, BRM e Ferrari). La vittoria viene assegnata al centauro inglese – primo e sinora unico Campione del Mondo nelle due più alte espressioni del motorismo sportivo: la Formula 1 e il Motociclismo – dopo le polemiche scaturite dell'incidente tra Hill e Bandini nell'ultima tappa messicana. Tre nuovi piloti effettuano il loro esordio ufficiale in gara: l'austriaco Jochen Rindt, lo scozzese Jackie Stewart e il neozelandese Denis Hulme.



Nel 1965 l'accoppiata Clark-Chapman non lascia spazio agli avversari e concede il bis iridato al volante del modello 33: 6 vittorie su 10 gare e una memorabile vittoria nella 500 Miglia di Indianapolis. Con il successo sul catino dell'Indiana, lo scozzese diventa "l'eroe dei due mondi".

L'essenza del decennio è racchiusa nell'arco di tempo che va dal 1962 al 1967. Jim Clark – pilota-simbolo dell'epoca, moderno e completo, dotato di una classe innata, velocità pura, grinta e coraggio – raccoglie l'eredità di Juan-Manuel Fangio e si aggiudica due titoli mondiali grazie al genio di Colin Chapman e alla competitività della Lotus-Climax con i modelli 25 e 33. Nasce una nuova concezione di monoposto: telaio rigido, pilota in posizione semi-sdraiata, baricentro basso, migliore distribuzione dei pesi. La Formula 1 vive un momento di stabilità caratterizzato dalla supremazia inglese e dall'egemonia dei piloti britannici, statunitensi, neozelandesi e sudafricani. Nel frattempo arrivano alcuni nuovi costruttori: ATS, Lola, Honda e Brabham. La sottoperiodizzazione 1962-65 mantiene una decisa continuità e compenetrazione con quella successiva del 1966-67, seppur con piccole differenze che meritano una trattazione separata in due unità cronologiche distinte.

### [1966-1967]: L'Avvento del Motore Ford-Cosworth

- **Panoramica storica generale – Descrizione della Metodologia di Periodizzazione:**

Il passaggio ai nuovi regolamenti varati nell'autunno 1963 che prevedono motori aspirati di 3 litri trova molte squadre impreparate in seguito all'annuncio dell'abbandono da parte della Climax. La stagione 1966 si rivela un'annata di transizione generale, caratterizzata da un'incerta situazione tecnica che si riflette sull'andamento delle corse. Ne approfitta Jack Brabham, pilota-costruttore protagonista di una cavalcata vincente verso il suo terzo titolo mondiale alla guida di una squadra e di una monoposto che portano il suo nome. La nuova Brabham BT19-BT24, dotata di un motore Repco leggero e affidabile, si impone nel biennio prima con il pilota-titolare, poi con Denis Hulme, suo compagno di squadra. La Lotus si affida al motore BRM H16 sedici cilindri in attesa dell'arrivo in esclusiva di un nuovo propulsore che sarà destinato a segnare la Storia della Formula 1: il motore Ford-Cosworth DFV. Potente, affidabile e adattabile a telai di qualsiasi tipo grazie a misure contenute, diventerà un punto di riferimento tecnico negli anni successivi e la chiave fondamentale del successo negli anni Settanta. Le immagini di Jim Clark al volante della Lotus-Ford Cosworth 49 sono ormai entrate nella leggenda. Artefice di 4 vittorie e di una memorabile rimonta a Monza, lo scozzese riconferma la fama meritata di miglior pilota del decennio. Alla Lotus Colin Chapman ingaggia Graham Hill a fianco di Jim Clark creando il primo super-team della Formula 1. La Ferrari, che dispone di una buona monoposto, annuncia la burrascosa separazione da John Surtees (passato alla Honda) e ottiene risultati deludenti. Due nuove squadre create da due piloti-costruttori effettuano il loro ingresso in Formula 1: Bruce McLaren su McLaren e Dan Gurney su Eagle. L'infortunio di Jackie Stewart a Spa-Francorchamps e la morte di Lorenzo Bandini in un incidente a Montecarlo porteranno a nuove polemiche sulla sicurezza.

Il biennio 1966-67 rappresenta una diretta prosecuzione del sottoperiodo analizzato in precedenza. Elemento centrale del discorso è l'esordio del motore Ford-Cosworth DFV, un propulsore che sarà destinato a un futuro di gloria e a un lungo impiego da parte delle squadre nel decennio successivo. Le monoposto con conformazione a "sigaro" (o "siluro") – lunghe, basse e filanti – raggiungono velocità di punta sempre più elevate grazie ai recenti sviluppi sui propulsori. Dopo l'entrata in scena della rivoluzionaria Chaparral creata dal pilota-



costruttore Jim Hall negli Stati Uniti, nel 1967 iniziano i primi tentativi ed esperimenti aerodinamici in Formula 1: la Brabham monta nelle prove libere dei piccoli spoiler nella zona anteriore a Spa-Francorchamps e una cupoletta sopra l'abitacolo a Monza. I limiti delle tradizionali concezioni aerodinamiche vengono raggiunti e si intraprendono nuove strade verso la ricerca di velocità, tenuta di strada, motricità, reattività e maggiori prestazioni.

### [1968]: La Scomparsa di Jim Clark. Il Sessantotto della Formula 1

- **Panoramica storica generale – Descrizione della Metodologia di Periodizzazione:**

Il 7 aprile 1968 Jim Clark, il pilota più veloce del mondo, perde la vita in un tragico incidente nel corso di una gara di Formula 2 a Hockenheim in Germania. La Formula 1 perde il suo personaggio-simbolo e la situazione si ripeterà 26 anni dopo con la morte di Ayrton Senna. In un anno tragico per l'Automobilismo Sportivo – perdono la vita Lodovico Scarfiotti, Mike Spence, Jo Schlesser – la sicurezza viene nuovamente messa in discussione grazie alla tenace battaglia condotta da Jackie Stewart. Il londinese Graham Hill assume le redini del Team Lotus orfano di Clark e vince il titolo mondiale dopo un appassionante duello contro lo scozzese Jackie Stewart (in forze alla Matra gestita da Ken Tyrrell) e il neozelandese Denis Hulme (passato sotto le insegne della McLaren). Bruce McLaren ottiene la prima vittoria dell'omonima squadra a Spa-Francorchamps in Belgio. A Rouen in Francia, Jacky Ickx riporta alla vittoria la Ferrari (dotata del primo alettone posteriore), mentre a Brands Hatch in Inghilterra Jo Siffert si aggiudica la corsa alla guida di una Lotus non-ufficiale della formazione di Rob Walker segnando l'ultima vittoria di una scuderia privata. A Monza debutta Mario Andretti, pilota italoamericano artefice di buone prestazioni. Si diffonde l'impiego del motore Ford-Cosworth DFV – disponibile sul mercato dopo la fine dell'esclusiva Lotus – mentre escono di scena Cooper, Eagle e Honda. La stagione 1968 segna una tappa fondamentale nella Storia della Formula 1 per due fattori: aerodinamica e sponsorizzazioni. Gli sviluppi nell'aerodinamica – oggi elemento base nella progettazione delle monoposto – sono caratterizzati dall'impiego di piccoli spoiler, appendici aerodinamiche voluminose e grossi alettoni ancorati al telaio e al motore in posizione pericolosa. La ricerca di sponsorizzazioni esterne porta nuovi capitali nelle casse delle squadre impegnate in Formula 1 e a una maggiore visibilità.

La stagione 1968 – insieme al 1958 – rappresenta un anno spartiacque volto a stabilire una cesura temporale netta in Formula 1. Possiamo parlare di una vera e propria "rivoluzione" epocale: la fine degli anni Sessanta è segnata dalla scomparsa di Jim Clark (pilota-simbolo del decennio e di un'intera epoca), i primi impieghi degli alettoni e la nascita della moderna aerodinamica, la comparsa dei primi sponsor. Il Team Lotus di Colin Chapman è artefice di ulteriori innovazioni pionieristiche: l'impiego dei primi spoiler e degli alettoni posteriori sul modello 49B evoluzione e l'accordo di sponsorizzazione con la marca di sigarette Gold Leaf insieme all'adozione di una nuova livrea dai colori bianco-rosso-oro al posto della classica veste verde british. Il motore Ford-Cosworth DFV viene adottato progressivamente dalle squadre insieme alle nuove tendenze aerodinamiche. La sicurezza dei circuiti viene progressivamente rivista, i piloti adottano i primi caschi integrali e le tute ignifughe.



## Unità 03 [1969-1979]

### La Formula 1 degli anni Settanta – La Grande Evoluzione

- **Inquadramento storico:**

Gli anni Settanta sono stati un decennio ricco di brivido, velocità e spettacolo ma anche segnato da drammi, atti eroici e tragedie. La Formula 1 entra nell'Età Moderna, il periodo del "nuovo", segnando un momento significativo di netta rottura rispetto al passato. La trasformazione delle monoposto con il progressivo sviluppo dell'aerodinamica e il fenomeno degli sponsor accelerano notevolmente il corso degli eventi. Il decennio si iscrive di due grandi parti: la prima sezione (1969-73) costituisce un'eredità diretta dei tardi anni Sessanta, mentre la seconda (1974-79) include un'ulteriore prosecuzione verso nuovi orizzonti, di cui la scoperta dell'effetto suolo costituisce l'apice. Lo scozzese Jackie Stewart – esponente della vecchia guardia – si prende carico della pesante eredità lasciata da Jim Clark; al momento del suo ritiro, l'austriaco Niki Lauda diventa il prototipo del pilota completo della nuova generazione. Il primato delle squadre britanniche – Lotus, Tyrrell, McLaren – e l'espansione dell'impiego del motore Ford Cosworth proseguono senza sosta, ma la Scuderia Ferrari torna a lottare per la vittoria a partire dalla seconda metà del decennio.



In alto: Emerson Fittipaldi (Lotus-Ford Cosworth 72) – Monaco Grand Prix 1973 (Montecarlo) (The Cahier Archive)

### [1969-1973]: L'Eredità di Jim Clark: Il Regno di Jackie Stewart

- **Panoramica storica generale – Descrizione della Metodologia di Periodizzazione:**

Nel 1969 Jackie Stewart si consacra nuovo Campione del Mondo. Grande atleta e professionista, lo scozzese è impegnato nello stabilire buoni rapporti con i media e nella sua coraggiosa crociata a favore di una maggiore sicurezza. Graham Hill ottiene la sua quinta affermazione sul circuito cittadino di Montecarlo ma si rende protagonista di un brutto incidente a Watkins Glen che lo costringerà a una lunga convalescenza. La Ferrari vive un'annata negativa ma Maranello entra a far parte del gruppo Fiat: l'avvocato Gianni Agnelli assicura a Enzo Ferrari il controllo e la gestione dell'attività sportiva in pista. L'anno successivo Stewart passa provvisoriamente alla March. Il Team Lotus schiera il modello 72 dall'inedita forma a cuneo, che subirà notevoli evoluzioni guadagnando competitività. L'austriaco Jochen Rindt coglie 5 vittorie ma quando sembra lanciato verso la conquista del successo finale perde la vita a Monza in un terribile incidente. La Ferrari tenta una difficile rimonta con l'asso belga Jacky Ickx e il debuttante svizzero Clay Regazzoni ma riesce solo a sfiorare l'impresa: a Rindt

viene assegnato il titolo mondiale postumo, primo e sinora unico caso della Storia della Formula 1. L'anno successivo il binomio Stewart-Tyrrell, che rievoca l'accoppiata vincente Clark-Chapman, riprende lo scettro. Il brasiliano Emerson Fittipaldi – sostituto di Rindt in Lotus – è autore di ottime prestazioni e si laurea Campione del Mondo nel 1972 diventando il pilota più giovane a riuscire nell'impresa, mentre esordiscono nuovi nomi: il francese François Cévert, lo svedese Ronnie Peterson, l'argentino Carlos Reutemann, il sudafricano Jody Scheckter, l'austriaco Niki Lauda e l'inglese James Hunt. Nel 1973 Stewart conquista il terzo e ultimo titolo mondiale traendo vantaggio dalla lotta interna alla Lotus tra Fittipaldi e Peterson e annuncia il ritiro dopo essere stato condizionato dalla morte del delfino Cévert a Watkins Glen.

Dopo i gravi incidenti registrati sulle due Lotus di Hill e Rindt a Montjuich in Spagna nel 1969, a Monaco la CSI decide di abolire le appendici aerodinamiche ma successivamente le reintroduce dopo le proteste delle squadre ponendo dei limiti e delle misure precise per i progettisti. Il tentativo di realizzare nuove vetture a quattro ruote motrici da parte di Cosworth, Lotus (impegnata nella sperimentazione anche del motore a turbina), Matra e McLaren fallisce miseramente date le difficoltà di messa a punto e gli scarsi risultati. Bernie Ecclestone – ex pilota e manager di Rindt – acquista la Brabham entrando nel mondo degli affari del circus. Sul fronte sponsor, la Lotus viene acquistata dalla marca di sigarette John Player Special e passa alla livrea nero-oro JPS mentre arriva la multinazionale del tabacco Marlboro. L'ambiente della Formula 1 torna ad essere popolato di nuove formazioni partecipanti dopo aver subito il confronto con le gare riservate ai Prototipi: da segnalare l'ingresso di March, Surtees, Tyrrell, Tecno, Shadow, Ensign, Iso, Hesketh e il ritiro di BRM e Matra. La Goodyear subentra alla Dunlop e sviluppa nuovi pneumatici slick, favorendo l'aumento delle prestazioni. L'aspirazione aerodinamica porta all'impiego di musetti sempre più lunghi e piatti e prese d'aria di notevoli dimensioni. La prima parte del decennio è segnata da un ricambio generazionale e da una lista di incidenti mortali: Jochen Rindt, Bruce McLaren, Piers Courage, Jo Siffert, Ignazio Giunti, Pedro Rodriguez, Roger Williamson, François Cévert.



### [1974-1976]: Il Ritorno della Ferrari: "Il Computer" Niki Lauda

- **Panoramica storica generale – Descrizione della Metodologia di Periodizzazione:**

Dopo l'uscita di scena di Jackie Stewart, la lotta per il titolo mondiale si fa più accesa e interessante. La stagione 1974 è spettacolare ed equilibrata, con 6 vincitori nelle prime 7 gare e 5 piloti in lotta per il titolo mondiale: Ronnie Peterson (Lotus-Ford), Niki Lauda (Ferrari), Jody Scheckter (Tyrrell-Ford), Clay Regazzoni (Ferrari) e Emerson Fittipaldi (McLaren-Ford). Il brasiliano – passato dalla Lotus alla McLaren – al volante del modello M23 e vince grazie a 3 vittorie e a numerosi piazzamenti, regalando alla squadra di Teddy Mayer il primo titolo mondiale. La Ferrari torna a lottare per la vittoria: l'arrivo di Luca Cordero Montezemolo, la rinnovata fiducia a Mauro Forghieri, la ristrutturazione del reparto tecnico e l'abbandono dei progetti relativi ai prototipi permettono alla scuderia di Maranello di riprendersi dalle soddisfazioni da troppo tempo assenti. L'anno successivo Lauda – ottimo pilota in gara, freddo e calcolatore – si prende la rivincita su Fittipaldi sulla nuova monoposto denominata 312T dotata di cambio trasversale. Parallelamente alla crisi Lotus e ai progressi della Brabham della coppia Reutemann-Pace, si affaccia il Team Hesketh e James Hunt si mette in bella mostra. Nel 1976 Niki Lauda vince 5 delle prime 9 gare e potrebbe agevolmente riconfermarsi Campione del Mondo, ma rischia la vita in un brutto incidente sul circuito del Nürburgring che lo costringe a saltare due gare e a soffrire diverse ustioni al volto sfigurato. James Hunt – passato

alla McLaren in sostituzione di Fittipaldi – si lancia in un'incredibile rimonta in un anno segnato da una lunga serie di polemiche con squalifiche, ricorsi, reclami e contro reclami nella guerra tra Ferrari e McLaren. Al Fuji in Giappone sotto la pioggia Lauda coraggiosamente rinuncia a lottare per la vittoria lasciando la corona a Hunt dopo un rocambolesco finale in condizioni miste. A Maranello si perde il titolo piloti ma viene riconfermata la coppa costruttori.

A partire dalla seconda metà della stagione 1973 la griglia di partenza accoglie due piloti per fila e dall'anno successivo vengono assegnati numeri fissi per i piloti concorrenti. Nel 1974 debuttano diverse nuove squadre destinate a vita breve: Trojan, Token, Maki, Penske, Parnelli, Amon, Copersucar, Wolf, Ligier. Tra i piloti si registrano nuovi debutti: gli italiani Vittorio Brambilla, Bruno Giacomelli e Riccardo Patrese, l'inglese John Watson, l'australiano Alan Jones e i francesi Jacques Laffite e Jean-Pierre Jabouille. I Gran Premi svolgono progressi, attirano sponsor e interesse da parte dei media ma non sono gestiti in maniera decisa da parte della CSI. Ancora polemiche sulla sicurezza dopo l'incidente al Montjuich nel Gran Premio di Spagna. Il progresso tecnico raggiunge livelli elevati grazie a nuove soluzioni per gli impianti frenanti, l'aerodinamica, le sospensioni, gli stessi propulsori e i materiali costruttivi. Nel 1976 a partire dal Gran Premio di Spagna a Jarama entrano in vigore nuove regole imposte dalla CSI: vengono vietati gli aircoop e posti dei limiti alle misure aerodinamiche. Debuttano la rivoluzionaria Tyrrell-Ford P34 a sei ruote, l'innovativa Lotus-Ford 78 progenitrice dell'effetto suolo e il motore boxer Alfa Romeo impiegato dalla Brabham. Intanto si costituisce l'Associazione dei Costruttori (FOCA) destinata a dare battaglia alla CSI-FISA all'inizio degli anni Ottanta sotto la guida di Bernie Ecclestone.



### [1977-1979]: Lotus e Wing-Cars

- **Panoramica storica generale – Descrizione della Metodologia di Periodizzazione:**

Ferito nell'orgoglio, Niki Lauda – affiancato da Carlos Reutemann ingaggiato al posto di Clay Regazzoni – vince il secondo titolo mondiale contro Mario Andretti (Lotus) e Jody Scheckter (Wolf) ma a fine stagione annuncia il divorzio dalla Ferrari dopo accese polemiche contro Enzo Ferrari e il successivo passaggio alla Brabham di Bernie Ecclestone insieme allo sponsor Parmalat. Nel 1978 arriva il momento dell'ennesima rivoluzione tecnica firmata da Colin Chapman: debuttano le "minigonne" scorrevoli, bandelle laterali che sigillano l'aria sotto la vettura. La Lotus 79 – bella, elegante e ben sviluppata – è la prima a sfruttare pienamente i vantaggi dell'effetto suolo. I piloti Lotus Andretti e Peterson si aggiudicano 8 gare, stabilendo nuovi record. Il titolo mondiale va all'esperto italoamericano dopo la tragica scomparsa del funambolico svedese in un incidente mortale a Monza. L'anno seguente prende piede la moda delle minigonne lanciata dalla Lotus e si moltiplicano le vetture a effetto suolo. Lotus e McLaren non sono competitive. La Ferrari si adegua ai nuovi dettami, schiera il modello 312T4 condotto da Scheckter e Villeneuve e chiude il decennio in maniera vincente con l'affermazione del sudafricano seguito dal canadese. Sarà l'ultimo titolo mondiale prima di un lungo digiuno destinato a durare 21 anni. Frank Williams inizia a raccogliere i primi risultati in collaborazione con Patrick Head ottenendo 5 vittorie grazie ad Alan Jones e Clay Regazzoni. Il 1° luglio 1979, in una data storica per l'Automobilismo Sportivo, arriva il primo successo per la Renault turbo di Jean-Pierre Jabouille a Dijon in Francia, una gara ricordata per il leggendario duello ruota contro ruota tra Gilles Villeneuve (Ferrari) e René Arnoux (Renault). A fine stagione Niki Lauda e James Hunt annunciano il ritiro dopo gli ultimi risultati deludenti mentre si affacciano nel circus il finlandese Keke Rosberg e il brasiliano Nelson Piquet.

Gli anni Settanta si chiudono con due esordi importanti: l'ingresso della scuderia Renault con motore turbo e pneumatici Michelin, il debutto a Silverstone di un giovane pilota canadese che in pochi anni entrerà nei cuori degli appassionati tifosi di Maranello: Gilles Villeneuve. Il motore turbo compie i suoi primi passi in pista e verrà presto adottato dalla maggior parte delle squadre nel decennio successivo. La Brabham-Alfa Romeo progettata da Gordon Murray ricorre a una rivoluzionaria monoposto dotata di ventilatore posteriore che verrà subito vietata dopo la facile vittoria di Lauda in Svezia (Anderstorp). Nuove squadre debuttano in Formula 1: Fittipaldi, Merzario, Arrows, ATS, Williams. L'epoca delle minigonne e delle vetture capaci di sfruttare l'effetto suolo si estenderà nei primi anni del decennio successivo sino al termine dell'annata 1982, quando la FISA ne ordinerà il divieto di utilizzo. La barriera tra gli anni Settanta-Ottanta – una sezione ibrida di confine tra due epoche sostanzialmente differenti – si potrebbe allungare in avanti con un punto netto di rottura rappresentato dalla stagione 1982. Parliamo in questo caso di Tardi anni Settanta oppure di un anticipo agli anni Ottanta con un collegamento diretto. Data la presenza di una periodizzazione molto labile, si è preferito chiudere il decennio degli anni Settanta con la conclusione del ciclo di vittorie della Ferrari.



**In alto:** Gilles Villeneuve (Ferrari T4) e René Arnoux (Renault RS10) – French Grand Prix 1979 (Dijon-Prenois)