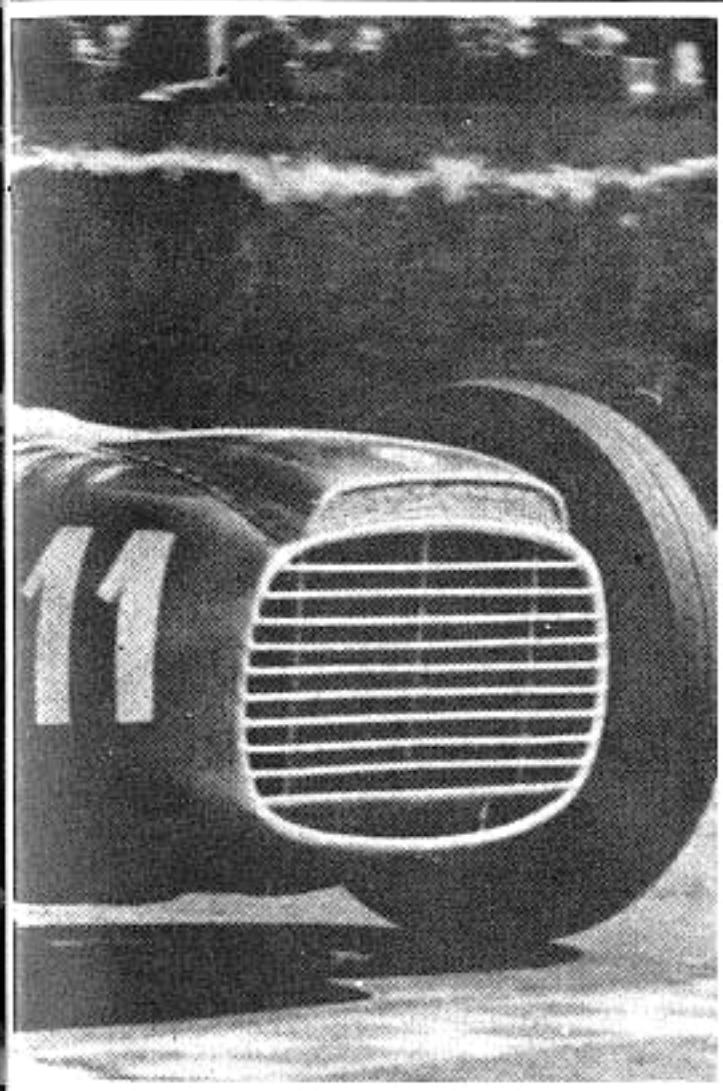




Ο Φρουθάν Γκοντζάδες, «ό ταύρος των Πάμπας» στο σιρκουί του Άλμπι το 1953, πάλι με την V16.



Με την ευκαιρία της επίσκεψής μας στο Πάουλ Ρικάρ και την αναγγελία της συνεργασίας μεταξύ της Μάρλμπορω και της BRM, ο ΤΑΚΗΣ ΠΙΡΠΙΡΗΣ κάνει μια αναδρομή στην περήφανη ιστορία της BRM. Ένας κατασκευαστής αυτοκινήτων Γκράν Πρί, που προσπάθησε να μείνει, κι έμεινε, πραγματικός κατασκευαστής κι όχι συναρμολογητής.

Μια ματιά στην ιστορία ενός πραγματικού κατασκευαστή αυτοκινήτων Γκράν - Πρί. Επί 20 και πλέον χρόνια η «Μπρίτις - Ρέισινγκ - Μότορς» κατασκευάζει μόνη της αυτοκίνητα για τη κορυφή του σπορ. Δεν χρησιμοποίησε σχεδόν ποτέ κινητήρες «Κόβεντρι - Κλάιμαξ» ή «Κόσγουορθ» ή καθόλου «Χιούλαντ» ή «Τσέτ - Έφ». Πάλαιψε μόνη της, τις περισσότερες φορές με «αδιάφορα» αποτελέσματα, αλλά πάντα έμεινε πιστή στον τίτλο του «αυτάρκου» κατασκευαστή. Μερικά από τα θήρατά της σαν τους ισχυρούς V16 των πρώτων χρόνων, ή τους H16, έδειξαν μια μεγάλη γενναϊότητα και τεχνολογική συνέπεια, αν και λίγα αποτελέσματα προσέφεραν. Όμως, χάρη σ' αυτά την «αυτάρκεια» τους, ή «Μπί - Άρ - Έμ» και ή «Φερράρι», δίκαια θεωρούνται οι πιο περήφανες και πιο ολοκληρωμένες ομάδες Γκράν - Πρί στην μεταπολεμική ιστορία.

Η «Μπί - Άρ - Έμ» ξεκίνησε σαν ένα φιλόδοξο σχέδιο που ήταν για αρκετά χρόνια πάνω από τις επιδιώξεις των ανθρώπων της. Είχε την τύχη, στις άσχημες στιγμές των πρώτων ημερών της ιστορίας της και όταν όλα οδηγούσαν στο ναυάγιο, να δεχθεί την βοήθεια ενός μεγάλου διοργανιστή τρέιτ. Από τότε, ή φιλοδοξία, ή αισιοδοξία, ή προσπάθεια, ήταν τα στοιχεία που ποτέ δεν άφησαν την ομάδα να κοιτάξει πίσω.

Οι τύχες υπήρξαν ποικίλες. Τα αυτοκίνητα της Μπί - Άρ - Έμ κέρδισαν Γκράν - Πρί και παγκόσμια πρωταθλήματα σε διάφορες εποχές, αλλά και πολλές φορές έγιναν ρεζίλι και χρησιμοποιήσαν περισσότερο σαν κρούστρο σε διαρριχτές και ανέυδοτα παρά σαν αυτοκίνητα αγώνων. Δέχθηκαν ύμνους για τεχνολογικά επιτεύγματα ή για νίκες, αλλά και δριμύτατες κριτικές για μνημειώδεις αποτυχίες.

Είσοσιπέντα σχεδόν χρόνια μιας πολύ ιδιόρρυθμης ιστορίας, με προσπάθειες σε διάφορα στάδια και μορφές των αγώνων Γκράν - Πρί: Από το περήφανο Μπρίτις - Ρέισινγκ - Γκράν μέχρι τα ποικίλα χρώματα της «Γιάρντλντ» και της «Μάρλμπορω».

ΡΑΙΪΜΟΝΤ ΜΕΪΣ

Ο άνθρωπος που άρχισε τα πάντα ήταν ένα από τα διασημότερα ονόματα στον κόσμο των αγώνων στην Αγγλία: Ο Ραίϊμοντ Μέϋς, γόνος μεγάλης και πλούσιας οικογενείας, που είχε μία μεγάλη διομηχανία πλεκτών, ο Μέϋς γύρω στα 1930 ήταν ένας διάσημος οδηγός, ένας άριστοκράτης και περισσότερο ένας μεγάλος πατριώτης. Η μεγαλύτερη επιθυμία του ήταν να μπορέσει να κατασκευάσει ένα γνήσιο αγγλικό αυτοκίνητο.

Τα σχέδια αυτά έγιναν πραγματικότητα το 1934, όταν μαζί με τον σχεδιαστή Πήτερ Μπέρτον και τον κάμπλιντο Χάμφρεϊ Κούκ, ίδρυσε την «ΕΡΑ» (Ηνωμένη Ρέισινγκ Όττομοβιλς). Τα αυτοκίνητα αυτά, μέχρι την εποχή του πολέμου, σημείωσαν μεγάλες επιτυχίες σε διάφορες κλάσεις, προ-

η ιστορία της

B.R.M.



1. Μία χιμάρα που ταλαιπώρησε την ομάδα επί δεκάτ σχεδόν χρόνια σε διάφορες μαραφές. Είναι η V - 16, με οδηγό τον Ίβια τον Μέις, στο αεροδρόμιο του Φουλκίναμ το 1946.



γμα που έκανε τον Μέις να πιστεύει ότι η ομάδα είχε την ικανότητα να κατασκευάσει ένα πραγματικό αυτοκίνητο Γκράν - Πρι.

Οι νίκες των «Άλφα Ρομέο» και των «Μερτσέντε» και «Αουτο Γούνιον» και ο εθνικός ενθουσιασμός που ακολουθούσε τις ομάδες στις προκρίσεις τους, έδωσαν στον Μέις την ιδέα να «κεντρίσει» μερικούς από τους κυριότερους διοργανώτες της χώρας του, με την δημιουργία ενός «πανβρετανικού» αυτοκινήτου Γκράν - Πρι. Έλεγε ότι οι νίκες της «Άλφα» ή των Γερμανών κατασκευαστών ήταν κάτι περισσότερο από διαφήμιση και συλλογή τροφαίων. Ήταν μία εθνική απόδειξη της μηχανολογικής μεγαλοφυΐας της κάθε χώρας.

Με αυτό το «κόλπο» ο Μέις ίδρυσε την «Βιτόρομιλ Ντη-βόλοπμεντ Λίμιτεντ» και στις 2 Μαρτίου του 1945 άρχισε την μεγάλη επιστρατεία του.

Οι περφόρμες της επιστρατείας του ήταν:

Ένα έντεκα αγγλικό αυτοκίνητο από την διομηχανία, για την διομηχανία. Ο εθνικός ενθουσιασμός δροσκάναν πρ έξαορ-την έκεινη την εποχή και άμεσως υπήρξε μία σημαντική ανταπόκριση. Η άρχη έγινε με την ύπαρξη του «Ολιβερ Λιούκας» (της διάσημης ηλεκτρικής «Λιούκας») και του «Άλφρεντ Όουεν» (του διομηχανικού γυροπρ «Ρόμπερτ Όουεν») να συμπόδων όχι μόνον με χρήματα, αλλά και με τεχνολογική βοήθεια. Σε λίγα ώλοι σχεδόν είχαν ακολουθήσει.

Ο Μέις και ο Μπέρτον άρχισαν να δάζουν πρ πρακτική έφαρμογή ένα παράτολμο σχέδιο: Την σχεδίαση και κατασκευή ενός κινητήρος V16, ύπολογιζόμενου να αποδίδη 500 ίππους στις 12.000 σ.δ.λ. από τα 1500 κ. εκ. του, με ύπεροφωδασία. Τα σχέδια άρχισαν να παίρνουν σάρκα και όστα στο σχεδιαστήριο της ομάδας, στο Μπέρν, μία μικρή πόλη, όπου ο Μέις είχε το σπίτι του και την έπιχείρησή του.

Εν τώ μεταξύ, ο Μέις συνέχιζε και την προσπάθειά του. Στο τέλος του 1946 είχε συγκεντρώσει περί τις 25.000 λίρες σε μετοχά και άλλα τόσα σε διάφορες προμηθειες μηχανικών μερών. Τον Ιούλιο του 1947 ιδρύθηκε η «Μπρίτις - Ρέϊσινγκ - Μότορ» - Τράστ» ένας οργανισμός που είχε σαν μέλη του όουες είχαν συνεισφέρει περισσότερες από 1000 λίρες.

Πρόεδρος του οργανισμού, πολύ έξυπνα, τοποθετήθηκε ο Νέαρεκ Μακάλον, ένας δημοφιλέστατος άνθρωπος του Μπρί - Μπρί - Σε και πραγματικός μάγος στα ζητήματα δημοσιότητας. Μέλη ήταν άνθρωποι σαν τον Άλφρεντ Όουεν, τον Μπέρναρντ Σκότε της «Λιούκας», τον Τόνυ Βάντερβέλ που άργότερα κατασκεύασε τα «Βάνγσουάλ», τον Ντράιβινγκ Μπράουν που τώρα κατασκευάζει τα «Απτον Μόρνιν». Ακόμη σαν μέλος τοποθετήθηκε ένας σημαίον ανθρώπος του ύπουργείου Έφοδισμοσ που ύποσχέθηκε ότι θα εξασφάλιζε στην ομάδα μερικώς από τις σημαντικότερες πρώτες ύλες, οι όποιες ήταν κρεισκευοποιημένες και θα χρειαζόνταν «μίσους».

Έτσι, μέσα σε λίγο καιρό, με την κατάλληλη δημοσιότητα και χρησιμοποίηση των «εργασιμών», η προσπάθεια έπιασε πολύ στην κοινή γνώμη. Οι «Τύποι» άφείρεσαν όλοόλογο άρθρα

στην προσπάθεια, γράφοντας ότι η «Μπρί - Άρ - Έμ» προσέφερε μία σκοπιμότητα μεγαλύτερη από την άλλη όθλητική.

Όμως, σιγά - σιγά, το πρόγραμμα άρχισε να φέρνει αντίθετα αποτελέσματα. Έγινε μία περισσότερη απ' ό,τι έπρεπε εθνική ύπόθεση και κάθε ένας που είχε κάνει μία άσημαντη είσοφό, 500 ή 1000 λιρών, νόμιζε ότι ήταν και άφεντικά και θα μπορούσε να ρωτάη, να μαθαίνη, να έλέγη.

Αυτό, φυσικά, δεν ήταν ο καλύτερος τρόπος για να κάνει η ομάδα την δουλειά της ήσυχη, αλλά ποιός μπορούσε να άρνηθη να κάνει το χατίρι των γενναιοδωρων ύποστηρικτών;

ΤΟ ΠΡΩΤΟ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟ

Την ίδια εποχή, τα σχέδια του κινητήρος V16 ήταν έτοιμα, αλλά από τότε άρχισαν και τα μεγάλα προβλήματα. Ήταν μία εποχή που η κατάσταση στην Άγγλία δεν ήταν διαφορετική από το χάος. Ένα τόσο φιλόδοξο σχέδιο ήθελε άργάνωση, εργατική συνέπεια και στην Άγγλία, που άκόμη έπάρφα από τις συμφορές του πολέμου, κάτι τέτοιο ήταν πολύ δύσκολο. Ο κινητήρας ήταν πραγματικά επαναστατικός και δύσκολος στην κατασκευή. Όταν ο Μέις έδειξε τα σχέδια στον μεγάλο Άλφρεντ Νουώμπουσερ της «Μερτσέντε», ο Γερμανός τμή - μάνατζερ τον θαύμασε μόν, αλλά δεν έπυρψε την άπορία του για το πός ένας τόσο μικρός όργανισμός τόλμησε κάτι τέτοιο, που άκόμη και για την δική του ομάδα θα ήταν δύσκολο.

Πραγματικά, ο κινητήρας ταλαιπώρησε πολύ την ομάδα. Τα διάφορα μέρη άργησαν από 10-20 μήνες να έλθουν από τους προμηθευτές, ενώ άλλα προβλήματα, όπως το ζήτημα της σωστής ρυθμίσεως της άναφλέξεως, παίδεψαν την ομάδα περισσότερα από δύο χρόνια.

Τέλος, κατά τα τέλη του 1949, ο πρώτος κινητήρας ήταν έτοιμος και, τοποθετημένος σ' ένα άρκετά προηγμένο σασί, έκανε την έμφάνισή του σ' ένα έργανατελειωμένο αεροδρόμιο, κοντά στο Μπέρν, που χρησιμοποιούσε η ομάδα σαν πεδίο δοκιμών.

Το αυτοκίνητο ήταν όμορφο και πολύ προηγμένο, με σωληνωτά σασί και την άνάτληση «Ντέ - Ντρίον», ενώ ο 16κύλινδρος κινητήρας άνωόνταν όπως είπατε άλλο, από τον καιρό που οι έξόλιτρος «Μερτσέντε» με τους 600 ίππους «πέρσασαν» από το Ντόνιγκτον Πάρκ.

Το πρώτο «Μπρί - Άρ - Έμ» έδειχνε και άνωόνταν σαν νικητής. Όλοι ήταν ενθουσιασμένοι, έπιδό από τον Μέις και την ομάδα του, που ήθεραν ότι το αυτοκίνητο έπρεπε να παρουσιασθί τουλάχιστον μετά από δύο χρόνια. Τώρα, λόγω της άνωομηνισίας και, πολλές φορές, της γκρίνιας των ύποστηρικτών, το μόνο που έκανε η ομάδα ήταν να «μουντάρη» βιαστικώς το αυτοκίνητο, και να έχη ένα τραάστι πρόγραμμα τελειοποιήσεως μπροστά της, ενώ παράλληλα ο κόσμος, ο Τύπος και οι διάφοροι «έκείνοι πραγμάτι», περιμέναν το αυτοκίνητο να βγη στον δρόμο και να άρχιση να νικά.

Ο οργανισμός άρχισε τις πιέσεις στην ομάδα, έπιμένοντας



3. Η έκδοσις του 1954, σε μία έπιδειξη με τον Τζοκ Όλιβερ στο Ξόλων Πάρκ. Ο ήχος του κινητήρος έμεινε χαραγμένος στη μνήμη όων των έκουσαν.

ότι το αυτοκίνητο θα έπρεπε να έμφανισθί όπωσδήποτε στο άγγλικό Γκράν - Πρι του 1950. Η ομάδα έλπια ότι αυτό ήταν άδύνατο, αλλά ύποσχέθηκε να παρουσιάσει ένα αυτοκίνητο πρξ το τέλος του έτους, στο Σιλβερστοουν, στον άγωνα που διοργάνωνε η έπιμερία «Νταϊήνλ Έξπρές».

Η παρουσίαση του αυτοκινήτου και η τρομαρή δημοσιότητα που είχαν πάρει το σχέδιο και η όλη ύπόθεση της ομάδας, έφραραν πολλά καλά στο σπόρ, αλλά, όπως θα δοίμε στην συνέχεια, πολλά κακά στην ομάδα.

Τα καλά ήταν ότι χωρίς στην ύστερία που είχε πιάσει το κοινό και τον Τύπο (που είχε βρη κάτι διαφορετικό να όχοι-λήται) οι άγωνες αυτοκινήτου ήταν σχεδόν το δημοφιλέτερο σπόρ. Όλοι μιλούσαν για το «Μπρί - Άρ - Έμ». Ήταν μία πραγματική ύστερία, που άνησυχοσε πολύ την ομάδα. Γιατί όλοι ήθεραν, ότι αν τα αποτελέσματα δεν δικαιώναν τις προσδοκίες, ο λαϊκός ενθουσιασμός θα έκανε στροφή. Και τα άποτελέσματα ήταν πολύ δύσκολο να δικαιώσαν τις προσδοκίες για ένα πρώτο αυτοκίνητο.

Τις παραμονές του άγωνος, η «Νεαίηλ Έξπρές» κυκλοφόρησε ένα όλοόλογο ένθετο 63 σελιδων, με περιγραφή αυτοκινήτου και άμάδος και η εντύπωσή που είχε δημιουργηθί στο κοινό ήταν ότι το νέο αυτοκίνητο θα έκανε περίλατο.

Ο Μέις προσάθηκε να μετρίσει κάπως αυτή την εντύπωσή, δηλώνοντας δημοσία ότι ο κόσμος δεν θα έπρεπε να περιμένη πολλά πράγματα από το άδοκιμαστο αυτοκίνητο, δεδομένου ότι η ομάδα συναγοτίζε πολλές δυσκολίες.

Πραγματικά, ένα μήνα πρξ από τον άγωνα, η ομάδα είχε πολλά προβλήματα και με τον κινητήρα και με το σασί.

ΟΙ ΠΡΩΤΕΣ ΔΥΣΚΟΛΙΕΣ

Ο Γαλλομάγος Γάλλος οδηγός της εποχής Ραυίμν Σομέρ, ήταν ο πρώτος που άρχισε να δοκιμάξη το αυτοκίνητο σε μεγάλες ταχύτητες. Γρήγορα παραδέχθηκε ότι ήταν άδύνατο να το έξουσιάζη και αυτή ήταν η πρώτη έμπειρία του καλύτερου, τότε, οδηγού άγωνων.

Όταν πλησίαζε η ήμερα του άγωνος, τα πράγματα ήταν άκόμη πιο δύσκολα.

Εν τώ μεταξύ, τα διάφορα γεγονότα, καθυστερήσεις, άποτυχία, δηλώσεις κ.λπ., είχαν δοσει στον κόσμο την εντύπωσή μιας άγκυινας και άκόμη και αυτοί που δεν ήταν πραγματικοί άστευαν ότι η τύχη της μικρής ομάδας ήταν άσημαντη. Χίλια δυό μικροπροβλήματα παρουσιάσθηκαν και όταν έφθασε η ήμερα του άγωνος, κανένας από τα δύο αυτοκίνητα δεν φαίνόταν ότι θα τα κατάφερνε. Τελικά, με την πίεση των ύποστηρικτών που έδειξαν ότι οι ύποσχέσεις του Μέις άπρηξαν μόνο σαν ύποσχέσεις, η ομάδα έτοιμάσε ένα αυτοκίνητο και την άλλη ήμερα, μετά από τρία όλοόλογο χρόνια άναμονής, οι Άγγλοι είδαν το όνειρό τους να κάνει την πρώτη του έπισημη έμφάνιση. Το γεγονός χαιρετισθηκε με έξαλλο τραά από τις χιλιάδες των θεατών, ένα ρεπόρ συγκεντρώσεως που έπι-

τεύθηκε χωρίς στην άναμονή για το «νέο ύπεραυτοκίνητο». Ο Τύπος είχε κάνει και πάλι το θαύμα του: Έλεγε κατασκευάσει ένα άνυπαρξο είδωλο στην σκεΐδηση της κοινής γνώμης και λίγο μετά, το τίμημα ήταν βαρό.

Το αυτοκίνητο πήρε τη θέση του στην τελευταία σειρά της έκκινήσεως — και μόλις έπιασε η σημαία, ο Κομμιέρ άφρασε το ντεμαρσιάζ, το αυτοκίνητο κινήθηκε δύο μέτρα και σταμάτησε. Έλεγε σπάζει ένα ήμιαζόνιο. Η άπίστευτη καιστωγία είχε συνεχισθί. Ο κόσμος κοροΐδεσε, έδριζε, γιουγαΐζε. Έγιναν άκόμη και έπεισοδία.

Φυσικά, ο καθημερινός και όχοτος Τύπος, περίμενε με τα νύχια άκονιομένα. «Τέσσερα χρόνια, 160.000 λίρες, 18 άνθρωποι, χρειαόθηκαν για να κατασκευασθί ένα αυτοκίνητο που δεν μπορούσε να ξεκινήσει», ήταν το μοτίβο των έκδοσεων την άλλη ήμερα.

Η ύστερία όλων κατά της «Μπρί - Άρ - Έμ» συνεχιόταν και μόνο μία λύση υπήρχε: Να κερδηθί ένας άγυνας.

Υπήρξε μία ίσχυή και άσημαντη νίκη σε ένα έπίσης άσημαντο άγωνα, στο Γκούντγουοντ, που πέρασε σχεδόν άπρατήρητη και η ομάδα άποφάσισε να στείλη τα αυτοκίνητα στο τελευταίο Γκράν - Πρι της περιόδου, στην Βαρκελώνη, χωρίς κανένα άποτέλεσμα.

Ο Μέις είχε πια καταλάβει ότι ένας από τους λόγους των άποτυχιών ήταν ότι στον Όργανισμο (και ιδιáιτερα στην σύνθεση του συμβουλίου του) υπήρχαν κάποιοι άρχηγοί και λίγοι Ίνδιάνοι. Πολλοί σημαντικοί άνθρωποι με τις άπόψεις τους και την έπιμνή τους που δεν άφραναν την ομάδα να κάνει την δουλειά της όπως έπρεπε.

Έγινε μία άναδοιοργάνωση και στο συμβούλιο έμειναν μόνο οι απαραίτητοι, με ήγέτες τον Μέις και τον Μπέρτον, δειλαδή τους δύο έγκεφάλους της ομάδας.

Τώρα πια υπήρχε ένα προσωπικό 40 ανθρώπων και ο Μπέρτον πήρε για δοσφό του ένα νεαρό μηχανόλογο, τον Τάνι Ράντ, έναν άνθρωπο που έπαιζε τον μεγαλύτερο ρόλο στην έβέληξη και άνάπτυξη της «Μπρί - Άρ - Έμ» άργότερα. Όλοι μαζί προσπάθησαν να εκκινήσουν την βελτίωση του τόσο ύποχομένου νέου σχεδίου επί νέων και πιο σωστών, όπως ήλιπζαν, βόσεων.

Δυστυχώς, το 1951 άπέδειχθη πιο καταστροφικό από το 1950. Η πέμπτη και η έβδομη θέση στο άγγλικό Γκράν - Πρι της χρονιάς έπεισης δεν έκαναν άπολόεως τίποτε, και τώρα και η ομάδα και η θέση της στην σκεΐδηση του κόσμου ήταν πολύ διαφορετική από παλιά.

Τα επόμενα χρόνια, μέχρι την θέσπιση της Φ1 με τους κινητήρες 2500 κ.εκ. από το 1954, πέρασαν με διάφορες μετατροπές και προσπάθειες για βελτίωση του αυτοκινήτου. Δυστυχώς, όμως, οι άργανωτές άρχισαν ως επί το πλείστον να όχολούνται με άγωνας Φ2 και τώρα το αυτοκίνητο δεν είχε άριστούς άγωνες να τρέχη!

Παρ' όλα αυτά, το αυτοκίνητο ήταν πια γνωστό και το θεωρητικό του ενδιαφέρον προάλλεσε την προσοχή του Φάντζιο

που έφθασε στο Μπέρν και το δοκίμασε. Το αυτοκίνητο με τον μεγάλο Άργεντινέο έκανε γύρους στο πεδίο δοκιμών της ομάδας κατά τέσσερα δευτερόλεπτα καλύτερους — και εκτός αυτού άρσσε και στον Φάντζιο που συμφώνησε να το οδηγήσει σε μερικούς αγώνες, ενώ πρότεινε να υπάρξει και ένα άλλο αυτοκίνητο για τον συμπαικτά του Φουβίαν Γουινζάλες. Οι δύο αυτοί σπουδαίοι οδηγοί δεν κατέφεραν πολλά στις προσπάθειές τους και η κατάσταση λίγο άπειρε από την απελπιστική. Ασημαντές νίκες σε αγώνες όπου έτρεχαν μικρά «σπέσιαλς», έκαναν περισσότερο κοινό παρά καλό και, στις 4 Σεπτεμβρίου 1952, ο Όργανισμός, μετά από μια θυελλώδη συζήτηση, αποφάσισε να διαλύσει την ομάδα, τα σχέδιά της, τα αυτοκίνητά της, και τις αποτυχίες της στο σπορ.

Άρχισαν διάφορες συζητήσεις και μη προσφορές, είτε για τα αυτοκίνητα, είτε για τον εξοπλισμό, είτε για τα διάφορα σχέδια που υπήρχαν. Ο μόνος που έκανε μια προσφορά για όλη την προσπάθεια ήταν ο Άλφρεντ Όουεν, με το «Ράιμεντ» Όουεν Γκρόουπ.

Αυτό όμως ήταν μια χειρονομία περισσότερο αδαρότητας παρά πίστεως στο μέλλον. Ακόμη και οι πιο πιστοί υποστηρικτές είχαν πεισθή ότι το καλύτερο που θα μπορούσε να γίνει ήταν η Μπί - Άρ - Έμ να περάσει στην ιστορία. Και όμως ο Όουεν, ο Μπύς και ο Μπέρτον είχαν αποφασίσει να συνεχίσουν.

Τα επόμενα δύο χρόνια αφιερώθηκαν στην βελτίωση του διαδότητου πιά V16 που έλα 28 και πλέον χρόνια δεν είχε δώσει μια εχάριστη στιγμή στην ομάδα. Οι αγώνες που μπορούσαν να τρέχουν πιά, ήταν της Ελεύθερης Φόρμουλας και η εξέλιξη είχε τώρα δώσει περί τους 600 ίππους σε ένα πιο ελαφρό σασί, με κάποια σχετική άνοχη.

Εν τώ μεταξύ, η ομάδα σιάσπευε στη νέα Φ1 και στην συμμετοχή της, ξανά, σε Γκράν - Πρι. Ο Όουεν έδωσε την έγκρισή του και η πρώτη προσπάθεια της ομάδος μετά από οκτώ ολόκληρα χρόνια καλαιπαρείας με το «αγέδιο V16», ήταν έτοιμη τον Αύγουστο του 1955.

Εάν μη τί άλλο, το νέο αυτοκίνητο είχε την ίδια τύχη με το V16... Η όνομασία του ήταν Ρ-25 και μετά από μερικούς αγώνες, πρὸς το τέλος της περιόδου, η προσπάθεια συγκεντρώθηκε στην έπομένη περίοδο. Αρχικά, ο Στέφλιγγ Μπύς έδειξε ενδιαφέρον, αλλά τελικά προτίμησε την «Μαξέρντι» και η ομάδα πήρε για Νο 1 τον Μπίς Χάθρον, με Νο 2 τον Τόνυ Μπρούικς, ένα θαυμασίο συνδυασμό οδηγών. Αλλά η ιστορία επαναλαμβάνονταν. Τα πάντα δουλεύουν στραβά και τα αυτοκίνητα ούτε καν τερματίζουν.

Οι κινητήρες έσπαζαν, τα σασί ήταν όχι μόνον άσταθη αλλά και ατίετες άτυχημάτων και η κατάσταση με την κοινή γνώμη, έκείνη την εποχή του «αποσώμ» με τους αγώνες αυτοκινήτων στην Αγγλία, ήταν ακόμη χειρότερη. Η νέα άγαστη του κοινού ήταν τα «Βάνγουαλ» και η κατάσταση στην «Μπί - Άρ - Έμ» ήταν τραγική. Μερικές προσπάθειες του Άλφρεντ Όουεν (όλοι τον τον έβρετε) για να λυθούν τα προβλήματα της πίσω αναρτήσεως, δεν πέτυχαν απολύτως τίποτε και η πρώτη «περίοδος αναανεώσεως» της «Μπί - Άρ - Έμ» ήταν ακόμη χειρότερη από τις παλιές. Το μόνο που κρατούσε την ομάδα ήταν πιά το κέλημα, γιατί η πίστη μάλλον θα είχε και αυτή εξαφανισθεί.

Το πρόβλημα όμως των αυτοκινήτων μοιραία έφερνε και πρόβλημα οδηγών. Κανένας δεν έμεινε στην ομάδα περισσότερο από δύο - τρεις αγώνες. Αλλά, πρὸς το τέλος του 1957, ο Γάλλος Ζάν Μπερά δανείσθηκε ένα αυτοκίνητο από την ομάδα για ένα ανεπίσημο αγώνα, το Γκράν - Πρι της Καίν. Κέρδισε — και μαζί με τον Άμερικανό Χάρου Σέλλ που οδήγησε και αυτός ένα παρόμοιο αυτοκίνητο, πήγαν στην ομάδα, φέρνοντας, τύχη μερικές νίκες (όχι ακόμη σε μεγάλους αγώνες) και, το κυριώτερο, μένοντας στην ομάδα.

ΕΠΙ ΤΕΛΟΥΣ ΑΛΛΑΓΗ!

Το 1958 μπήκε με νέες προσδοκίες στην ομάδα, μια ομάδα από καλούς οδηγούς. Τα νέα αυτοκίνητα ήταν πιο ελαφρά και στο σασί και στην καρροσσερί. Ο κινητήρας που βασικά ήταν ο ίδιος των 2500 κ.εκ. με τέσσερες κυλίνδρους και δύο έσωτροφοφόρους επί κεφαλής, είχε λίγες μετατροπές, αλλά σημαντικές στην εξασφάλιση άνοχης.

Άρχισαν οι τερματισμοί, κάτι πολύ σπάνιο για την «Μπί - Άρ - Έμ» και τα πράγματα ξεκλήθηκαν μέχρι την κατάληψη της δεύτερης και τρίτης θέσεως στο ολλανδικό Γκράν - Πρι. Επίσης, εκτός από τους δύο κανονικούς οδηγούς, ένας άλλος, ο Ιωακείμ Μπουνιέ, οδήγησε μερικές φορές για την ομάδα.

Πρὸς το τέλος της περιόδου, η Φ.Ι.Α. αποφάσισε ότι το 1961 θα έλαχε μια νέα Φ1 με κινητήρες 1500 κ.εκ. και με δύο χρόνια ακόμη στην διάθεσή της, η ομάδα ήθερε ότι ήταν «ή τώρα ή ποτέ».

Έπρεπε να υπάρξουν επιτυχίες για να συνεχισθεί η προσπάθεια στην επόμενη φάση της ιστορίας των Γκράν - Πρι.

Η επιτυχία του Ζάντχουρτ έπεισε τον Μπύς να ξαναδοκιμάσει μια από τις καινούργιες «Μπί - Άρ - Έμ» και έμεινε άρχετα ικανοποιημένος ώστε να διαλέξει για την ιδιωτική ομάδα του Κέν Γκρέγκορν, ενός πλούσιου ιδιώτη του στίλ του Ρόμα Γουάινερ.

Η κανονική ομάδα είχε σαν οδηγούς τον Χάρου Σέλλ, τον Μπουνιέ και τον Σκότο Ρόν Φλόκαρντ. Ο Σουηδός Μπουνιέ ήταν ο άνθρωπος που έμεινε σταθμός στην ιστορία της ομάδος. Τον Μάιο του 1959, στο Ολλανδικό Γκράν Πρι, η ομάδα κέρδισε την πρώτη της νίκη. Η νίκη του Μπουνιέ χαιρετίστηκε με τον ίδιο εξάλλο τρόπο, όχι μόνο από την ομάδα, αλλά και από τον συναγωνισμό. Μετά από δέκα χρόνια εμπειριών που θα έστειλαν διαφορετική ομάδα στην ιστορία, εκτός από την «Μπί - Άρ - Έμ», οι αισιόδοχοι άνθρωποι της είχαν σπρώσει το κεφάλι.

Τώρα πιά, αντίθετα με τις παλιές ημέρες, η ομάδα κινητούσε την πρόοδο και μέσα σε ένδεκα μόνο εβδομάδες από την περάτωση των σχεδίων παρουσιάστηκε το πρώτο «Μπί - Άρ - Έμ» με τον κινητήρα στην μέση, το «P-48».

Έτσι, το 1960 και η αρχή μια νέας δεκαετίας, δρῆκε την ομάδα με ένα καινούργιο αυτοκίνητο και νέες ελπίδες.

Πήραν τον Γκράχαμ Χίλλ από την «Λότους» και τον Ντάν Γκάρου από την «Φερράρι», που μαζί με τον Μπουνιέ ήταν το τρίο τους για την νέα περίοδο του 1960.

Το «P-48» ήταν μια καλή και σωστή κατασκευή, αλλά είχε από μικροατυχίες, είτε από λάθη, δεν κατόρθωσε να περδίσει. Η ομάδα όμως ήταν πιά μια δύναμη και οι χρόνοι, η οργάνωση και οι αποδόσεις άρχισαν να τρέχουν με τον μέλλον ήταν με το μέρος της, αν και οι νίκες ξέφευγαν.

Η Φ.Ι.Α., παρά τις προσπάθειες των Άγγλων κατασκευαστών να μεταλλάξουν την νέα φόρμουλα των 1500 κ.εκ., δεν κέρδισαν και η «Μπί - Άρ - Έμ» έπρεπε να αντιμετωπίσει την νέα κατάσταση με νέο αυτοκίνητο και αναδιοργάνωση της ομάδος. Ένας νέος άνθρωπος πήρε ηγετική θέση στην ομάδα: ο Λουίς Στάνλεϋ, γαμπρός του Άλφρεντ Όουεν που τώρα είναι απόλυτος άρχοντας της ομάδος. Ο Τόνυ Ράντ είχε πιά την πρώτη θέση στο τμήμα της σχεδιάσεως μαζί με τον Μπέρτον, ενώ ένας ακόμη πήγε για να τον βοηθήσει: ο Γουίλαν Γουίλνιουσον.

Η πρώτη χρονιά με την νέα φόρμουλα δεν ήταν τίποτε το ιδιαίτερο. Ο Μπέρτον και ο Ράντ είχαν αποφασίσει ο νέος κινητήρας να είναι V8 και στρώθηκαν άμεσα στην δουλειά, απορροφώντας όμως να αποφύγουν κάθε διασύννη εις βάρος της σωστής δουλειάς.

Έτσι, για τον πρώτο χρόνο αποφασίσθηκε η προσπάθεια να γίνει «εκ των ενόντων» και το δάρος να ριχθεί σε μια σχολαστική προσομένη κατασκευή. Το παλιό «P-48» με μερικές μετατροπές και κινητήρα της «Κόδεντρν Κλάιμαξ» (πρώτη και τελευταία φορά που η ομάδα χρησιμοποίησε άλλους κινητήρες) δεν κατάφερε πολλά πράγματα και γενικά η προσπάθεια όλων ήταν στραμμένη περισσότερο στο νέο αυτοκίνητο που έρχόταν, παρά στο παλιό που έτρεχε.

Τελικά, στο Ιταλικό Γκράν - Πρι, το νέο «P-54» έκανε την σύντομη εμφάνισή του στις δοκιμές.

ΜΕΓΑΛΗ ΕΠΙΤΥΧΙΑ

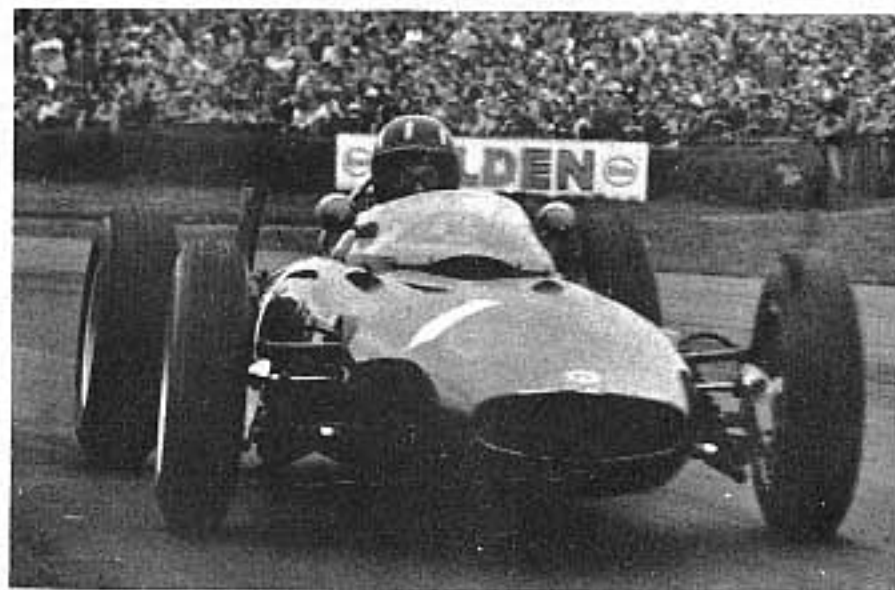
Το «P-57» ήταν η τελευταία δουλειά του Μπέρτον για την εταιρία και από τις δοκιμές όλοι ήθεσαν ότι αυτό το ελαφρό και μικρό αυτοκίνητο ήταν ικανό, περισσότερο από κάθε άλλο «Μπί - Άρ - Έμ», να φέρη την ομάδα στην κορυφή.

Ο Άλφρεντ Όουεν κατάλαβε ότι η ομάδα έπρεπε πιά να πάη να είναι μια προσπάθεια και να γίνει ένα επάγγελμα, ένα παρακλάδι του «Κροόνς». Γνώσεις, αυτοκίνητα, κινητήρες, άτιδήποτε μπορούσε να φέρη χρήματα και φήμη ήταν στην διάθεση των αγοραστών. Το «Κροόνς» δεν σκόπευε να κερδίη από την «Μπί - Άρ - Έμ», αλλά τα χρήματα και τα κέρδη θα έσαν καλό στην ίδια την ομάδα.

Ο Πήτερ Μπέρτον αποσύρθηκε και ο Τόνυ Ράντ έγινε αρχιμηχανικός και τμή - μάνατζερ. Αιτός, μαζί με τον γενικό διευθυντή Ραϊμόντ Μπύς, ήταν οι υπεύθυνοι της ομάδος, με μια σημαντική παρασημαστική άνοχη του Λουίς Στάνλεϋ, ενώ οι γνώσεις του Μπέρτον πάντα υπήρχαν με την μορφή του τεχνικού συμβούλου.



4. Πρώτη νίκη σε Γκράν - Πρι. Ο Σουηδός Ιωακείμ Μπουνιέ στο Ζάντχουρτ, κερδίζοντας το Ολλανδικό Γκράν - Πρι του 1959, με ένα P25.



5. Το αυτοκίνητο που έμεινε κλασικό στην ιστορία της Μπί - Άρ - Έμ. Το P57, που έδωσε στην ομάδα και τον Γκράχαμ Χίλλ τον Παγκόσμιο Τίτλο του 1962.



6. Η πρώτη Ρόβερ — Μπί - Άρ - Έμ. Σασί βασισμένο στο P57 και τσεμπρίνα της Ρόβερ. Το 1963 αυτό το αυτοκίνητο πήρε την 28ομη θέση στο Λέ - Μαν με οδηγούς τους Χίλλ και Γκίντερ.

Από οδηγούς, η ομάδα στηριζόταν στον Γκράχαμ Χιλ και τον θρυλικό Αμερικανό Ρίτσι Γκίνθρο.

Στο τέλος του 1962, οι προσδοκίες είχαν θγει άσπρινες και έφεραν τον θρίαμβο.

Ο Χιλ είχε κερδίσει δύο ανεπίσημους αγώνες Φ1, τέσσερα Γκραν - Πρι ('Ολλανδικό, Γερμανικό, Ιταλικό, Ν. Αφρικό) ενώ ήταν δεύτερος στο Βελγικό, Γαλλικό και Αμερικανικό Γκραν - Πρι. Είχε κερδίσει επίσης το Παγκόσμιο Πρωτάθλημα 'Οδηγών, ενώ η «Μπί - Αρ - Έμ» το Πρωτάθλημα Κατασκευαστών.

ΤΟ ΠΡΩΤΟ «ΜΟΝΟΚΟΚ»

Παρά την νίκη και τα Πρωταθλήματα, η ομάδα ήξερε ότι έπρεπε μεγάλο ρόλο και η τύχη. Γιατί, το 1962, η «Αλτόου» είχε παρουσιάσει ένα εκπαιδευτικό σασί —το 25— και ο Κλάρκ έχασε το στέμμα από άτυχία που έφερε μία μηχανική βλάβη στο τελευταίο Γκραν - Πρι που θα έφερνε τον τίτλο. Το σασί αυτό, όπως κάθε τί της «Αλτόου», άνοιγε νέους ορίζοντες και έβαλε στο περιθώριο τα μέχρι τότε δημοφιλέστατα σωληνωτά. Το «25», το πρώτο μονοκόμματο σασί, ήταν το μέλλον και η «Μπί - Αρ - Έμ» κατάλαβε ότι το επόμενο αυτοκίνητό της θα έπρεπε να «δανεισθή» την ιδέα του μεγαλοφυούς Τσαμπμαν. Έτσι, κατασκευάστηκε το «P-61».

Εν τώ μεταξύ, τα «P-57» τα κατάφεραν θρυλικά, ενώ ο V8 της «Μπί - Αρ - Έμ» ήταν σφοδρό ο πιλ δυνατός. Άλλα το 1963, ο συνδυασμός Κλάρκ - Αλτόου ήθελε κάτι περισσότερο για να χτυπήσει. Παρ' όλα αυτά, η ομάδα με τον Χιλ και τον Γκίνθρο πήλε, μάλλον ότι περίσυνε αυτό τις Αλτόου και ήταν σφωδρό η δεύτερη πιο πετυχημένη. Δεύτερη συνεχώς χωρίς καθοδικότητα. Αυτό σημαίνει ότι η «Μπί - Αρ - Έμ» είχε πια βρει τον δρόμο της.

Το νέο μονακό P-61 ήταν έτοιμο για την περίοδο 1964 και απειλήθη από αυτό μία μεγάλη επιτυχία κερδίζοντας δύο Γκραν - Πρι, το Μονακό και το Αμερικανικό και φέρνοντας τον Γκράχαμ Χιλ, δεύτερο στην βαθμολογία του Πρωταθλήματος 'Οδηγών, το οποίο έχασε από τον Τζην Σέρτζε με τα από ένα άτυχημα στο Μεξικανικό Γκραν - Πρι. Τα θρυλικά P-61 έμειναν ίδια και για την επομένη περίοδο του 1965, που ήταν και ο τελευταίος χρόνος της Φ1 των 1500 κ.έκ. Για τον χρόνο αυτό, η «Μπί - Αρ - Έμ» κατάφερε να πιάσει κοντά της το μεγαλύτερο ταλέντο της εποχής μετά τον Τζέιμς Κλάρκ: τον Τζάκ Στιούαρτ, έναν οδηγό που κινυροόσαν όλες οι ομάδες Γκραν - Πρι, μετά από ένα τριήμερό 1964 στις Φ3. Ο Χιλ και ο Στιούαρτ είχαν και εκείνο το χρόνο τις ίδιες επιτυχίες για την ομάδα. Ο Χιλ κέρδισε για τρίτη συνεχώς χρονιά το Γκραν Πρι του Μονακό και το Αμερικανικό, ενώ ο Στιούαρτ, στην πρώτη του περίοδο Γκραν - Πρι, κέρδισε κιόλας ένα, το Ιταλικό, στην Μόντσα. Οι επιτυχίες της ομάδας συνεχίστηκαν στο Κιέλλι Τόσαν όπου το «P-61» και οι κινητήρες, μεγαλύτεροι στα 2000 κ.έκ., κέρδισαν ένγεια από τους δύο αγώνες, και ο Στιούαρτ τον Τίτλο.

Οι μέρες της Φ1 των 1500 κ.έκ. είχαν τελειώσει και ήδη ο Τόμ Ράντ και η ομάδα δούλευαν επίμενο σε ένα πολύ φιλόδοξο σχέδιο για τον επόμενο χρόνο που θα άρχιζε η τρίλητη Φ1 και που συνεχίζεται μέχρι και σήμερα. Ήταν ένας πραγματικός υπερκινητήρας «H16», ο οποίος δυστυχώς δεν ξεκίνησε τα όρια μιας χειμάριας.

Η εποχή της Φ1 των 1500 κ. έκ. ήταν σφοδρά η πιο σφύρη από κάθε εποχή για την «Μπί - Αρ - Έμ». Μετά τα «φιόσκο» της άμεσως μεταπολεμικής Φόρμουλας των υπερφορτωμένων κινητήρων των 1500 κ.έκ. και κατόπιν της Φόρμουλας των 2500, η «Μπί - Αρ - Έμ» πατώρωσε να κερδίσει ένδεκα από τα 15 Γκραν - Πρι της ιστορίας της, ένα Παγκόσμιο Τίτλο Κατασκευαστού, να δώσει τον Τίτλο του Παγκοσμίου Πρωταθλήτου σε ένα οδηγό της και, το πιο υποθαύο, να πιάσει να είναι μία ταλαιπωρημένη ομάδα, αλλά να θεωρηται σαν μία από τις πιο πετυχημένες, επί τέσσερις δεκάδες περιόδους —κατι που της έδινε δύναμη για το μέλλον— και είχε άφηση άριστο δομημένες τις άσχημες αναμνήσεις και εμπειρίες των προηγούμενων ετών.

Δυστυχώς, η νέα Φ1 των 3000 κ.έκ. δεν έφερε τα ίδια άποτελέσματα. Όμως, ως αφήσουμε για λίγο το Γκραν - Πρι, που ήταν άλλωστε και το 90% της ιστορίας της ομάδας, και ας ρίξουμε μιὰ ματιά σε μερικές άλλες προσπάθειες, σχέδια και επιτεύξεις της «Μπί - Αρ - Έμ».

ΡΟΒΕΡ - ΜΠΙ. ΑΡ. ΕΜ. Κ.Α.

Το 1963, η «Ρόβερ», η οποία είχε μεγάλη συνεργασία με την «Ρόμπερτ Όουεν», ζήτησε από την «Μπί - Αρ - Έμ»

να κατασκευάσει ένα σασί στο οποίο θα τοποθετούσε την τουρμπίνα της, που βελτίωνε από καιρό και θα έδινε το αυτοκίνητο στο Λέ Μάν, πρώτο για διαφήμιση, δεύτερο για έρευνα και τρίτο (και πιο άσημο) για να κερδίσει το έπαθλο των χιλίων λιρών που είχε άδικοκτηθή για το πρώτο στραβόκινητο αυτοκίνητο που θα τερμάτιζε στο Λέ Μάν!

Ενώ σωληνωτό σασί, που έμοιαζε πολύ με αυτό των P-57, εχτίσθη, ενώ την κροσοσσει ανέλαβε μία άλλη εταιρία του Γκρανπ, από το Κόβεντρι, η «Μότορ Πάνελ». Η πείρα, η άγνωση και οι οδηγγοί της ομάδας έφεραν ένα καλό αποτέλεσμα (Χιλ και Γκίνθρο στην 9η θέση) και πολλές έντυπίσεις και δημοσιότητα. Η άνοιχτη κροσοσσει αντίστασε των επόμενων χρόνων με μία κλειστή, πιο αποτελεσματική και πολύ πιο άμορφη. Δυστυχώς, το αυτοκίνητο που έφερε πια στην ίδια κλάση με τα αντίστοιχα των δύο λιρών, έπρεπε να χρησιμοποιήσει και την ίδια ποσότητα βενζίνης και για να αντιμετωπισθή η τρομαχή κατακόλιση των 62000 σ.ά.λ. της τουρμπίνας, η «Ρόβερ» τοποθέτησε ένα κροσοσσει θερμότητας. Τα προβλήματα που γεννήθηκαν δεν πύρσαν να αντιμετωπισθούν έγκαιρως και η προσπάθεια επανέκτηθη το 1965 με μία δεκάτη θέση για τον Χιλ και τον Στιούαρτ.

Εν τώ μεταξύ, η πολιτική του Γκρανπ του 1962 περί εμπροσποίησης της «Μπί - Αρ - Έμ» έφερε πωλήσεις και συμμετοχές σε διάφορους άλλους αγώνες, από άλλες ομάδες, διαφέροντας προϊόντων της ομάδας.

Ενα άλλο σχέδιο ήταν η χρησιμοποίηση ενός παραλλαγμένου σασί, ώστε να δεχθή το σύστημα με κίνηση στους τέσσερις τροχοί, της «Φόργουσον», με σκοπό την έρευνα για μελλοντική χρησιμοποίησή του σε Γκραν - Πρι. Έγιναν αρκετές δοκιμές το 1964, αλλά τελικά το σχέδιο δεν χρησιμοποιήθηκε.

Το αυτοκίνητο αυτό όμως (το P-67) βρήκε θρυλικά εφαρμογή σε αγώνες αναβάσεων από το 1966 — 1968, με άριστες επιτυχίες, που τελικά έφεραν και ένα τίτλο αναβάσεων το 1968.

H «H-16»

Πίσω όμως στην νέα Φόρμουλα 1 των 3000 κ.έκ. Η ιδέα του Τόμ Ράντ για την κατασκευή ενός 16κύλινδρου κινητήρα σε σχήμα Η είχε άριστη λογική. Θα ήταν ασφαλός η καλύτερη λύση για μικρότερο όγκο και θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν οι πολύ πετυχημένες κεφαλές του κινητήρα V8 των 1500 κ.έκ. Ομοιογενώς, όμως, ήταν ένα φιλόδοξο και επαναστατικό σχέδιο που θα ήταν δύσκολο να φέρει άμεσως αποτέλεσμα, αν ποτέ έφεραν.

Ο Μέντ με την προηγούμενη πολύ μικρή πείρα των κινητήρων V16, ήταν εναντίον της κατασκευής του κινητήρα αυτού, αλλά τεχνικός διευθυντής και υπεύθυνος ήταν ο Ράντ, ο οποίος επέμεινε στην ιδέα του, έχοντας μάλιστα ξεχωριστή την έγκριση των μεγάλων άμενικών περισσότερο, λόγω της δημοσιότητας και του θορόβου που θα έκανε στους κύκλους η έκθεση της ιδέας, παρά της βλάβης για άποτελέσματα. Έξ' άλλου, ο Ράντ ήταν ο κύριος υπεύθυνος για την άνοδο της ομάδας στην κορυφή κατά τα προηγούμενα χρόνια.

Η ιδέα, όπως είπαμε, ήταν να γίνει εκμετάλλευση των κεφαλών και του μικρού όγκου, που θα προσέφερε η κατασκευή. Αλλά, αλλά, ο κινητήρας H16 ήταν δύο κινητήρες V8 των 1500 κ.έκ., αλλά «άνοιγμένοι» στις 180 μοίρες (δηλαδή για να γίνει κατανοητοί ένα V 180 μοιρών, αν μπορεί ποτέ να γίνει), ο ένας πάνω από τον άλλο. Οι δύο στραφοφόροι ύπηνχαν και έδιναν κίνηση σ' ένα κεντρικό γρανάτι, που μετέφερε την κίνηση στο κιβώτιο. Τό βασικό και όπως άποδείχθηκε, άλυτο πρόβλημα, ήταν το λόγοισμα των στραφοφόρων του πολυπλάκου αυτού κινητήρα. Έκτος αυτού, ο όγκος και μόν ήταν μικρός, αλλά δεν συνέβαινε το ίδιο και με το βάρος του κινητήρα.

Το 1966, ήταν ένα έτος πειραματισμών και προσπάθειών, για να μπορέσει αυτός ο κινητήρας να πετύχει κάτι.

Τελικά, ο H16 κέρδισε μία νίκη, στο Αμερικανικό Γκραν - Πρι, τοποθετημένος σ' ένα σασί «Αλτόου» με τον Κλάρκ!! (ο Τσαμπμαν έπαινε την εποχή είχε δηγ στην άγορά περιμένοντας την Κόσογουερθ να τελειώσει «κρίσιμα» V8 —ξέρετε πόσόν! — κινητήρα). Το καλύτερο αποτέλεσμα της ομάδας ήταν μία δεύτερη θέση του Στιούαρτ στο Βελγικό Γκραν - Πρι. Ο κινητήρας ήταν γρήγορος, άρκει να τερμάτιζε τον αγώνα!

Εν τώ μεταξύ, το παλιό και κλασικό P-61 ήταν άκόμη στον πάλομο και είχε μάλιστα καταρθώσει να κερδίσει, με τον Στιούαρτ, και το Γκραν - Πρι του Μονακό το 1966.

Η Έλευση επιτυχιών του Χιλ, στην ομάδα και το θέλω της παρουσίας «κάποιου επαναστατικού σασί από την «Αλτόου» για την επόμενη περίοδο (την 49) μαζί με την ψήμη του υπερκινητήρα «Φορντ - Κόσογουερθ» που έτοιμαζόταν για λογαριασμό του Τσαμπμαν, έκαναν τον Λονδρέξο οδηγό να πάσει την καλύτερη συνεργασία με την «Μπί - Αρ - Έμ» και να πάσει στην «Αλτόου», σε μία προσπάθεια για την δημιουργία μιας υπερμάδας (Κλάρκ, Χιλ, νέος κινητήρας, νέο επαναστατικό σασί).

Ο Στιούαρτ έγινε Νο 1 και ο Μάικ Σπένς πήγε στην ομάδα. Για το 1967 η «Μπί - Αρ - Έμ» κατασκεύασε ένα νέο σασί από μαγνήσιο, στην προσπάθειά της για μείωση του βάρους, αλλά άκόμη ο νέος κινητήρας δεν ένοσσε να καταφέρει τίποτε και ο Στιούαρτ ξεκολοουθήσε να προτιμήσει το άρχαιο πια P-61, φέρνοντας μάλιστα καλύτερα άποτελέσματα.

Με δύο χρόνια κακού παρελθόντος, η H16 ήταν πια μία ιστορική άποτυχία και η κατάσταση στην ομάδα θύμιζε τα πρώτα χρόνια. Ένας σχετικά νέος κινητήρας σχεδιάστηκε και άρχισε να δοκιμάζεται για αντιμετώπιση. Ήταν V12 και στην πραγματικότητα ήταν μία μεγέθυνση του παλιού καλού V8. Η ομάδα άνεθεσε σ' ένα άνεξάρτητο σχεδιαστή, τον Λέν Τέρρυ, να σχεδιάσει ένα σασί που θα χρησιμοποιείτο με μία έκδοση 2500 κ.έκ. του νέου V12 για το Κιέλλι Τόσαν.

Τα αυτοκίνητα αυτά, τα «P-126», τα κατάφεραν άρκετά καλά και μετά την σειρά αγώνων των Αντιπόδων η ομάδα άποφάσισε να άποσεισθή σ' αυτά για την νέα περίοδο 1968.

Έτσι, μετά την σειρά Τόσαν, οι κινητήρες V12 μεγάλωσαν στα 3000 κ.έκ. Τό ήταν άριστα καλά στοίξε άνεκίσημους αγώνες Φ1 της Άγγλίας, που γίνονται κάθε χρόνο, με οδηγούς τον Μάικ Σπένς και τον Πέντρο Ροντρίγκεζ. Δυστυχώς, πριν από το Γκραν - Πρι του Μονακό, ο Σπένς σκοτώθηκε με μία «Αλτόου» στην Ινδιανάπολη. Ο αντιμετωπιστής του Ρίτσιαρντ Άγροντ κέρδισε μία θρυλικά δεύτερη θέση στο Μονακό και ο Ροντρίγκεθ έκανε άρκετά καλές εμφανίσεις. Ήταν όμως άφανός ότι η «Κόσογουερθ» ήταν πολύ καλύτερη από την «Μπί - Αρ - Έμ». Ο κινητήρας της κυριαρχούσε στα Γκραν - Πρι και με την «Αλτόου» και την «Μάτσο» του Στιούαρτ, που είχε πια θερηθή να περιμένη να τα πιάσει καλά η ομάδα και την πείρα, ήταν σχεδόν άχρηστος. Ο Άγροντ διαώθηκε από την ομάδα στα μέσα της περιόδου, κάτι που κανόνες δεν μύρσε να δικαιολογηθεί και κάτι που άποκρίθηκε άγρια, ιδιαίτερα όταν μαθεύτησε ότι αντιμετωπιστής του ήταν ο Μόμπυ Άνσορ, που άποδείχθη μία καταγώδη άποτυχία σόν οδηγός Γκραν - Πρι.

Ήταν η άρχη μιας περιέργης πολιτικής στην έκλογή των οδηγών από την «Μπί - Αρ - Έμ», που έρχόταν σε άμεση αντίθεση με τον ύπερμετρο πατριωτισμό του παρελθόντος και η οποία υπάρχει άκόμη και σήμερα.

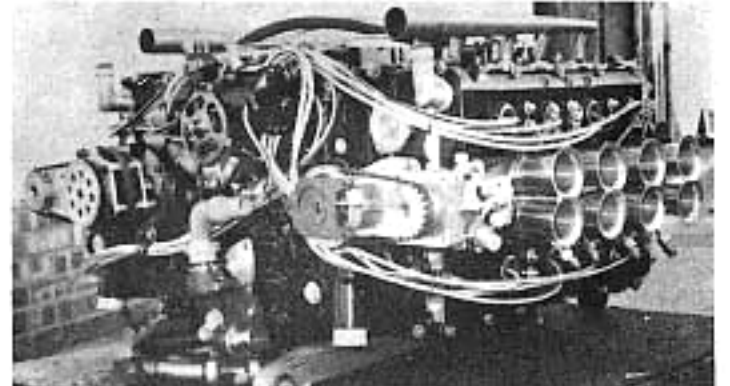
Το «P-126» συμπληρώθηκε από το ίδιο και άπαράλλακτο «P-133» που σχεδιάστηκε και κατασκευάστηκε άγι από τον Λέν Τέρρυ, αλλά από την «Μπί - Αρ - Έμ». Εν τώ μεταξύ, στην προσπάθεια να βρη περισσότερη δύναμη, κατασκευάσε νέες κεφαλές με τέσσερις άνει για δύο θαλδίδες σόν κάθε κύλινδρο. Ο υπεύθυνος για τον «νέο» αυτόν κινητήρα, ήταν ο Ψαρρέ Γούντς, που έμεινε στην ομάδα μέχρι το 1971. Ο Γούντς ήταν «καλό κόνκαλο» στην «Μπί - Αρ - Έμ» και η συνεργασία του άρχισε από το 1946. Έκτος από δευτερευόντες δουλειές, δεν είχε κάνει τίποτε άλλο και έφυγε από το Μπέρν για να σχεδιάσει τον V12 «Γουέντλετ» - Γκέρνς που τον έκανε και γνωστό. Έγινε στην καλιά του ομάδα τον Ίανούο-ο του 1969 και άνταβε σόν προϊστάμενος σχεδιαστής των κινητήρων, λίγο άργότερα.

Με τον Γούντς και οδηγούς τον νεοφερμένο Τζέν Σέρτζε και τον Τζάκ Όλβερ, έλοι περιμένη ένα πιο άποκίνηνο άποτικά από τα άλλα χρόνια για τα αυτοκίνητα με την δύναμη της «Φόρντ». Και όμως, η «Μπί - Αρ - Έμ», που πάντα και ιδιαίτερα σήμερα, μάς δίνει δείγματα περιέργης πολιτικής, άποφάσισε να μην πάσει με τα μύτρα στην διακή εξέλιξη του V12, που είχε δυνατότητες, αλλά να προσπάθει να πετύχει μία αναβίωση του H16, με μία έκδοση 64 θαλδίδων!! Φυσικά, δεν κατάφερε κόνειστοχούλη χωφ άιγκ χωφ σθρ στα σθρ αυτός κινητήρας έοδησε για πάντα... Ήταν μία περιέργη άποφασή, για την οποία μάλλον υπεύθυνος ήταν ο Ράντ, με όση δύναμη του έμεινε, μετά τις άλληπάλληλες άποτυχίες του.

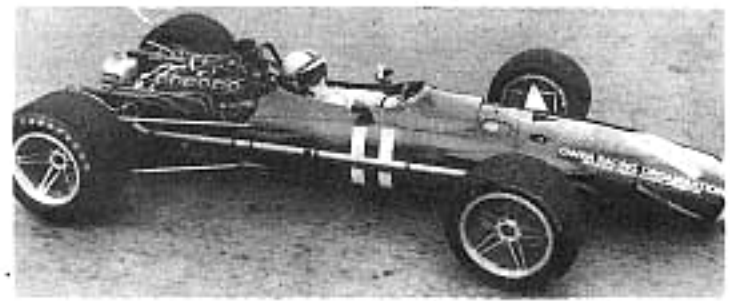
Όμως το ποτήρι είχε πια ξεχειλίσει και στα μέσα της πεμίδου ο Τόμ Ράντ έθεδιάχθη με... πανηγυρικό τρόπο, μοξι με το άποσημ φορτία των άποτυχιών της ομάδας στα τελευταία χρόνια. Άπολήθη σόν κύριος υπεύθυνος... Επρόκειτο για μία άκόμη περιέργη άποφασή, για έναν άνθρωπο που κα



7. Ο μάστρας του Μονακό Τζάκ Στιούαρτ κέρδισε την μοναδική νίκη της ομάδας για το 1966 με ένα κινητήρα παρμένο από τον V8 των 1500 κ. έκ. που πήρε το πρωτάθλημα το 1962, μεγαλύτερο στα 2100 κ. έκ.



8. Ο πιο μοιροίσις από όλους τους H16. Ο κέλσοφορς τελευταίος με τις 64 θαλδίδες. Ποτέ δεν άπερθε και ήταν η άοφορμή της άριστικής έγκκατολήμης του φιλάδοξου σχεδίου του Τόμ Ράντ.



9. Η δεύτερη θέση του Ροντρίγκεθ στο Βελγικό Γκραν - Πρι του 1968 με ένα P 133 και τρίλιτρο V 12 κινητήρα ήταν μια από τις πολύ λίγες επιτυχίες της ομάδας επί άρκετά χρόνια πός το τέλος της περασμένης δεκαετίας.



10. Οι άνθρωποι πίσω από την Μπί - Αρ - Έμ. Αυτός Ιταλός, που σκούρι για να άκούση τους Τζάκ Όλβερ πρίν το Άγγλικό Γκραν - Πρι του 1969 και Σέρ Άλφρεν Όουεν μαζί με την άδελφή του Τζην Στάικεϊ που παροκολούθοι.

τύφερε τόσο πολλά στην ομάδα — και που αποσπώμενοι δεν ήταν ποδοσφαιριστές, για να είναι εκτός φάσματος. Ίσως να έφταιγε το πείσμα που κυριαρχούσε στον χαρακτήρα του, ιδιαίτερα στο σχέδιο Η16, που αν πετύχαινε θα του χάριζε και διαφορετική τύχη.

Η απόλυση του Ράντ, μαζί με την αποχώρηση άλλων, βασικών και μη μελών της ομάδας και μαζί με την προσπάθεια για αναδιοργάνωση στα μέσα αριστεράς της περιόδου, φυσικά δεν έκανε καλό στην ομάδα και δεν είναι υπερβολή το ότι το 1969 ήταν, ίσως, ο χειρότερος χρόνος στην ιστορία της «Μπλ - Άρ - Έμ».

Όντε το Ρ—133 οντε τα άλλαπάληλα Ρ—138 και Ρ—139 στάθηκαν ικανά να καταφέρουν τίποτε και ο Σέρτης ήταν απογοητευμένος φεύγοντας στο τέλος της περιόδου.

Έτσι, η ομάδα τελείωσε μια δεκαετία — που άρχισε με θρημάδους — σε πραγματικά αξιοσημείωτη κατάσταση και απόφαση για να βάθουν αναδιοργάνωση, διοικητική και τεχνολογική.

ΜΙΑ ΝΕΑ ΕΠΟΧΗ

Κατ' αρχήν την θέση του τμήμ - μονάξερ πήρε ο Τιμ Πάρνελ, γιός του παλαιού οδηγού Ρόγν Πάρνελ, που υπήρξε και μία προσωπικότητα των Γκράν - Πρί παλαιότερα. Ο Τιμ, από το 1967 «διοικούσε» μια ανεπίσημη ομάδα της «Μπλ - Άρ - Έμ», με οδηγούς τον Πίτερ Κάρντλ και τον Πέντρο Ροντρίγκεθ. Υακίθοντες για τα αυτοκίνητα ήταν ο νεαρός Τόνυ Σάουθγουελ (σασί), ο Όμπρεϋ Γούντς (κινητήρας) και ο Άλεξ Στόουκς (καθίστα).

Ο Σάουθγουελ, ηλικίας 30 ετών, πήρε στην ομάδα μερικώς μήνες πριν από τις αρχές του 1970 και η μόνη του ανάμιξη στην περίοδο του 1969 ήταν μερικά μικροβελτιώσεις στο «Ρ—139», το οποίο άλλοτε είχε τελειώσει όταν πήγε στην ομάδα. Από το φθινόπωρο, όμως, ανέλαβε την σχεδίαση της νέας «Μπλ - Άρ - Έμ» για το 1970 και είχε άρσιωσθή αποκλειστικά στην «Ρ—153», όπως ονομάσθηκε. Παρά την μικρή του ηλικία, ο Σάουθγουελ είχε μια πολύ πλούσια πείρα δέκα και πλέον ετών, είτε σαν ερασιτέχνης, είτε σαν επαγγελματίας σχεδιαστής «αγωνιστικών» σασί. Γεννημένος στο Κόβεντρι, τελείωσε τις σπουδές του στο Πολυτεχνείο της Ιδίας πόλεως. Πριν άμνη τελείωση, η μαγία των αγώνων τον είχε κυριαρχήσει για τα καλά και άρχισε να σχεδιάζει σασί με τα όποια έτρεχε ο ίδιος. Μόλις τελείωσε, πήγε στην «Λέκς» του Έρικ Μαρσνέλεθ και δεν άργησε να γίνει ο πρώτος σχεδιαστής του. Πριν πάει στην «Μπλ - Άρ - Έμ», έγγράφηκε στην ομάδα του Ντόν Γκέρνυ σχεδιάζοντας όλα τα πρό του 1970 «Ηγίλς» για την Φόρμουλα Α, το πρωτόθεμα U.S.A.C. κλπ.

Η τοποθέτηση του Σάουθγουελ απέδειχθη εκ των υστέρων απόλυτα σωστή. Μαζί με τον Όμπρεϋ Γούντς και τον έκπυθνο των πιωστων Άλεξ Στόουκς, κατόρθωσαν να παρουσιάσουν ένα πραγματικά καλό αυτοκίνητο.

Η αναδιοργάνωση στην ομάδα έδωσε πραγματικά νέα ζωή και με την υποστήριξη της «Γιάρντλεθ», η οποία μάλιστα έξοφούσε και τα τελευταία σημεία του διάσπρου «αγγλικού» πρσίονων των αγώνων, η ομάδα πήγε από το καλό στο καλύτερο. Τα αποτελέσματα των δύο τελευταίων ετών είναι πρόσφατη ιστορία, αλλά δεν θα πρέπει να ξεχνάμε πως οι ομάδες κέρδισαν ένα Γκράν - Πρί (το Βελγικό) το 1970 και έχασε το Αμερικανικό μέσα από τα χέρια της, από κακό υπολογισμό στα καθίστα, ενώ το 1971, παρά τις δύο μόνο νίκες της (Αυστριακό και Γαλλικό) έπαιξε ρόλο πρωταγωνιστού, τελειώνοντας την περίοδο σαν ο καλύτερος συνδυασμός σασί - κινητήρας, μετά τις «Γύρσελ». Ο κινητήρας ήταν ο ίδιος V12, ενώ το σασί «Ρ—160» ήταν μια εξέλιξη του «Ρ—153», που είχε σχεδιάσει ο Σάουθγουελ.

Τα δύο τελευταία χρόνια, παράλληλα με τα αυτοκίνητα Φ1, ο Σάουθγουελ σχεδίασε και δύο σασί για «Κάν - Άμ» με κινητήρες «Σεβρολέ» προετοιμασμένα και βελτιωμένα από τον Όμπρεϋ Γούντς.

ΤΙ ΘΑ ΓΙΝΗ ΕΣΤΟΣ;

Το 1972 ξεκινάει με καλές προοπτικές για την ομάδα. Η υποστήριξη της «Γιάρντλεθ» γέμισε, αλλά η «Μπλ - Άρ - Έμ» έδειξε μια θυσιαστική συμφορία με την «Φίλιπ Μόρρις» Εξοράσης και με βασικό υποστηρικτή τα τοιγάρα «Μάρλμπορ» θα κινή μια μεγάλη προσπάθεια με δύο ομάδες. Παρ' ότι οι δύο πρώτοι της οδηγοί δεν υπάρχουν πιά — και ο Όμπρεϋ Γούντς θα προσπαθήσει να μεταφορέσει τους κινητήρες της «Ματρά» — η ομάδα με τα περσινά «Ρ—160» και «Αγόνιστες

με τα νέα «Ρ—180» θα παίξει πρωτεύοντα ρόλο, αν συνεχισθή η περσινή ιστορία της διαρκούς εξέλιξης.

Στις 16 Δεκεμβρίου, λοιπόν, η «Μάρλμπορ» και η «Μπλ - Άρ - Έμ» έκαναν γνωστά στους δημοσιογράφους τα σχέδιά τους. Στο κομμάτι του Κ.Κ. θα διαδώσει για μερικά από τις περιπτώσεις της παρίας και άλλες σκέψεις, γι' αυτό ως δείμα πιά είναι το πολύ ενδιαφέροντα και περισσότερο φιλόδοξα από κάθε άλλο χρόνο σχέδια της ομάδας:

Για την 22α λοιπόν περίοδό της στα Γκράν - Πρί, η «Μπλ - Άρ - Έμ» ετοιμάζει, ούτε λίγο ούτε πολύ, την μεγαλύτερη προσπάθεια στην ιστορία της Φ1.

Η ομάδα πρόκειται να δηλώσει έξι (!!!) αυτοκίνητα σε κάθε Γκράν - Πρί, το λιγότερο, και σε μερικά ίσως επτά ή οκτώ!

Και τα έξι αυτοκίνητα θα είναι επίσημες συμμετοχές του Μπέρν και άλλες οι συμμετοχές θα είναι κάτω από την επτήρηση και άρχηγία του Τιμ Πάρνελ και του ζεύγους Στόνλεθ.

Στην παρουσίαση, ο Λουίς Στόνλεθ «ονόμασε» τους έξι οδηγούς του. (Δεν είπα όμως τις λεπτομέρειες της συνεργασίας που δημοσιεύθηκαν αργότερα στον Τύπο Κ.Κ.).

Η ομάδα Α θα έχη την ονομασία «Μάρλμπορ» — Μπλ Άρ Έμ — Ρότσιγν τής» και θα είναι κατά κάποιο τρόπο η «πρώτη» ομάδα, με οδηγούς τον Ζάν - Πιέρ Μπλιτουάζ, τον Πίτερ Γκέρνυ και τον Χάουτεν Γκάννυ.

Η ομάδα Β θα έχη διαφορετικές ονομασίες, ανάλογα με τα Γκράν - Πρί στα όποια θα μετέχη και με την χώρα όπου θα γίνονται.

Νο 1 στην ομάδα δεν θα υπάρξη, όπως π.χ. θα είναι ο Μπλιτουάζ στην Α, αλλά πρώτος οδηγός θα είναι ο «ετοιμάς» κάθε χώρας. Οι τρεις οδηγοί είναι οι Χάμρον Μάρκο, Γκίλ Βάν Λέντεν και Άλεξ - Σάλερ Ρόγν, που σαν εθνικοί ήρωες στις χώρες τους θα είναι αντίστοιχα Νο 1 στο Αυστριακό, στο Ολλανδικό, στο Ισπανικό, ενώ υποστηρίχται των αυτοκινήτων για όλους τους αγώνες θα είναι, πάλι αντίστοιχα, η «Μάρλμπορ» Αυστριακή, η «Μάρλμπορ» Ολλανδική, η «Μάρλμπορ» Ισπανική. Επίσης, υποστηρίξει θα παράσχουν και οι τοπικές λέσχες των τριών οδηγιών της ομάδας Β.

Για τα πρώτα δύο Γκράν - Πρί, και οι δύο ομάδες θα χρησιμοποιήσουν τα πιο βελτιωμένα «Ρ—160B», δικιά όμως όμοια με του 1971, ενώ από το Ισπανικό και μετά, η ομάδα «Α» θα έχη στην διάθεσή της τα νέα «Ρ—180».

Τα νέα «Ρ—180» λέγεται ότι θα είναι μόλις στο όριο του βάρους, ενώ η κερσοσσοί τους θα είναι κατάλλειστη στο στά της «Μάρτς 711» των αρχών του 1971. Λίγα είναι γνωστά για την τεχνολογία του αυτοκινήτου, αλλά δεν αποκλείεται ο Τόνυ Σάουθγουελ να χρησιμοποιήση μερικές επαναστατικές ιδέες. Η ομάδα «Β» θα εξοπλισθή να χρησιμοποιή τα «Ρ—160 B», μέχρις ότου ετοιμασθούν και άλλα «Ρ—180».

Όπως καταλαβαίνετε, η συμφωνία που έκανε η «Μπλ - Άρ - Έμ» με την «Μάρλμπορ» για δύο χρόνια, με πιθανότητα και για τρίτο, είναι πολύ συμφέρουσα, ακριβή και αποσπώμενη θα κινή καλό στά Γκράν - Πρί. Σε αντίκρυσμα, εκτός από τα χρήματα και τα σπικερ για την προβόλη της «επιστημονικής», η «Μπλ - Άρ - Έμ» θα κατασκευάσει πέντε αντίγραφοι των αυτοκινήτων της, με υψίτικους κινητήρες, που θα γράφοντες τις διάφορες ερασιμακές εκθέσεις συνδοκείων μετε από ανέλογο κόσμο που θα μοιράξη χαμόγελα, ταίγάρα και διάφορα «άλλα παραγογής». Θα μεταφέρονται σε μεγάλα τραναπόρτες θαμμένα σαν κοστιά τοιγάρα, ενώ πριν από τους αγώνες η διαφήμιση και ο θόρυβος θα γίνονται με δύο ομάδες με τέσσερα όλογα ή κάθε μία, που θα οδηγούνται από κάποιον μπόυ. Τέλος, αν ακόμη δεν ανακριχάσατε, η «Μπλ - Άρ - Έμ - Μάρλμπορ» έχει ήδη συμφωνήσει με τους οργανιστάς δύο Γκράν - Πρί (μέχρι στιγμής) ώστε αυτές οι δύο ομάδες με τους κάποιους να μεταφέρουν τους κοιτάς στις στραφές που θα έπαιζον τα καθήκοντά τους!!

Είναι άγνωστο αν οι ομάδες θα σταματούν για να καταβαίνουν οι κριτάι, ή οι κάποιους μπόυς θα τους πετούν με γραθίς.

Όπως και νάχη, πάντως, το πράγμα, η «Μπλ - Άρ - Έμ» είναι στο παιχνίδι 22 χρόνια και σ' αυτά τα είκοσι δύο χρόνια γνώρισε τόσες αποτυχίες, ώστε στη θέση της όχι μία αλλά πέντε από τις σημερινές ομάδες θα είχαν παρατήσει το παιχνίδι.

Στην «Μπλ - Άρ - Έμ» πάντα επικρατούσε ένθετοισμός και αξιοδοξία. Και δεν φαίνεται ότι πρόκειται ποτέ να σταματήση.

Ασφαλώς, η «Μπλ - Άρ - Έμ» θα συνεχίση καλό μετά και από την τελευταία σημερινή ομάδα. **Τ.Π.**