

*The times, when designs of many Formula 1 cars represented ideas and philosophy of a single person, responsible for almost everything, are long gone. Modern single-seaters come to being as products of entire development teams, where the chief designer often has a rather coordinatory role, approving one concept over another. It is not possible anymore to clearly answer the question whose brainchild this or that car is...the number of its contributing 'fathers' is simply too high. I was lucky to gain an insight into that more adventurous era while discovering the conception of one of the less known F-1 cars from some 40 years ago. In May of 2008 I visited the splendid Grand Prix Historique meeting in Monaco. In front of the Yachting Club building, where Prince Albert was to be presented with a gift for his 50th birthday (a home-produced ALA sportscar) later on, I spotted a bright orange monopost that did not seem familiar. Closer look revealed the name of Silvio Moser on the side, so it must have been a rare and rather unsuccessful Bellasi F-1! An older, long haired and slightly heavy-set gentleman was sort of hanging nearby, so I asked him who he was and if he could tell me a little bit more about the car. His name was Beat Schenker and he had built that car almost singlehandedly, and of course could tell me practically everything about its history...being its true 'daddy'. His story (told in a peculiar mix of German and Italian) was so absorbing, that I've almost forgotten about the Prince's party.*

**R.K. The story of Bellasi F-1 also is a story of the unlucky Silvio Moser, one of the best racing drivers to come from Switzerland. He was born into a family of techno-nuts in April 1941. Later, he owned a garage in Lugano, and invested all his spare time and earnings into his great obsession: racing. Silvio soon became internationally recognized Formula 3 driver and tried everything from touring cars up to sport-prototypes in the course of his rich career. Even Formula 1, where he debuted in 1967. By the end of 1971 he competed in 12 Championship Grands Prix, predominantly as private entrant with cars prepared in ominous conditions. Schenker was Moser's closest associate since 1966.**

B.S. Silvio was a great driver who could have achieved so much more. The fact that the great Clay Regazzoni always respected Silvio and even looked-up to him testifies to that. Without Moser's help (*R.K. he introduced Regazzoni to the Tecno Formula 2 factory team*) Clay would be nowhere. But Silvio couldn't speak English and he was sometimes too stubborn. This, together with constant shortage of money, were the reasons why he never got into a competitive Formula 1 car.

**Moser's first taste of a World Championship race should have been in the Formula 2 class at the 1966 German Grand Prix, but the Ford engine in his Brabham BT16 let him down in practice, so he was forced to withdraw. He debuted in F-1 proper one year later in Silverstone, driving an ageing Cooper T77 ATS sponsored by his friend Charles Vögele. He did not finish.**

It was me, who was solely responsible for the preparation of Moser's cars from 1968 on. With Vögele's money he acquired a colorful Brabham BT20 with Repco V8 engine, but it was a two-year old equipment and Silvio failed to qualify in Monaco (*R.K. Moser actually set time good enough to qualify but had to surrender the position to Dan Gurney, who was slower yet as former Grand Prix winner was guaranteed to take part in the race by the promoter*). But the very next race we entered brought us the best result of his career. It was at Zandvoort. In practice Moser managed better time than Lucien Bianchi and Jo Bonnier, and we finished the race in fifth! He lost three laps on the winner Jackie Stewart, but all the pundits were enthusiastic about his drive in the rain.

**The 1969 season was to become arguably the most successful of Moser's career. He bought a Brabham BT24 Ford from Frank Williams...ultimately the best F-1 car he ever had. Silvio marginally missed points finishing seventh in Clermont- Ferrand, but scored sixth place at Watkins Glen. By that time the idea of an own car was already firmly embedded in his head.**

Moser couldn't use the Brabham in 1970 because of some new regulations (*R.K. mandatory safety fuel tanks*) and he was determined to realize his own project anyway. We were racing at the lowest financial limit...even with the Brabham. But Silvio stuck to his vision, even though all the money we had would buy only an older factory tuned-up engine and nothing else. The chassis was contracted from his trusted acquaintance Guglielmo Bellasi, who had experience with Formula 3, and my task was to put the car together in his workshops at Novara. In order to save money, we had to recycle some of the parts from our Brabham, and so in February I loaded that car on a flatbed and moved to Italy to start the assembly work. Silvio wanted to debut the car in May at Monaco, so we faced quite a tight schedule. Signore Bellasi was a man of great and sometimes even revolutionary ideas, but we simply could not afford to realize them. Most of them landed in the trash bin, which was a pity. He was dreaming about a stressed monocoque cell and other expensive tweaks. I had to convince him of the fact that we had to stick to the dimensions and fittings of the Brabham, because we needed to use its suspensions. I had to transform the sometimes utopian theories of Bellasi into reality. Most of the drawings and construction were done by myself. The pressure was high and that led to some mistakes. Look at the water pipes leading from the radiator to the engine. They were meant to be covered, but the sheetmetal fabricator read the blueprints wrong and so we had to solve it this way. But overall the work was OK and the tube fitted perfectly to the engine when it arrived from the Cosworth factory. It was exactly the same engine Jim Clark used in Holland 1967 to win their first race. I used only my imagination and experience to complete and shape the bodywork...simple as that.

**There were no sponsors available, either during the time of construction, nor after that. Moser and Schenker have therefore chosen a bright orange color for purely pragmatic reasons, as Beat reveals.**

Yes, we did think about red with white Helvetian cross, but nobody else had such richly orange car. So we decided on that simply to be able to identify Silvio easier when he was on the circuit. We used twin-composite paint, which was back then cutting edge technology in Switzerland.

**The small 'Silvio Moser Racing' didn't make it to Monaco in time, so they revealed their new car at the end of June in Zandvoort. Beat and Silvio knew their chances were slim. The fuel pump was not working properly and that ensured that Moser did not qualify. He complained about his old and tired engine as well...but there was no money left to do anything about it. Their journey to Clermont-Ferrand in France brought the same frustrations, but at least this time Silvio was faster than the Lotuses of Alex Soler-Roig and Pete Lovely. After another non-qualification at the Hockenheimring the fighting Swiss finally put their car on the grid in Austria. Only 24 competitors came to Zeltweg and all of them were allowed to start. Silvio lost 6½ seconds to pole-sitter Jochen Rindt, but on 16th August 1970 the history of the Formula 1 was enriched by addition of another new make to start in a World Championship Grand Prix. Moser managed 13 laps with Bellasi F1/1/70 Ford, before retiring with broken radiator...which wasn't a surprise.**

We knew about this defect and we knew that our race will not last long. The hole in the radiator was my fault I am afraid, because I had a small accident hauling the car to the circuit in the morning. There was no time to patch it up properly.



**The team next tried its luck in their 'home' Gran Premio di Monza, but did not qualify once again. It took them an entire year to return to F-1 for what would be Moser's last Grand Prix. At Monza in 1971, Silvio was faster than Rolf Stommelen and Jean Pierre Jarier in qualifying, but his race lasted only five laps, until the Bellasi's suspension broke.**

This was the end of the Bellasi project and the car was sold to the Motorsport Collection of Tom Wheatcroft at Donington. They removed the engine, the gearbox, the tanks and many other parts of the car there. Only heaven knows why. Years later Silvio's widow was able to buy all the pieces back and then it came to me again. It was in very deplorable condition. For example, all the polished aluminum parts yellowed and it took me two months to make them shine again. I want to bring the car into its original state and make it fully operational. But I would not

enter it in any historic races, because the guys there are driving pretty hard. They have collisions in every session and in races too...it would not take much to blow all my work to bits.

**Silvio Moser raced on, winning Formula 2 race at Crystal Palace and finishing second in Monza. He even prepared for possible Formula 1 comeback with Brabham BT42 for the Jolly-Club-Bretscher team in 1974. But that same year Monza fulfilled his fate. He raced a Lola T294 BMW in the 1000 km race there and was comfortably leading the 2-litre class. Half an hour from the finish his car spun at the Ascari chicane and hit another racecar, previously parked off track.**

The Lola had a rearview mirror positioned on a bar in front of the cockpit. This bar hit him hard and caused Silvio's heavy brain injuries. After some treatments in Italy his condition improved somewhat, and family brought him home to Switzerland, where the doctors tried to save his life with more surgeries, but to no avail.

*The man behind the Bellasi Formula 1 adventure died on 25th May 1974 in Locarno. His friend and associate is understandably proud to keep the legacy alive to this day [www.SilvioMoser.ch].*

PHOTOGRAPHS COURTESY OF ROMAN KLEMM ARCHIVE.

*Časy, kdy se za řešením většiny monopostů Formule 1 skrývaly nápady a filozofie jediného člověka, který nesl odpovědnost téměř za všechno, jsou dávno pryč. Moderní monoposty jsou dílem vývojových týmů a technický ředitel má často spíše koordinační úlohu, kdy schvaluje jeden návrh místo jiného. Na otázku koho je ten či onen vůz vlastně 'dítětem' se už nedá jednoznačně odpovědět...počet 'otců' kteří se podíleli na jeho zrodu je příliš velký. Měl jsem to štěstí nahlédnout do ony dobrodružnější epochy a zároveň poodhalit okolnosti vzniku jednoho z méně známých vozů F-1 před bezmála 40 lety. V květnu 2008 jsem v Monaku navštívil senzační událost zvanou Grand Prix Historique. Před budovou Yachting Clubu, kde měl co nevidět Princ Albert obdržet dárek k padesátinám (sportovní vůz místní značky ALA) jsem zahlédl oranžový monopost, jehož tvar mi nebyl příliš známý. Když jsem přistoupil blíže, jméno Silvio Moser na stěně kokpitu napovědělo, že se musí jednat o nepříliš vydařený a polozapomenutý projekt Bellasi F-1. Opodál lelkoval postarší, podsaditý a dlouhovýlasý chlapík. Zeptal jsem se ho kdo je a zda mi může o tomto jedinečném voze něco povědět. Jmenoval se Beat Schenker, vůz sestavil téměř sám a říct mi o něm mohl prakticky všechno, protože byl tak nějak jeho opravdovým 'tátou'. Vousáč měl co vyprávět (i když v neuvěřitelné směsici němčiny a italštiny) takže jsem na princovu oslavu téměř zapoměl.*

**R.K. Příběh vozu Bellasi F-1 je ale vlastně i příběhem nešťastného Silvio Mosera, jednoho z nejlepších švýcarských závodních jezdců vůbec. Narodil se do technickou posedlé rodiny v dubnu 1941 a v Luganu později vlastnil autodílnu. Veškeré vydělané peníze a volný čas investoval do své vášně: závodních aut. Ve Formuli 3 patřil k mezinárodní špičce a během své pestré kariéry jezdil všechno od cestovních vozů přes sportovní prototypy až po Formuli 1, kde debutoval v roce 1967. Na konci roku 1971 měl na štítě 12 účastí v mistrovství světa, vesměs jako soukromník na vozech často připravených doslova na koleně. Od roku 1966 byl Schenker jeho nejbližším společníkem.**

B.S. Silvio byl výborný jezdec, který měl na mnohem víc. O tom svědčí i skutečnost, že byl velkým vzorem Clay Regazzoniho, který ho vždycky respektoval. Bez jeho pomoci (R.K. Moser Regazzoniho doporučil továrnímu týmu Formule 2 Tecno) by se Clay nedostal nikam. Silvio ale neuměl anglicky a občas dokázal být až příliš tvrdohlavý. Společně s neustálým nedostatkem peněz to byly důvody, proč nikdy neměl v F-1 příležitost usednout do konkurenceschopného vozu.

**Mosеровou první ochutnávkou mistrovské Grand Prix měla být účast ve třídě F-2 na Nürburgringu roku 1966 s Brabhamem BT16 Ford. V tréningu ho ale zradil motor a tak nenastoupil. Proto si poprvé poměřil síly ve skutečném závodě F-1 až o rok později v Silverstone, tentokrát na obstarožním Cooper T77 ATS, ke kterému mu pomohl jeho věrný mecenáš Charles Vögele. Až do cíle ale nedojel.**

Počínaje sezonou 1968 jsem byl za přípravu Moserových závodních vozů odpovědný já. Za Vögeleho peníze si pořídil křiklavě lakovaný Brabham BT20 vyzbrojený osmiválcem Repco, tedy opět dva roky starý materiál. V Monaku se nekvalifikoval (R.K. ve skutečnosti Moser zajel lepší čas než Dan Gurney, kterému ale musel místo na startu uvolnit, jelikož Gurney měl jako bývalý vítěz Grand Prix od pořadatele účast v závodě zaručenu), ale druhý závod sezony do kterého se přihlásil nám přinesl nejlepší výsledek jeho kariéry. Bylo to v Zandvoort, kde byl v kvalifikaci rychlejší, než Lucien Bianchi a Jo Bonnier a závod dokončil jako pátý. Na vítězného Jackie Stewarta měl sice ztrátu tři kola, ale všichni experti se shodli na tom, že v dešti předvedl skutečně skvělou jízdu.

**Sezona 1969 se měla stát možná nejúspěšnější Moserovy kariéry. Brabham BT24 Ford, zakoupený od Franka Williamse, byl tím nejlepším vozem F-1, který mu byl kdy dopřán. Zatímco v Clermont-Ferrand dojel jako sedmý a těsně tak přišel o body, mohl se ve Watkins Glen radovat ze šestého místa. To již ale měl v hlavě plán postavit vlastní monopost.**

Kvůli nějaké změně pravidel (*R.K. zavedení povinných bezpečnostních nádrží*) byl Brabham na rok 1970 nepoužitelný, tak se pustil do stavby vlastního auta. Závodili jsme skutečně na mezní hranici finančních možností...a to už s Brabhamem. Jenže Silvio už byl rozhodnutý, přestože veškeré peníze, které jsme měli



stačily tak na koupi staršího, továrně zgenerovaného motoru...a na nic víc. Šasi měl postavit Moserův starý známý Guglielmo Bellasi, který měl dobré zkušenosti jako konstruktér pro Formuli 3 a mým úkolem bylo to všechno poskládat dohromady v jeho dílnách v Novaře. Abychom ušetřili, museli jsme použít pár dílů z našeho Brabhamu, takže jsem ho v únoru naložil na valník a přesunul se do Itálie, kde jsme se dali do práce. Silvio chtěl v polovině května stát na startu v Monaku, což pro nás představovalo šibeniční termín. Signore Bellasi sice měl hromadu dobrých a možná i revolučních nápadů, které jsme ovšem neměli kvůli nedostatku peněz šanci realizovat. Většina z nich tedy skončila v koši na odpadky, což bylo škoda. Snil o monokokovém pouzdrů a podobně nereálných úpravách. Musel jsem ho přesvědčit o faktu, že se především musíme držet rozměrů a úchytek Brabhamu, ze kterého jsme vzali například kompletní zavěšení kol. Bellasi byl velký teoretik a já jsem potřeboval jeho nápady usměrnit a realizovat. Téměř všechny výkresy a konstrukční práce jsem dělal sám. Byli jsme ve velké časové tísní a to někdy vedlo i k chybám. Podívej se na vedení vody od chladiče k motoru...to všechno mělo být zakryté. Firma tvarující plech ale špatně přečetla výkres, takže jsme to museli vyřešit takhle. Ale povedlo se a motor k šasi pasoval výborně. Když ten motor z továrny Cosworth přišel, byl to přesně tentýž agregát se kterým pro ně Jim Clark získal první vítězství v Holandsku 1967. Karosérii jsem pak dodělal jen tak podle vlastních představ a zkušeností...nic víc, nic míň.

**Sponzoři během konstrukce ani později nebyli žádní a proto se Moser se Schenkerem rozhodli pro oranžovou barvu vozu z čistě pragmatických důvodů, jak Beat vysvětluje.**

Ovšem, že jsme uvažovali nad červenou s bílým helvétským křížem, ale takhle sytě oranžové auto tehdy nikdo neměl a my jsme tu barvu zvolili čistě proto, abychom Silvia vždy dobře poznali na trati. Použili jsme k tomu dvoukompozitního laku, což tehdy byla ve Švýcarsku špičková technologie.

**Start v Monaku maličká 'Silvio Moser Racing' nestihnul, a proto poprvé představil svůj monopost koncem června v Zandvoortu. Beat i Silvio si byli vědomi toho, že jejich šance jsou mizivé a porucha palivové pumpy pojistila, aby Silvio neprošel kvalifikací. K tomu si stěžoval na starý a vyždímaný motor...chyběly ale peníze s tím cokoli dělat. Podobně dopadli i začátkem července v Clermont-Ferrand ve Francii, kde byl Moser alespoň rychlejší než Lotusy Alexe Soler-Roiga a Pete Lovelyho. Po dalším nezdaru na Hockenheimringu se bojující Švýcarové konečně dočkali a jejich vůz se postavil na startovní rošt. Do velké ceny Rakouska v Zeltwegu se přihlásilo jen 24 pilotů a všichni směli do závodu nastoupit. Silvio sice ztrácel na nejrychlejšího Jochena Rindta 6½ sekundy, přesto byla 16. srpna 1970 historie Formule 1 obohacena o další značku, která se zúčastnila mistrovského závodu Grand Prix. Moser svůj Bellasi F1/1/70 Ford v závodě udržel po 13 kol, než ho rozbitý chladič donutil vzdát...což pro nikoho nebylo překvapením.**

Věděli jsme o tom a bylo nám jasné, že náš závod nebude mít dlouhého trvání. Musím přiznat, že tu díru v chladiči způsobila moje nepozornost. Měl jsem totiž menší nehodu, když jsem ráno táhl vůz na vleku k trati. Nebyl už čas to pořádně zafáčovat.

**Tým samozřejmě nechtěl chybět ani ve své 'domácí' Gran Premio di Monza, kde ale byli nuceni jen přihlížet, protože byli opět poslední v kvalifikaci. Trvalo celý rok, než se jim podařilo do F-1 vrátit. Ve své poslední velké ceně na Monze 1971 byl Moser v tréningu rychlejší než Rolf Stommelen a Jean Pierre Jarier. V závodě ale musel odstoupit po pouhých pěti kolech se zlomeným závěsem kola.**

Znamenalo to konec projektu Bellasi a vůz byl prodán do sbírky Toma Wheatcrofta v Doningtonu. Bůhvíproč tam z něj vyndali motor, převodovku, nádrže a spoustu jiných komponentů. Silviova vdova byla po letech schopna všechny ty díly koupit nazpět a nakonec se to znovu dostalo ke mě. Všechno bylo v opravdu žalostném stavu. Například vyleštěné hliníkové díly zažloutly a trvalo mi dva měsíce je znovu nablýskat. Mým cílem je uvést vůz zpátky do původního a pojízdného stavu. Nechci ale, aby se s ním závodilo. V historických závodech se jezdí pěkně naostro a jsou tam kolize v každém tréningu i v závodech. Stačilo by málo k tomu, aby se veškerá moje práce přeměnila na hromadu šrotu.

**Silvio Moser závodil dál. Ve Formuli 2 vyhrál v Crystal Palace a byl druhý v Monze. Nevzdával ani návrat do Formule 1 a v roce 1974 se plánoval vrátit s Brabhamem BT42 týmu Jolly-Club-Bretscher. Monza téhož roku se mu ovšem stala osudnou. V dubnu tam startoval v závodě na 1000 km a s vozem Lola T294 BMW jasně vedl třídu dvoulitrů. Půl hodiny před koncem v Ascariho šikaně však náhle vyjel z trati arazil do tam už dříve odstaveného vozu.**

Ta sportovní Lola měla zpětné zrcátko na tyčce před kokpitem a právě tahle tyč ho udeřila do hlavy tak, že utrpěl těžká zranění mozku. Po nějakých zákrocích v italské nemocnici se Silvioův stav trochu zlepšil a byl na přání rodiny převezen do Švýcarska, kde se mu doktoři snažili zachránit život dalšími operacemi, ale marně.

*Muž, který stál za vznikem Bellasi Formule 1 zemřel 25. května 1974 v Locarnu. Jeho přítel a kolega je oprávněně hrdý na to, že vzpomínku na toto dobrodružství udržuje naživu i dnes [www.SilvioMoser.ch].*