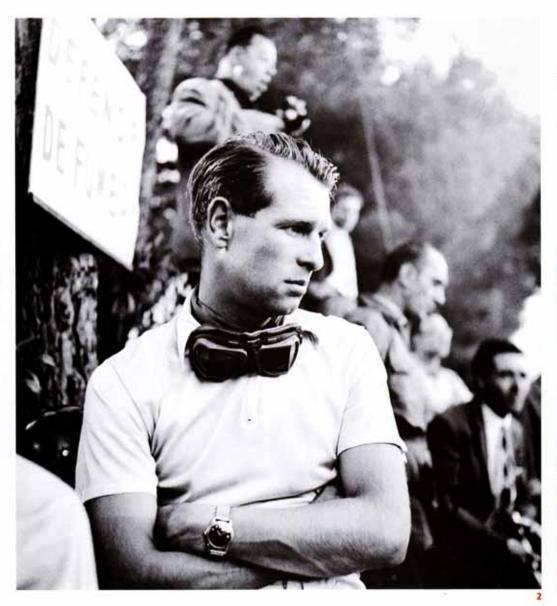




Figlio di un grande appassionato di motori, PETER JOHN COLLINS divenne pilota quasi con naturalezza, iniziando a guidare alcune delle automobili del padre Pat, un commerciante di veicoli di Mustow Green, nei pressi di Kidderminster nel Worcestershire, in Inghilterra. Nato nel 1931, Peter passò presto dai modellini della Dinky Toys con cui giocava da bambino alle auto vere. Già a quindici anni riuscì a convincere il genitore a correre il Blackpool Rally con un'Aston Martin. Insieme

Si fa le ossa con le piccole Cooper-Jap di 500 cm³, allora molto in voga in Gran Bretagna. Solo nel 1951 ottiene 21 vittorie in 45 gare. si comportarono piuttosto bene nei trasferimenti, perdendo però tempo prezioso nelle prove speciali. Quando nel 1948 Pat Collins aprì una concessionaria Ford, Peter poté sfogare la sua passione in maniera ancora più assidua. Conseguita la patente a diciassette anni, il giovane Collins cominciò a pensare al passo successivo. A marzo del 1949 ritirò una Cooper-JAP di 500 cm³. La sua prima gara fu all'aeroporto di Blackburn, nel corso della quale si classificò ottavo. Corse anche in salita, passando presto dal motore JAP al Norton. I primi approcci con la piccola Cooper furono utilissimi, di fronte ad avversari come Stirling Moss. Nel 1951 vin-

se subito a Goodwood, prima di avere uno spettacolare incidente a Silverstone. Gareggiò anche con una monoposto JBS, oltre che con Cooper di varia cilindrata. La stagione fu ricca di successi con una serie di vittorie, ben 21 su 45 partenze, che lo imposero come uno dei giovani più promettenti. Collins apprese presto anche quanto potesse essere crudele lo sport automobilistico.



- Collins in controsterzo con la Ferrari Dino 246 F1 a Montecarlo nel 1958. Arriverà terzo.
- Peter Collins è stato uno dei più talentuosi piloti degli Anni 50. Su 32 GP di F1 ne ha vinti tre.

+	ESORDIO GP DISPUTATI GP VINTI		GP Svizzera 1952 (Bremg- con la HWM 32 3					
FORMULA 1								
					PODI		9	
					POLE POSITION		1	
	GIRI VELOCI		0					
	MONDIALI VINTI		0					
	PUNTI CONQUISTATI		47					
		ANNO	TEAM		NEL MONDA			
		1952	HWM					
1953		HWM		3.00				
	1954	Vanwall		4 11				
	1955	Maserati						
	1956	Ferrari		3"				
	1957	Ferrari		8"				
	1958	Ferrari		5"				
FERRARI	GP DISPUTATI		20	17411				
	GP VINTI		3					
	POLE POSITION		1					
	PODI		9					
	LEVITTORIE		ANNO	WOORLD				
	Balain		+000	nen				

Francia

Curly Dryden e Alf Bottoms, due tra i suoi migliori amici e consiglieri, morirono in due incidenti, rispettivamente in Lussemburgo e a Castle Combe. Peter divenne più misurato alla guida, quasi prudente e restio a prendere dei rischi, rimanendo comunque sempre uno dei migliori e più veloci giovani in circolazione. Il suo talento naturale fu indiscutibile da subito e in seguito gli permise di supplire a una certa mancanza di abilità nella messa a punto delle vetture.

Nell'inverno del 1952 si presentò a John Wyer a una festa, chiedendo e ottenendo di fare un provino per l'Aston Martin. Oltre alla sua insistenza lo aiutò, insieme ai risultati precedenti, la sua gradevole presenza. Chi non lo conosceva poteva scambiarlo per un attore, e in più aveva modi educati e raffinati. Il giorno del suo secondo test con l'Aston Martin, a Silverstone stava girando anche la HWM e i responsabili della squadra vollero a loro volta provare Collins. Prima di sera, il ventenne Peter si ritrovò pilota ufficiale nelle Sport con l'Aston Martin e in Formula 2 con l'HWM. L'anno era peraltro cominciato con un terzo di classe su una Ford Anglia al Rally di Montecarlo. Con la fragile HWM-Alta si ritrovò in squadra con Stirling Moss e Lance Macklin, ritirandosi spesso nelle gare di Formula 2 e del campionato mondiale cui prese parte. Tra i migliori risultati ci furono un secondo posto a Sables d'Olonnes e un terzo nel Gran Premio del Lussemburgo. Nel campionato mondiale si piazzò sesto nel Gran Premio di Francia a Rouen. Con l'Aston Martin DB3 vinse la 9 Ore di Goodwood insieme a Pat Griffith. All'inizio del 1953 Peter andò a vivere a Parigi,

Nato 6 novembre 1931 Kidderminster (Gran Bretagna)

Morto 3 agosto 1958 incidente al Nürburgring durante il GP di Germania

Nazionalità Britannica 1 Al Tourist Trophy di Dundrod con la Aston Martin DB3S (n. 20), che porterà alla vittoria con Pat Griffith.

Nel 1956 sale sulla Ferrari e con la DSO fa subito faville: qui è in Belgio, dove vincerà.





trasferimento che gli permise di evitare il servizio militare e continuare a correre. Fu terzo al Nürburgring nell'Eifelrennen con la HWM quale miglior risultato in monoposto mentre a fine stagione vinse con l'Aston Martin il difficile Tourist Trophy, sempre con Pat Griffith.

Tony Vandervell, gran patron della Vanwall, lo ingaggiò nel 1954 per farlo gareggiare nella Formula Libera con la difficile Ferrari di 4,5 litri da 400 cavalli dipinta di verde e ribattezzata Thinwall Special. Nelle gare sul bagnato fu impressionante, pur alle prese con una vettura molto impegnativa. Vinse due volte a Goodwood e una a Snetterton. Portò inoltre al debutto nei Gran Premi iridati la Vanwall Special, realizzata partendo da una Cooper, finendo settimo nel Gran Premio d'Italia a Monza. Con il fido Griffith si piazzò terzo alla 1000 Chilometri di Buenos Aires, ritirandosi però in tutte le altre gare di rilievo disputate con la DB3S. Le sue prestazioni nella Formula Libera interessarono la BRM, che lo mise sotto contratto per le corse in monoposto del 1955. In ritardo di preparazione, la nuova P25 fu presentata solo ad agosto. Fu così che Peter gareggiò inizialmente con la Maserati 250F di proprietà della stessa BRM, con cui vinse a Silverstone e Crystal Palace in gare non titolate, ritirandosi nel Gran Premio di Gran Bretagna a Aintree. A Monza entrò temporaneamente a far parte della squadra ufficiale della Maserati, ma fu costretto ad abbandonare per la rottura di una sospensione. La BRM P25 fu pronta per la fine di settembre a Oulton Park, con Collins costretto al ritiro per le fortissime vibrazioni che non gli impediro-

 Collins al GP Supercortemaggiore del 1956 con la Ferrari 500 TR: vincerà in coppia con Hawthorn.



no di rimontare sino alla seconda posizione prima dell'abbandono. L'ingaggio da parte della Maserati a Monza aveva nel frattempo irritato gli uomini dell'Aston Martin, che lo aspettavano in forma per il Tourist Trophy della settimana successiva. Peter accettò dunque di buon grado l'invito della Mercedes per correre alla Targa Florio in coppia con Stirling Moss. Un'uscita di strada di Moss non impedì alla coppia di trionfare sulle tortuose strade siciliane con un netto vantaggio sulla 300 SLR gemella di Fangio e Kling.

Il 1956 fu un anno fondamentale nella vita di Peter. Dopo Fangio, Musso, Castellotti e Gendebien, la Ferrari decise di ingaggiare anche il promettente Collins. A raccomandarlo fu anche Mike Hawthorn, che proprio alla fine del 1955 aveva lasciato la Ferrari per seguire il garage di famiglia e correre con la Jaguar sulle Sport. La presenza di Fangio in squadra fece bene a Peter, che maturò molto seguendo l'esempio del campione argentino. Gli inizi furono poco incoraggianti, con tre ritiri e un quinto posto nel Gran Premio Città di Buenos Aires. Poi, ad aprile Collins vinse il Giro di Sicilia con il fotografo Louis Klemantaski come passeggero. Fu terzo a Siracusa con la D50 per poi piazzarsi secondo con la 860 Monza, sempre con Klemantaski sul sedile di destra, nella bagnatissima Mille Miglia del trionfo di Eugenio Castellotti. A Montecarlo fu fermato mentre era secondo alle spalle di Moss per cedere la sua vettura a Fangio. Avendo il permesso di disputare alcune corse con l'Aston Martin, Collins tornò sulla Sport inglese alla 1000 Chilometri del

VITTORIE NEL CAMPIONATO DEL MONDO COSTRUTTORI

Con la Ferrari

GP (1000 Km) del Venezuela 1957 (con P. Hill 3355) 1000 Km di Buenos Aires 1958 (con P. Hill su 250 TR 58) 12 Ore di Sebring 1958 (con P. Hill su 250 TR 58)

Utre vittorie

Giro di Sicilia 1956 (con Klemantaski su 8575) GP Supercortemaggiore (Monza) 1956 (con Hawthorn su 500 TR)

Altre march

Tourist Trophy 1953 (con Griffith su Aston Martin DB3S) Targa Florio 1955 (con Moss su Mercedes 300 SL)





- Nel '56 Peter è in lizza per vincere il titolo ma al GP d'Italia cede la sua Ferrari al compagno Fangio.
- 2 La copertina del settimanale inglese Autosport che ritrae il momento clou del GP d'Italia '56.

AUTOSPORT

EVERY FRIDAY



 Peter festeggia la vittoria nel GP di Siracusa 1957 con la Ferrari 801 assieme alla sua sposa, Louise. Collins corre la Mille Miglia 1957 con il fotografo Louis Klemantaski, che realizzerà splendide immagini.





Nürburgring, piazzandosi al quinto posto in coppia con Tony Brooks. A Spa venne finalmente il giorno della consacrazione con la meritata vittoria nel Gran Premio del Belgio, pur approfittando del ritiro di Fangio. Quasi per uno scherzo del destino si ritrovò Hawthorn come compagno nel Gran Premio Supercortemaggiore a Monza, che i due amici inglesi vinsero alla guida di una 625 LM. A Reims, nel Gran Premio di Francia, approfittò nuovamente di un problema meccanico sulla vettura di Fangio per imporsi in volata davanti a Castellotti. La Ferrari chiese di congelare le posizioni undici giri prima dell'arrivo, quando Collins era davanti al compagno di squadra italiano, che obbedì agli ordini di scuderia con disappunto. Nel giro di un mese, Peter aveva vinto due Gran Premi e si trovò in testa al campionato del mondo. In Inghilterra finì secondo dietro a Fangio dopo avere rilevato Portago sulla sua monoposto, dividendo così i punti conquistati con lui. Alla 24 Ore di Le Mans tornò sull'Aston Martin DB3S che divise con Moss, terminando al secondo posto alle spalle della Jaquar di Flockhart e Sanderson. Tornato in F1 nel GP di Germania, fu costretto al ritiro e questo fu il più duro colpo possibile per le sue speranze di diventare campione del mondo. La settimana successiva fu secondo nel GP di Svezia per vetture Sport su una 290 MM insieme a von Trips. Nel GP d'Italia a Monza si presentò al via con otto punti di distacco da Fangio nella classifica del campionato mondiale. Nel corso della gara si fermò in effetti ai box per cedere la sua vettura al ritirato Fangio, che terminò secondo e divenne campione del mondo, ma la Collins e Hawthorn abbracciano il vincitore del GP di Germania 1957, Juan Manuel Fangio. 4 Peter nel 1958, con la Ferrari Dino 246 F1, è di nuovo tra i candidati al titolo iridato.





leggenda ingiganti la portata del suo sacrificio. Collins avrebbe dovuto vincere e far segnare il giro più veloce per diventare campione del mondo, evento improbabile con Moss in fuga sulla sua Maserati. Rimase la bellezza di un gesto cavalleresco, che Musso si rifiutò di compiere pur essendogli stato ordinato dalla squadra.

Fangio divenne campione del mondo e lasciò Maranello in direzione di Modena, per cercare una nuova sfida con la Maserati. Fu così che la Ferrari riprese in squadra Mike Hawthorn, per la grande gioia di Collins. I due inglesi erano legati da una complice amicizia che divenne sempre più profonda. Tra loro si chiamavano "mon ami mate", come i protagonisti dei fumetti di un quotidiano britannico. Nel frattempo Peter aveva conosciuto Louise Cordier, figlia di un assistente del segretario dell'ONU. Americana, Louise era un'attrice di vaglia che conquistò il cuore di Collins, sino ad allora piuttosto disinvolto con le molte amicizie femminili che aveva coltivato. Peter e Louise si sposarono in Florida nel febbraio del 1957, non

Peter e Mike Hawthorn erano non solo compagni di scuderia ma anche, e anzi soprattutto, amici. Tra loro si chiamavano "mon ami mate".

molto tempo dopo essersi conosciuti. In F1 le Maserati 250F di Fangio e Moss si rivelarono molto competitive, anche troppo per le Ferrari D50. A marzo Eugenio Castellotti morì in un incidente in prova a Modena e fu così che oltre a Musso e Trintignant la scuderia di Maranello schierò occasionalmente von Trips. Nella tragica Mille Miglia segnata dalla tragedia di Portago, Peter si ritirò.

- L'ultima vittoria di Peter Collins: il GP di Gran Bretagna 1958, che conquista davanti a Hawthorn.
- L'ultima gara di Collins; il GP di Germania. Qui Peter segue Mike, pochi giri prima della tragedia.

Peter amava le barche e il mare. L'ultimo periodo della sua vita ha vissuto a Monaco su uno yacht.

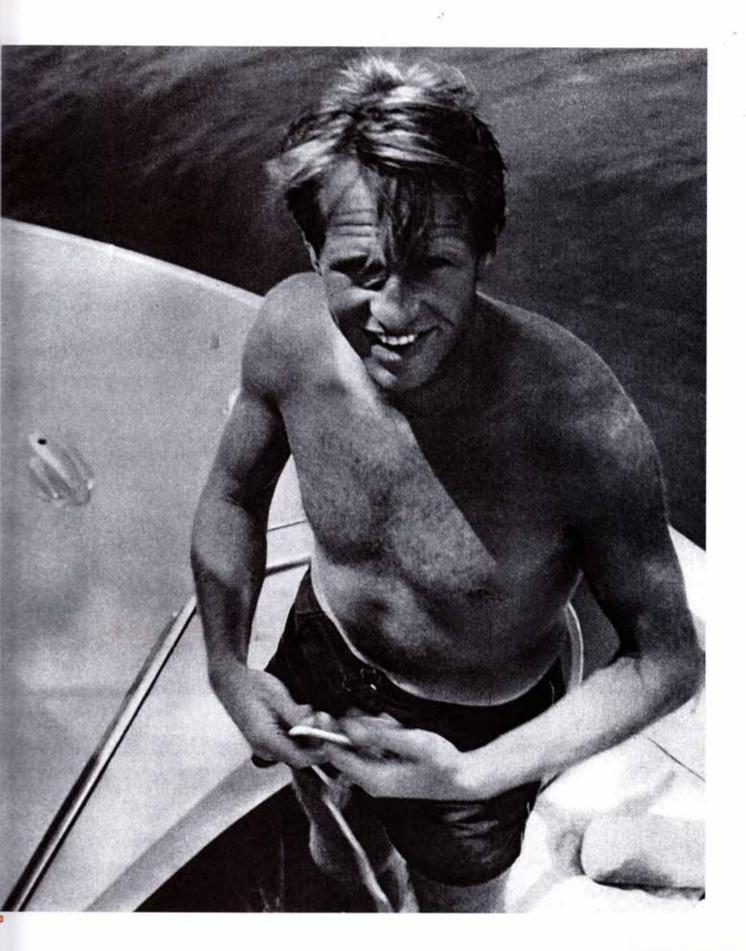




Non furono molte le soddisfazioni per Collins quell'anno, eccettuate le due vittorie a Siracusa e Napoli in corse minori. In Germania lui e Hawthorn subirono lo smacco di un'impossibile rimonta da parte di Fangio, che andò a vincere con la Maserati, involandosi verso il quinto titolo. A Peter rimase la consolazione della vittoria nel GP del Venezuela a Caracas in coppia con Phil Hill. Il 1958 iniziò meglio, con le vittorie nella 1000 Chilometri di Buenos Aires e nella 12 Ore di Sebring

Nel '58 la lotta per il Mondiale era aperta a Musso, Collins, e Hawthorn. Luigi morì in Francia, Peter in Germania, Mike in un incidente stradale. su una Testa Rossa in coppia con Phil Hill. Insieme a Louise si era trasferito a Montecarlo dove nel porto ormeggiava il suo nuovo yacht, sul quale i due amavano rifugiarsi tra una corsa e l'altra. Sulla nuova Dino 246 si impose nell'"International Trophy" a Silverstone, per poi incontrare problemi di affidabilità in Argentina, Olanda e Belgio. A Montecarlo fu terzo e solo quinto in Francia. Nel GP di Gran Bretagna a Silverstone, Collins conquistò una nuova splendida vittoria, guidando dal secondo giro alla fine della gara. Al Nürburgring, nel GP di Germania, Collins stava lottando con la Vanwall di

Brooks, che lo aveva raggiunto in testa alla corsa. Dietro a Brooks, Peter perse il controllo della sua Ferrari all'entrata della curva di Pflanzgarten, sotto gli occhi dell'amico Hawthorn. La 246 partì in testacoda, sbalzando il pilota fuori dall'abitacolo. Lo sfortunato Peter fini contro l'unico albero all'esterno della curva riportando lesioni fatali al capo e decedendo all'ospedale di Bonn.



223