

1966 McLAREN



Il debuﬀo...cercando un motore

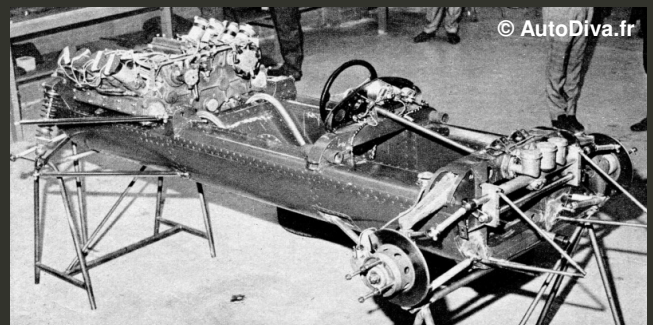
Bruce McLaren, tra il 1963 e il 1964, smette i panni del semplice pilota per vestire quelli del pilota-costruttore. Inizia con le vetture Sport in collaborazione con il gruppo inglese Lambretta-Trojan, attività dalla quale egli ricava il denaro necessario a dare un futuro al team.



Il momento favorevole alla Formula Uno arriva nel 1966, quando la cilindrata (per i motori aspirati) passa da 1500 a 3000 cc e questo per Bruce McLaren significa partire con maggiori probabilità di ben figurare, proprio perché tutti devono ricominciare daccapo.

La nuova vettura, siglata M2B e progettata da Robin Herd e Bruce McLaren, si rivela come un eccellente esempio di inventiva e accuratezza nella realizzazione.

Il telaio è una monoscocca in mallite, costruita con metodologie e materiali applicati in aeronautica. La mallite è formata da due sottili foglie di duralluminio che comprimono tra loro una foglia di legno di balsa incollata. Ne deriva una struttura rigida e leggera, sopra la quale sono rivettati i pannelli di alluminio che formano la carrozzeria. Gli attacchi per le sospensioni, per la strumentazione e il sedile sono ricavati con centine in acciaio. ►



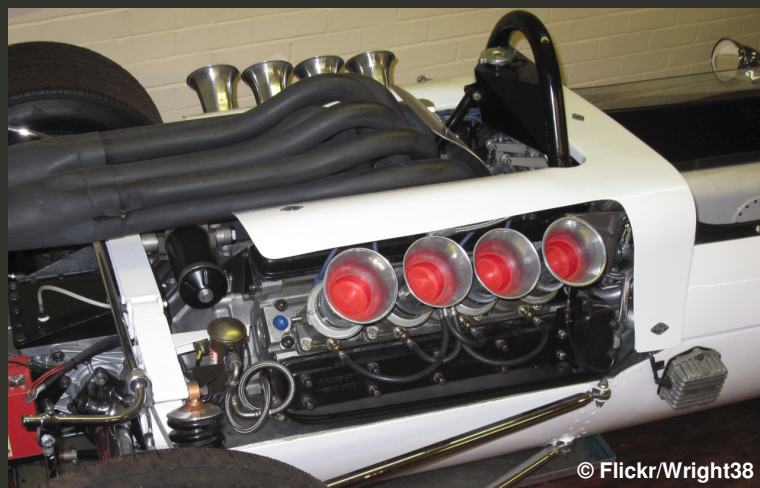
© AutoDiva.fr

Dotata di una monoscocca in mallite, la M2B era caratterizzata da una sbalorditiva rigidità. I condotti della benzina e dell'olio passavano all'esterno della carrozzeria ed aveva un serbatoio interno. Sopra la struttura veniva rivettata la carrozzeria in alluminio.

M2B

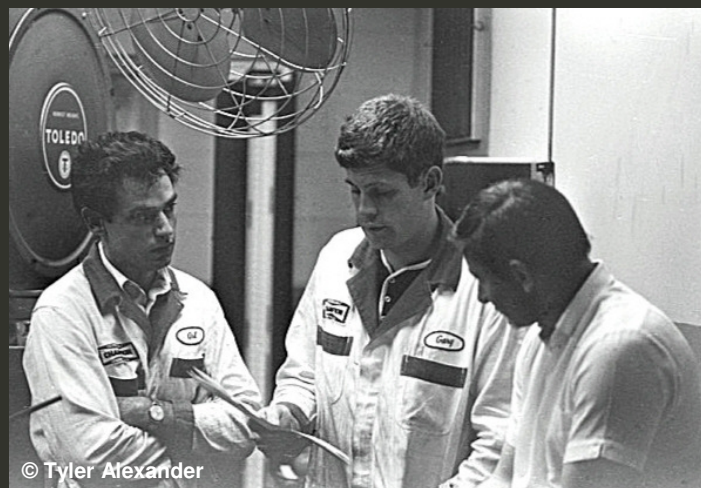
Telaio: monoscocca in mallite. **Sospensioni:** anteriori classiche con ammortizzatori elicoidali interni, al retrotreno un sistema a tiranti. **Freni** Girling, ruote in magnesio da 13 o 15 pollici. **Motore:** Traco-Ford 406, V8 di 3 litri, bialbero, 4 valvole per cilindro ad aste e bilancieri che sviluppava 304 CV a 8750 giri/min, modificato dalla Traco Engineering in California. Derivava da un modello Indy del 1964 siglato B8, di 4,2 litri. **Pneumatici:** Firestone

La mallite, a fronte dei vantaggi che pongono la M2B in termini di rigidità torsionale una spanna al di sopra delle altre monoposto, è fonte di alcuni problemi che ne rendono difficile l'impiego. Richiede esperienza per essere costruita e utilizzata al meglio e il telaio così realizzato pone oggettive difficoltà quando si tratta di ripararlo.



© Flickr/Wright38

Il lavoro di conversione del motore Ford di 4,2 litri in un tremila adatto alla F1 era stato inizialmente affidato al tedesco Klaus von Rucker, che aveva maturato una significativa esperienza lavorando ai motori BMW e Daimler-Benz. Dato, però, che le cose andavano per le lunghe, von Ruckler fu sollevato dall'incarico che fu conferito a Gary Knutson, il quale lo affidò alla società californiana Traco. Le prove in pista del motore furono effettuate a Riverside nel mese di febbraio.



© Tyler Alexander

Nella foto, da sinistra Al Bartz (dal 1964 al 1966 ha lavorato alla Traco Engineering. Il suo primo progetto è datato 1966, con il motore Chevrolet destinato alla McLaren M6B Can-Am. Bruce ebbe successo con i motori di Bartz, dal quale imparò tutto il possibile sui 'trucchetti' che consentivano di avere maggiore potenza). Al centro Gary Knutson, chiamato da Bruce a sostituire von Ruckler. A destra Bruce McLaren.

Lo scoglio da superare, tuttavia, è trovare il motore idoneo. Il cambio di Formula ha creato non pochi grattacapi alle scuderie che avevano fin lì utilizzato il V8 Climax 1500: per molti, nell'attesa di un'alternativa, la soluzione provvisoria è impiegare i vecchi Climax portati a due litri.

Bruce McLaren invece la trova in un motore Ford V8 bialbero usato ad Indianapolis e alimentato con un sistema ad iniezione Hilborn. La cilindrata è di 4,2 litri, per cui è necessario modificarlo per rientrare entro i tre regolamentari che sono raggiunti riducendo la corsa a 52 mm. Ma non solo: bisogna lavorare per adattare il V8 alle esigenze di un Gran Premio, che sono diverse da quelle di una 500 Miglia che si corre in un ovale, per cui alla fine

risulta quasi rifatto. Ciononostante la potenza ricavata è modesta, 305 CV a 8750 giri/min, contro gli almeno sessanta in più del V12 Ferrari e dell'H16 BRM. Inoltre il Ford è un motore pesante e ingombrante, proprio perché è nato per una cilindrata superiore e questo vanifica la pur buona erogazione di coppia motrice.

Bruce aveva fatto questo calcolo: se con 4,2 litri la potenza ottenuta è di 470 CV, che comporta una potenza specifica di 112 CV/litro, facendo le dovute proporzioni, con tre litri è ragionevole sperare di spremere all'incirca 335 CV. Che non era il massimo, ma un valore comunque accettabile.

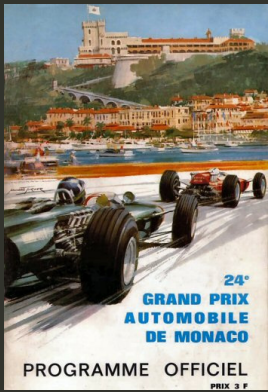
Insomma: il 1966 si apre per tutti con poche certezze e con molte squadre ancora in via di definizione tecnica.



© Unknown

Nel 1966 al volante della sua prima monoposto, la M2B, Bruce McLaren prende il via del Gran Premio di Monaco. Il nuovo Regolamento della F1 aveva alzato la cilindrata a 3000 cm³, McLaren decise così di adattare un propulsore proveniente dalla Formula Indy, puntando erroneamente su un Ford V8 da 4200 cm³ ridotto a 3000. Il propulsore si dimostrò poco affidabile e con un'erogazione di poco superiore ai 300 CV, troppo pochi per pensare di poter battere con il Repco montato sulla Brabham, un motore con monoblocco in alluminio di derivazione Oldsmobile.

MONACO



A Montecarlo la locandina, dipinta a mano, è degna di un pittore vedutista. Il senso della corsa è reso da una BRM che insegue una Ferrari lungo il porticciolo affollato di imbarcazioni da diporto, sovrastato dal palazzo reale.



© Toma Articulos

Il debutto di una McLaren in Formula Uno avviene nel primo appuntamento in Calendario, a Montecarlo, dove risultano iscritte due monoposto: una per Bruce McLaren, l'altra per il connazionale Chris Amon. Sono dipinte di bianco con una banda centrale longitudinale verde inglese che avvolge il musetto.

Il 22 Maggio la prima fila della griglia di partenza, composta da sedici monoposto, vede Jim Clark su Lotus in Pole, con a fianco la Ferrari di John Surtees. Il Campione scozzese in gara non sarà fortunato: il cedimento di una sospensione lo costringerà al ritiro mentre sta

lottando con Graham Hill per la terza piazza.

Bruce McLaren è in quinta fila con il decimo tempo, affiancato dalla Cooper-Maserati di Richie Ginther. Amon, la cui monoposto è indisponibile, non si schiera.

Quando Louis Chiron abbassa la bandiera monegasca, è Surtees a portarsi in testa restandoci fino al quattordicesimo giro, quando la trasmissione della sua Ferrari inizia a dare problemi che ne causano il ritiro due giri dopo. McLaren su McLaren (ebbene sì, credo che questa prima apparizione abbia avuto per

Bruce un effetto tutto speciale) ha un ottimo avvio e guadagna tre posizioni, per retrocedere nei successivi giri e abbandonare al nono a causa di una perdita d'olio. Vince così Jackie Stewart su BRM, passato in testa dopo il ritiro di Surtees, davanti all'altro ferrarista Lorenzo Bandini (la cui monoposto monta, a differenza di quella del compagno, un motore di 2400 cc), a Graham Hill con la seconda BRM ufficiale e all'americano Bob Bondurant al volante di una BRM del team Chamaco-Collect. Dato curioso: solo questi quattro piloti terminano la gara.

BELGIO



In Belgio sono i tocchi di giallo a farla da padrone: è lì per ricordare che si tratta del colore attribuito alle auto da corsa belghe. Un po' di spirito nazionalistico in assenza di protagonisti belgi.

V8 americano non stava dando i risultati sperati e non si vedeva alcun margine di miglioramento.

A onor del vero McLaren avrebbe potuto avere a disposizione fin dall'inizio della stagione il V8 Oldsmobile in lega leggera, già utilizzato nelle proprie vetture Sport, che era l'unità modificata dalla società australiana Repco e utilizzata dalla Brabham. Era, oltretutto, un motore più leggero del Ford che poteva contare almeno su 340 CV, ma il problema stava soprattutto nel costo, al di sopra dei mezzi finanziari del team. Si sperava, inoltre, che la Ford potesse fornire un contributo allo sviluppo del proprio V8, cosa che non avvenne.

L'unica McLaren che a Spa prende il via è quella dell'ex Campione del Mondo Phil Hill, che parte dall'ultima posizione. Ma non perché si sia qualificato così indietro, in realtà Phil non figura nemmeno tra gli iscritti. Ma allora, cosa ci fa lì in mezzo? È lì per esigenze...cinematografiche: la sua McLaren-Ford M3 monta infatti una cinepresa utilizzata per le riprese del

film Grand Prix e Hill seguirà il plotone durante il primo giro.

Le cose con il V8 Serenissima non vanno meglio, perché persiste la mancanza di potenza e, come se non bastasse, viene meno pure l'affidabilità. In realtà è un motore progettato e sviluppato per le vetture Sport ed è stato adattato alle esigenze della Formula Uno. I cavalli, qualcuno più, qualcuno meno, sono anche qui pochi, all'incirca 270, ma se non altro quest'unità è più leggera e meno ingombrante dell'altrettanto poco affidabile Ford, ed è un peccato che un telaio efficiente come quello della M2B risulti penalizzato da unità motrici inadeguate.

Al primo giro del Gran Premio una carambola causata da uno scroscio improvviso di pioggia a Masta, mette fuori gioco ben sette monoposto delle quindici in griglia: alla fine finiscono la gara in cinque. Vince Surtees su Ferrari, partito dalla Pole, davanti alla Cooper-Maserati della giovane speranza Jochen Rindt e all'altra Ferrari di Lorenzo Bandini, ancora motorizzata 2400cc.

Il secondo appuntamento è sulla pista belga di Spa-Francorchamps, il 13 Giugno.

Le McLaren iscritte sono due, ma anche qui Amon deve dare forfait perché la sua vettura non ha il motore. Non va meglio neppure a Bruce McLaren, che addirittura non si schiera al via. Cosa è successo? In prova il motore Serenissima di Bruce ha ceduto (rottura di una biella) e non ve n'è un altro di scorta. Serenissima? Spieghiamo l'arcano: non era più il Traco-Ford a spingere la M2B, ma il V8 tre litri della Scuderia italiana Serenissima del Conte Giovanni Volpi di Misurata, scelto perché il



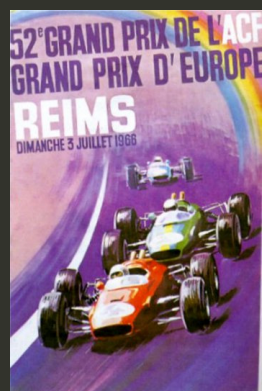
© Unknown

La BRM di Stewart dopo l'incidente nel primo giro del Gran Premio del Belgio. Dentro questa monoposto il pilota scozzese restò bloccato per circa mezz'ora. Aveva una frattura alla scapola e una perdita dal serbatoio gli stava impregnando la tuta di benzina. Ad oggi sono stati fatti passi avanti significativi in tema di sicurezza, un percorso che iniziò quel giorno.

Stewart, uno dei piloti coinvolti nell'incidente in Belgio, constatò sulla propria pelle quanto la sicurezza dei circuiti sia aleatoria e quanto vi sia da fare per garantire almeno un pronto soccorso ai piloti. Ci vuole un'eternità prima che possano estrarlo dalla monoposto che è finita in un fosso pieno d'acqua e adagiarlo su di una barella. Il pericolo è aggravato dal fatto che uno dei serbatoi sta perdendo benzina. Jackie ha una scapola rotta. Una volta trasportato nel più vicino ospedale, egli nota, con una punta d'ironia, che le infermiere si mostrano imbarazzate per la sua nudità,

ma non lo sono invece altrettanto per la presenza di topi che scorrazzano allegramente nei corridoi. Da quest'incidente prenderà avvio, per iniziativa di Stewart, un'azione di sensibilizzazione verso gli organizzatori per migliorare le condizioni di sicurezza delle piste, specialmente di quelle ricavate da normali strade come, appunto, Spa-Francorchamps. L'azione sfocerà nel rafforzamento della G.P.D.A. (Grand Prix Drivers Association), organizzazione creata da Stirling Moss nel 1961, che vedrà Stewart e Hulme particolarmente attivi nel far valere le istanze dei piloti.

FRANCIA



In Francia l'arcobaleno sottolinea che il Gran Premio non è solo di Francia, ma anche d'Europa. Sullo sfondo della lotta ravvicinata che vede protagoniste le monoposto inglesi e italiane, qui rappresentate da una Lotus che insegue da vicino una Ferrari, si intravede un'auto di colore bleu France. È più indietro, non è coinvolta nel duello: l'automobilismo francese infatti non è ancora protagonista in Formula Uno, ma chissà, un domani....

A Reims, il 3 Luglio in Francia, assente Stewart per i postumi dell'incidente in Belgio, Bruce McLaren risulta iscritto, ma in griglia non lo si vede. L'assenza è causata dall'indisponibilità di un motore per sostituire quello si è rotto a Spa-Francorchamps. La griglia del Gran Premio vede in Pole-position Lorenzo Bandini che ha ereditato la Ferrari tre litri da John Surtees, emigrato, dopo la vittoria a Spa, in Cooper-Maserati per le note diatribe tra lui, il direttore sportivo Dragoni e il connazionale Mike Parkes, anch'egli pilota Ferrari. Surtees, comunque, ottiene il secondo tempo in griglia precedendo l'esordiente Parkes con

l'altra Ferrari tremila. Anche Clark è assente: giovedì durante le prove è rimasto ferito al volto per aver investito...un uccello. La sua Lotus, che monta per la prima volta il motore BRM H16, è affidata a Peter Arundell. Al via è Bandini a prendere il comando e a mantenerlo saldamente per trentadue dei quarantotto giri, quando l'allentamento di un dado del cavo dell'acceleratore lo costringe a fermarsi a Thillois. Vince così Brabham che precede di 9'5 Parretore sportivo Dragoni e Hulme, sull'altra Brabham-Repco, è terzo a due giri. Al termine del Gran Premio Brabham riconosce che non avrebbe mai vinto se Bandini non si fosse fermato.



Da sinistra, Chris Amon, Bruce McLaren, Ken Miles (inglese) e Danny Hulme

© GrandPrix.com

Verso la metà degli anni Sessanta, a giudicare dal loro numero, sembra che la Nuova Zelanda sia una vera e propria fabbrica di piloti. Corrono tutti e i più bravi approdano in Inghilterra, sostenuti dalla federazione sportiva neozelandese che paga loro persino le spese di viaggio.



Bruce McLaren, grazie alle personali entrate in Ford, riesce a stipulare con la Firestone un contratto vantaggioso. Egli sfrutta il desiderio dei dirigenti di Akron di contrastare, sulle piste al di fuori del territorio americano, la rivale inglese Dunlop che all'epoca dominava.

B. BRETAGNA



“Il ritorno della potenza” è il fatto nuovo che gli Inglesi evidenziano chiaramente nel Gran Premio di casa. Abbandonate le piccole monoposto di 1500 cc, l'immagine retrò delle più potenti macchine anni '50, ricorda al pubblico che qualcosa è cambiato.

Prima della partenza del Gran Premio d'Inghilterra Jack Brabham è autore di un divertente siparietto. “Nonno Jack”, soprannome affibbiatogli perché ha ormai quarant'anni d'età, si appresta a salire in macchina con tanto di barba finta e bastone, al quale si appoggia simulando la camminata incerta di un vecchietto.



Passano due settimane e il “circo” si sposta in Inghilterra, a Brands-Hatch dove, assenti le Ferrari a causa delle agitazioni sindacali in fabbrica, “Old Fox” (“vecchia volpe”, così è chiamato dagli inglesi Jack Brabham) fa la Pole, segna il giro più veloce in gara e vince davanti a Hulme, autore di una spettacolare rimonta, e a Graham Hill su BRM due litri.

Bruce McLaren riesce a issare la sua McLaren-Serenissima al sesto posto, dopo essere partito in quinta fila con il tredicesimo tempo. Autore di un'ottima partenza, al termine del secondo giro Bruce è settimo per retro-

cedere, man mano che la pista si asciuga (era partito con gomme da bagnato) fino all'undicesimo posto al nono giro. Poi, dopo aver superato la Brabham-Climax 2.5 di Chris Irwin, complice il ritiro di Stewart, Gurney, Spence e Surtees, risale in sesta posizione.

È comunque un risultato importante perché si tratta del primo punto ottenuto da una McLaren in Formula Uno. Amon, con l'altra McLaren, motorizzata Ford, deve dare ancora forfait. In questa gara fa notizia il doppiaggio di Clark, alle prese con una Lotus-Climax piena di problemi.



A Brands-Hatch Bruce McLaren indossa un casco simile, nella decorazione e nei colori, a quello di Chris Amon. Lo fa per esigenze cinematografiche: Bruce, infatti, incarna per l'occasione uno dei protagonisti nel famoso film Grand Prix del regista John Frankenheimer.

O. OLANDA



La nuova formula di tre litri è evidenziata anche nella più semplice locandina del gran premio d'Olanda, neutra nel contenuto. Il Mondiale è cosa altrui, sembra dire!

Il 24 Luglio a Zandvoort, in Olanda, Jim Clark piazza la sua Lotus con motore Climax due litri in prima fila, marcando il terzo tempo dopo le Brabham di Brabham e Hulme. A dispetto dei quarant'anni d'età Brabham fa suo il Gran Premio, unico pilota a pieni giri, precedendo Graham Hill di un giro e Jim Clark, terzo a due giri. Il Campione del Mondo, dopo aver lottato inizialmente con Brabham, avendo però una monoposto di 2000 cc di cilindrata contro una di 3000, passa addirittura in testa per condurre la gara fino al settantesimo dei novanta giri in programma, quando il motore Climax della sua Lotus inizia a fumare dagli scarichi e a perdere potenza. La durezza della lotta con Clark è comprovata dal fatto che “nonno

Jack” termina con le gomme sulle tele, cosa che, per uno come lui che tra tutti è quello che le gomme le sa risparmiare di più, è tutto dire. Parkes, su Ferrari, desta curiosità perché la sua monoposto è dotata di un parabrezza sperimentale registrabile studiato per ridurre la resistenza dell'aria. Si ritirerà all'undicesimo giro per un'uscita di strada causata dalla sabbia portata dal vento, un'insidia che tutti temono qui a Zandvoort e che rende questo circuito selettivo.

Giornata no, in Olanda, per la McLaren che non schiera alcuna monoposto in griglia di partenza, malgrado Bruce abbia staccato un tempo di 1'31"7 (identico a quello ottenuto da Jo Bonnier su Cooper-Maserati) che lo vedrebbe inserito tra la quinta e la sesta fila. È ancora una volta il motore a guastarsi irrimediabilmente in prova.

G. GERMANIA



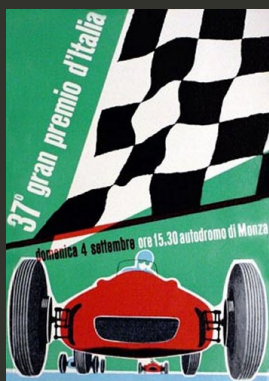
Molto schematica quella del gran premio di Germania, dove si utilizza il nero delle monoposto, rese con notevole accuratezza, per completare i colori della bandiera tedesca.

Il 7 Agosto si va in pista den- le prove in sordina, quasi a tro all’ “nascondersi”, disputa invece “inferno una gara d'attacco, duellando verde”, il a lungo con la Cooper-temibile Nürburgring al quale Maserati di John Surtees. “Old Brabham si presenta salda- Fox” la spunta su “Big John” mente in testa al Mondiale. Ha che al traguardo precede la infatti trenta punti, contro i Cooper-Maserati del compa- quattordici di Graham Hill, i gno Jochen Rindt. La gara è dodici di Stewart e gli undici funestata da un grave inciden- di Bandini e Rindt. Non è un te: in una collisione con Ickx margine incolmabile, tenuto al primo giro, la giovane pro- conto che mancano quattro messa John Taylor, ricoverato all'ospedale di Coblenza, gare, ma, visto che gli insegui- muore a distanza di quattro giorni dall'incidente.

la probabilità che qualcuno riesca a riempire il vuoto è assai ridotta. Qui la Scuderia McLaren non si presenta, come non si presenterà al Gran Premio d'Italia a Monza. Il motivo? Accantonato il V8 Serenissima, si torna al Ford, ma in versione riveduta e corretta che sarà pronto in occasione del Gran Premio degli Stati Uniti.

La cronaca ci dice che Jack si va in Brabham, dopo aver disputato la gara d'attacco, duellando con la Cooper-Maserati di John Surtees. “Old Fox” la spunta su “Big John” che al traguardo precede la Cooper-Maserati del compagno Jochen Rindt. La gara è funestata da un grave incidente: in una collisione con Ickx al primo giro, la giovane promessa John Taylor, ricoverato all'ospedale di Coblenza, muore a distanza di quattro giorni dall'incidente.

Al “Ring” i partenti sono ventisette, tra i quali figurano schierati ben undici piloti al volante di monoposto di Formula Due inserite, data la lunghezza del tracciato, per rimpolpare il plotone. Partono dietro lo schieramento delle Formula Uno. Il miglior tempo tra le F2 (che hanno 1600 cc di cilindrata) è fatto segnare da un giovane belga di ventuno anni, Jacky Ickx su Matra-Ford, che fa meglio di Peter Arundell su Lotus-BRM 2.0 di F1, partendo a fianco di Denny Hulme.



Il fondo verde della locandina e il bianco della bandiera a scacchi, sommati al rosso della monoposto stilizzata (che, ricordiamo, è il colore nazionale italiano nell'automobilismo), rappresentano il vessillo nazionale. La monoposto rossa che transita sotto la bandiera a scacchi, sembra quasi auspicare il successo dei colori italiani nel Gran Premio di casa.

A Monza, il 4 Settembre, è trionfo Ferrari, per una doppietta (vittoria di Lodovico Scarfiotti, secondo posto di Mike Parkes) che passerà agli annali per essere, a tutt'oggi, l'ultimo successo di un pilota italiano a Monza su di una Ferrari. Parkes conquista la Pole-position precedendo Scarfiotti, con Clark che completa la prima fila. Bandini è in seconda fila, ma è il più lesto a partire e si porta in testa. Ci resta poco perché, al secondo giro, l'abitacolo della sua Ferrari 312 è inondato di benzina a causa della rottura del raccordo di una tubazione. La testa della gara vede, per i primi sette giri, l'alternanza tra Surtees, Parkes e Brabham. All'ottavo, complice il ritiro di

Brabham che allaga d'olio la pista, passa in testa Parkes che per cinque giri "tira la scia" a Scarfiotti. Alla tredicesima tornata Scarfiotti si porta al comando che mantiene fino alla fine. Terzo è Denny Hulme. Tutti coloro che possono dire ancora qualcosa nella Classifica iridata, non vedono la bandiera a scacchi. Hill si ritira al primo giro (motore), Stewart al sesto (alimentazione), Surtees al trentaduesimo (condotta benzina) e Clark (cambio) al 59° delle 68 tornate in programma. Il ritiro di Surtees consegna l'iride a Brabham, Campione del Mondo per la terza volta. Ma questa è speciale, perché Jack conquista l'iride al volante di una sua monoposto.



A Monza l'americano Richie Ginther porta al debutto la nuova Honda con motore tremila. Per la casa giapponese, che ha vinto in Messico, sempre con Ginther, l'ultimo Gran Premio della vecchia Formula Uno 1500, è questo un ritorno.

STATI UNITI



Un'immagine sfumata in grigio e nero bluastro per il Gran Premio USA, con Graham Hill e la BRM protagonisti all'interno del disegno che rappresenta il tracciato di Watkins-Glen.

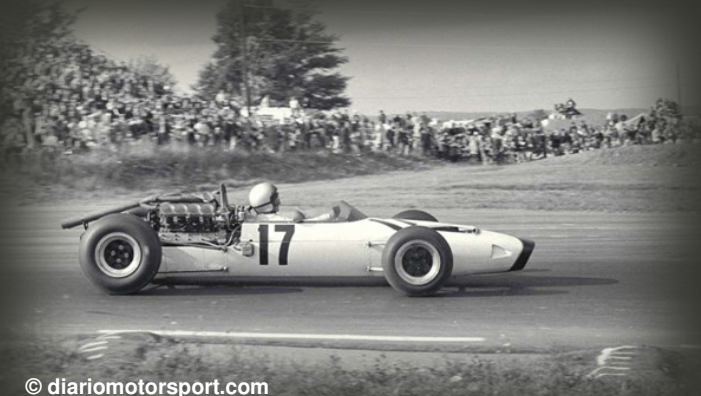
Ci si trasferisce ora nel Nord America, precisamente a Watkins-Glen teatro, il 2 Ottobre, del Gran Premio degli Stati Uniti. Il neo-iridato parte in Pole davanti a Clark. Bandini e Surtees condividono la seconda fila, ma il terzo tempo è dell'italiano. Il rientrante Bruce McLaren, la cui monoposto monta la versione riveduta e corretta del Traco-Ford, è in undicesima posizione. Bandini scatta in testa e vi

resta per nove giri, quando cede il comando a Brabham. Lo riprende però al ventesimo, per cederlo definitivamente al 35° quando il suo V12 esala l'ultimo respiro. Brabham, che era secondo, si vede servire la testa della corsa su di un piatto d'argento, ma le sue speranze durano per altri ventuno giri, fino a quando la catena di distribuzione del V8 Repco cede. Clark, che seguiva staccato di quattordici secondi, si trova così

al comando e, con una corsa al risparmio, sfruttando il notevole margine di vantaggio sugli immediati inseguitori, riesce ad aggiudicarsi il Gran Premio. È al volante della Lotus-BRM H16 e questa è la prima vittoria per quel motore che conclude per la prima volta una corsa. Bruce McLaren all'arrivo occupa un buon quinto posto dopo le Cooper-Maserati di Rindt, Surtees e Siffert, che vale due punti in Classifica.

A Watkins Glen Bruce McLaren rientra dopo gli stop del Nurburgring e Monza. Per McLaren un buon quinto posto e due punti Mondiali.

A Watkins-Glen le Lotus presenti sono quattro, ma nessuna è uguale all'altra. Jim Clark ha una 43 con motore BRM H16, Pedro Rodriguez corre con una 33 motorizzata BRM due litri a 8 cilindri, Mike Spence con una 25 con motore uguale a quella di Rodriguez, mentre Peter Arundell prende il via al volante di una 33 con motore Climax duemila.



© diariomotorsport.com





In Messico spazio al tricolore, anche se, per sottolineare la centralità dell'evento, in mezzo c'è la foto (in bianco e nero per non turbare il cromatismo nazionale) della monoposto vincitrice nella precedente edizione: la Honda n° 11 di Richie Ginther.

Il 23 del mese il Gran Premio del Messico a Magdalena-Mixhuca, assenti le Ferrari, consegna all'Albo d'Oro la vittoria di John Surtees su Cooper-Maserati, davanti a Jack Brabham e a Denny Hulme. A Jim Clark, che parte in prima fila, le cose in gara vanno male perché l'H16 BRM prede fuoco al nono giro e Clark riporta un'ustione a una spalla, per fortuna leggera. Bruce, che partiva dalla settima fila, questa volta è costretto al ritiro a causa del cedimento subitaneo del propulsore in una nuvola di fumo.

In Coppa Costruttori la vittoria va alla Brabham-Repco che precede la Ferrari e la Cooper-Maserati.

L'anno 1966, pur con una squadra ancora acerba, porta alla McLaren i primi punti in chiave Costruttori: sono tre in totale, tanti quanti ne ha la Honda che, tuttavia, la precede in Classifica in

quanto la Federazione distingue tra telaio e motore, quindi tra McLaren-Ford e McLaren-Serenissima. La prima è così al nono posto con due punti, la seconda al decimo con uno, alla pari con la Brabham-Climax.

Per il 1967 una cosa è certa: occorrerà trovare un motore valido, che permetta alle qualità del telaio McLaren di emergere. Le alternative non sono molte e la scelta più probabile pare essere il BRM, che nel corso della Stagione è stato montato su parecchie monoposto. L'esperienza di questo primo anno in Formula Uno, pur privo di risultati di rilievo, è stata tutto sommato positiva, tenuto conto dell'impegno profuso dalla Scuderia nella produzione di vetture Sport per la nuova serie Can-Am che ha visto vincitore John Surtees su Lola, ma che ha evidenziato come la McLaren si sia dimostrata competitiva fino alla fine.



Un altro pilota, sulla scia di Jack Brabham e Bruce McLaren, sceglie di diventare costruttore di monoposto di Formula Uno. È l'americano Dan Gurney che, nel 1966, fonda il team Anglo American Racers detto Eagle.

Denny Hulme chiude il Campionato 1966 al quarto posto, dimostrando di possedere uno stile forse poco spettacolare, ma redditizio. In realtà la sua costanza è accompagnata da una notevole velocità che lo porta ad emergere, tanto che, malgrado nessuno ancora lo dia per papabile, l'"Orso" neozelandese l'anno successivo diventerà Campione del Mondo con la Brabham davanti nientemeno che al proprio caposquadra.

Sinfesi della Stagione

Gran Premio	Vincitore	Auto	posizione in griglia	giro più veloce
Montecarlo	Jackie Stewart	BRM	3°	Bandini (Ferrari)
Belgio	John Surtees	Ferrari	pole	Surtees
Francia ed Europa	Jack Brabham	Brabham-Repco	4°	Bandini (Ferrari)
Inghilterra	Jack Brabham	Brabham-Repco	pole	Brabham
Olanda	Jack Brabham	Brabham-Repco	pole	Hulme (Brabham-Repco)
Germania	Jack Brabham	Brabham-Repco	5°	Surtees (Cooper-Maserati)
Italia	Lodovico Scarfiotti	Ferrari	2°	Scarfiotti
Stati Uniti	Jim Clark	Lotus-BRM	2°	Surtees (Cooper-Maserati)
Messico	John Surtees	Cooper-Maserati	pole	Ginther (Honda)

IL PILOTA BRUCE McLAREN

Per concludere, cosa dire di Bruce McLaren in veste di pilota? Semplice: è uno che scandisce il tempo con il metronomo e guida, come si suol dire, con il regolo calcolatore (era lo strumento usato dai tecnici per fare i calcoli quando non c'erano le calcolatrici portatili, *n.d.r.*). È pilota intelligente, tattico, preciso, che dipinge le curve. A volte anche azzarda quando intravede una ragionevole possibilità di ricavare un concreto vantaggio, ma non ama il rischio fine a se stesso o solo per "fare il tempo".

Per la pulizia della guida, da stilista puro, mai scomposto, mai di traverso, è quello che più di tutti ricorda Stirling Moss, l'asso britannico ritenuto all'unanimità, dopo il ritiro di Fangio, come il migliore. McLaren, come Moss, corregge la macchina con movimenti delle braccia brevi, rapidi e l'efficacia del suo stile è dimostrata dai tempi sul giro che fa segnare.

Pare un eterno ragazzo, Bruce, con quel viso che lo fa sembrare ancora ventenne, ma giù il cappello, signori: quest'uomo, che oltre al resto sa realizzare vetture magnifiche che fanno scuola, è davvero qualcuno!

Dario Mella



© Taringa.com