

Dario Mella

Tra **BRM** e **EAGLE**

Formula Uno - Stagione 1967



www.tuttomclaren.it

Tra BRM e EAGLE

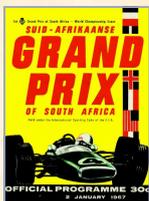
Formula Uno - Stagione 1967



Denny Hulme, Brabham BT24

© Motormario.com

Nei mesi a cavallo tra la fine del 1966 e l'inizio del '67 Robin Herd fa fronte al progetto della nuova M4B, la monoposto che Bruce McLaren utilizzerà nel Mondiale di Formula Uno che avrà inizio il 2 gennaio 1967 sul circuito di Kyalami in Sudafrica. Per quella data, però, la macchina non sarà pronta per cui tutto è rinviato all'appuntamento successivo, il 7 maggio a Montecarlo.



Gara 1 2 Gennaio
GRAND PRIX OF SOUTH AFRICA
Circuito Kyalami

Il Gran Premio del Sudafrica pare più un prolungamento della Stagione '66 piuttosto che l'inizio del '67, dove la prima fila è formata dal duo della Brabham-Repco con il Campione del mondo Jack Brabham in Pole e Denny Hulme a fianco. Dietro ci sono Jim Clark con la Lotus-BRM H16 e Pedro Rodriguez con la Cooper-Maserati T 81. E sarà proprio Rodriguez a cogliere la vittoria, che negli annali figura come ultimo successo della Cooper nella massima formula e come prima affermazione del pilota messicano in un Gran Premio iridato. La gara, complice l'afa, avrà una selezione durissima, con tutti i principali protagonisti eliminati o attardati da noie meccaniche. Al secondo posto troviamo infatti John Love, sudafricano che corre con una Cooper-Climax privata, davanti alla Honda di Surtees che termina la gara con due gomme quasi a terra. Terzo è Hulme che, pur attardato di tre giri, segna il giro più veloce. E pensare che, assenti anche le Ferra-

ri, avrebbe potuto vincere proprio Love, il quale, quando era in testa, si era dovuto fermare per un rifornimento volante lasciando via libera a Rodriguez.

McLaren nell'approntare la nuova macchina per il '67 riparte da zero, non perché la precedente non fosse valida, ma per il fatto che la soluzione utilizzata, il telaio in mallite, si era rivelata complicata e poco flessibile.

La caccia a un motore competitivo, durata per tutto il 1966, trova sbocco nell'acquisizione del nuovo V12 BRM, unità che pare promettere bene. Del resto, dopo il Tracoford e il Serenissima, di alternative non ce ne sono, dato che Ferrari, Honda e Weslake non vendono i propri motori. A dire il vero un altro motore ci sarebbe ed è il V12 Maserati, ma è la stessa Casa modenese ad annunciare che, a partire dal 1967, non produrrà più motori per la Formula Uno, eccezion fatta per la Cooper con la quale c'è un precedente contratto di fornitura. Si sa anche che ci sarà un nuovo Ford V8 ancora in fase di approntamento presso la Cosworth di Costin e Duckworth, ma per il momento è in esclusiva alla Lotus per cui anche in quella direzione non c'è un'immediata prospettiva.



McLaren M4B



McLaren M5A



Brabham BT20



Lotus 49



Ferrari 312/67



Eagle T1G



Matra MS7



Cooper T86



Honda RA300



KYALAMI



MONACO



ZANDVOORT



SPA-FRANCOR.



LE MANS



SILVERSTONE



NURBURGRING



MOSPORT



MONZA



WATKINS GLEN



MEXICO CITY

La nuova M4B è una monoscocca in alluminio, semplice nella concezione ed è stata concepita per essere utilizzata come telaio universale, adattabile alla F1, alla F2 (M4A) e alla formula B per le gare nel Nord America. Le ruote da tredici pollici ospitano i medesimi dischi freno della F2, ma per Bruce, che tratta i freni con garbo, questo non è un problema. Il problema è invece il ritardo da parte della BRM nel completamento del V12, ragione per cui Bruce deve ricorrere ad un otto cilindri BRM, portato a 2,1 litri, che è quello impiegato a Montecarlo per il debutto stagionale il 7 maggio 1967.

La M4B utilizzata a Montecarlo aveva il colore rosso che nel 1967 identifica tutte le McLaren ufficiali, ma con un contorno bianco attorno al musetto.



Bruce McLaren, GP Monaco, McLaren M4B

© F1-Stats.com



Gran Premio di Monaco 1967

© modelfoxbrianza.it

Foto di gruppo per alcuni dei piloti che si sfideranno sulle strade del Principato.

Da sx, Dan Gurney, Lorenzo Bandini, John Surtees, Richie Ginther, Bruce McLaren, Jim Clark, Jack Brabham e Graham Hill.

Curiosità...e fatti di cronaca



Jim Clark (a sinistra) e Graham Hill © istenbizony.hu

In Sudafrica Clark si ritrova senza il casco. E deve attendere che lo portino da Nairobi dove era stato lasciato. Si sospetta che sia stato Graham Hill, suo nuovo compagno di squadra, ad organizzare la cosa, ma arriva la smentita. In gara, dato il clima torrido, Clark (ritirato al 23° giro causa motore) farà alcuni giri senza la carenatura superiore della monoposto.



Gara 2 7 Maggio

25° GRAND PRIX MONACO

Circuito Monte Carlo

Il circuito salotto è prima di tutto un appuntamento mondano. Ai box le mogli e le fidanzate dei piloti ci sono tutte. Inoltre si ritrovano i Campioni di ieri: Louis Chiron, in veste di mossiere e direttore di gara, si intrattiene con Fangio, Cortese, Taruffi, insomma con quelli con cui duellava lungo le stesse strade. Quest'anno la sensazione comune è che sia l'anno di Lorenzo Bandini: la Ferrari 312 è competitiva e Bandini, a trentadue anni, è nel pieno della maturità. Ed è anche stato promosso a prima guida della Scuderia di Maranello. In prova stacca il secondo tempo con il 1'28"3 a sette decimi da Brabham, che gli vale la prima fila. Precede Surtees su Honda e Hulme con l'altra Brabham. Bruce McLaren con la sua rossa monoposto nuova è schierato in quinta fila con il tempo di 1'30"0, identico a quello fatto segnare da Siffert su Cooper-Maserati.

È Bandini a portarsi in testa al via, ma al secondo giro viene superato da Hulme e Stewart, complice una scivolata su di una chiazza d'olio. Lo scozzese della BRM, dopo qualche giro, si porta al comando, ma si ritira al quindicesimo per rottura della trasmissione. Nel corso dello stesso giro McLaren,

che era quarto, riesce a sopravanzare Surtees e a guadagnare la terza piazza che terrà fino al settantunesimo giro, quando sarà superato dalla Ferrari di Chris Amon e dalla Lotus-BRM di Graham Hill.

Gran rincorsa di Clark che, dopo aver urtato un sacco di cemento messo a protezione della chicane, riguadagnerà in undici giri ben sette posizioni, dalla tredicesima alla sesta. Ma non c'è fortuna per l'asso scozzese a Montecarlo, perché cede un ammortizzatore e la sua Lotus "tocca" alla curva del Tabaccaio costringendolo al ritiro. Intanto Hulme è in testa seguito da Bandini e Surtees che al ventottesimo giro inizia, però, a rallentare, viene superato da McLaren, retrocede ancora di qualche posizione per ritirarsi al trentatreesimo con il motore in avaria.

All'ottantunesimo giro il dramma di Bandini. La sua Ferrari va lunga alla chicane, scivola verso sinistra e urta con la fiancata una bitta. Il serbatoio della benzina si squarcia e le fiamme divampano in pochi istanti. Il soccorso giungono tardivi e, purtroppo, con loro giunge anche l'elicottero della televisione che dall'alto riprende la scena, con il risultato che la corrente d'aria provocata dalle pale, alimentando le fiamme, rende lo spegnimento ancora più difficoltoso. Passano oltre tre minuti prima che Bandini possa essere estratto dalle lamiere arroventate. Le gravissime ustioni riportate su oltre il settanta per cento del corpo, saranno la causa della morte.



L. Bandini, GP Monaco, Ferrari 312/66 © AutoMotoundSport

GP Monaco, giro 82: Bandini arriva troppo veloce alla chicane del porto. La sua Ferrari sbanda e colpisce una bitta di ormeggio, si solleva e ricade a terra avvolta dalle fiamme. Alcuni pensano che Bandini sia finito in acqua, ma quando le fiamme vengono domate, il corpo del pilota è drammaticamente visibile nell'abitacolo. Trasportato all'Ospedale di Montecarlo con una profonda ferita alla milza e ustioni sul 60% del corpo, Lorenzo Bandini si spegne il 10 Maggio 1967, dopo settanta ore di agonia.

Curiosità...e fatti di cronaca



L. Bandini, GP Monaco, Prove Libere © Flickr.com/KatieSuperStar

Bandini, durante le prove del venerdì, aveva avuto un incidente, ma i meccanici erano riusciti, lavorando tutta la notte, a rimettergli in sesto la macchina.



GP Monaco, Hulme davanti a Bandini © The Cahier Archive

Il sabato Lorenzo era nervoso, agitato, un segno premonitore? Amon sostiene la tesi della stanchezza come causa dell'incidente, anche perché, come riferito dal pilota neozelandese, nel tragitto in auto da Modena a Montecarlo, Lorenzo aveva fatto numerose soste per salutare parenti e amici e i due erano arrivati a destinazione a notte fonda. Forse Lorenzo aveva sottovalutato i tempi di recupero fisico in una gara estenuante come il Gran Premio di Montecarlo, ma sono ipotesi. Come è un'ipotesi quella fatta dopo l'incidente di un principio di avvelenamento dovuto all'aver respirato per molto tempo gli scarichi misti a olio bruciato della Brabham di Hulme, che avrebbe prodotto su di lui una sorta di intontimento.



GP Monaco, la Ferrari di Bandini dopo il rogo © Documentingreality

Di fatto la sua Ferrari fu trovata con il cambio in quinta, quindi non la marcia giusta per affrontare la chicane del porto. Lorenzo, dunque, non aveva scalato come aveva fatto fino al giro precedente. L'ipotesi fatica, come possibile causa di incidente, indurrà gli organizzatori a partire dal 1968, a ridurre i giri da compiere da 100 a 80.



E. Ferrari, L. Bandini, E. Dragoni © F1Olivier.info

Enzo Ferrari, che osserva il Gran Premio in televisione, alla vista della colonna di fumo nero che si levava dal porto, ha la percezione immediata che si tratti di Bandini: la stessa percezione che ai box ha in quel momento Margherita, moglie di Lorenzo.

La corsa continua, le macchine passano giro dopo giro accanto al rottame annerito della Ferrari, fino a che, dopo cento giri di gara, è Hulme a passare per primo sotto la bandiera a scacchi. Secondo, a un giro, sarà Hill, terzo, a due giri, Amon, quarto a tre giri McLaren. Denny ha condotto la gara in modo spettacolare, con una guida piena di controsterzi. A

proposito: c'era dell'olio sulla pista, molto olio (circa 20 litri), lasciato dalla macchina di Jack Brabham ritiratosi al primo giro per cedimento del motore. E le tracce viscide, malgrado il filler sparso dai commissari, rimarranno per tutta la durata del Gran Premio, ben visibili sugli pneumatici delle monoposto che hanno il battistrada vistosamente lucido.



GP Monaco, Denny Hulme, Brabham BT20 © Motorsportsminiatures.com



Gara 3 4 Giugno

GRAND PRIX OLANDA

Circuito Zandvoort

Inghilterra, Hill invece sì. Ed è Hill ad aver svolto il lavoro di collaudo della 49 che conosce meglio di Clark. Bruce McLaren è indietro: è in penultima fila con il quattordicesimo tempo e precede di due decimi Lodovico Scarfiotti, che ha preso il posto dello scomparso Bandini. La gara di Bruce durerà due soli giri per un'uscita di pista causata da una chiazza d'olio.

A Zandvoort la Lotus presenta la nuova 49 con motore V8 Ford-Cosworth, ma la dicitura, in ossequio alla Casa americana che ha messo a disposizione mezzi finanziari e laboratori per la realizzazione del motore, è solo Ford. Accadono episodi da antologia qui a Zandvoort: per esempio Graham Hill porta l'esordiente monoposto immediatamente in Pole-position, mentre Clark, nervoso per il brillante risultato del compagno, è solo ottavo, staccato di due secondi e due decimi da Hill. Gurney e Hulme, nell'ordine, completano la prima fila. Uno si chiede: come mai Clark è così indietro? La ragione è...fiscale! Clark, proprio per il suddetto motivo, non risiede più in



J. Clark, Lotus 49 © F1Fanatic.co.uk



GP Monaco, L. Bandini © Motorsportretro.com

Bandini a Montecarlo aveva il numero 18. Per scaramanzia Amon non vorrà saperne, in futuro, di portare il numero 18 in gara.



Al via Hill scatta in testa, ma all'undicesimo giro le speranze di vittoria sono rese vane da una panne al motore. Al comando passa Brabham ma, durante il doppiaggio di alcuni concorrenti, Clark approfitta della situazione e, con una manovra che fa rabbrivire persino Chapman, balza al comando. E ci resta fino alla fine, consegnando alla storia la 49 per essere stata una macchina completamente nuova a vincere all'esordio. Secondo è Brabham, terzo Hulme, quarto Amon. Il ritmo imposto da Clark, autore anche del giro più veloce, fa capire che la Lotus sarà presto la macchina

da battere. Per ora in Brabham si godono il primato in Coppa Costruttori davanti alla Cooper-Maserati e Hulme la testa della Classifica iridata. È costante e veloce Denny e la lotta con Jack Brabham che, piccolo particolare, è anche il suo datore di lavoro, è reale e leale. Black Jack sarà un duro, specie quando non ci sta a farsi sorpassare, (non a caso lo chiamano Black Jack) avrà un carattere fermo e deciso, non sempre socievole, ma in pista e ai box è correttissimo e lascia libero Denny di giocarsela contro di lui. Dopotutto a vincere o a piazzarsi è una Brabham in entrambi i casi!



GP Olanda, Jim Clark, Lotus 49 © nicolacancelierrepros

A Zandvoort la vittoria di Clark ha dell'incredibile. A fine gara si scopre che la sua 49 ha i freni squilibrati, la frizione inutilizzabile e si è rotto pure un ingranaggio della distribuzione.



Gara 4 18 Giugno
GRAND PRIX DE BELGIQUE
Circuito SPA-Francorchamps



Dan Gurney © The Cahier Archive



GP Belgio, partenza © gpl.krej.cz

Due settimane dopo, a Spa-Francorchamps, Dan Gurney fa letteralmente volare la sua Eagle-Weslake blu e bianca. La Pole è di Clark, che va al comando ma lo deve cedere per una serie di problemi all'ancora acerbo motore Ford. Chiuderà al sesto posto. La 49 di Hill parte con un ritardo di oltre un minuto a causa delle difficoltà di accensione del motore dovute al malfunzionamento della batteria. In testa troviamo così Stewart con la BRM H16 rivista e alleggerita. Al primo giro, tuttavia, c'è un serio incidente che coinvolge la Ferrari di Mike Parkes: alla curva di Carrières il pilota inglese urta le barriere frontalmente ri-

portando fratture alle gambe che gli costeranno il futuro come pilota di Formula Uno.

Alla fine è Gurney ad imporsi dopo aver superato Stewart al ventunesimo giro. Una bella soddisfazione per il bravo pilota costruttore americano che, fra l'altro, è fresco vincitore della 24 Ore di Le Mans su di una Ford GT 40 in coppia con A.J. Foyt. Ma...e Bruce McLaren? Se non l'abbiamo nominato è perché non figura nell'elenco dei partenti. Come mai? Durante le prove private, la sua M4B, dopo essere stata riparata dai danni riportati alle sospensioni a Zandvoort, si è incendiata andando distrutta. Ergo, Bruce è senza macchina. Come mai non ce n'è

un'altra? Per tanti motivi: manca in primo luogo il tempo necessario per costruirla e collaudarla in vista del prossimo Gran Premio e inoltre la McLaren ha altre priorità in questo momento, tra le quali il completamento della nuova M5A alla quale oramai manca solo il motore V12 BRM che non è ancora pronto. Fosse almeno competitiva, la M4B, varrebbe la pena di lavorare giorno e notte, ma purtroppo non lo è.

In soccorso di Bruce giunge provvidenziale l'amico Dan (Gurney), che gli offre una delle sue Eagle per il Gran Premio di Francia in calendario il 2 luglio sul circuito di Le Mans.

Curiosità...e fatti di cronaca

Louis Chiron, Monaco © Peter Singhof



Il monegasco Louis Chiron, dopo aver appeso il casco al chiodo, oltre all'attività di direttore del Gran Premio lavora come diplomatico. È rappresentante a Montecarlo di una piccola repubblica sudamericana e nello stesso tempo si diletta con la cucina. Appare in televisione nei panni del cuoco buongustaio e, non bastasse, dimostra in materia una preparazione ferrea, tanto da rispondere esattamente ai più svariati quiz.

Jack Brabham e Denny Hulme © Tumblr.com



Ad inizio Stagione Jack Brabham aveva fatto capire che avrebbe sostenuto Hulme nella conquista al Titolo iridata. Una volta scesi in pista, tuttavia, l'istinto del pilota prevale sul calcolo del costruttore e Jack sarà per Denny un avversario in più.

Enzo Ferrari, GP Italia 1967

© F1Passion.it



Per la Ferrari la situazione piloti nel 1967 è transitoria. Perduto Bandini, infortunatosi Parkes, la squadra in Francia deve rinunciare anche a Scarfiotti che ha fatto altre scelte motivate da situazioni contingenti in seno alla Scuderia.



Gara 5 2 Luglio
53° GRAND PRIX DE L'ACF FRANCE
Circuito Le Mans

superato da Clark segnala al compagno il problema che, puntuale, si manifesterà anche a lui. Risultato, entrambe le Lotus sono ferme per guai alla trasmissione. A questo punto le posizioni di testa sono appannaggio del duo Brabham, con Amon saldamente in terza posizione seguito da Stewart. La proverbiale jella di Amon quando occupa una delle prime tre posizioni ha modo di esprimersi con il distacco del cavo dell'acceleratore, che lo costringe al ritiro. Le posizioni non cambieranno e così, dopo ottanta giri di un circuito lungo 4.422 metri (fanno 353,76 km di gara), "Black Jack" sarà il vincitore, seguito da Hulme a 49°5 e da Stewart a un giro.

Il cambio macchina per ora non produce risultati utili per Bruce McLaren che si ritira al ventiseiesimo giro per noie all'accensione, seguito da Gurney quindici giri dopo con l'alimentazione del V12 Weslake in disordine.

Nella Classifica Piloti Hulme resta al comando con ventidue punti, seguito da Brabham con sedici. Non lontani si trovano Rodriguez e Amon, rispettivamente a quota dodici e undici. Le Lotus, dopo l'esordio vincente, dimostrano di essere molto veloci, ma pagano gli inevitabili mali di gioventù.

Fin dalle prove si capisce quale sarà, a meno di imprevisti, l'esito della gara. Hill, con un giro fantastico, stacca la Pole, ma Brabham è lì, ad un solo decimo di secondo seguito da Gurney che chiude la prima fila. Bruce McLaren, con una Eagle ben migliore della M4B, fa valere le proprie qualità ed è in seconda fila preceduto da Clark. Qualifiche difficili per Hulme, che parte una fila più indietro a fianco della Ferrari di Amon e della Cooper-Maserati di Rindt. In ultima fila, con una Cooper-Maserati, c'è un nome che avrà un futuro come costruttore in Formula Uno: è Guy Ligier.

In gara è Brabham a scattare in testa, ma dopo quattro giri cede il comando a Clark e dopo altri tre deve cedere alla pressione di Hill, il quale, all'undicesimo, superando Clark si porta in testa. Ma ci resta poco perché il cambio Hewland della sua 49 comincia a creare problemi per cedere del tutto alla quindicesima tornata. Hill, che aveva dovuto rallentare, nel momento in cui viene



GP Francia, Jack Brabham © imageshack.us/JYHELBE56



Guy Ligier © Fotocommunity.de



GP Francia, Bruce McLaren, Anglo American Racers T1G102 © unknown



GP Gran Bretagna, Jim Clark, Lotus 49 © unknown



Gara 6 15 Luglio
RAC BRITISH GRAND PRIX
Circuito Silverstone

Silverstone, negli anni dispari, è teatro del Gran Premio di Gran Bretagna in calendario il 15 luglio. È il Gran Premio di Clark, che in casa ha vinto per quattro volte. Saprà ripetersi anche nel '67? La pista è larga e in prima fila ci stanno quattro vetture, rispettivamente Clark (Pole), Hill, Brabham e Hulme: vale a dire tutti i più competitivi dell'anno. In seconda fila si sta in tre per partire sfalsati (è una norma di sicurezza) e il trio è formato da Gurney, Amon e Surtees. In quarta fila, in direzione del "buco" tra il ferrarista e l'alfiere della Honda, si trova McLaren con la fida Eagle. In penultima troviamo un altro nome che sarà protagonista nel 1970, non come pilota, ma come socio fondatore della March. È Alan Rees (la "R" di March) con la Cooper-Maserati versione clienti. Morale della favola, Jim vince il Gran premio di Gran Bretagna per la quinta volta davanti a Hulme e ad Amon, con Brabham quarto. Sembra

tutto facile ed invece lo scozzese, partito in testa, malgrado una vettura non perfetta, deve subire il sorpasso di Hill che gli lascerà via libera ritirandosi con il motore rotto, quando mancano quattordici giri al termine.

Un fine settimana sfortunato per il Campione inglese che ha preso il via con una 49 messa assieme durante la notte dopo essere stata pesantemente danneggiata dall'urto contro un muretto causato dal cedimento di una sospensione. E dire che Graham, mentre era in testa, aveva dovuto pure sostare al box per sostituire il dado di fissaggio di una ruota. Ancora problemi per McLaren e Gurney, fermatisi rispettivamente al quattordicesimo giro con il motore in avaria e al trentaquattresimo per il cedimento della frizione.

Al terzo posto troviamo la Ferrari di Amon che precede di cinque secondi Brabham. Il neozelandese ha duellato per quasi tutta la gara con l'australiano e solo al termine è riuscito a superarlo, ma era tardi per andare a prendere Hulme al secondo posto. In questa gara Brabham, noto "osso duro" da sorpassare, ha sfoderato tutte le malizie per restare davanti ad Amon. Le stesse che sfodererà tra due anni verso il compagno di squadra Ickx, al quale, però, non andranno giù e lo dirà a chiare lettere.

Curiosità...e fatti di cronaca



Jim Clark in azione a Silverstone © Sutton

La pista di Silverstone è piuttosto sporca, ma non di residui di gomma, bensì di sassolini che vengono sparati dalle ruote di chi sta davanti verso chi segue. Ed è un ostacolo in più. Alla fine i musetti delle monoposto presentano la vernice rovinata e qualche ammaccatura.



GP Germania - Jim Clark (Lotus 49 #3), Denny Hulme (Brabham BT24 #2), Bruce McLaren (Eagle-Weslake T1G102 #10)

© Sutton



Il sei agosto il Nürburgring, con la sua maestosità che incute nei piloti un timore reverenziale, attende il circus della Formula Uno. Qui non ci sono scuse, il pilota è fondamentale. Il Ring è il solo circuito ad assegnare il titolo di Maestro, che da solo consacra un pilota alla pari di un Titolo iridato. Peccato che per ottenerlo ci vogliano tre vittorie: sembrano poche, ma per contare i Maestri del Nürburgring in tutta la storia dei Gran Premi (non solo dal 1950) le dita di una mano bastano ed avanzano. Come precisato altre volte, al Ring corrono anche le Formula Due ed è un'occasione per i talent-scout per scoprire i nuovi, veri talenti. Proprio qui il belga Jackie Ickx, ventidue anni, figlio di un ex pilota e noto giornalista automobilistico, compie un'impresa che ha del mirabolante. Stacca un tempone che fa mettere gli occhiali anche a chi ci vede benissimo per essere certo del responso del cronometro: 8'14"3 con una Matra-Ford di 1.6 litri, tempo che non solo gli vale la Pole tra le Formula Due (che partono dietro lo schieramento della F1), ma

che lo farebbe partire addirittura in prima fila tra le F1, con il terzo tempo dopo il Pole-man Clark (8'04"1) e Denny Hulme (8'13"5). E prima addirittura del quarto che parte in prima fila, Gurney che ottiene 8'16"9. Anche Bruce McLaren, sempre su Eagle-Weslake, qui ottiene un buon tempo che lo pone dietro il caposquadra Gurney, 8'17"7.

In gara Clark, che manifesta una certa rivalità con lo scomodo compagno di squadra, non perde l'occasione per "vendicarsi" della gara in Francia e rifila un distacco di ventisette secondi a Hill, il quale, a sua volta, è in crisi con la macchina che in prova lo ha fatto soffrire. Si ferma con una sospensione rotta dopo otto giri, lo stesso problema che ha afflitto Clark al quarto giro di un Gran Premio che fin lì aveva dominato. Ricordiamo, per inciso, che quattro giri al Nürburgring equivalgono a circa un terzo di gara. Subentra al comando Gurney, ma anche lui, al penultimo giro, deve abbandonare con un semiasse rotto. Vince così Hulme davanti a Brabham, Amon e Surtees. La difficile giornata, ritirati Stewart, McLaren e Rindt, riserva un momento di gloria a Jo Bonnier, quinto su Cooper-Maserati, e a Guy Ligier con una Brabham-Repco privata. Tra le BRM, ritirata anche quella di Mike Spence, l'unica all'arrivo, settima, è quella del britannico Chris Irwin.



Hulme al Nurburgring © hotrodmachine.com

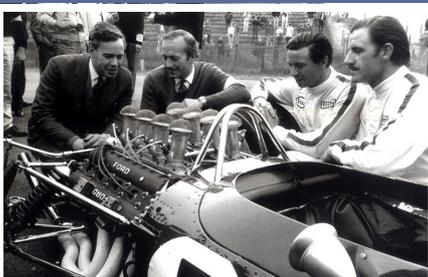


GP Germania, partenza © itsawheelthing



GP Germania, Jackie Ickx © itsawheelthing

Curiosità...e fatti di cronaca



Hill e Clark

© grandprixhistory.com

Hill, in Germania, commenta con sottile ironia lo stato di forma negativo in cui versa la Lotus. Dice: "È come una roulette, dove uno punta sul rosso, perde, ripunta sul rosso perché prima o poi dovrà pur uscire e invece esce sempre il nero".



Ron Tauranac con Jack Brabham © Sutton

Ron Tauranac, progettista della Brabham e socio di Jack, è convinto che i telai tubolari siano superiori alla monoscocca. E afferma che la miglior monoscocca che finora ha visto è...Jim Clark!! I fatti, visto che la Brabham è largamente in testa alla Classifica di Coppa Costruttori, per ora gli danno ragione.



Jack Brabham taglia il traguardo del Gran Premio del Canada

© F1-grandprix.com

Si attraversa ora l'Oceano Atlantico per giungere a Mosport, in Canada, sede del Gran Premio previsto per il 27 agosto. "Piove...governo ladro", verrebbe da dire parafrasando il noto detto popolare. E forse è ciò che pensa Chris Amon il quale, come è noto, non ama le gare bagnate. Tanto che in gara compie un testacoda durante il giro di ricognizione per chiudere sesto. Clark invece ottiene la Pole davanti a Hill e a Hulme. Le Qualifiche, con l'asciutto, vedono in seconda fila Amon e Gurney con Bruce McLaren subito dietro. Bruce, però, questa volta non è al volante della Eagle, ma finalmente della sua fiammante M5A con il nuovo motore BRM V12. Le altre BRM, di Stewart, Spence e Irwin, hanno ancora l'H16.

Clark, al via sotto la pioggia, si porta in testa ma, complice l'inferiore resa delle gomme Firestone rispetto alle GoodYear montate dalla Brabham, deve arrendersi a Hulme. Mantiene tuttavia la seconda posizione e, quando la pioggia cessa, si rifà sotto e torna al comando. Poi ricomincia a piovere e la Lotus 49 n° 3 perde terreno per ritirarsi dopo sessantanove giri a causa di un corto circuito provocato da un'infiltrazione d'acqua. Nel frattempo

Brabham, che era terzo, approfitta di una sosta...tecnica di Denny al box (deve cambiare gli occhiali, poi Denny si fermerà di nuovo e chiederà una visiera) per portarsi al comando e vincere davanti al compagno di scuderia. Terzo è Gurney che precede Hill e Spence. Bruce McLaren chiude settimo dopo svariate noie, ma era arrivato ad essere in seconda posizione dietro ad Hulme prima di perdere terreno. Anzi, portatosi a ridosso dei primi, compie un testa coda sul bagnato che lo fa arretrare, ma poi ritorna a pressare Hulme. E, forse, avrebbe addirittura potuto vincere se in McLaren non avessero avuto la brillante idea di togliere l'alternatore per guadagnare peso, contando che la sola batteria avrebbe potuto reggere la richiesta di corrente del motore per tutta la gara. Teddy Mayer ebbe a dire che questa non fu certo la più brillante delle idee nella storia della Casa, perché caso volle che la pompa di

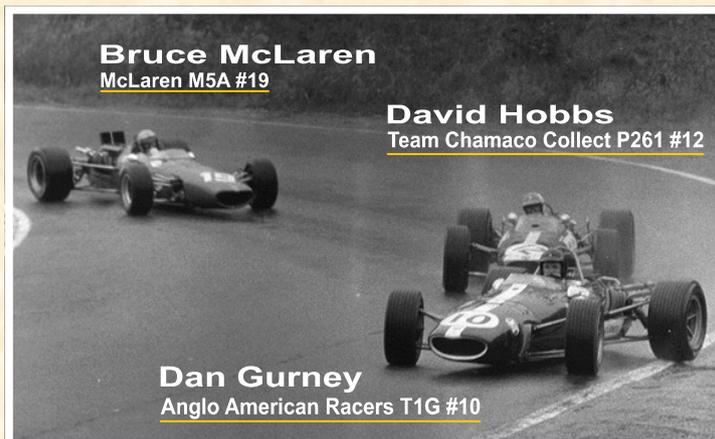
recupero olio si fosse surriscaldata e il calore trasmesso alla batteria, che si trovava giusto sotto, l'avesse mandata in tilt. Bruce è costretto a fermarsi per sostituirla perdendo così ben quattro giri. Uno si potrebbe chiedere come mai ci volesse il tempo equivalente a quattro giri di pista per cambiare una batteria. Di certo non ci vuole tutto quel tempo se la batteria è in bella vista, raggiungibile. Ma se per la sostituzione Bruce deve uscire dall'abitacolo, si deve togliere il sedile, smontare la pompa di recupero olio e solo dopo aver fatto questo si può mettere la batteria nuova e rimontare tutto, allora si capisce che i meccanici hanno fatto un mezzo miracolo.

Comunque la macchina pare esserci. La nuova M5A adotta ancora la livrea rossa, però con una banda longitudinale color blu medio che termina con una rastremazione a mo' di freccia verso il musetto.



McLaren M5A, V12 BRM

© straightspeed.blogspot.it



Bruce McLaren
McLaren M5A #19

David Hobbs
Team Chamaco Collect P261 #12

Dan Gurney
Anglo American Racers T1G #10

Gran Premio del Canada, Mosport

© F1-Facts.com

Curiosità...e fatti di cronaca

Mosport, Chris Amon © motorsportsmarketingresources



Al rientro dal Canada Enzo Ferrari, commentando con Amon la scialba prestazione ottenuta sul bagnato, si paragona al Duca di Modena. Perché? Perché - spiega al neozelandese - il Duca di Modena aveva al suo servizio soldati che avrebbero voluto combattere solo con il bel tempo.

Nella foto, Chris Amon va in testa coda durante il giro di ricognizione. Finirà sesto.



Mosport, Bruce McLaren © motorsportsmarketingresources

La M5A utilizzata da Bruce McLaren in Canada fu in seguito venduta a Jo Bonnier che alla fine la appese verticalmente al muro della sua galleria d'arte a Losanna.



Dopo Mosport si rifanno le valigie per tornare in Europa. È l'ora del Gran Premio d'Italia, il 10 settembre a Monza.

E in terra italiana Bruce in Qualifica issa la M5A in prima fila con il terzo tempo, a fianco di Brabham e di Clark che segna il miglior riscontro cronometrico. La seconda Eagle è ora affidata a Lodovico Scarfiotti, qui vincitore l'anno prima. Non hanno fortuna le monoposto blu e bianche con il caratteristico musetto a becco d'aquila: Gurney, dopo aver condotto la gara per i primi due giri, si ritira al quinto con il V12 in panne. Stessa sorte per Scarfiotti dopo altri quattro. In testa va Clark che pare intenzionato a vincere, ma deve fare i conti con una foratura che gli fa perdere un giro. Monza, complice il gioco delle scie, vede alternarsi al comando, dopo Clark, Hulme, poi Brabham per un giro, poi ancora Hulme, poi Hill, ancora Hulme e ancora Hill che vi resta fino al cinquantanovesimo dei sessantotto giri in programma, quando è il motore a tradirlo. Nel frattempo la rimonta furiosa di Clark, applauditissima dal pubblico, lo porta a superare Brabham che, complice il ritiro di Hulme, aveva preso il comando. Lo scozzese, pe-



Monza: John Surtees (Honda RA300 #14) e Jack Brabham (Brabham BT24 #16) tagliano il traguardo © TheVRL.it

rò, inizia a rallentare vistosamente per un problema di pescaggio della benzina. In realtà ci sono ancora circa tredici litri sufficienti a compiere gli ultimi giri, ma nei serbatoi della Lotus sono presenti delle spugne che fanno da separatori per impedire lo scioglimento del carburante quando il livello si abbassa. Nel frattempo si avvicina minaccioso Surtees con la Honda RA 301 a 12 cilindri, macchina pesante ma potente e veloce, che va a prendere Brabham e lo supera. All'ultimo passaggio in parabolica Brabham, con una staccata da paura, infila Surtees all'interno, ma deve allargare in uscita. Surtees, astutamente, lo tiene largo in uscita e, tenendosi a sua volta più all'interno, porta la Honda a vincere in volata il secondo Gran Premio della sua

storia. Il fotofinish dirà che tra Surtees e Brabham, che ha tentato un ultimo sorpasso in scia, ci sono solo due centesimi di secondo. Terzo è Clark che è riuscito a conservare parte del margine che aveva sulla Cooper-Maserati di Rindt.

Una piccola nota di colore: la Honda di fatto ha un telaio Lola e per questo nell'ambiente è scherzosamente ribattezzata "Hondola".

La lotta per l'iride si fa ora incandescente perché, con i sei punti conquistati, Brabham si porta a sole tre lunghezze da Hulme mentre Clark è in terza posizione. Il Mondiale sarà però "cosa Brabham", perché il distacco che lo scozzese ha in Classifica nei confronti di Hulme, venti punti a due gare dalla fine, è incolmabile.

Curiosità...e fatti di cronaca

GP d'Europa, Bruce McLaren in azione a Monza con la M5A © unknown



Alla presentazione la M5A era di colore rosso, con una banda longitudinale color argento al centro, con due sottili linee verde scuro a lato. Questa banda con questi colori non fu mai vista in gara a favore di una geometricamente uguale, ma blu.

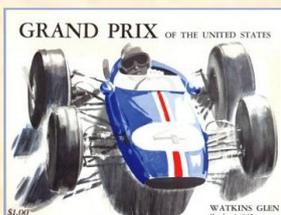


Tasman Cup 1968, 11th Teretonga International, BRM P126 (1st) © Sergent.com.au

Viene spontaneo chiedersi come mai, in Canada, la squadra BRM non abbia il nuovo motore V12 mentre la McLaren invece già lo monta. Anzi, di più: il V12 viene fornito gratuitamente alla McLaren, ma non per grazia ricevuta dalla Owen Racing Organisation, bensì in virtù di un accordo che prevede, per l'inverno 1968, la partecipazione di Bruce McLaren alle prime quattro gare della Tasmania Cup al volante di una BRM con motore V12 di F1 ridotto a 2,5 litri di cilindrata. Se teniamo conto che in quell'edizione della Tasmania erano presenti piloti che correvano con delle McLaren private, è davvero curioso constatare come Bruce abbia corso contro le sue stesse macchine. Però è contento quando Piers Courage, con una McLaren, lo precede sul traguardo.



Surtees in parabolica a Monza © itsawheelthing



Gara 10 1 Ottobre

GRAND PRIX OF UNITED STATES

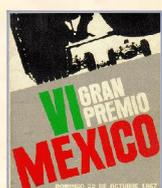
Circuito Watkins Glen

A Watkins-Glen, il primo ottobre, Clark prende la rivincita di Monza e conduce la Lotus ad una meritata vittoria, precedendo Hill, Hulme e Siffert. Brabham è quinto. La Pole era stata di Hill davanti a Clark, Gurney e Amon, mentre il duo Brabham - Hulme prendeva il via, nell'ordine, dalla terza fila. McLaren partiva in quinta fila davanti a Stewart, primo tra le BRM a 16 cilindri.

Gurney, davanti al pubblico di casa, ci tiene a fare bella figura e al secondo giro supera Clark, mantenendo la seconda piazza per altri cinque giri. Dietro di lui rinviene Amon che alla ventesima tornata lo supera piazzandosi alle spalle del duo Lotus. Quando, al 41° giro Clark passa Hill, Amon inizia a spingere ancora di più fino a superare Hill e andando ad insidiare Clark. La lotta tra lo scozzese e il neozelandese è serrata ma, quando mancano dodici soli giri al termine (su 108) il V12 Ferrari alza bandiera bianca. Bruce McLaren aveva già abbandonato al 17° giro per la rottura di un condotto dell'acqua di raffreddamento causata dall'urto contro un codolo per un un testa-coda.



Watkins Glen, Jim Clark taglia il traguardo © unknown



Gara 11 22 Ottobre

VI GRAN PREMIO MEXICO

Circuito Mexico City

L'ultimo Gran Premio, il 22 ottobre a Magdalena-Mixhuca in Messico, deciderà la Stagione.

Clark fa di nuovo il miglior tempo in prova seguito da Amon. Gurney e Hill condividono la seconda fila, Brabham e Hulme, nell'ordine, la terza. Tra gli altri piloti si vedono schierati il messicano Moisés Solana su Lotus (ritirato per cedimento di una sospensione anteriore) e il britannico Jonathan Williams su Ferrari, (chiude ottavo) per quella che sarà, per lui pilota di Sport Prototipo, l'unica apparizione in F1.

Vince Clark, ma il Mondiale è di Hulme terminato terzo alle spalle di Brabham. Poi, a seguire, Surtees, Spence e Rodriguez. Solita sfortuna per Amon che, in seconda posizione a tre giri dal termine, resta a secco di carburante. McLaren, in quel momento sesto, quando mancano venti giri si ritira con la pressione olio del suo V12 a zero.

Stagione 1967



Denny Hulme, 1967 WORLD CHAMPION

© manuelvegagamiz.com

L'annata 1967 è vissuta, pur con mille altri spunti, all'insegna del dualismo Brabham-Lotus. E della rivalità, composta ma reale, tra i compagni di ciascuna squadra.

Alla fine hanno prevalso l'affidabilità e la maneggevolezza della Brabham-Repco BT 24 sulla maggiore velocità e potenza della Lotus-Ford 49, troppe volte afflitta da cedimenti strutturali causati da un'esasperata ricerca della leggerezza.

Clark ha vinto più di tutti e si è confermato il più veloce, imponendosi in quattro Gran Premi contro i due ciascuno di Hulme e Brabham. Ma a premiare Hulme è stata la regolarità con cui è andato a punti, unita a una sapiente visione di gara. Denny, infatti, ha affondato il colpo al momento opportuno, ma ha saputo cogliere il massimo risultato utile quando le chance di vittoria non c'erano. Hill è stato in molte occasioni l'ago della bilancia, ma ha patito troppi ritiri dovuti a noie meccaniche.

Per Bruce McLaren l'annata è da archiviare in modo positivo, non traggano in inganno i soli tre punti conquistati nell'arco della Stagione. La monoscocca della M5A si è rivelata valida, la telaistica c'è, il problema è stato la poca affidabilità del V12 BRM, che è l'identico problema che ha afflitto Bruce nella gare disputate al volante della Eagle.

Quanto agli altri, la Ferrari 312

si è dimostrata all'altezza della Lotus, ma ha pagato la messa a punto a volte carente o frettolosa dovuta all'impegno della Casa di Maranello sul fronte Mondiale Marche, vinto nel 1967 proprio dalla Ferrari. E ha sofferto la morte di Bandini, affidando la prima guida al giovane Amon che in più di un'occasione è stato l'unico della Scuderia di Maranello presente in gara.

La Eagle, ben progettata e realizzata, fra l'altro con molte parti in titanio, ha avuto una sorte analoga alla McLaren, dove le grandi qualità di guida di Dan Gurney sono state mortificate dalle rotture del propulsore Weslake.

La BRM si consola con il secondo posto ottenuto a Spa da Stewart, unica soddisfazione tra i tanti problemi del complicato H16. Che è rimasto, oltretutto, fermo nello sviluppo essendo la Casa britannica concentrata sul nuovo e più semplice V12.

Honda e Cooper hanno vissuto di luce riflessa, fatto salvo l'acuto di Surtees a Monza. Troppo pesante la monoposto giapponese, troppo assetato il pur robusto e potente V12 Maserati, che costringe i piloti Cooper a partire con un peso di carburante supplementare. La Cooper, tuttavia, grazie alla notevole affidabilità meccanica, è riuscita spesso a portare i propri piloti in zona punti, per cui chiude in Coppa Costruttori con un buon terzo posto dietro Brabham e Lotus.

La Classifica finale del Campionato Mondiale Piloti 1967

PILOTA	MACCHINA	PUNTI
Denis Hulme	Brabham-Repco	51
Jack Brabham	Brabham-Repco	46 (+2 scartati)
Jim Clark	Lotus-Ford	41
Chris Amon	Ferrari	20
John Surtees	Honda	20
Pedro Rodriguez	Cooper-Maserati	15
Graham Hill	Lotus-Ford	15
Dan Gurney	Eagle-Weslake	13
Jackie Stewart	BRM	10
Mike Spence	BRM	9
John Love	Brabham-Climax	6
Jochen Rindt	Cooper-Maserati	6
Jo Siffert	Cooper-Maserati	6
Bruce McLaren	McLaren-BRM e Eagle-Weslake	3
Joakim Bonnier	Cooper-Maserati	3
Bob Anderson	Brabham-Climax	2
Mike Parkes	Ferrari	2
Chris Irwin	BRM	2
Lodovico Scarfiotti	Ferrari e Eagle-Weslake	1
Guy Ligier	Cooper-Maserati e Brabham-Repco	1
Jacky Ickx	Cooper-Maserati	1

I punti sono così conteggiati: 9 al vincitore, 6 al secondo classificato, 4 al terzo, tre al quarto, due al quinto, uno al sesto. Occorre, tuttavia, scartare un punteggio a scelta qualora un pilota figuri piazzato a punti in ciascuna delle due parti in cui il campionato è suddiviso, dove la prima parte arriva fino al Gran premio di Gran Bretagna compreso.

La Classifica di Coppa Costruttori 1967

COSTRUTTORE	PUNTI
Brabham-Repco	63
Lotus-Ford	44
Cooper-Maserati	28
Ferrari	20
Honda	20
BRM	17
Eagle-Weslake	13
Cooper-Climax	6
Lotus-BRM	6
McLaren-BRM	3
Brabham-Climax	2

Vale la regola che a conquistare i punti è la macchina meglio piazzata in ogni singolo gran premio, scartando un eventuale risultato per ciascuna metà in cui è suddivisa la stagione qualora la macchina si sia piazzata a punti in ogni gara. Per regolamento il telaio va abbinato al motore, ragione per cui, per esempio, la Brabham-Repco non può sommare i punti ottenuti dallo stesso telaio quando sia montato un motore diverso, che farà quindi classifica a parte.

Nota

La Formula Uno prevede motori di cilindrata massima di 3000 cc aspirati oppure di 1500 cc con compressore. Il peso della monoposto non deve essere inferiore a 500 kg con serbatoi di benzina vuoti, ma con acqua e olio. Il carburante utilizzato deve essere del tipo commerciale.