



Dario Mella



McLAREN 1969

Nel segno della continuità



© Unknown



La Stagione 1969 è entrata negli annali della Formula Uno come l'anno di Jackie Stewart, della Matra-Ford MS 80 e di Ken Tyrrell, inglese, ex pilota e proprietario di una squadra che utilizza un telaio della Casa aero-spaziale francese Matra, progettato da Bernard Boyer, sul quale è stato montato il motore più competitivo: il V8 Ford-Cosworth.

Il dominio messo in mostra dal Campione scozzese, ritenuto l'erede di Clark, è assoluto: sei vittorie, un secondo e un quarto posto su undici appuntamenti iridati, per una Classifica finale che parla da sola: 63 punti, ben ventisei di vantaggio su Jacky Ickx, sul quale, però, vengono puntati i riflettori in vista della Stagione 1970.

L'annata 1969 presenta anche interessanti spunti di riflessione. Prima di tutto c'è il futuro di questo sport che, con il ritiro di Honda e Cooper, ha visto solo sei squadre ufficiali schierarsi al via: in ordine alfabetico Brabham, BRM, Ferrari, Lotus, Matra e McLaren, più alcune monoposto, prevalentemente Brabham, McLaren o Lotus, iscritte di volta in volta da diverse scuderie o piloti privati per lo più nel

Gran Premio di casa. Ma ci sono state anche interessanti novità tecniche destinate a dare una svolta al futuro della Formula Uno, quali la trazione integrale (*vedi nota alla fine*) e il ridimensionamento degli enormi alettoni comparsi sulle monoposto nel corso della Stagione '68 e all'inizio del 1969.

Il Mondiale si corre soprattutto sui circuiti europei, con escursioni nei Paesi esteri di lingua prevalente inglese (USA, Canada e Sudafrica), fatta eccezione per il Messico che chiude il Campionato. Ed è un'annata della quale Bruce McLaren può dirsi soddisfatto perché la conclude al terzo posto nella Classifica iridata, nonostante il lavoro della scuderia sia stato riversato soprattutto nella serie Can-Am vinta proprio da Bruce (*vedi extra-MAG n° 006*). ▶



MATRA FORD MS80

V8 Cosworth DFV

Dopo i modelli MS9, MS10 e MS11, nel 1969 la Matra presentò la quarta monoposto di Formula 1, la MS80. Il propulsore Ford Cosworth DFV di 3000cc, erogava circa 420 CV (313 kW). Nella Stagione 1969 la MS80 porta Jackie Stewart alla vittoria del Titolo Piloti. La vettura era stata costruita presso la sede della Matra, a Vélizy-Villacoublay, a sud-ovest della periferia di Parigi. La direzione del progetto MS80 fu affidata a Gérard Ducarouge e Bernard Boyer. Oltre alla Ferrari, la Matra MS80 è l'unica vettura di Formula 1 non britannica ad aver vinto il Campionato Costruttori. Da ricordare infatti che le vetture francesi Renault R25 e Renault R26 che hanno vinto il Titolo nel 2005 e nel 2006, oltre all'austriaca Red Bull, che con i modelli RB6, RB7 e RB8 ha vinto il Mondiale Costruttori, sono state tutte costruite nel Regno Unito.

L'MS80 è stata una delle prime vetture di F1 ad essere progettata con particolari ali che permettevano una migliore deportanza ad alta velocità e una maggiore aderenza degli pneumatici. Questo tipo di soluzione fu originariamente introdotta in Formula 1 nel 1968. A causa di alcuni gravi incidenti, queste particolari e fragili ali portate in pista nelle prime fasi della Stagione 1969, subirono alcune modifiche, che portarono anche la MS80 a montare ali abbassate più robuste, collegate direttamente al corpo della vettura. Solo due gli esemplari di MS80 costruiti nel 1969, più una terza monoscocca che però non fu mai assemblata. Nel 2006 la società EPAF decise di completare la terza MS80 rimasta 'incompiuta' per anni. Nello stesso anno, nel corso di un'intervista per una testata inglese lo stesso Jackie Stewart affermò che la Matra MS80 Ford era l'auto più bella che avesse mai guidato.

Jackie Stewart festeggia la vittoria in Sudafrica



© F1.imgci.com

GP Sudafrica, Kyalami, 1° Marzo



► Il via è in Sudafrica, il primo marzo. La vittoria di Stewart sulla Matra-Ford MS 10 dell'anno prima pare talmente facile da lasciare attoniti. Lo scozzese scatta dalla seconda fila meglio di tutti e prende il comando per non lasciarlo più. Solo Jack Brabham, partito dalla Pole, resiste durante i primi giri per ritirarsi in seguito al distacco di un alettone.

Ma veniamo alle McLaren: Hulme è in prima fila con il terzo tempo, McLaren in terza con l'ottavo, mentre il sudafricano Van Rooyen, con

una M7A privata, occupa la nona piazza.

All'arrivo Hulme, dopo aver superato Siffert, è terzo a 31"8 dal vincitore, dietro a Graham Hill che chiude secondo con un distacco di 18"8. Bruce termina quinto a un giro mentre Van Rooyen, alla dodicesima tornata, è il primo a prendere la via dei box per noie ai freni.

Ai primi di maggio ci si sposta sul circuito di Montjuich a Barcellona, dove il giorno quattro è in programma il Gran Premio di Spagna.

GP Spagna, Montjuich, 4 Maggio



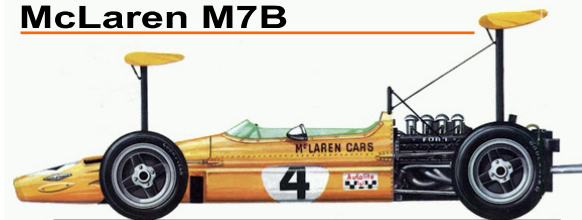
Su questo circuito cittadino la trazione in uscita curva è importante, come lo è la stabilità nelle curve a medio raggio su di un asfalto che in certi tratti non è proprio un biliardo. Gli alettoni raggiungono così dimensioni esagerate per altezza e larghezza. Colin Chapman sulle Lotus 49 osa ancora di più: durante le prove ne aumenta ulteriormente la superficie aggiungendo della lamiera fissata con nastro adesivo. E puntuale in gara accade il patatrac. Troppo sollecitati, i supporti dell'alettone posteriore della 49 di Graham Hill, che in quel momento occupa la terza posizione, cedono all'improvviso durante il nono giro. Il Campione del mondo

sbatte contro il guard-rail, ma per fortuna esce incolume dalla brutta avventura. Fermo con le mani sui fianchi, egli osserva la monoposto e la causa dell'incidente è evidente. Resisi conto del pericolo, in Lotus fanno il possibile per avvisare Rindt che si trova al comando della gara, ma l'austriaco non capisce (o non vuole capire) e continua.

Alle spalle di Rindt c'è Amon con la Ferrari 312, seguito da Stewart. Ancora undici giri e Rindt è vittima del medesimo cedimento capitato al compagno, oltretutto nello stesso punto. Con la differenza che la sua Lotus va a sbattere contro quella di Hill ferma a bordo pista e si ribalta. ►

Riflessi d'arancio

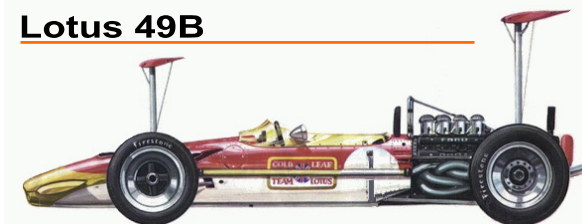
McLaren M7B



Matra MS 80



Lotus 49B



Ferrari 312



BRM P138

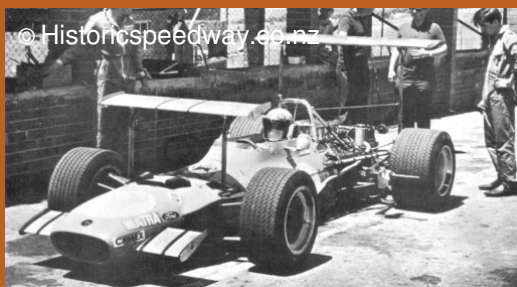


Brabham BT26



Fatti, misfatti, cronache e curiosità...

La superiorità del binomio Stewart-Matra inizia già in Sudafrica. E non è affatto casuale, perché è la conseguenza della mole di lavoro svolta nei mesi precedenti dall'équipe Matra e dal pilota scozzese proprio a Kyalami, durante le sedute di prova (circa 500 giri percorsi) dei nuovi pneumatici Dunlop.



© HistoricSpeedway.co.nz

La Matra MS 10 nel corso della sessione di prove dedicata ai test delle gomme Dunlop a Kyalami nel Dicembre del 1968.

Ciao, Repco! Il V8 austriaco, derivato da un'unità General Motors, lascia la Formula Uno dopo aver contribuito ai successi Mondiali della Brabham nel '66 e '67. Lo si vede per l'ultima volta in Sudafrica, montato sulle Brabham BT 24 e BT 20 rispettivamente del rhodesiano Tingle, che chiude ottavo e del sudafricano de Clerk.



© WordPress

Peter de Clerk al volante della Brabham BT20, per l'ultima volta con il motore Repco nel Gran Premio del Sudafrica.

► Dalla monoposto accartocciata, Rindt, sanguinante, viene estratto a fatica, ma la diagnosi è per fortuna meno grave del previsto: setto nasale rotto, contusioni varie e stato di choc.

Amon a questo punto è in testa, ma la sua cavalcata dura fino al cinquantasettesimo giro, quando si ferma con il motore in panne. Stewart, che porta al debutto la nuova MS 80, va a cogliere la vittoria staccando di due giri Bruce McLaren. Hulme è quarto a tre giri. Tra di loro l'altra Matra, quella di Beltoise. Ma

come era andata in Qualifica? La Pole l'aveva marcata Rindt, davanti ad Amon e a Hill. Hulme era partito dalla terza fila, Bruce dalla quinta. La loro è stata una gara accorta, con l'obiettivo di raccogliere quanti più punti possibile. Difatti McLaren occupa ora la seconda piazza nella Classifica Piloti, Hulme la terza. L'affidabilità della M7 consente alla McLaren di issarsi, dopo la Spagna, al secondo posto in Coppa Costruttori alle spalle della Matra che ha fatto bottino pieno.



© Tumblr.com

**Riflessi
d'arancio**

▲ **L'incidente di Graham Hill nel GP di Spagna**

GP Monaco, Montecarlo, 18 Maggio



© Autotimeline.com

GP Monaco: Jackie Stewart e Chris Amon scattano dalla prima fila

Se in Spagna l'organizzazione si era dimostrata un po' aleatoria, tanto che il Gran Premio era iniziato con mezz'ora di ritardo (ora locale 11 e 45'), a Montecarlo tutto fila liscio...tranne gli alettoni. Come mai? Gli incidenti gravi lasciano strascichi. Al Montjuich solo la dea bendata ha protetto Rindt da conseguenze che, vista la dinamica dell'incidente, avrebbero potuto essere ben più serie. Definiti "iposostentatori", gli alettoni in configurazione Spagna si rivedono il giovedì durante la prima sessione di prove, per sparire per sempre alla fine della giornata. Cos'è accaduto? La CSI, visti i numerosi cedimenti verificatisi già nel corso del 1968 e

constatata la gravità di quanto capitato a Hill e Rindt, per evitare che prima o poi avvenga l'irreparabile, li ha banditi. Con effetto immediato. John Surtees, intervistato, esprime la propria delusione nel suo colorito linguaggio italo-inglese: "no wings, le ruote patinano" - afferma.

L'improvviso divieto costringe le squadre a sperimentare soluzioni diverse, come le "shovel tail", vale a dire carenature piate della parte superiore del motore con funzione deportante. La loro efficacia, un po' perché si tratta di soluzioni di ripiego, un po' per la posizione e conformazione, è dubbia e non compensa la mancanza degli alettoni. ►



© ESPN Classic



© ESPN Classic

GP Monaco, prove libere: meccanici Lotus impegnati nel fissaggio dell'ala posteriore sulla 49B di Graham Hill.



© Tumblr.com

▲ **Jochen Rindt viene soccorso dopo lo schianto al Montjuich**

Fatti, misfatti, cronache e curiosità...

La questione alettoni, dopo Montecarlo, si conclude con una riunione tra la CSI e i costruttori durante la quale vengono fissati i limiti delle future appendici aerodinamiche anteriori e posteriori. L'altezza massima dell'ala posteriore è fissata in 80 cm, misurati dal punto più basso della monoposto. La larghezza delle ali non deve superare i 110 cm e non è concessa alcuna possibilità di variane l'incidenza in corsa. Questo fatto, imputabile unicamente alle esagerazioni e alle improvvisazioni a cui erano arrivati soprattutto Lotus e Brabham, penalizza chi, come Ferrari e McLaren, aveva invece affrontato l'argomento in modo scientifico, annullando il lavoro di sperimentazione fin lì svolto.



© Auto moto und Sport

La posizione 'elevata' degli alettoni fu scelta per far lavorare le ali in zone d'aria teoricamente 'tranquille'. Una soluzione valida ai fini dell'efficienza, ma che presentava pericoli sconosciuti. Quasi sempre infatti le zone d'aria dove gli alettoni lavoravano non erano affatto 'tranquille', soprattutto quando investite dalle turbolenze generate dalle altre vetture.

▼ GP Monaco: a sinistra Bruce McLaren al volante della M7C. A destra Denny Hulme in azione a Monaco con la M7A ▼



© Unknown



© Unknown

► Alla fine la griglia di partenza vede Stewart e Amon in prima fila, con lo scozzese autore della Pole. Beltoise con la seconda Matra e Hill sono alle loro spalle, mentre le McLaren di McLaren e Hulme partono appaiate in sesta fila, con Bruce che stacca un tempo di un decimo migliore del compagno.

Al via Stewart va al comando e ci resta per ventidue giri, quando un semiasse cede e lo costringe al ritiro. Amon, in seconda posizione, lo aveva preceduto ai box già da cinque giri, da quando, cioè, la trasmissione della sua 312 lo aveva piantato in asso. Prende il comando Graham Hill e va a vincere per la quinta volta (è un record) nel "circuito salotto", come è definito Montecarlo. A Stewart la soddisfazione del giro più veloce. Bruce e

Denny concludono rispettivamente quinto e sesto alle spalle di Jo Siffert, terzo con la Lotus della scuderia di Rob Walker, e di Dick Attwood, quarto, che ha sostituito Rindt alle prese con i postumi dell'incidente di Barcellona.

Dopo i primi tre Gran Premi è chiaro che la McLaren ha perduto parte della competitività mostrata l'anno precedente e va evoluta. A Colnbrook si studiano pertanto modifiche alle sospensioni e alla ripartizione dei pesi, anche in funzione delle nuove e sempre più larghe coperture messe a disposizione dalle Case di pneumatici. Una nota di cronaca: a Montecarlo Vic Elford è iscritto con una Cooper-Maserati privata, ed è l'ultima volta che una vettura Cooper, pur non ufficiale, compare in un Gran Premio iridato di Formula Uno.

▼ Zandvoort: Bruce indossa il casco prima di calarsi nell'abitacolo della M7C



© Tumblr.com

GP Olanda, Zandvoort, 21 Giugno

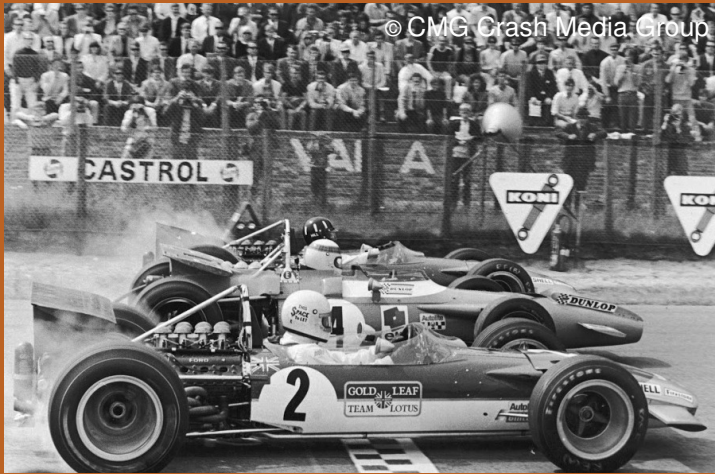
I nuovi alettoni si vedono a Zandvoort, dando una precisa svolta estetica che caratterizzerà le monoposto per molti anni a venire. Il ventuno giugno, in Olanda, il rientrante Rindt è in Pole position, per una prima fila che vede Stewart con il secondo tempo e Hill con il terzo. Gli ex compagni di squadra Amon e Ickx sono affiancati in seconda fila, con Amon che precede la Brabham del belga.

La terza fila è aperta da McLaren che ha un tempo di due decimi migliore di Hulme, il quale a sua volta ha staccato di soli tre centesimi di secondo Jack Brabham. L'ultima fila vede schierata un'altra McLaren,

quella privata di Vic Elford. Assente, invece, la nuovissima e sperimentale McLaren M9A a quattro ruote motrici che avrebbe dovuto debuttare qui a Zandvoort.

La gara, dopo un alternarsi al comando prima di Hill, poi di Rindt che si ritira al diciassettesimo giro per la rottura di un semiasse, è vinta da Stewart che chiude davanti a Siffert e Amon. Quarto termina Denny Hulme, mentre Bruce è costretto a prendere la via del box dopo venticinque giri con l'avantreno della monoposto in disordine. Elford finisce decimo a sei giri dopo una gara costellata da vari problemi. ►

Dopo i fatti di Montecarlo, con le squadre costrette a ingegnarsi per sopperire al divieto imposto dalla CSI, in Olanda c'era ancora chi non aveva capito cosa si poteva e cosa non si poteva fare. In attesa di ulteriori chiarimenti c'era invece chi aveva cercato d'interpretare al meglio lo spirito delle decisioni della CSI. A Zandvoort si videro così delle vetture, come McLaren e Ferrari, dotate semplicemente di un 'padellone' montato sopra il motore, mentre altre squadre adottarono soluzioni aerodinamiche più elaborate, come Matra e Lotus. In Olanda quindi non tutti i piloti scesero in pista nelle stesse condizioni, con un concreto vantaggio per le squadre che erano state più veloci nel prendere decisioni. Stewart e Rindt, anche se quest'ultimo costretto al ritiro, poterono sfruttare anche questo particolare, un valore aggiunto alle loro doti di guida e a quelle delle loro vetture, tra le migliori in fatto di efficienza e messa a punto.



In Olanda Stewart è l'unico contento tra tanti scontenti. Jackie di buoni motivi per essere soddisfatto ne ha, ma gli altri? Presto detto: Rindt è scontento delle rotture e degli inconvenienti continui alla sua Lotus e dichiara: "Chapman fa di tutto per non farmi vincere". Hill è stanco di perdere ruote e comincia a dubitare della genialità di Chapman. Amon non è per nulla soddisfatto della sua Ferrari e dice fuori dai denti: "con voi ho perso tre anni". A fine Stagione il neozelandese annuncerà il passaggio alla neonata March. Surtees non è contento della BRM e medita di diventare egli stesso costruttore. Chiude il coro delle lamentele Ickx, per nulla soddisfatto della competitività della Brabham.

Sopra, la partenza del GP d'Olanda: Jochen Rindt (Lotus #2), Jackie Stewart (Matra MS80 #4) e Graham Hill (Lotus #1). Sul casco di Rindt compare la scritta "This space to let", una pensata del suo manager, Bernie Ecclestone.



Sul podio in quegli anni andava il vincitore, al quale, oltre al trofeo, veniva consegnata una corona d'alloro. Ed era talmente grande la corona che dentro ci si stava in due, come dimostrato da Stewart a Zandvoort, che la cinge assieme alla moglie Helen.



La Matra MS80 di Jackie Stewart con gli ultimi aggiornamenti aerodinamici. Due alette direzionali posizionate sul muso della vettura che, grazie alla già particolare forma della MS80, facevano sembrare la Matra quasi un veicolo spaziale per quei tempi. Due piccoli pezzi di lamiera in grado di dare un certo vantaggio. Tuttavia è presumibile pensare che anche senza queste alette Stewart avrebbe occupato le prime posizioni insieme a Rindt. Fin dalle prove infatti, il britannico e l'austriaco si misero subito in mostra, soprattutto Rindt, apparso sorprendentemente grintoso in occasione del rientro dopo l'incidente in Spagna.

GP Francia, Clermont-Ferrand, 6 Luglio

► Il Gran Premio di Francia si corre il sei luglio a Clermont-Ferrand, circuito difficile, lungo, che per conformazione somiglia a Spa e al Nürburgring. Anche qui il dominio del binomio anglo-francese appare nettissimo. Stewart segna la Pole position, vince la gara restando in testa sin dal via e marca il giro più veloce. La piazza d'onore è una questione tra la Matra MS 80 di Beltoise e la Brabham BT 32 di Ickx, che chiudono in volata con il francese davanti al belga di soli due

decimi di secondo. Buon quarto è McLaren a un giro, mentre Hulme chiude ottavo a tre giri. Bella gara di Elford che, con la sua McLaren, termina poco dietro Bruce. Siamo a metà Campionato e la posizione di Stewart in testa alla Classifica si sta consolidando sempre più. Ma come stanno andando i nostri alfiere? McLaren condivide con Siffert la terza piazza in Classifica, Hulme la quinta con Beltoise. In Coppa Costruttori la McLaren occupa il terzo posto dopo Matra e Lotus. ►



Jackie Stewart taglia il traguardo in solitaria, migliorando sensibilmente i primati del circuito-taboga dell'Auvergne. Al termine della gara i responsabili della sua squadra non riuscirono a portare Stewart in tribuna stampa. Troppa era infatti la folla che aveva assediato le due Matra di Stewart e Beltoise, un vero delirio nazionalistico da parte dei francesi, portato quasi all'esasperazione anche dalle prodezze di Beltoise.



In Francia è Beltoise ad accendere l'interesse degli spettatori in assenza di lotta per il primo posto. Dopo il primo giro il francese è settimo, dopo quattordici dei trentotto giri in programma è terzo alle spalle di Ickx, con il quale inizia una lunga battaglia che termina all'ultimo giro, quando riesce ad infilare il belga in staccata. Alla fine sono loro due ad animare il Gran Premio che, complice la scarsità di partenti (sono solo tredici le monoposto al via) e i ritiri, di spunti interessanti, data anche la guida accorta e per nulla spettacolare di Stewart, logica del resto in ottica Campionato, ne offre pochi al pubblico presente.



Jackie Ickx, altro protagonista a Clermont Ferrand. Al volante di una Brabham in evidente inferiorità tecnica rispetto alla Matra di Beltoise e grazie a una guida sempre al limite, Ickx riesce a passare il francese. Purtroppo nel corso dell'ultimo giro e dopo un entusiasmante duello, Ickx è vittima di una sbandata, Beltoise ne approfitta e conquista la seconda posizione, tagliando il traguardo con due decimi di vantaggio.

NTEX LUCAS GIRLING



A Silverstone Derek Bell fu reclutato per guidare la McLaren M9A a quattro ruote motrici. Come per la Matra e la Lotus, anche la McLaren soffriva di sottosterzo e il peso complessivo gravava sulle prestazioni. Dopo aver segnato il quindicesimo tempo in Qualifica, fu subito chiaro che la M9A non era in grado di eguagliare la competitività della versione 2WD.

Dopo aver risolto il problema degli alettoni, le monoposto tornano ad essere un ottimo terreno sul quale sperimentare soluzioni che vanno ben oltre le prestazioni ottenute esclusivamente dal propulsore. Si tornano infatti a sperimentare accorgimenti che svolgono un lavoro forse invisibile ma molto importante in fatto di stabilità della vettura, non solo ad alta velocità, ma soprattutto a livello di aderenza, sia delle ruote motrici che quelle direzionali, o ruote direzionali e motrici nello stesso tempo, come appunto le nuove vetture a trazione integrale.

© SpeedHunters.com

GP Gran Bretagna, Silverstone, 19 Luglio

Passano due settimane e il Circus si sposta oltremania, dove, il 19 luglio a Silverstone, è in programma il Gran Premio di Gran Bretagna.

Qui debutta la M9A a quattro ruote motrici affidata a Derek Bell. È in penultima fila e la sua gara terminerà dopo sei giri per la rottura di una sospensione posteriore. Fine dell'avventura per questa 4WD. Rindt, Stewart e Hulme occupano la prima fila con l'austriaco in Pole, McLaren è in terza, Elford due file più indietro.

La corsa si sviluppa con un acceso duello tra la fragile 49 di Rindt e la ben più solida MS 80 dello scozzese. I due vanno subito in testa staccando tutti gli altri, con Rindt che conduce quasi sempre e Stewart dietro a

controllare la gara. Ma anche qui la fragilità delle appendici alari Lotus, pur ridotte, ha modo di rendersi palese costringendo il Campione austriaco, che terminerà quarto, ad un'imprevista sosta ai box. Inutile dire che la cosa va a vantaggio di Stewart il quale, non avendo più rivali, vince doppiando tutti. Secondo è Ickx, terzo McLaren. Interessante quinto posto del giovane Piers Courage che al traguardo precede la McLaren di Vic Elford. E Hulme? Ritirato al ventottesimo giro per noie all'accensione. In Inghilterra il team McLaren ottiene comunque un risultato significativo, perché in Classifica Piloti Bruce è al secondo posto con diciassette punti, uno in più del Campione del mondo in carica Graham Hill.



GP Gran Bretagna, Vic Elford, McLaren M7B

© Tumblr.com

GP Germania, Nürburgring, 3 Agosto

Ad inizio agosto ci si sposta sul temibile Nürburgring, dove, il giorno tre, è in programma il trentunesimo Gran Premio di Germania che vede le formula uno affiancate da un congruo numero di monoposto della Formula cadetta: otto, che sommate alle tredici formula uno, fanno ventuno partenti. Nello schieramento non è presente la Ferrari: la palese non competitività della ormai superata 312 induce i vertici di Maranello, complici le titubanze di Amon sul suo futuro, ad una pausa di riflessione.

Durante le prove Ickx prova e riprova la partenza che non è il suo punto forte: difatti, pur dalla Pole position, si fa sopravanzare da parecchi piloti, compreso Graham Hill che riesce a portarsi in testa avviandosi nientemeno che dalla quarta fila. Stewart, scattato con Rindt dalla prima fila, risolve ogni diatriba con l'austriaco perché alla prima curva è già al comando ed è convinto di averla già vinta, anche perché Ickx, che tra tutti è quello che più lo impensierisce, è solo settimo. ▶

▼ **Podio GP Germania: 1° Ickx, 2° Stewart, 3° McLaren**



© V8eBlogScans



© mybestcars.com

Schierati in prima fila al Nürburgring, Jacky Ickx (Brabham BT26A #26), Jackie Stewart (Matra MS80 #7) e Jochen Rindt (Lotus 49B #2) pronti a prendere il via del GP di Germania.

Al primo passaggio sulla linea del traguardo Stewart conduce, ma Ickx è già quarto dietro a Siffert e Rindt. Al secondo passaggio il belga della Brabham ha superato Rindt. Il giro dopo Ickx sorpassa anche Siffert e comincia a fiutare l'odore della preda. L'attacco a Stewart inizia al quarto giro e si protrae fino al settimo, quando Ickx passa in testa dopo due attacchi andati a vuoto. Stewart tenta di tenerne il passo, ma, complice sopravvenute noie al cambio, rinuncia e conserva un secondo posto che gli vale una "zoomata" verso il Titolo. Terzo è Bruce McLaren, partito dalla terza fila (ottavo tempo), mentre Hulme, scattato una fila più avanti (quinto tempo) si è dovuto ritirare al dodicesimo dei quattordici giri in programma per il cedimento della trasmissione. Per Ickx la vittoria si arricchisce di un delizioso aroma di cacao, perché a fine gara viene pesato e il corrispettivo del peso gli viene dato in cioccolato offerto da una ditta tedesca. Brutta avventura, invece, per Vic Elford, con la terza McLaren in gara. Autore di una buona Qualifica (sesto tempo, subito dietro Hulme), Elford, coperto da altri concorrenti, centra in pieno la ruota anteriore perduta dalla Lotus a quattro ruote motrici di Andretti ed esce

di pista, ribaltandosi lungo la scarpata sottostante. Era accaduto che, al momento di toccare terra dopo il famoso salto, qualcosa sulla Lotus aveva ceduto e, mentre Andretti riusciva a controllare la macchina portandola a bordo pista, la ruota della Lotus che si era staccata nell'impatto con l'asfalto stava invece sulla carreggiata. Il primo a soccorrere il malcapitato pilota inglese, che ha un braccio fratturato, è proprio Andretti il quale, aiutato da alcuni spettatori, riesce a sollevare la McLaren in modo da consentire a Elford di sgattaiolare fuori dall'abitacolo. Possiamo dire che la fortuna assistette il pilota inglese: l'incidente avvenne durante le prime fasi della corsa, quindi con la monoposto carica di benzina. E i serbatoi di sicurezza non erano ancora stati inventati. La pista del Ring si snodava nel bosco e, pur a fronte della riconosciuta robustezza della McLaren, se la monoposto avesse, per esempio, urtato con la fiancata uno spuntone di roccia, il rischio di un incendio per la fuoriuscita di carburante dal serbatoio squarciato, sarebbe stato elevato. Dopo questa gara si delinea quella che sarà la Classifica finale: Stewart è al comando con 51 punti, segue Ickx con 22, terzo è McLaren a quota 21.



GP Germania, Vic Elford al salto del Nürburgring con la McLaren M7B

© vicelford.com

© ausringers.com



Riflessi d'arancio

Bruce McLaren in azione al Nürburgring con la M7C

GP Italia, Monza, 7 Settembre



Visto il margine accumulato sugli inseguitori, Monza, il 7 settembre, può essere decisiva per l'assegnazione dell'iride a Stewart. È una pista facile a detta dei piloti, dove il gioco delle scie è fondamentale e chi è in testa ha speranza di rimanerci solo se cumula un vantaggio tale da annullare il "traino" che la sua monoposto crea su chi sta dietro. Ed è questa una cosa, invece, che non è facile da fare. Proprio per questo motivo alcuni scelgono di non montare gli alettoni, alla ricerca di quella manciata supplementare di chilometri orari che permetterà

loro di essere più veloci in rettilineo. Le prove dicono che Rindt, su Lotus 49, è il più rapido, seguito da Hulme, Stewart e Courage. McLaren è subito dietro e precede la Matra di Beltoise. Entrambe le McLaren montano gli alettoni, la Lotus di Rindt no. A Monza la Ferrari è presente più che altro per rendere omaggio ai propri sostenitori nel Gran Premio di casa, ma non con Amon ormai in rotta con la scuderia, bensì con Rodriguez che viene dalla BRM ed è affiancato per l'occasione dal monzese Ernesto Brambilla. ▶

Fatti, misfatti, cronache e curiosità...



A Monza sono ben quattro le Brabham iscritte. Oltre alla squadra ufficiale composta da Brabham e Ickx, ci sono le vetture private di Silvio Moser e Piers Courage, che corre con una monoposto gestita da Frank Williams.

Sopra, Silvio Moser al volante della Brabham BT24 nelle prove del GP d'Italia. La posizione degli specchietti retrovisori serviva per le prove con gli alettoni. Sotto la Cosworth-Ford 4WD.



A Monza vengono smentite le voci circolate nel paddock circa il debutto in Formula Uno della Cosworth-Ford a quattro ruote motrici. La monoposto progettata e costruita dalla Cosworth, pur pronta e già presentata alla stampa, avrebbe dovuto debuttare in occasione del Gran Premio d'Italia, ma non la si vede e non la si vedrà mai impegnata in competizione. Oggi è conservata al Museo di Donington.

Fatti, misfatti, cronache e curiosità...

► Pochi secondi prima del via Hulme ha ancora la visiera del suo casco integrale sollevata e il cambio in folle. Rindt ha già innestato la prima e indossa un casco aperto. I due si voltano l'uno verso l'altro, guardandosi per un istante. Poi Hulme stacca le mani dal volante, abbassa la visiera e innesta la prima. Rindt è immobile e osserva lo starter. In quel preciso istante Gianni Restelli abbassa la bandiera: Hulme è colto di sorpresa e ha un attimo di esitazione, mentre dalle gomme posteriori di Rindt comincia già a sprigionarsi il fumo azzurrognolo delle ruote che sgommano. Alla fine la gara è decisa da un arrivo a tre in una volata tra Stewart, Rindt e Beltoise. Ma tutto l'ultimo giro è stato rocambolesco, perché Stewart era passato terzo sulla linea del traguardo e Rindt lo aveva superato prima del curvone. Poi è Stewart a superare Rindt tra la curva Ascari e la Parabolica, ma a quel punto lo scozzese si accorge che ha trainato Beltoise in scia. Il francese, infatti, ha superato Rindt ed è ora molto vicino a Stewart. All'imbocco della Para-

bolica lo scozzese va un po' largo e teme che i due avversari possano superarlo all'interno, ma la stessa sorte tocca a Beltoise. All'uscita dalla Parabolica Stewart riesce a tenersi all'interno quel tanto che basta per contrastare il ritorno di Rindt e precederlo di un soffio (otto centesimi) sul traguardo. Durante le prove Stewart aveva dedicato del tempo per trovare la scelta di rapporti al cambio migliore al fine di tenere la quarta fin sulla linea del traguardo, soluzione rivelatasi vincente. Terzo è Beltoise, staccato di soli diciassette centesimi dal vincitore. Quarto è McLaren, quinto Courage, settimo Hulme alle spalle della Ferrari di Rodriguez. Con questa Classifica Stewart è matematicamente Campione del mondo, ma il Campionato deve ancora assegnare le piazze d'onore. I candidati sono tre: Bruce McLaren, che ha riconquistato la seconda piazza a spese di Ickx che da parte sua ha vissuto un fine settimana alle prese con mille problemi alla sua monoposto, Ickx stesso, e il Campione del mondo in carica, Graham Hill. ►



© Autosprint

La McLaren M7A di Danny Hulme con l'aletta anteriore sinistra visibilmente sollevata. In partenza il neozelandese aveva urtato la ruota posteriore della Matra di Stewart. Alcuni problemi alla frizione e soprattutto ai freni hanno impedito a Hulme di ottenere un risultato migliore nel Gran Premio d'Italia.



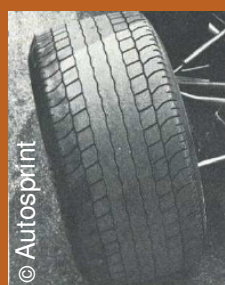
© Autosprint

Dopo l'appassionante duello ruota a ruota in pista, Stewart e Rindt si sono ritrovati vicini anche sul podio di Monza. Non ci sono stati problemi tra i due, nessuna lite, ma le fasi della volata finale non convincevano del tutto Rindt, un po' per la collaborazione di Beltoise nei confronti di Stewart, un po' per la manovra a stringere del neo-Campione nei suoi confronti.



© itsawheelthing

Arrivo in volata nel Gran Premio d'Italia: la Matra di Stewart taglia il traguardo davanti alla Lotus di Rindt (a 0,08) e all'altra MS80 di Beltoise (a 0,17). Quarto (a 0,19) Bruce McLaren.



© Autosprint

A Monza la Dunlop presenta il CR84 Mk III (qui nella foto montato sulla BRM di Surtees). Il nuovo pneumatico era stato messo a punto proprio per il GP d'Italia. Il battistrada aveva un numero maggiore di 'tagli' sul bordo esterno. Oltre ad offrire una migliore aderenza, il nuovo pneumatico risultò più efficace nell'attirare le asperità del circuito. Surtees non sapeva di preciso cosa era stato fatto a livello tecnico, ma dopo averlo provato ne confermò le ottime doti. Al volante della sua BRM riuscì a completare 14 giri senza fermarsi, un meccanico della BRM dichiarò che prima di allora non aveva mai visto una P139 girare così tanto senza rientrare ai box.

un meccanico della BRM dichiarò che prima di allora non aveva mai visto una P139 girare così tanto senza rientrare ai box.



© Tumblr.com

Grazie all'Eurovisione, il Gran Premio d'Italia del 1969 fu seguito da non meno di 30 milioni di telespettatori. Ben dieci le troupes di televisioni e cinegiornali giunti all'autodromo di Monza da Belgio, Austria, Francia, Svizzera, Germania, Inghilterra, Nuova Zelanda e Stati Uniti. Tutti presenti per far vivere le fasi salienti dell'ultimo Gran Premio europeo ai milioni di appassionati sparsi nel mondo.

A sinistra, Bruce McLaren parla con la moglie di Courage, Sally, nei box di Monza prima delle Qualifiche.

Tra le tante troupes presenti a Monza, quella belga può ritenersi la più fortunata: nel giovedì di prove infatti, sulla vettura di Jacky Ickx viene montata una cinepresa, posizionata a fianco del roll-bar. Lo stesso Ickx racconta: "I ragazzi che mi hanno chiesto il permesso, volevano inserire una soggettiva della mia vettura nel loro documentario. Verso le cinque del pomeriggio ho chiesto l'autorizzazione ad effettuare qualche giro di pista per le riprese. I commissari mi hanno autorizzato e così sono partito. Giunto all'Ascari mi sono trovato di fronte a uno sbarramento di cavalletti. Andavo a circa 250 all'ora e non ho avuto molta scelta, anche se in piena frenata sono comunque andato contro i cavalletti, ho danneggiato lo spoiler, la sospensione destra e il parabrezza, prendendo anche una bella botta sul casco. È tutto filmato!"



La parata dei piloti a Clermont Ferrand: da sinistra, Bruce McLaren, Denny Hulme, Graham Hill, Silvio Moser (dietro a Hill col berretto), Jo Siffert, Jackie Stewart, Piers Courage, Jochen Rindt, Vic Elford, Jean-Pierre Beltoise, Jacky Ickx e Chris Amon.

Alla povertà numerica di vetture nello schieramento nei Gran Premi iridati fa da contraltare l'elevata qualità dei protagonisti: Stewart, Rindt, Ickx, G. Hill, Amon, Hulme, Brabham, McLaren, Andretti, Surtees, P. Rodriguez, accanto a piloti emergenti come Siffert, Bell, Oliver, Beltoise, Servoz-Gavin, Moser (primo pilota svizzero a partecipare al Mondiale di F1) e a giovani promesse come Courage e Miles. Ci sono quattro Campioni del mondo (Stewart lo diventa a fine Stagione), accanto a futuri iridati come Rindt e Andretti e a piloti vincenti in altre categorie, come Bonnier ed Elford.

GP Canada, Mosport, 20 Settembre



▶ Due settimane dopo, a Mosport in Canada, è Ickx ad imporsi al termine di una lotta serrata con Stewart, chiusa da un discusso contatto tra lui e lo scozzese che termina fuori pista. Ed è grande slam per il belga, che segna il giro più veloce in gara alla pari con Jack Brabham dopo essere partito in Pole. Molti i ritiri, tra i quali quello di Hulme per noie al cambio,

mentre McLaren chiude quinto a tre giri. In Canada si rivede una vecchia conoscenza, il motore Climax che aziona la Brabham privata di John Cordts, pilota americano di origini tedesche che nella stagione precedente aveva portato in gara una McLaren M1C nella serie Can-Am. Una perdita d'olio all'undicesimo giro chiuderà la sua corsa.



© Flickrriver.com/Waddell



A sinistra, Jackie Stewart davanti alla Brabham di Ickx prima della collisione che costringerà lo scozzese al ritiro. A destra, la Matra MS80 finita fuori pista dopo il discusso contatto con Ickx.

Fatti, misfatti, cronache e curiosità...



© RichardsF1.com

In molti si sono chiesti come mai Jacky Ickx, dopo la brillante Stagione 1968 con la Ferrari, abbia corso nel '69 con la Brabham, dove in qualche occasione ci sono state scintille in pista tra lui e Jack Brabham. Il motivo è economico. Ickx aveva chiesto alla Ferrari un ingaggio pari a ottanta milioni di lire, che possiamo stimare in circa tre milioni e mezzo di euro odierni. Se su questo argomento si poteva anche venire a un accordo, quello che fu ritenuto inaccettabile da Enzo Ferrari fu la pretesa di Jacky di trattenere interamente per sé i premi d'arrivo, oltre alla richiesta che quelli di partenza fossero raddoppiati. Di qui il divorzio.

A Watkins Glen la G.P.D.A., la commissione dei piloti per la sicurezza creata da Jackie Stewart e Denny Hulme, aveva chiesto e ottenuto l'arrestamento di un terrapieno situato troppo vicino alla pista, ritenuto pericoloso in caso di uscita. L'intuizione si rivelerà provvidenziale: proprio allo scozzese, urtato da Ickx, toccherà di uscire in quel punto e la sua monopostrato avrà modo di fermarsi senza danni nel provvidenziale spazio di fuga.

GP USA, Watkins Glen, 5 Ottobre



© Magnoliabox.com



▶ Jochen Rindt e Piers Courage sul podio di Watkins Glen

Il 5 ottobre tutti a Watkins-Glen, per il Gran Premio degli Stati Uniti. Denis Jenkinson, decano dei giornalisti inglesi delle automobili, (fu a fianco di Stirling Moss su Mercedes durante la vittoriosa Mille Miglia del 1955) è uno che i piloti li conosce bene. Frequenta le scuderie, lo si vede spesso a Colnbrook, ma, evidentemente, non è convinto che Rindt possa a breve issarsi sul primo gradino del podio. Non nel '69, dice. Tant'è vero che aveva scommesso che se nel corso dell'anno l'austriaco avesse vinto il suo primo Gran Premio, si sarebbe tagliato la famosa barba. Fino a quel momento gli è andata bene, ma Rindt ha ancora due possibilità. Intanto al Glen è autore della Pole, davanti di tre centesimi a Hulme. In gara, dopo un'accanita battaglia con Stewart che deve abbandonare dopo trentasei giri con il motore in avaria, l'austriaco ha pista libera e va a vincere, guada-

gnando così il ricco premio di cinquantamila dollari, cifra, per rendere l'idea, con la quale all'epoca da noi si acquistava qualche appartamento di medie dimensioni. Jenkinson, da gentiluomo, tiene fede alla scommessa. Inutile dire che, data la fama di cui gode nell'ambiente, le sue immagini seduto sulla sedia del barbiere fanno il giro di mezzo mondo. Alle spalle di Rindt si classifica Courage, terzo è Surtees che riscatta parzialmente la deludente Stagione della BRM. Giornata negativa per i colori arancio: Hulme dopo il via scivola indietro, rientra ai box per risolvere il problema al cambio, ma è costretto al ritiro dopo cinquantatré giri. McLaren non prende neppure il via a causa di noie al motore palesatesi durante il giro di ricognizione. In compenso anche Ickx non prende punti, così che le speranze di McLaren di riconquistare il secondo posto in ottica Mondiale restano vive. ▶



▶ Il dieci ottobre si va a Magdalena-Mixhuca, teatro del Gran Premio del Messico. Fin dalle prove un fattore emerge in modo chiaro: le nuove gomme Good-Year M20 hanno qualcosa in più che permette alle Brabham e alle McLaren di primeggiare. Stewart constata che con il pieno di benzina può ancora difendersi, ma, poi basta. Difatti, in griglia, la prima fila è appannaggio di Brabham (in Pole) e di Ickx, dietro di loro Stewart e Hulme. Ancora problemi per Bruce che non prende il via. Stewart scatta per primo, ma la sua corsa in testa dura poco perché, al sesto dei sessantacinque giri previsti, viene superato da Ickx. Stewart a fine gara farà notare che il sorpasso è avvenuto in regime di bandiere gialle esposte per l'incidente avvenuto tra Siffert e Courage, ma, conoscendo il belga, afferma che forse non le ha viste. Poi lo passa anche Hulme

che va a vincere davanti a Ickx. Gran bella gara quella del neozelandese che nell'ordine supera prima Rindt, poi Brabham, poi Stewart e infine Ickx. Terzo è Brabham che conclude davanti a Stewart. Poca fortuna nel Gran Premio di casa per Rodriguez su Ferrari. Partito dalla penultima fila, il messicano termina settimo a due giri. Meno ancora per McLaren, costretto a dare ancora forfait prima del via e per Rindt, ritiratosi a causa di una sospensione rotta.

In Messico è assente Hill, feritosi gravemente in un incidente avvenuto a Watkins Glen sul finire della gara. L'asso britannico, già vincitore di due Titoli mondiali, della 24 Ore di Le Mans e della 500 Miglia di Indianapolis, rientrerà sorprendentemente all'inizio del 1970 (userà ancora una stampella per muoversi) con una Lotus della scuderia di Rob Walker.



© Unknown

▲ Bruce McLaren- McLaren M7C, Gp Spagna, Montjuich

Il 1969 è trascorso all'insegna di Stewart e dei suoi duelli con Rindt e Ickx. Con sei vittorie su undici Gran Premi il dominio Stewart-Matra è stato indiscutibile, ma sarà così anche nel 1970? Ci saranno grandi novità, dicono, specialmente in Lotus, Ferrari e BRM. E si aspetta di vedere la nuova March-Ford.

Per quanto riguarda la McLaren la Stagione non è stata all'altezza di quella precedente, anche se la vittoria di Hulme in Messico ha restituito il sorriso a Bruce McLaren. Che di suo chiude l'annata 1969 con un bel terzo posto nella Classifica Piloti, confermando l'intelligenza tattica e la visione di gara con cui il pilota-costruttore neozelandese ha corso lungo tutto l'arco della carriera. Hulme, che nella seconda parte di Campionato ha patito noie tali da portarlo al ritiro o a concludere fuori dalla zona punti, con i nove punti conquistati in Messico

risale la china e chiude il Campionato al sesto posto, inserendosi tra Beltoise (quinto) e Hill. Proprio i problemi dei quali ha sofferto Denny, hanno sottratto punti utili a migliorare la classifica in Coppa Costruttori, dove la McLaren termina dietro a tutte le altre motorizzate Ford. Indubbiamente ha avuto un peso determinante il fatto che a Colnbrook l'obiettivo stagionale sia stato la Can-Am, ma con uno sforzo in più, specie nella parte finale della Stagione, forse si sarebbe potuta agguantare la Lotus, afflitta da preoccupanti cedimenti che hanno dato da pensare a Hill e a Rindt. In più c'è da dire che Gordon Coppuck, a partire da metà Stagione, si è concentrato nella progettazione della M15, con lo sguardo rivolto alla 500 Miglia di Indianapolis del 1970. Che aprirà un nuovo capitolo nella lunga storia della Casa fondata da Bruce McLaren. ▶



© Sutton Images

In Messico, Hulme e Ickx tagliano il traguardo divisi da meno di tre secondi, una conclusione emozionante di una Stagione al di sotto delle aspettative per la McLaren. La vittoria di Hulme in Messico ridà fiducia a Bruce, che chiude al terzo posto nella Classifica Piloti.

Fatti, misfatti, cronache e curiosità...



© F1-Facts.com

Per la Ferrari questa è la peggior Stagione in F1, dove il miglior risultato è il terzo posto di Amon in Olanda. Al termine la Scuderia di Maranello condivide con la BRM l'ultimo posto in Classifica Costruttori con soli sette punti conquistati, frutto di un terzo, di un quinto e di un sesto posto. Le uniche soddisfazioni a Maranello arrivano da Peter Schetty, che vince tutte le gare dell'Europeo Montagna al volante della 212 E e da Chris Amon che si aggiudica la Tasman Cup con la Dino 2400. Tuttavia sarà proprio questa Stagione deludente, segnata dal tira e molla di Amon - "resto a Maranello o non resto?" - a dare una svolta radicale all'indirizzo tecnico della Scuderia in Formula Uno. Nella foto, Chris Amon in azione a Clermont Ferrand con la Ferrari 312/69.

Stessa sorte per la BRM. Dopo una Stagione priva di acuti, malgrado l'apporto di un Campione come Surtees, (unica soddisfazione il terzo posto negli USA) la rifondazione inizia con l'arrivo del progettista Tony Southgate dalla Eagle e con il sostegno della Yardley, una nota casa di profumi che farà cambiare livrea alle monoposto inglesi.



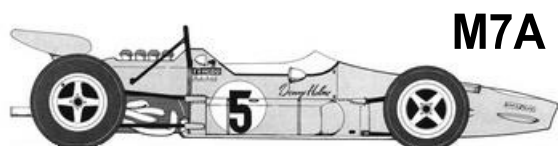
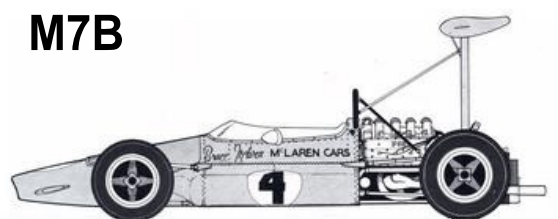
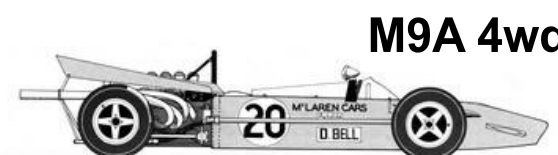
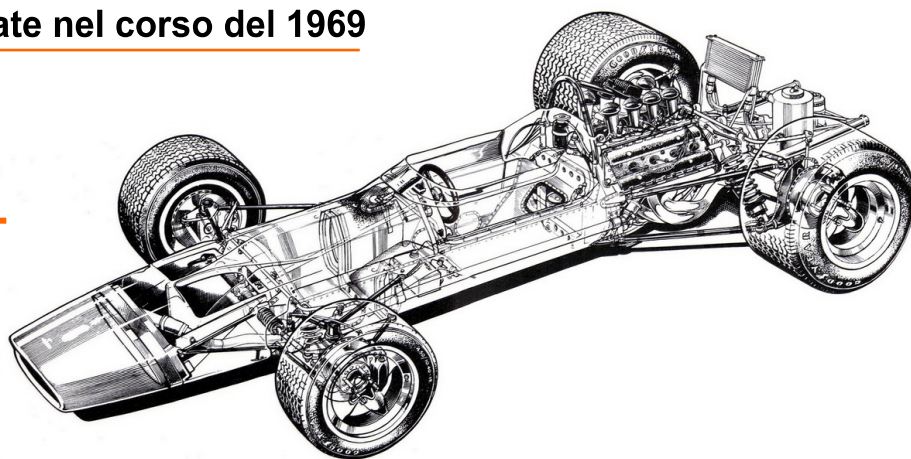
© Grand Prix Library

John Surtees al volante della BRM P142 nel Gran Premio d'Italia

Graham Hill, durante la convalescenza per le fratture alle gambe riportate a Watkins-Glen, non rinuncia alle battute di caccia. Lo fa stando seduto su di una poltrona girevole da ufficio, posta sul cassone di un furgoncino.

Pole position, vincitori e giri più veloci

Gran Premio	Pole position	Giro più veloce	Vincitore
Sudafrica	Jack Brabham in 1'20"0	Jackie Stewart in 1'21"8 alla media di 181,046 km/h	Stewart (Matra-Ford)
Spagna	Jochen Rindt in 1'25"7	Jochen Rindt in 1'28"3 alla media di 154,535 km/h	Stewart (Matra-Ford)
Montecarlo	Jackie Stewart in 1'24"6	Jackie Stewart in 1'25"1 alla media di 133,043 km/h	Hill (Lotus-Ford)
Olanda	Jochen Rindt in 1'20"85	Jackie Stewart in 1'22"94 alla media di 181,995 km/h	Stewart (Matra-Ford)
Francia	Jackie Stewart in 3'00"6	Jackie Stewart in 3'02"7 alla media di 158,719 km/h	Stewart (Matra-Ford)
Gran Bretagna	Jochen Rindt in 1'20"8	Jackie Stewart in 1'21"3 alla media di 208,583 km/h	Stewart (Matra-Ford)
Germania	Jacky Ickx in 7'42"1 (per le F2: Johnny Servoz-Gavin in 8'11"1)	Jacky Ickx in 7'43"8 alla media di 177,244 km/h (per le F2: Johnny Servoz-Gavin su Matra-Ford alla media di 166,950)	Ickx (Brabham-Ford)
Italia	Jochen Rindt in 1'25"48	Jean Pierre Beltoise in 1'25"2 alla media di 242,957 km/h	Stewart (Matra-Ford)
Canada	Jacky Ickx in 1'17"4	Jacky Ickx e Jack Brabham in 1'18"1 alla media di 182,411 km/h	Ickx (Brabham-Ford)
Stati Uniti	Jochen Rindt in 1'03"62	Jochen Rindt in 1'04"34 alla media di 207,108 km/h	Rindt (Lotus-Ford)
Messico	Jack Brabham in 1'42"90	Jacky Ickx in 1'43"05 alla media di 174,672 km/h	Hulme (McLaren-Ford)

Le monoposto McLaren impiegate nel corso del 1969

M7A

M7B

M9A 4wd


In Sudafrica si vedono le M7A-1 (acquistata da Van Rooyen), la M7A-2 (Hulme) e la M7B di McLaren, telaio n° 3, denominata B perché ha i serbatoi laterali. In Spagna Hulme ha la M7A-2 e McLaren la M7C-1, che è un misto tra M7A quarto telaio, aggiornato con il retrotreno della M10 di F 5000. Le medesime monoposto proseguiranno nel resto della Stagione. In Gran Bretagna compare la M9A nelle mani di Bell, che disputa quell'unica gara. Elford dal Gran Premio d'Olanda pilota una M7B fino all'incidente del Nürburgring.

La Classifica finale del Campionato Mondiale Piloti

I punteggi attribuiti non cambiano rispetto all'anno precedente. Anche nel 1969 il Campionato è articolato in una prima e seconda parte e ciascun concorrente, qualora sia andato a punti in tutte le gare, dovrà scartare un punteggio a sua scelta per ciascuna parte del Campionato. Questa situazione non si verifica per alcun pilota, quindi il punteggio di tutti è pieno.

Pilota	Vettura	Punteggio
Jackie Stewart	Matra-Ford	63
Jacky Ickx	Brabham-Ford	37
Bruce McLaren	McLaren-Ford	26
Jochen Rindt	Lotus-Ford	22
Jean Pierre Beltoise	Matra-Ford	21
Denis Hulme	McLaren-Ford	20
Graham Hill	Lotus-Ford	19
Piers Courage	Brabham Ford	16
Joseph (Jo) Siffert	Lotus-Ford	15
Jack Brabham	Brabham-Ford	14
John Surtees	BRM	6
Chris Amon	Ferrari	4
Richard (Dick) Attwood	Lotus-Ford	3
Victor (Vic) Elford	Cooper-Maserati e McLaren-Ford	3
Pedro Rodriguez	BRM e Ferrari	3
Johnny Servoz Gavin	Matra-Ford	1
Silvio Moser	Brabham-Ford	1
Jackie Oliver	BRM	1

La Classifica di Coppa Costruttori

Valgono le stesse regole della Classifica Piloti. Il punteggio è conteggiato in base al risultato ottenuto dalla macchina meglio piazzata in ciascun Gran Premio, scartando un punteggio per ciascuna parte del Campionato, qualora una monoposto si sia piazzata a punti in ogni gara.

Scuderia	Punteggio
Matra-Ford	66
Brabham-Ford	49
Lotus-Ford	47
McLaren-Ford	38
Ferrari	7
BRM	7

automobilismo
D'ÉPOCA
Dario Mella

Nota dell'autore: l'argomento Formula Uno a quattro ruote motrici, complesso per la sua specificità, esula da questa trattazione. Rimando pertanto gli interessati al servizio intitolato "Meteore 4WD" pubblicato nel fascicolo n° 71 - ottobre 2011- di Automobilismo d'Epoca, con interviste a Mario Andretti, Jean Pierre Beltoise, Derek Bell e Peter Westbury. E con Jack Brabham e Mauro Forghieri che spiegano perché Brabham e Ferrari non misero in pista una loro 4x4.

È possibile acquistare il fascicolo telefonando all'ufficio arretrati e abbonamenti di Edisport Editoriale Spa al n° 02 38085402 (fax 02 38010393), oppure inviando una E-mail all'indirizzo arretrati@edisport.it

McLAREN CARS

