

DARIO MELLA

UN ANNO DI TRANSIZIONE

FORMULA UNO - STAGIONE 1970



Riflessi
d'arancio
www.tuttomclaren.it

© Amtraq/WordPress

GP Germania 1970, Hockenheim, Jochen Rindt, Lotus 72C

Nel 1970 Jochen Rindt diventa Campione del mondo di Formula Uno. Ma è un iride dal sapore strano, diverso, perché è assegnato alla memoria. Rindt, infatti, scomparve durante le prove del Gran Premio d'Italia a Monza, ma il vantaggio cumulato bastò a farlo rimanere in testa alla Classifica.

FORMULA 1

LE MONOPOSTO DEL 1970

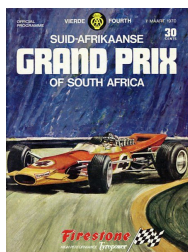


JOCHEN
RINDT

© talk-of-motorsport.de

McLAREN M14A FORD	McLAREN M7A - ALFA ROMEO	
LOTUS 72	FERRARI 312B	MARCH 701
MARCH 701	BRABHAM BT33	BRM P153
MATRA MS120	SURTEES TS7	DE TOMASO 505

© the-blueprints.com & © fijen.net



XVI South African Grand Prix

domenica 7 marzo - circuito Kyalami

Lungh. 4,104km x 80 giri - Meteo: molto caldo, secco

PODIO 1° Jack Brabham (Brabham Ford BT33)

2° Denny Hulme (McLaren Ford M14A)

3° Jackie Stewart (March Ford 701)

POLE Jacky Stewart (March Ford 701 1'19"3)

La stagione ebbe però tanti altri spunti: dal debutto della March a quello del motore a V di 180° della Ferrari, dall'ingresso di nuovi sponsor, come la Yardley che patrocina la BRM, alla nascita della Tyrrell, una scuderia che assurgerà immediatamente al ruolo di protagonista.

La stagnazione del 1969 è un ricordo: si affacciano al dorato mondo della formula uno, in qualità di costruttori, nomi importanti come John Surtees, che da metà stagione pilota la monoposto che reca il suo nome, accanto ad altri meno conosciuti come Bellasi e De Tomaso.

Se nel 1969 il tema conduttore era stato prevalentemente tecnico (alettoni, trazione integrale), nel 1970 il fattore uomo torna al centro. Come? Lo scopriremo analizzando quanto accade a partire dal Gran Premio del Sudafrica, il 7 marzo a Kyalami.

La prima differenza rispetto alla stagione passata è visibile nel maggiore numero di monoposto presenti in griglia, dove ben cinque sono le nuove March 701.

Accanto a quelle ufficiali di Amon e Siffert, ci sono quelle iscritte dalla Scuderia di Ken Tyrrell e affidate a Jackie Stewart e a Johnny Servoz-Gavin e quella di Mario Andretti, del Team STP Oil Treatment di Andy Granatelli. Due di esse condividono il miglior tempo in griglia: sono le 701 di Stewart e Amon, ma la pole è assegnata allo scozzese che l'ha realizzata per primo. Accanto c'è Jack Brabham sulla nuova BT 33 a completare la prima fila. L'australiano precede Rindt con l'ormai datata Lotus 49 e Ickx con la nuova Ferrari 312 B.

La McLaren porta a Kyalami le nuove M14A nelle mani di Bruce McLaren e Denny Hulme, rispettivamente in quarta e terza fila con il decimo e il sesto tempo. Tra loro si è inserita, con il settimo tempo, un'altra McLaren ed è la M7C pilotata da John Surtees. L'ex campione del mondo ha chiuso con la BRM dopo l'esperienza poco entusiasmante al volante della P 139 e si sta preparando al debutto come costruttore.

GP Sudafrica: Jack Brabham in azione a Kyalami al volante della BT33



source Apexreplicas.com.au / © unknown

In gara, dopo l'avvio fulminante di Stewart che prende la testa della corsa, c'è bagarre. Amon, Brabham e Rindt entrano in contatto ed è l'austriaco, che vola in aria, ad avere la peggio. Terminerà ultimo a dodici giri con la monoposto in disordine. Amon si ritira al quattordicesimo giro per surriscaldamento del motore mentre Stewart è convinto di avere ormai la gara in pugno. Dell'incidente in partenza ne approfittano Ickx e Beltoise che si portano in terza e quarta posizione, mentre Hulme, ritardato dalla bagarre iniziale, al

temine del primo giro è undicesimo. Buona partenza di McLaren che è quinto mentre Surtees si trova tre posizioni più indietro.

Dopo sei tornate Stewart ha accumulato sette secondi di vantaggio su Brabham, ma la sua speranza di vincere svanisce alla ventesima quando il tre volte campione del mondo passa a condurre.

Hulme, macinando giri veloci, rimonta posizioni su posizioni fino a superare anche il proprio caposquadra. Altrettanto fa Surtees che riesce a scavalcare Ickx in difficoltà con la nuova Ferrari.

**Riflessi
d'arancio**

www.tuttomclaren.it

FATTI, CRONACHE E CURIOSITÀ



Kyalami: Jackie Stewart (March 701 #1) e Jack Brabham (Brabham BT33 #12)

In Sudafrica Stewart e Amon spremiono il massimo dalle loro nuove monoposto, ma qualcosa non convince lo scozzese. Trova la March troppo pesante e afferma che se la nuova Lotus (la 72 n.d.r.) sarà molto, molto veloce, lui non potrà farci nulla. Alla fine della corsa ammette che è stato frustrante vedersi superare da Brabham e da Hulme e guidare stando loro alle spalle senza poter far nulla.



source pordentrosboxes.blogspot.es / © unknown

Kyalami: Piers Courage al volante della De Tomaso 505 di Frank Williams

A Kyalami il rientro di Graham Hill dopo l'incidente di Watkins-Glen toglie ogni dubbio sulla sua definitiva ripresa. Partito in penultima fila, in gara Graham rimonta fino a concludere in sesta posizione. Qui debutta in F1 il giovane britannico Piers Courage al volante della monoposto italiana De Tomaso-Ford gestita da Frank Williams. E sempre a Kyalami debutta la Matra-Simca MS 120 con motore Matra V12. I piloti sono Jean Pierre Beltoise e Henry Pescarolo.

source F1-Facts.com / © unknown



Kyalami: Henri Pescarolo al volante della Matra Simca MS120

Il belga si ritirerà per noie al motore dopo sessanta degli ottanta giri in programma. C'è un momento nel Gran Premio nel quale le tre McLaren si trovano una dietro l'altra: accade dal ventiduesimo al trentasettesimo passaggio, quando Hulme precede McLaren e Surtees. Poi Denny andrà a braccare Stewart

e terminerà secondo dietro al vincitore Jack Brabham, mentre McLaren e Surtees non vedranno la bandiera a scacchi perché il loro V8 Cosworth alzerà bandiera bianca; dopo trentanove giri per Bruce, dopo sessantuno per John. Che avrà la soddisfazione di segnare il giro più veloce in gara alla pari con Brabham.



XVI GP España de Fórmula 1

domenica 19 aprile - circuito Jarama

Lungh. 3,404km x 90 giri - Meteo: soleggiato

PODIO 1° Jackie Stewart (March Ford 701)

2° Bruce McLaren (McLaren Ford M14A)

3° Mario Andretti (March Ford 701)

POLE Jack Brabham (March Ford 701 1'19"3)

In Spagna, il 19 aprile sul circuito di Jarama, regna il caos. I piloti iniziano a dire la loro in materia di sicurezza e la Federazione limita a sedici, su ventidue iscritte, il numero massimo di monoposto che prenderanno il via. Il posto in griglia i piloti se lo giocheranno in qualifica e qualcuno resterà escluso. Sì, però...se ad essere escluso fosse un pilota di grido? Tra quelli, ad esempio, per vedere i quali il pubblico paga il biglietto? Per non correre rischi dieci piloti sono qualificati d'ufficio, chiaramente i nomi più noti, gli altri se la vedranno con il cronometro. Ed è polemica. Per protesta, pur avendo fatto segnare un tempo che lo avrebbe schierato in sesta fila, viene ritirata dal d.s. Frank Williams la De Tomaso di Piers Courage, mentre Graham Hill, poco prima del via, si rifiuta di allinearsi al proprio posto. Alcuni piloti, come ad esempio Siffert, hanno fatto segnare un tempo inferiore a quello ritenuto valido per la qualifica ma sono ugualmente esclusi, insomma, il clima è teso. Alla fine la Pole è di Jack Brabham che precede Hulme e Stewart. Dietro ci sono Beltoise e Rodriguez mentre Bruce McLaren e John Surtees condividono la quinta fila.

Tra le vetture non qualificate c'è la McLaren di Andrea De Adamich, ma, a differenza delle M14A di Hulme e McLaren e della M7C di Surtees, che hanno il Ford-Cosworth, la sua M7D, peraltro ufficiale in quanto iscrit-

ta dalla Bruce McLaren Motor Racing, monta il V8 Alfa Romeo utilizzato dalla Casa milanese nelle proprie 33 che disputano il Mondiale Marche.

Al primo giro l'incidente. La BRM di Oliver, a seguito della rottura di una sospensione, urta la fiancata della Ferrari di Ickx e le due macchine si incendiano. Il rogo è spaventoso e i commissari inondano la pista d'acqua mentre le monoposto continuano a girare. Oliver riesce a sgattaiolare subito fuori dall'abitacolo mentre Ickx ha qualche difficoltà. Fortunatamente le nuove tute antincendio che i piloti indossano e l'impianto di spegnimento automatico della monoposto fanno il loro dovere, proteggendo il belga mentre si districa dall'abitacolo della 312B. Se la caverà con qualche ustione, un miracolo viste le proporzioni dell'incendio.

Alla fine, dopo, che alcuni protagonisti hanno preso la via del box, a vincere è Stewart che porta al primo successo la March. Bruce McLaren è secondo e precede un'altra March, quella di Mario Andretti. Hulme, dopo aver occupato la seconda posizione, si ritira al decimo giro mentre Surtees, quando è terzo, inizia ad avere noie al cambio che lo fanno scivolare indietro fino al ritiro, che avviene al 76° dei 90 giri in programma. Quarto è Hill mentre Servoz-Gavin, su March, chiude al quinto posto...su cinque concorrenti che terminano la gara.

Kyalamy: John Surtees al volante della McLaren M7C, team Surtees



source TuttoMcLaren.it / © unknown

© devianart.com



Jarama: Bruce passa tra i rottami della BRM di Oliver e la Ferrari di Ickx dopo l'incidente

© McLaren Racing Ltd.



GP Spagna: Bruce McLaren in azione a Jarama con la M14A



XXVIII Grand Prix Automobile de Monaco

domenica 10 maggio - circuito Montecarlo

Lungh. 3,145km x 80 giri - Meteo: soleggiato

PODIO 1° Jochen Rindt (Lotus Ford 49C)

2° Jack Brabham (Brabham Ford BT33)

3° Henri Pescarolo (Matra Simca MS120)

POLE Jackie Stewart (March Ford 701 1'24"0)

Il 10 maggio il Circus si sposta a Montecarlo dove Ickx, stringendo i denti per il dolore provocato dalle ustioni non ancora del tutto guarite, issa la propria 312B in terza fila. Alla fine delle prove la prima fila è appannaggio delle March di Stewart (Pole) e di Amon, davanti a Hulme e a Brabham. Più indietro (quinta fila) ci sono McLaren e (settima fila) Surtees, mentre De Adamich non supera lo scoglio delle qua-

lifiche.

Al via è Stewart a prendere il comando davanti ad Amon e nulla sembra impensierirlo, almeno tra gli avversari. È invece il motore a tradirlo dopo 57 giri e il comando passa così a Brabham che alla ventiduesima tornata aveva superato Amon. Non è giornata per le March, perché anche il neozelandese tre giri dopo Stewart prende la via dei box con una sospensione rotta.

Tutto sembra filare sui binari per Black Jack che, con la seconda vittoria, diventerebbe il più autorevole candidato al Titolo 1970. Non lo impensierisce più nemmeno "Pierino la peste" Ickx, che ha patito la rottura di un semiasse e nemmeno Beltoise, ai box pure lui con il differenziale della Matra in panne. C'è però Rindt in rimonta. Partito settimo, divenuto ottavo al terzo giro per essere stato superato da Pescarolo, l'austriaco, da metà gara, da quando cioè la sua Lotus 49 C comincia ad avere meno benzina nei serbatoi, inizia una rimonta che lo porta, complici i ritiri altrui, in seconda posizione. E più la Lotus diventa leggera e più il distacco da Brabham si riduce, fino ad essere, negli ultimi giri, a vista. Ma così come Rindt vede la

preda Brabham, anche Brabham vede l'inseguitore Rindt negli specchietti e si innervosisce. All'ultimo giro, giunti l'uno in scia dell'altro, alla curva del Gasometro (l'attuale Rascasse) Brabham trova un doppiato e finisce fuori traiettoria. Arriva lungo, blocca tutte e quattro le ruote della BT 33 finendo con il musetto contro il guard-rail. Rindt ne approfitta e va a vincere. Brabham, dopo aver fatto retromarcia, riesce a riavviarsi e a finire la gara in seconda posizione davanti alla Matra di Henry Pescarolo. Quarto chiude Hulme mentre McLaren danneggia una sospensione e si ritira al ventesimo giro. Non è andata meglio neppure a Surtees, fermo dopo quindici giri con la pressione dell'olio a zero.



FATTI, CRONACHE E CURIOSITÀ



A Montecarlo Johnny Servoz-Gavin dopo le qualifiche annuncia improvvisamente il proprio ritiro. La giustificazione addotta è di non avere più il cuore per rischiare in pista. Ma la realtà è diversa ed emergerà tempo dopo. Durante un'escursione nei boschi prima dell'inizio della stagione, un ramo d'albero, spostato da chi camminava davanti a lui, lo colpisce a un occhio. La lesione sembrava poca cosa e invece si rivela più grave del previsto, tanto da alterargli le capacità visive. Di qui la decisione. Strano destino quello che colpirà questo promettente pilota, che al volante temeva una sola cosa: morire in un'auto da corsa in fiamme. Morirà invece nell'incendio del suo motoscafo.



La McLaren di John Surtees presenta la livrea del team Surtees, i colori che vedremo sulle sue future vetture.



Montecarlo vede il debutto di un giovane svedese: è Ronnie Peterson, al quale Colin Crabbe, titolare della scuderia Antiques Automobiles (restauro auto storiche) ha affidato una March 701 con livrea gialla e rosso amaranto.



Sfortuna "in stile Amon" per Ickx a Montecarlo. Uno spettatore getta a terra una bottiglietta vuota che rotola in pista finendo sotto una ruota posteriore della Ferrari in piena accelerazione. Il sobbalzo fa perdere aderenza alla ruota che, libera, aumenta rapidamente di giri, così che, ricadendo, viene frenata di colpo e il semiasse cede.



L'arrivo a sorpresa di Rindt a Montecarlo inganna anche il direttore di gara che attendeva Brabham per primo sul traguardo. Per questo motivo egli non sventola la bandiera a scacchi quando passa la Lotus. Con molta onestà l'australiano ammetterà di aver fatto un errore da principiante, un caso anomalo per uno come lui che di errori in carriera ne ha fatti pochissimi.



XXIX Grote Prjs van Belgie

domenica 7 giugno - circuito SPA-Francorchamps

Lungh. 14,100km x 28 giri - Meteo: soleggiato

PODIO 1° Pedro Rodriguez (BRM P153)
2° Chris Amon (March Ford 701)
3° Jean Pierre Beltoise (Matra Simca MS120)

POLE Jacky Stewart (March Ford 701 3'28"0)



Vetture schierate in griglia a Spa-Francorchamps

Tra Montecarlo e Spa Francorchamps, in calendario il sette giugno, c'è un punto di discontinuità per il Team McLaren: le spiegazioni nel capitolo dedicato alla Can-Am. Al Gran Premio del Belgio nessuna McLaren, né ufficiale, né privata, è presente. È il segno del lutto per la Bruce McLaren Motor Racing. È un segno di solidarietà da parte dei concorrenti privati verso il team ufficiale. Cinque giorni prima, in un incidente in prova, è morto Bruce McLaren. A Spa gli altri corrono, con Stewart che fa la Pole-position davanti a Rindt e ad Amon. Dietro, in seconda fila, Ickx e Brabham.

In terza Rodriguez con la BRM, il tedesco Stommelen su Brabham e il debuttante Ignazio Giunti sulla seconda Ferrari.

Ritiratisi Stewart e Rindt, la corsa si sviluppa attraverso il duello tra Rodriguez e Amon, con il messicano che porta alla vittoria la BRM P153 precedendo di un soffio l'ex ferrarista che, tuttavia, ottiene il giro più veloce. Terzo è Beltoise e ottimo quarto Giunti, che avrebbe potuto lottare per il podio se il direttore di gara non lo avesse obbligato con la bandiera nera a fermarsi ai box per una presunta perdita d'olio, rivelatasi inesistente.



XVIII Grote Prjs van Nederland

domenica 21 giugno - circuito Zandvoort

Lungh. 4,193km x 80 giri - Meteo: soleggiato

PODIO 1° Jochen Rindt (Lotus Ford 72)
2° Jackie Stewart (March Ford 701)
3° Jackie Ickx (Ferrari 312B)

POLE Jochen Rindt (Lotus Ford 72 1'18"3)

Il 21 giugno si corre in Olanda, a **Zandvoort**, un circuito breve ma tra i più belli e selettivi. Hulme non è presente per i postumi del grave incidente accadutoogli a Indianapolis e il suo posto è preso da Peter Gethin. L'altra McLaren è affidata a Dan Gurney, mentre sono presenti anche Surtees con la M7C e De Adamich con la M7D motorizzata Alfa Romeo. Le qualifiche non sono esaltanti per una squadra ancora sotto choc: Gethin è in quarta fila, Gurney in ultima. Andrea De

Adamich è il primo degli esclusi: gli ammessi in griglia sono venti, ma gli iscritti ventiquattro. In realtà il pilota nativo di Trieste ha ottenuto l'identico tempo di Gurney precedendo l'ultimo dei partenti, Graham Hill su Lotus. Ma Hill è ammesso d'ufficio e così Andrea resta fuori. La prima fila vede Rindt in Pole, poi Stewart e Ickx. Dietro a loro Amon su March e Oliver con la seconda BRM. In gara non avranno fortuna le McLaren: Gethin ha un incidente al diciannovesimo

giro, Gurney si ritira al terzo con il V8 Ford-Cosworth in panne. La cronaca vede un triste Jochen Rindt salire sul gradino più alto del podio. Ed è anche l'unico pilota presente, perché né Stewart, secondo, né Ickx, terzo, ci vanno. Le cerimonie sono infatti ridotte al minimo per l'incidente occorso a Piers Courage, uscito di pista in una curva molto veloce sulla destra al ventitreesimo giro. La sua De Tomaso-Ford sbatte a 260 orari contro un terrapieno e si incendia all'istante.

Riflessi
d'arancio

www.tuttomclaren.it

FATTI, CRONACHE E CURIOSITÀ

source Taringa.net / © unknown



Bruce Leslie McLaren - 30 agosto 1937 - 2 giugno 1970

Il 24 giugno, nella cattedrale di Saint Paul a Londra, si celebra una messa in suffragio di Bruce McLaren. È presente anche Jackie Stewart, grande amico di Bruce, che scrive: "la bella chiesa era una cornice molto solenne, con la bellissima musica dell'organo e il canto del coro. Infatti, tutti erano commossi. Il funerale di Piers, il giorno dopo, è stato quasi troppo da sopportare per chi vive nel mondo dell'automobilismo".

GP Belgio: Pedro Rodriguez vince con la BRM P153



In Belgio Rodriguez nel dopo gara afferma che, una volta in testa, ha condotto una gara attenta, con l'intento di non far avvicinare più di tanto la March di Amon e cambiando duecento- trecento giri al di sotto del regime massimo, per evitare il rischio di rompere il motore.

FATTI, CRONACHE E CURIOSITÀ



source rip-people.blogspot.it / © unknown

Il fatale incidente di Courage con la De Tomaso 505

A Zandvoort i rottami della monoposto di Courage sono sparsi ovunque. Ne fanno le spese Brabham (termina undicesimo a quattro giri) e Ickx, che perde la seconda posizione per una foratura che lo costringe ai box. Durante le prove, inoltre, Jack Brabham si era ribaltato per lo scoppio di un pneumatico.



source flickr / © prorallypix

Zandvoort: Jochen Rindt in pista con la nuova Lotus 72C

A Zandvoort debutta in gara la nuova Lotus 72, una monoposto completamente diversa dalle altre e caratteristica per la forma a cuneo che dona maggiore deportanza. Per ottenere ciò si è dovuto spostare il radiatore acqua dal musetto ai fianchi della vettura e sdoppiarlo, cosa che, oltretutto, accentra meglio le masse attorno al baricentro della monoposto. Altra novità è la collocazione entro bordo dei freni anteriori. La 72 era già stata vista in pista in Belgio, nelle mani dello spagnolo Alex Soler Roig e iscritta della Scuderia World Wide Racing. Come mai una nuova Lotus è in mani private anziché in quelle ufficiali del Gold-Leaf Team Lotus? La 72 di Soler-Roig è in realtà quella destinata a Rindt, ma l'incompleta messa a punto aveva indotto l'austriaco ad affidarsi ancora alla collaudata 49. Chapman offre allora il volante al pilota spagnolo per cumulare giri ed esperienza utili a risolvere i problemi, ma la monoposto è ancora troppo acerba. Soler-Roig può completare solo tre giri durante le prove e in quelle condizioni gli è impossibile qualificarsi.



Silvio Moser, Bellasi-Ford

Nel 1970 c'è un'altra macchina italiana presente in gara: è la Bellasi-Ford di Silvio Moser che debutta in Olanda, ma non supera le qualifiche.

LVI Grand Prix de France

domenica 5 luglio - circuito Clermont-Ferrand

Lungh. 8,055km x 38 giri - Meteo: soleggiato

PODIO 1° Jochen Rindt (Lotus Ford 72C)
2° Chris Amon (March Ford 701)
3° Jack Brabham (Brabham Ford BT33)

POLE Jacky Ickx (Ferrari 312B 2'58"22)



Due settimane dopo si va a Clermont-Ferrand, per il Gran Premio di Francia.

Qui va in testa Ickx seguito da Beltoise e Stewart. Il belga è partito dalla Pole con una Ferrari che va crescendo di Gran Premio in Gran Premio. Bella qualifica anche per Beltoise, secondo, che precede Stewart. Jean Pierre, per la cronaca, è al volante di quella Matra V12 rifiutata proprio dal pilota scozzese. Il belga della Ferrari resta al comando fino quasi a metà gara, quando il 12 cilindri di Maranello alza bandiera bianca. La seconda Ferrari è qui affidata nuovamente a Giunti. Ritorna in gara Hulme, le cui ustioni si sono rimarginate e ottiene un tempo che lo colloca in quarta fila. Gurney parte più indietro, in penulti-

ma, preceduto da De Adamich che si trova una fila più avanti.

Il Gran Premio, dopo il ritiro di Ickx, la foratura di Beltoise che perde tre giri e i problemi di Stewart che chiuderà nono, vede la lotta serrata tra Rindt e Amon. Vincerà con un po' di fortuna l'austriaco della Lotus, perché il neozelandese patisce nel finale un degrado delle gomme generato dal maggior peso della March che, sull'asfalto abrasivo del circuito francese, si fa sentire.

Brabham, con una gara regolare, conquista il terzo gradino del podio davanti a Hulme. Un punto iridato giunge da Gurney, sesto, mentre De Adamich chiude non classificato a nove giri un Gran Premio che lo ha visto forse più ai box che in pista.



source beaumont55.sportblog.fr / © Blogorama.fr

**Jack Brabham
Brabham Ford BT33**

**Denny Hulme
McLaren Ford M14D**

Clermont-Ferrand: Jack Brabham e Denny Hulme in lotta per il terzo gradino del podio

XXIII RAC British Grand Prix

domenica 18 luglio - circuito Brands Hatch

Lungh. 4,265km x 80 giri - Meteo: soleggiato

PODIO 1° Jochen Rindt (Lotus Ford 72C)
2° Jack Brabham (Brabham Ford BT33)
3° Denny Hulme (McLaren Ford M14D)

POLE Jochen Rindt (Lotus Ford 72C 1'24"8)



Brands-Hatch è un circuito tra i più belli ed è sede del Gran Premio di Gran Bretagna.

Qui la prima fila è costituita, nell'ordine, da Rindt, Brabham e Ickx. Seguono Oliver (BRM P 153) e Hulme. Ritorna Regazzoni al volante della Ferrari e precede in griglia Stewart.

In ultima fila, accanto a Graham Hill, si vede al via un brasiliano che in futuro darà alla McLaren il primo titolo iridato: è Emerson Fittipaldi su Lotus

49C. Gurney si schiera con l'undicesimo tempo, non ce la fa De Adamich. Rientra la De Tomaso affidata a Brian Redman, che, tuttavia, manca la qualifica.

In gara è Ickx a portarsi in testa davanti a Brabham e a Rindt, ma anche qui un cedimento meccanico (trasmissione) costringe il ferrarista al ritiro. Nel superare Ickx in difficoltà, Brabham ha un'esitazione e Rindt, implacabile, se ne avvantaggia.



© Motorsportretro.com

Brands Hatch: Emerson Fittipaldi con la Lotus 49C

Al sessantottesimo giro, però, l'austriaco commette un errore e si fa infilare da Brabham, che resta al comando fino all'ultimo giro senza che Rindt possa più impensierirlo. Anche qui il direttore di gara attende l'arrivo dell'australiano, ma, come a Montecarlo, sotto la bandiera a scacchi passa invece per primo Rindt. Cos'è successo? Nessun errore questa volta da parte di Black Jack, che giunge secondo sul traguardo per inerzia a motore spento. "Bella corsa" - gli dice Ron Tauranac, progettista e socio di Jack - "Senza carburante" - gli risponde secco un contrariato Brabham con lo sguardo torvo. Terzo è Hulme, partito quinto e favorito dai ritiri di Ickx e

Oliver, mentre Gurney si è dovuto arrendere per problemi di lubrificazione mentre occupava la settima posizione. Da segnalare anche il debutto di Surtees come costruttore. Riesce in qualifica a portare la sua nuova TS7-Ford in penultima fila prima che i problemi con la pressione dell'olio lo tolgano di gara al 52° giro quando è settimo. Quarto è Regazzoni che convince così il Drake di Maranello ad affidargli definitivamente il volante della 312 B.

I fatti di Zandvoort e il lavoro nella GPDA di Stewart e Hulme inducono gli organizzatori a spostare, per ragioni di sicurezza, il Gran Premio di Germania sul circuito di Hockenheim.



© Sutton Images

GP Germania: Jochen Rindt davanti alla Ferrari di Jacky Ickx

FATTI, CRONACHE E CURIOSITÀ



© F1Passion.it

Hockenheim: Jochen Rindt, Lotus 72C

In Germania Rindt indossa un nuovo casco integrale di colore bianco, diverso dall'usuale blu con frontino bianco. Jochen ha abbandonato il suo colore abituale? Neanche per idea. La verità è che non c'è stato il tempo di verniciarlo.

**Riflessi
d'arancio**

www.tuttomclaren.it

FATTI, CRONACHE E CURIOSITÀ



© Amrad.com

Brands Hatch: Rindt, Brabham e Ickx scattano dalla prima fila

Dopo la vittoria di Brands-Hatch Rindt commenta dicendo che teme tutta questa improvvisa fortuna. Le cose, dopo i ritiri della precedente Stagione causati da guasti o da incidenti provocati da cedimenti della vettura, girano finalmente dalla parte giusta. Ma Jochen ha il sentore che il destino possa riprendersi tutto con gli interessi. È un presentimento?



XXXII Großer Preis von Deutschland

domenica 2 agosto - circuito Hockenheim

Lungh. 6,789km x 50 giri - Meteo: soleggiato

PODIO 1° Jochen Rindt (Lotus Ford 72C)

2° Jacky Ickx (Ferrari 312B)

3° Denny Hulme (McLaren Ford M14A)

POLE Jacky Ickx (Ferrari 312B 1'59"5)

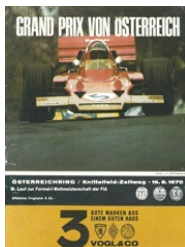
Sul tratto veloce dell'impianto tedesco i 450 CV del 12 cilindri di Maranello si fanno sentire e Ickx ottiene la Pole davanti a Rindt. Dietro ci sono Regazzoni e Siffert. Brutta giornata per i colori arancio: Hulme occupa la sedicesima posizione, Gethin, che ha preso il posto di Gurney, è subito dietro. Non partono Redman (De Tomaso), De Adamich e Moser con la Bellasi. Stewart ricorda che proprio qui, due anni prima, perse la vita Clark e commenta la decisione di correre in quest'autodromo dicendo che il circuito di Hockenheim non si può definire interessante per i piloti, ma per il pubblico sì.

Hulme ha capito che durante questa Stagione dovrà puntare sulla regolarità, attendendo i ritiri dei più veloci ed evitando di spremere la macchina. Con questa tattica giunge infatti ancora terzo, dietro al vincitore Rindt e a Ickx.

La gara è stata ricca di colpi di scena e ha visto molti piloti contendersi la vittoria. All'inizio la lotta è stata a quattro, tra Ickx,

Rindt, Amon e Regazzoni, con sorpassi e contro-sorpassi. Ritiratosi Amon (motore), Regazzoni è riuscito a portarsi in testa e ci resta per due giri, quando deve abbandonare per il cedimento del cambio. La battaglia ruota a ruota prosegue tra Ickx e Rindt che si alternano al comando. Un errore di valutazione da parte di Ickx, circa la posizione di Rindt nel corso del penultimo giro, consente all'austriaco di superare il belga e di vincere in volata. Quattro quattro Fittipaldi intanto cresce: chiude infatti al quarto posto. Poca fortuna per Gethin, tradito al quarto giro dal comando dell'acceleratore.

A questo punto, dopo quattro vittorie consecutive, la lotta per il Titolo Piloti sembra conclusa. Rindt conduce con 45 punti, venti più di Brabham (ritiratosi a Hockenheim per una perdita d'olio dopo cinque giri). Hulme, a suon di piazzamenti, è risalito in terza posizione a quota venti e precede Stewart, fermo in Classifica a diciannove e...fermo in gara al ventunesimo giro causa motore.



VIII Großer Preis von Österreich

domenica 16 agosto - circuito Zeltweg

Lungh. 5,911km x 60 giri - Meteo: soleggiato

PODIO 1° Jacky Ickx (Ferrari 312B)
2° Clay Regazzoni (Ferrari 312B)
3° Rolf Stommelen (Brabham Ford BT33)
POLE Jochen Rindt (Lotus Ford 72C 1'39"2)

A Zeltweg, in Austria, Ickx giunge sul circuito il venerdì, vale a dire al secondo giorno di prove. È reduce dal viaggio di nozze, che, evidentemente, gli porta fortuna perché vince davanti a Regazzoni. Entrambi, inoltre, segnano il giro più veloce in gara con l'identico tempo. Enzo Ferrari qui in Austria ha iscritto una terza vettura per Giunti, che chiude settimo.

La vittoria Ferrari era nell'aria: la 312B, risolti alcuni mali di gioventù, è ora la più veloce del lotto e solo la grinta di Rindt permette alla Lotus di marcare la Pole davanti a uno scatenato Regazzoni. Ickx e Stewart, nell'ordine, occupano la seconda fila mentre le McLaren di Hulme, De Adamich e Gethin ottengono rispettivamente l'undicesimo, il quindicesimo e il ventunesimo tempo. In Austria partono tutti, cosicché si vedono al via anche lo svizzero Moser con la Bellasi (ritiro al 14° giro causa radiatore) e l'australiano Tim Schenken (ritiro la 26° giro,

motore) che ha preso il posto di Redman nella De Tomaso.

Al via scatta in testa Regazzoni, che già mostra una delle caratteristiche che lo distingueranno anche in futuro e cioè la partenza bruciante. Seguono Ickx, Rindt e Giunti in un tripudio di folla, dove gli italiani sono numerosissimi. Nutrita anche la pattuglia dei tifosi di Rindt, che sperano in un altro successo. È molto amato in patria Jochen: la sua irruenza come pilota piace e la sua schiettezza come uomo lo fa ben volere da tutti.

A metà del primo giro il motore di Cévert esplose fragorosamente inondando la pista d'olio, Regazzoni vi finisce sopra e compie un testa coda. Ne approfitta Ickx che passa al comando per non lasciarlo più. Battuta a vuoto invece per Rindt, che lascia dopo ventidue giri con il motore ko. Ma di questo ritiro non ne approfitta Brabham, afflitto da guai che lo faranno terminare tredicesimo a quattro giri.

source F1-Facts.com / © unknown



GP Austria: Denny Hulme, McLaren Ford M14A

FATTI, CRONACHE E CURIOSITÀ

Zeltweg: Jacky Ickx sulla Ferrari 312B



source Photobucket.com / © unknown

Al termine del Gran Premio d'Austria Jacky Ickx dona a Enzo Ferrari la coppa che spetta al vincitore. È un segno di riconoscenza, dice, verso chi gli ha dato fiducia e...la macchina giusta.



XLI Gran Premio d'Italia

domenica 6 settembre - circuito Monza

Lungh. 5,750km x 68 giri - Meteo: soleggiato

PODIO 1° Clay Regazzoni (Ferrari 312B)
2° Jackie Stewart (March Ford 701)
3° Jean Pierre Beltoise (Matra Simca MS120)
POLE Jacky Ickx (Ferrari 312B 1'24"14)

Sull'eco della doppietta Ferrari si va a **Monza**, dove i tifosi prendono letteralmente d'assalto l'autodromo. Ma quella che doveva essere una festa per tutti lascia invece l'amaro in bocca. Il sabato, durante le prove, muore Jochen Rindt. Le prove continuano in un'atmosfera irreale, nel silenzio rotto solo dai motori, senza quella concitazione e quel fermento che si vedono in condizioni normali. Sulle tribune si sa che c'è stato un grave incidente. Si sa che è coinvolto Rindt. Si vede il camion del soccorso che rientra ai box con la Lotus n° 22 incidentata, ma di certo non si sa nulla. Solo dai titoli cubitali di un quotidiano

del pomeriggio emerge la verità. Il circus della F1, però, dimentica in fretta: specie gli spettatori. Non i piloti, però, primo tra tutti Stewart che si reca all'ospedale con Ken Tyrrell per rendere l'ultimo omaggio all'amico-rivale.

Le qualifiche dicono comunque che Ickx è in Pole affiancato da Rodriguez, dietro c'è Regazzoni che precede Stewart, poi Giunti davanti a Oliver. Quinta fila per Hulme, sesta per De Adamich, ottava per Gethin. Non si qualificano Jo Bonnier su McLaren e l'italiano Nanni Galli sulla seconda McLaren-Alfa Romeo. Colin Chapman, in segno di lutto, ritira le Lotus.

© documentingreality.com



Monza: il violento impatto della Lotus di Jochen Rindt contro il guard rail

FATTI, CRONACHE E CURIOSITÀ

source Amtraq.com / © WordPress



Jochen Rindt con la moglie, Nina, nei box di Brands Hatch

Intervistato a Monza, a chi gli chiede se si ritiene un pilota fortunato, Rindt risponde di non crederlo. Ma se si tratta di fortuna, si augura che duri.

FATTI, CRONACHE E CURIOSITÀ



Monza: la vettura di Rindt viene posta sotto sequestro

La causa dello schianto della 72 di Rindt è la rottura improvvisa del semiasse anteriore destro che collega il disco freno alla ruota anteriore. Il cedimento avviene nel momento della staccata prima della Parabolica, così che la Lotus devia all'improvviso verso il guard-rail urtandola con violenza. La ruota anteriore sinistra vi si infila sotto e diventa un punto di cerniera, che sradica l'intera parte anteriore della monoposto. La Lotus, dopo diversi testa coda, si ferma nella sabbia della parabolica. Dalla parte anteriore divel-ta spuntano le gambe dello sfortunato pilota che appare subito in condizioni disperate. La causa della morte è dovuta principalmente al fatto che Rindt non allacciava le cinture in basso, ma solo quelle toraciche. Il corpo, al momento dell'urto, scivola infatti in avanti e la fibbia metallica sul torace, dove vengono allacciate le cinture, gli lede mortalmente il collo. Testimone oculare dell'incidente è Hulme, che si trovava dietro a Rindt. La Lotus del Campione austriaco viene sequestrata: sotto accusa sono proprio i semias-si anteriori, troppo sottili perché alleggeriti all'inverosimile. Chapman viene accusato per l'incidente e deve rimpatriare le sue macchine per evitare che siano sequestrate. L'anno dopo la Lotus non potrà far correre a Monza le 72 perché il procedimento legale sarà ancora in corso.



Stewart parla con la moglie di Rindt davanti alla clinica dell'autodromo

Dopo il Gran Premio d'Italia Stewart rientra nel motor-home della Dunlop. È distrutto dalla tensione della gara, dal dolore per l'ennesimo lutto, dall'aver perso due amici come McLaren e Rindt nell'arco di soli tre mesi. Di Bruce dice: "sembrava essere indistruttibile, come Jim Clark". E aggiunge: "Noi piloti siamo strana gente. Quando entriamo nell'abitacolo ci rifugiamo in una sorta di annichilimento, una condizione in cui i sentimenti non esistono". E ancora: "La gente ci considera come gladiatori, è ora di farla finita".

La gara, complice il gioco delle scie, vede alternarsi al comando Ickx, poi Rodriguez, Stewart, Regazzoni, Oliver, poi Hulme, poi ancora Regazzoni inseguito da Stewart, Beltoise e Hulme. Rinviene Brabham che si porta a ridosso dei primi quando il motore ammutolisce nel bel mezzo della parabolica spedendo la BT 33 di lato contro il guard-rail esterno. È il 32° giro e le speranze del campione australiano di lottare per il quarto iride svaniscono qui. Giro dopo giro Regazzoni cumula un margine di sicurezza nei confronti del campione del mondo e termina da vincitore il

suo primo gran premio in un tripudio di folla. Secondo è Stewart, terzo Beltoise, quarto Hulme. Terminano la gara anche De Adamich e Gethin, ma la finiscono tra tanti problemi che causano loro un ritardo rispettivamente di sette e otto giri dal vincitore, per cui non vengono classificati. La competitività palesata dalle monoposto di Maranello e la morte di Rindt pongono grossi interrogativi in chiave iridata. L'austriaco può essere scavalcato in classifica e comunque per la prima volta si pone il quesito se il titolo sia attribuibile post-mortem.

FATTI, CRONACHE E CURIOSITÀ

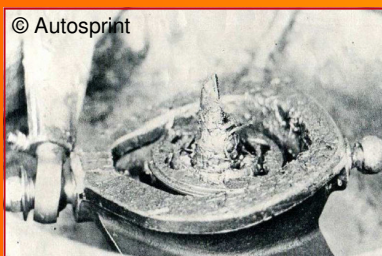
Clay Regazzoni circondato dalla folla dopo la vittoria del Gran Premio d'Italia



Scene da stadio nel dopo gara di Monza. La 312 B di Clay è attorniata dalla folla entusiasta e tutti cercano di portarne a casa un pezzetto come ricordo. Uno spettatore, pressato da chi gli sta dietro, si ustiona una gamba contro un tubo di scarico ancora rovente del 12 cilindri, il tutto mentre Jack Brabham recupera le ruote staccatesi e alcuni pezzi della sua monoposto danneggiati nell'urto alla Parabolica.



Un particolare del portamozzo anteriore, un pezzo proveniente dalla ruota destra della Lotus dello sfortunato Campione. Molto visibili alcuni elementi caratteristici, come le 'orecchie' della pinza freno esterna e l'attacco della barra dello sterzo.



Un altro particolare del portamozzo anteriore della macchina di Rindt. Al centro sporge uno spezzone dell'alberino fratturato. Si tratta di una rottura con piano di frattura inclinato di 45° rispetto all'asse.

FATTI, CRONACHE E CURIOSITÀ

Quando la Lotus di Rindt impatta contro il guard-rail, la ruota anteriore sinistra riesce ad infilarsi sotto la barriera, agevolata da una sorta di buca presente in quel punto. Come si vede nella foto, la ruota aggancia il palo di sostegno della recinzione. Alcune foto scattate al di là della barriera dimostrano inoltre che gran parte dell'avantreno della 72C rimangono anch'essi attaccati al palo, con elementi quali la sospensione sinistra e il piantone dello sterzo completamente piegati. Nei giorni successivi all'incidente e grazie a fotografie come questa, si comprese che la gravità dell'impatto poteva essere dovuta ad una buca o un avvallamento presente sotto il guard-rail, e qualcuno iniziò a domandarsi se quel buco fosse opera del pubblico che in alcune occasioni, come la 1000km di Monza, era solito adottare questi metodi per entrare in pista al termine della gara. Tutti notarono che la ruota era rimasta incastrata al di là

del guard-rail, ma alcuni sottolinearono che non solo era rimasta incastrata, ma addirittura agganciata al palo di sostegno. E proprio attorno a quest'ultimo la Lotus fece perno, scaricando l'energia e aprendosi quasi in due. L'angolo di collisione non era molto accentuato e senza quella circostanza particolare la Lotus avrebbe proseguito la sua corsa strisciando contro il guard-rail, ma la dinamica dell'incidente non ha permesso alla vettura di smorzare l'impatto. In quel periodo molti s'interrogarono sul perché i responsabili dell'autodromo brianzolo, che sollecitavano l'impiego dei doppi guard-rail nella costruzione dei nuovi circuiti di Pergusa e Imola, non avevano provveduto a fare altrettanto a Monza, installando delle barriere a filo del terreno nei punti considerati più pericolosi. Paradossalmente e quasi inspiegabilmente il doppio guard-rail era presente nella parte destra della curva parabolica.

© Autosprint



La ruota della Lotus di Rindt incastrata sono il guard-rail



X Canadian Grand Prix

domenica 20 Settembre - circuito Mont-Tremblant

Lunghezza 4,265km x 90 giri - Meteo: soleggiato

PODIO 1° Jackie Stewart (Ferrari 312B)

2° Clay Regazzoni (Ferrari 312B)

3° Chris Amon (March Ford 701)

POLE Jackie Stewart (March Ford 701 1'31"5)

Nell'attesa che le persone preposte a dare una risposta prendano una decisione, la Formula Uno si sposta oltreoceano, dove a Saint Jovite, il 20 settembre, è in Calendario il Gran Premio del Canada.

Il 1970 è l'anno dei debutti e qui tocca alla Tyrrell-Ford, che si presenta per la prima volta al via di un Gran Premio nelle mani di Jackie Stewart. Che l'ha preferita alla March, con la quale corre ancora Cévert. La monoposto progettata da Derek Gardner si rivela immediatamente competitiva e sorprendentemente maneggevole, tanto che Stewart dichiara che gli pare di essere tornato al volante della Matra della scorsa Stagione. E fa la Pole lo scozzese, precedendo Ickx e Regazzoni. Ottima qualifica anche per Cévert, quarto, e per Surtees e Amon rispettivamente quinto e sesto. Non brillano le McLaren: De Adamich e Gethin ottengono l'identico tempo e parto-

no in sesta fila, Hulme è più indietro e prende il via dalla quindicesima piazzola.

In gara Stewart fa il vuoto, fino al ritiro che giunge al 31° giro per il cedimento di un portamozzo anteriore. La testa della gara passa a Ickx che non ha difficoltà a conservarla sino al termine davanti a Regazzoni. Terzo è Amon che precede Rodriguez e Surtees. Un punto di consolazione per la McLaren arriva da Gethin, sesto a un giro, mentre De Adamich ha abbandonato al 69° per noie alla lubrificazione.

Dopo la doppietta Ferrari il solo Ickx è ancora matematicamente in corsa per l'iride. Ha trentadue punti e precede in Classifica Regazzoni con ventisette. Se dovesse imporsi anche nelle ultime due gare, il ferrarista, che in questo caso dovrebbe scartare quattro punti, si porterebbe a 46, superando Rindt. La questione è delicata, anche perché la Federazione non ha ancora preso posizione.

FATTI, CRONACHE E CURIOSITÀ



GP Canada: Jackie Stewart, Tyrrell 701

Dopo gli ottimi cronofatti registrati dalle Ferrari di Ickx e Regazzoni, la prima fila del Gran Premio del Canada sembrava decisa. Ma a 20 minuti dalla fine delle qualifiche Jackie Stewart scese in pista con la March 701 segnando un tempo di 1'31"9, identico a quello di Regazzoni. All'improvviso, cede la sospensione posteriore e Stewart è costretto a rientrare ai box a piedi. Jackie non si perse d'animo e chiese di preparare la Tyrrell, tornò in pista e quasi allo scadere del tempo conquistò la Pole con il tempo di 1'31"5, di un solo decimo inferiore a quello di Ickx. I giochi erano fatti, la Pole era stata assegnata, ma per lo scozzese restava ancora il problema di scegliere con quale vettura affrontare la gara. Inizialmente Jackie dichiarò di voler prendere il via con la March, decisione che lo avrebbe visto schierarsi in seconda fila. Il giorno della gara, con le vetture già sullo schieramento, Ken Tyrrell decise di mettere il suo pilota nella Tyrrell e non più nella March. Come previsto dal Regolamento, Stewart avrebbe dovuto comunicare la sua decisione entro 60 minuti dalla fine delle qualifiche, e nel caso avesse cambiato idea avrebbe dovuto partire dal fondo dello schieramento. Stewart però s'impuntò, dicendo che nel comunicare l'intenzione di prendere il via con la vettura numero uno, intendeva dire con quella che aveva fatto il miglior tempo, quindi la Tyrrell.

source Photobucket.com / © unknown



Andrea de Adamich - McLaren M14D

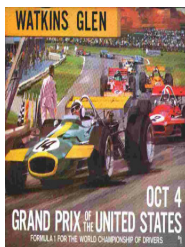
© fantasyjunction.com



La March 707 Can-Am di Amon

Da segnalare l'ottimo comportamento di Andrea de Adamich nel turno di qualifiche a Mont-Tremblant. Al volante della McLaren motorizzata Alfa Romeo, il pilota italiano riuscì non solo ad eguagliare il tempo di Gethin, ma a fare meglio anche di Hulme. In un primo momento Denny fu classificato con lo stesso tempo di de Adamich, ma dopo una revisione dei dati cronologici scivolò dall'undicesima alla sedicesima posizione.

Nel Campionato Can-Am del 1970 c'era molta attesa per il debutto ufficiale della nuova March 707, vettura ormai pronta ma vista solo in alcune occasioni nelle gare della Interserie europea. Al volante ci sarà Chris Amon, grazie ad un accordo con la March, che non avendo il denaro per pagare il neozelandese, decise di cedergli la 707 come compenso.



XIII United States Grand Prix

domenica 4 ottobre - circuito Watkins Glen

Lungh. 3,780km x 108 giri - Meteo: caldo e soleggiato

PODIO 1° Emerson Fittipaldi (Lotus Ford 72C)

2° Pedro Rodriguez (BRM P153)

3° Reine Wisell (Lotus Ford 72C)

POLE Jacky Ickx (Ferrari 312B 1'03"07)

Intanto, a Watkins Glen, la Pole è di Ickx che precede Stewart. Fittipaldi, che ormai è a ridosso dei migliori, è terzo davanti a Rodriguez. Hulme è in sesta fila, molto più staccato Gethin in penultima, davanti a Bonnier con la M7C privata. Non ce la fa a superare le qualifiche De Adamich. Bella, invece, la qualifica di Graham Hill con la Lotus 72 di Rob Walker, con la quale ha preso confidenza portandola in quinta fila a fianco di Reine Wisell, promessa svedese con cui Chapman ha sostituito Rindt. E saranno proprio i due alfieri Lotus a finire a podio, Fittipaldi sul primo gradino, Wisell sul terzo. Tra loro Rodriguez, ottimo interprete della BRM P153.

La loro non è stata una corsa di testa perché al via Stewart si era portato al comando seguito da Ickx e aveva condotto indisturbato fino al ritiro, avvenuto dopo 83 giri per problemi di lubrificazione del motore. Sulla Ferrari di Ickx si sta, però, staccando l'alternatore, ma il belga potrebbe proseguire anche senza. Lo richiamano invece al box e la riparazione richiede tempo, tanto che al rientro in pista Ickx è quindicesimo. Rimonterà fino al quarto posto, ma il Titolo è di Rindt. Giornata negativa per Regazzoni, tredicesimo, per Gethin quattordicesimo, e per Hulme, settimo. Amon e Bell (sulla seconda Surtees) completano con il quinto e sesto posto la Classifica a punti.



IX Gran Premio de Mexico

domenica 25 ottobre - circuito Città del Messico

Lungh. 5,000km x 65 giri - Meteo: soleggiato

PODIO 1° Jacky Ickx (Ferrari 312B)

2° Clay Regazzoni (Ferrari 312B)

3° Denny Hulme (McLaren Ford M14A)

POLE Clay Regazzoni (Ferrari 312B 1'41"86)



source Photobucket.com / © unknown

Magdalena-Mixhuca: Jacky Ickx, Ferrari 312B

“Les jeux sont faits”, direbbero alla roulette, ed è con questo spirito che si va a Magdalena-Mixhuca il 18 ottobre per disputare il Gran Premio del Messico che chiude il 1970.

Si sa che questo sarà l'ultimo Gran Premio per Jack Brabham, che da tempo ha annunciato il proprio ritiro. Con nulla da perdere il “vecchio” australiano, tre volte iridato, intende correre d'attacco. Cévert dirà che a vederlo sembrava un ragazzo di F3 ansioso di mettersi in mostra: staccate da kamikaze, curve prese di traverso, traiettorie pazzesche, insomma, Black Jack vuol far capire con i fatti che il suo è un ritiro dettato dall'anagrafe, non certo dall'appannamento delle doti di guida che sono ancora di livello assoluto. Difatti si qualifica in seconda fila con il quarto tempo dietro a Ickx, terzo, a Stewart, secondo, a Regazzoni, primo.

In Messico Gethin precede Denny in griglia, ma i due sono indietro: in quinta fila l'inglese, in settima il neozelandese che non vede l'ora di chiudere questa annata di Formula Uno. De Adamich questa volta è assente: l'esperienza con il V8 Alfa Romeo, complice un telaio McLaren ormai superato, non è stata entusiasmante. A Colnbrook si lavora intensamente, ma le priorità sono altre per il momento. E c'è il progetto della nuova M19 per il 1971 che sta venendo avanti. Questa edizione sarà l'ultima che

si disputerà in quest'autodromo dove la disciplina del pubblico è un optional. Solo che in questa edizione viene oltrepassato ogni ragionevole limite. Ci sono spettatori ovunque, anche a bordo pista. La gara inizia in ritardo perché si sono dovute rimuovere le bottigliette vuote gettate sull'asfalto dagli spettatori. Un cane attraversa la pista proprio mentre sopraggiunge Stewart in piena velocità. L'investimento è inevitabile e la Tyrrell si mette di traverso, fermandosi a qualche metro dalla folla con una sospensione danneggiata. Dirà Stewart che, visto dall'abitacolo, il cane sembrava alto come un elefante. Scattato in testa, Regazzoni viene superato da Ickx al secondo giro e queste saranno le prime due posizioni all'arrivo. Il podio vede nuovamente Denny Hulme sul terzo gradino: il neozelandese della McLaren ha preceduto per poco più di un secondo l'altro neozelandese, Chris Amon. E questa sarà, dopo il Titolo vinto da Rindt alla memoria, anche la Classifica finale nel Campionato Mondiale, dove dietro a Ickx e a Regazzoni è salito Hulme che è riuscito nel finale a sopravanzare di due punti Brabham e Stewart. Non sarà una cosa automatica l'assegnazione dell'iride “alla memoria”. Il regolamento non lo prevede e ci vuole un intervento legislativo della Federazione per ratificare ciò che per il comune sentire è la cosa più giusta da fare.

FATTI, CRONACHE E CURIOSITÀ

GP USA: Fittipaldi s'invola verso la vittoria con la Lotus 72C



source WRI-www.F1-Live.com / © unknown

A Watkins Glen al box BRM sono convinti che in seconda posizione, staccato di 38 secondi da Rodriguez in testa, ci sia Wisell, per cui richiamano il proprio pilota per un rapido rifornimento di carburante. Dietro a Rodriguez c'è invece Fittipaldi con soli 18 secondi di ritardo, che trova così il comando della corsa servito su un piatto d'argento.

A Maria Helena, moglie di Emerson Fittipaldi, i giornalisti chiedono se, dopo questa prima vittoria arrivata già alla quarta partecipazione ad un Gran Premio, Emerson potrà l'anno venturo conquistare l'iride. Maria Helena risponde: “nel 1971 no, nel '72 sì”. E andrà proprio così.



source WRI-www.F1-Live.com / © unknown

Colin Chapman consegna il trofeo a Fittipaldi

Conclusioni

Per la McLaren il 1970 in Formula Uno è stato un anno difficile, funestato dalla morte di Bruce McLaren e concluso con un discreto quarto posto in Coppa Costruttori. Il risultato è stato ottenuto, però, per merito della costanza e della sagacia tattica di Hulme, che ha saputo compensare i limiti della macchina.

È vero che la Can-Am, vinta proprio dal neozelandese, ha dato grandi soddisfazioni. È vero che in USAC la M15 ha destato grande interesse. È vero che si è dovuto rinunciare all'apporto di Dan Gurney, chiamato a sostituire Bruce, perché la Castrol, che patrocina Gurney, non vede di buon occhio che il proprio pilota corra con una vettura sponsorizzata dalla concorrente Gulf, ma la realtà è che la M14, dopo un inizio di Campionato discreto, non è mai stata in grado di migliorare e di inserirsi nella lotta per la vittoria. L'esperienza con il V8 Alfa Romeo non ha dato i risultati attesi, anche perché è un motore

nato per le competizioni Sport e non per la massima Formula. Ciononostante, prese le misure, la Stagione di De Adamich non è stata negativa: con una messa a punto più convincente, i risultati forse sarebbero potuti essere migliori.

Quanto agli altri, la Lotus ha aperto una nuova via tecnica spostando i radiatori acqua alle fiancate, cosa che via via faranno tutti gli altri. La Ferrari è cresciuta in competitività, ha dominato nella seconda parte della Stagione e può contare sul motore più potente del lotto, ma la sorpresa è stata la Tyrrell, che già al debutto ha fatto capire che nel 1971 sarà tra le protagoniste. Bene la BRM: il lavoro di Southgate è stato proficuo, è arrivata la tanto sospirata vittoria in un Gran Premio, ma la squadra a volte non è stata impeccabile nella gestione delle monoposto. La concezione molto tradizionale della Brabham BT 33, oltre a problemi di varia natura, non ha permesso a Jack Brabham di ottenere risultati utili alla

Classifica nella seconda parte della Stagione: diversamente i conti per l'iride si sarebbero dovuti fare anche con lui. La De Tomaso è esistita fino a quando a pilotarla è stato Courage, mentre Bellasi ha pagato il ridotto budget a disposizione che non ha permesso a Silvio Moser, malgrado la passione e l'impegno profusi, di ottenere risultati di un certo livello.

E la March? È andata bene, soprattutto pensando al terzo posto finale tra i Costruttori, anche se il risultato è stato ottenuto più per merito dei suoi piloti che per il reale valore della macchina.

Giudizio sospeso per la Matra-Simca, a tratti competitiva a tratti no, specie quando i circuiti hanno messo in evidenza uno dei difetti del V12 francese: la scarsità di coppia motrice. Interessante anche il debutto di Surtees sulla monoposto che porta il suo nome. La macchina c'è, i risultati in qualifica sono stati buoni e tutto fa ben sperare per il 1971.

Riflessi
d'arancio

www.tuttomclaren.it

Meccanici McLaren al lavoro nel paddock di Zeltweg



© Itsawheelthing.com

La McLaren M14D di de Adamich nella pit lane di Zeltweg



© Itsawheelthing.com



© Unknown

Il V8 Ford della McLaren M14A

GP Germania, Hohenheim - Jochen Rindt, Lotus Ford 72C

JOCHEN RINDT
1970 FORMULA 1 WORLD CHAMPION
LOTUS-FORD 72C

LA CLASSIFICA PILOTI

Pilota	Macchina	Punti
Jochen Rindt	Lotus-Ford	45
Jacky Ickx	Ferrari	40
Clay Regazzoni	Ferrari	33
Denis Hulme	McLaren-Ford	27
Jack Brabham	Brabham-Ford	25
Jackie Stewart	March-Ford e Tyrrell-Ford	25
Pedro Rodriguez	BRM	23
Chris Amon	March-Ford	23
Jean-Pierre Beltoise	Matra-Simca	16
Emerson Fittipaldi	Lotus-Ford	12
Rolf Stommelen	Brabham-Ford	10
Henri Pescarolo	Matra-Simca	8
Graham Hill	Lotus-Ford	7
Bruce McLaren	McLaren-Ford	6
Mario Andretti	March-Ford	4
Reine Wisell	Lotus-Ford	4
Ignazio Giunti	Ferrari	3
John Surtees	McLaren-Ford e Surtees-Ford	3
John Miles	Lotus-Ford	2
Johnny Servoz-Gavin	March-Ford	2
Jackie Oliver	BRM	2
Dan Gurney	McLaren-Ford	1
François Cévert	March-Ford	1
Peter Gethin	McLaren-Ford	1
Derek Bell	Surtees-Ford	1

LA CLASSIFICA COSTRUTTORI

Scuderia	Punti	Scuderia	Punti
Lotus-Ford	59	Matra-Simca	23
Ferrari	52	Surtees-Ford	3
March-Ford	48	De Tomaso-Ford	0
Brabham-Ford	35	McLaren-Alfa Romeo	0
McLaren-Ford	35	Bellasi-Ford	0
BRM	23	Tyrrell-Ford	0

LA CLASSIFICA COSTRUTTORI

GP	Vincitore	Macchina	Best Lap
Sudafrica	Jack Brabham	Brabham Ford	J. Surtees J. Brabham
Spagna	Jackie Stewart	March Ford	Jack Brabham
Monaco	Jochen Rindt	Lotus Ford	Jochen Rindt
Belgio	Pedro Rodriguez	BRM P	Chris Amon
Olanda	Jochen Rindt	Lotus Ford	Jacky Ickx
Francia	Jochen Rindt	Lotus Ford	Jack Brabham
Gran Bretagna	Jochen Rindt	Lotus Ford	Jack Brabham
Germania	Jochen Rindt	Lotus Ford	Jacky Ickx
Austria	Jacky Ickx	Ferrari 312 B	J. Ickx C. Regazzoni 1'40"4
Italia	Clay Regazzoni	Ferrari 312	Clay Regazzoni
Canada	Jacky Ickx	Ferrari 312	Clay Regazzoni
Stati Uniti	Emerson Fittipaldi	Lotus Ford	Jacky Ickx
Messico	Jacky Ickx	Ferrari 312	Jacky Ickx