



McLaren 1974

IL PRIMO TITOLO IRIDATO

di Dario Mella

Dopo la prima vittoria, nel 1968, in un Gran Premio iridato, sei anni dopo a Colnbrook festeggiano la conquista del primo Titolo Mondiale Piloti e della prima Coppa Internazionale Costruttori. È la stella del brasiliano Emerson Fittipaldi a brillare nel firmamento dei Campioni del Mondo, nel quale ora sta scritto anche il nome McLaren. Il pensiero va a Bruce... se solo avesse potuto assaporare questi trionfi....



L'addio alle corse di Jackie Stewart alla fine del 1973 e la tragica scomparsa a Watkins Glen del suo delfino, Francois Cévert, rimescolano le carte nel mercato piloti di F1. La stagione appena conclusa aveva visto la McLaren recitare il ruolo del terzo incomodo nella lotta tra le Tyrrell di Stewart e Cévert e le Lotus di Fittipaldi e Peterson.

Accanto all'esperienza dell'ex Campione del Mondo Denny Hulme e alla velocità di Peter Revson, era esplosa l'irruenza del sudafricano Jody Scheckter, che aveva lasciato un solco (specie sull'asfalto) in alcuni Gran Premi a causa di una condotta in pista quantomeno discutibile. Ne avevano fatto le spese in tanti, in particolare il nostro Andrea De Adamich che, al volante di una Surtees, chiuse la propria carriera a Silverstone a causa di una carambola pazzesca innescata proprio dal sudafricano. "Basterà insegnargli come ci si deve comportare al volante di una F1" - avrà pensato Ken Tyrrell - al quale non erano sfuggite le grandi doti di guida di Jody, tanto che lo aveva eletto a propria prima guida per la stagione '74.

Il 1973 aveva, tuttavia, lasciato alcuni strascichi. I rapporti tra Colin Chapman ed Emerson Fittipaldi (Campione in carica nel '73) si erano deteriorati a causa della crescente preferenza che il patrón Lotus aveva manifestato per lo svedese Peterson. E questo aveva fatto sì che il brasiliano avesse corso avendo in casa un avversario, mentre Stewart aveva trovato in Cévert un alleato.

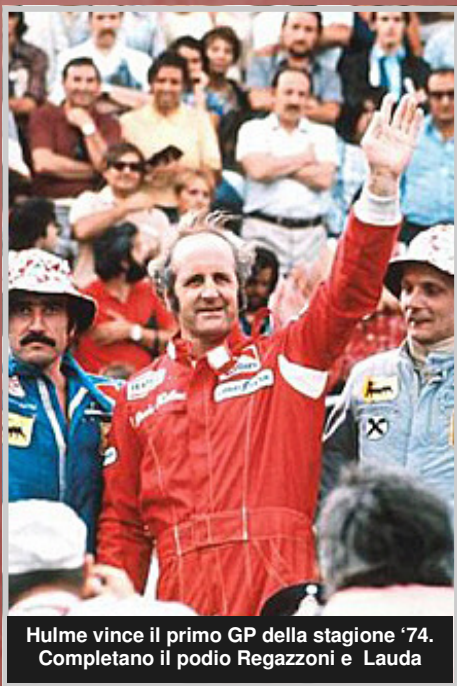
In Ferrari la stagione 1973 era stata disastrosa. Assente Enzo Ferrari per ragioni di salute (si era temuto per la sua vita stessa), il timone della Scuderia era stato preso, per iniziativa della Fiat, dall'ing. Colombo. Divergenze di carattere tecnico ed organizzativo con il nuovo responsabile, avevano indotto l'ing. Mauro Forghieri a presentare le dimissioni. Sul finire della stagione Enzo Ferrari, ristabilitosi e rientrato a pieno titolo sul ponte di comando, aveva reintegrato Forghieri nel suo incarico. E subito, accanto al progetto della nuova macchina per il 1974, si era posto il problema di quali sarebbero stati i piloti, dopo che Jackie Ickx aveva firmato per la Lotus. Clay Regazzoni è il candidato ideale: esperto dell'ambiente per aver corso in

Ferrari nel 1970, '71 e '72, il ticinese propone come seconda guida Niki Lauda, il giovane austriaco che nel '73 era con lui alla BRM. Per il quale spende parole di elogio, consigliandone al Drake l'ingaggio.

Ma anche in McLaren ci sono novità: Denny Hulme, a fine stagione, avrebbe dato l'addio alle corse. E non era un addio qualsiasi, visto che si trattava dell'uomo che, dal giugno 1970, aveva saputo coagulare attorno a sé la squadra orfana del suo fondatore. Ma che ora doveva fare a meno anche di Peter Revson, vincitore l'anno prima a Silverstone e a Mosport, che aveva preferito assecondare le lusinghe della neonata Shadow. La disponibilità di Emerson Fittipaldi capì come il calcio sui maccheroni. Esperto, veloce, uomosquadra, il brasiliano vede nel suo nuovo team l'opportunità di rifarsi del Campionato perduto l'anno prima, specie tenendo conto che avrebbe guidato proprio quella M23 che l'anno precedente si era spesso inserita nei giochi mondiali tra le Tyrrell e le Lotus. Ma non sempre le cose seguono un andamento logico e (in parte) prevedibile. A volte accadono fatti che lasciano profonde ripercussioni.

Nell'ottobre 1973, infatti, scoppiò la guerra tra Arabi ed Israeliani. Essa lasciò il pesante retaggio dell'embargo petrolifero, con conseguente crisi energetica che mise in discussione tutto il modello industriale occidentale. Ed ebbe ricadute negative sulle corse automobilistiche, "colpevoli" di fagocitare preziose risorse petrolifere. Da noi i sindacati proposero addirittura la "riconversione" del modello industriale. Secondo loro le case automobilistiche avrebbero dovuto fabbricare trattori agricoli invece di automobili. Cosa ce ne saremmo fatti di tutti quei trattori, Dio solo lo sa, ma tant'è. Enzo Ferrari, di fronte a quest'assurda proposta, rispose inviperito che piuttosto avrebbe dato fuoco alla sua fabbrica. E il settimanale "Autosprint" pubblicò, in una copertina divenuta storica, un disegno che illustrava l'intenzione del Drake. A tutto questo la Formula Uno reagì - soprattutto per merito degli Inglesi che conservarono la calma ed il raziocinio - tirando avanti per la propria strada, pur con qualche ridimensionamento dovuto all'aumento di costi causato dall'inflazione monetaria.

Stagione 1974



Hulme vince il primo GP della stagione '74. Completano il podio Regazzoni e Lauda

piazze d'onore sono conquistate dalle Ferrari di Lauda, che conquista il primo podio in carriera e di Regazzoni, dopo un brillante inseguimento seguito a un testa-coda al nono giro. È un pò spaesato l'austriaco, che fin lassù non era mai arrivato prima. Ma...ci farà l'abitudine, sarà solo questione di tempo. La vittoria di Denny è completata dal quarto posto di "Mike the Bike" -Hailwood- mentre Emerson, dopo varie peripezie e problemi, chiude decimo a un giro. È un buon avvio per la scuderia di Colnbrook e, se il buon giorno si vede al mattino, allora questa sembra proprio un'annata promettente.



Emerson Fittipaldi porta al successo la McLaren M23 anche nel GP del Brasile



1973

McLaren - Ford M23

Telaio (Telai M23-1, 2, 3, 4) Il telaio in alluminio, come imposto da regolamento, presentava una struttura deformabile che doveva assorbire l'urto in modo graduale. I cassoni laterali dei radiatori erano integrati nel telaio. Il serbatoio era in caucciù ed era protetto da due strati di alluminio alleggeriti, separati da un gel. Il radiatore dell'olio era sotto l'alettone posteriore. Aveva un passo di 256,5 cm, la carreggiata anteriore di 166 cm e la posteriore di 154 cm.

Sospensioni Le sospensioni erano improntate su quelle della M19, con bilancieri in acciaio che rendevano la compressione degli ammortizzatori progressiva, aumentando la rigidità all'aumentare del carico. In questo modo si impediva che gli ammortizzatori andassero a tampone. Le sospensioni anteriori erano composte da triangoli alla base, da due bilancieri in alto, ammortizzatori verticali e barra antirullo regolabile. Al posteriore la sospensione prevedeva bielle in alto, triangoli rovesciati in basso e due tiranti paralleli, barra antirullo. La scatola guida era collocata dietro il triangolo delle sospensioni.

Motore Ford-Cosworth DFV che sviluppava 465 CV a 10.500 giri/min ed era preparato dalla Nicholson-McLaren Engines.

Cambio Hewland FG 400, manuale a 5 rapporti.

Pneumatici Good Year

GARA 1 - GP ARGENTINA

Il Campionato prende comunque regolare avvio in Argentina il 13 gennaio, sul circuito di Buenos Aires. Tutto il tifo è per l'idolo locale, Carlos Reutemann che pilota la Brabham-Ford BT 44. Persino il Presidente Perón è lì per lui e Carlos non delude, qualificandosi in terza fila con il sesto tempo a fianco di una giovane promessa, James Hunt che, con la March 731 dell'anno prima, lo precede di una posizione in griglia. La prima fila è appannaggio del poleman Ronnie Peterson (Lotus-Ford 72 D) e di Clay Regazzoni (Ferrari 312 B3). Il terzo tempo è per la McLaren di Emerson Fittipaldi mentre il "vecchio" Denny parte in quinta fila. Meglio di lui ha fatto il terzo "mclarenista", il nove volte campione del mondo di motociclismo Mike Hailwood, che precede l'"Orso" neozelandese di due decimi.

Questa gara vede l'esordio di Hans Joachim Stuck (March-Ford 741) figlio del grande Hans Stuck, il famoso asso tedesco dell'Auto Union degli anni '30, soprannominato "Bergkönig" (re della Montagna) per le innumerevoli vittorie nelle gare di velocità in salita.

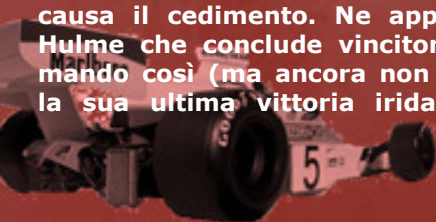
La corsa sembra vinta da Reutemann che all'ultimo giro è in testa, ma la presa d'aria (l'air-scoop sopra il roll-bar) del motore, da molti giri pencolante, si stacca. Il brusco cambiamento dei parametri d'alimentazione del V8 Cosworth ne causa il cedimento. Ne approfitta Hulme che conclude vincitore, firmando così (ma ancora non lo sa) la sua ultima vittoria iridata. Le

GARA 2 - GP BRASILE

In Brasile si corre su di pista lunga (quasi 8 km), difficile, dove la pioggia è di casa e i rigagnoli d'acqua che si formano attraversano in più punti l'asfalto. Il Campione del Mondo '72, Fittipaldi, si trova a suo agio, tanto che stacca un brillante miglior tempo in prova con 2'32"97, precedendo Reutemann di 24/100. Lauda e Peterson occupano la seconda fila mentre il fresco vincitore dell'Argentina, Hulme, non va oltre la sesta fila. Anche questa volta la terza McLaren fa meglio di lui: Hailwood è di due file più avanti ed ha a fianco, staccato di un decimo, Regazzoni.

Se a casa propria Reutemann aveva mancato per un soffio la vittoria, strozzando l'urlo di gioia in gola ai suoi sostenitori, qui invece i fan di

casa sono più fortunati. A fine gara è assordante l'urlo che si leva dalle tribune al passaggio della monoposto bianco-rossa del brasiliano sotto la bandiera a scacchi. Sono stati completati 32 dei 40 giri previsti, ma la minaccia di un violento acquazzone aveva indotto il direttore di gara a chiudere anzitempo le ostilità. Ci rimette Regazzoni che stava rimontando: conclude sul secondo gradino del podio precedendo Jackie Ickx....no, non su Ferrari, come verrebbe spontaneo dire visti i trascorsi del pilota belga, ma su Lotus. Il temuto acquazzone non ci sarà e a Clay resterà il dubbio di come sarebbe potuta finire la gara, specie alla luce del....ma no, non corriamo troppo! Le due gare sudamericane (in Brasile si era corso il 27 gennaio) fanno da antipasto al Campionato, che, dopo una lunga pausa, riprende....come iniziava negli anni precedenti, vale a dire in Sudafrica. ►



1974



McLaren - Ford M23

(Telaio M23-4 ed i nuovi 5, 6, 8) Per questa stagione, la M23 fu modificata in più punti: ripartizione dei pesi, allungamento del passo di 7.5 cm tramite distanziale tra motore e cambio, carreggiata posteriore allargata di 5 cm, sospensioni migliorate per guadagnare nella trasmissione di potenza e nei tratti lenti, divergente sul fondo scocca. Ci furono GP dove si utilizzò una presa d'aria del motore più alta e più bombata delle precedenti.



Il 1974 vede l'ingresso nella scuderia McLaren, accanto alla Texaco, di uno sponsor che si rivelerà importantissimo per il futuro: la Philip Morris con il marchio Marlboro. Le M23 abbandonano la livrea con i colori Yardley e parte bassa della fiancata giallo-arancio, per la nuova colorazione bianco-rossa che sarà mantenuta fino alla MP4/11 del 1996. La terza vettura conserva invece i colori del team Yardley ed è gestita da Phil Kerr.

1975



McLaren - Ford M23

(Telai M23-4, 6, 8 ed i nuovi 9, 8-2) Ancora modifiche sulla M23: furono provati diversi tipi di sospensioni al fine di migliorare la tenuta di strada. La sospensione anteriore passa da uno schema tutto interno ad uno parzialmente interno ad ammortizzatori verticali. Dal punto di vista aerodinamico furono modificati in corso del Campionato i cassoni laterali.

1976



McLaren - Ford M23

Telaio (Telai M23-6, 8-2*, 9) Derivato dall'M23 del '75 ma più leggero di 12Kg avendo pannelli laterali alleggeriti: fibra di vetro rinforzata con fibra di carbonio. I radiatori dell'olio passarono nei cassoni laterali, longitudinalmente, dietro quelli dell'acqua.

* M23-8-2 o M23-10

Aerodinamica Nel corso della stagione la FIA (GP di Spagna), per frenare le stravaganze costruttive delle prese d'aria del motore sopra la testa del pilota, le limitò nella loro apertura ed altezza.

Sospensioni Le sospensioni posteriori avevano triangoli inferiori.

Motore Ford-Cosworth DFV da 485 CV a 10.600 giri/min preparato dalla Nicholson-McLaren Engines.

Cambio McLaren/Hewland DG 400. Caldwell, capo meccanico, realizza un nuovo cambio a 6 rapporti a partire dall'Hewland FGA, questo permetteva di sfruttare meglio la coppia del Cosworth DFV.

Pneumatici Good Year

È la fine di marzo e le scuderie hanno lavorato lungamente. Chi per ribadire la propria competitività (McLaren, Ferrari, Brabham), chi per spremere l'impossibile da monoposto ormai in là con gli anni (Lotus), chi ancora per migliorare un progetto valido ma ancora bisognoso di sviluppi (Lola, Hesketh, Tyrrell). Altri sono lì con tanto entusiasmo ma pochi mezzi (Iso, Surtees), altri ancora (BRM), pur forti di un passato di prim'ordine, sembrano aver smarrito l'orientamento. Poi c'è la solita March che pare fatta apposta per fare da balia ai giovani talenti: Peterson e Lauda sono passati da lì.

GARA 3 - GP SUDAFRICA

In Sudafrica il sedile della March 741 è occupato da un italiano dal piede pesante, ma dai mezzi finanziari risicati: Vittorio Brambilla. Noi lo sappiamo e lui ancora no, ma sarà uno dei tre piloti (gli altri due si chiamano Stewart e Peterson, scusate se è poco) che riusciranno a dare una vittoria alla scuderia di Mosley, Costin e Herd. Qui chiuderà con un buon decimo posto, preceduto da Hulme, ma davanti a Emerson Fittipaldi.

Il Sudafrica segna la prima pole per Niki Lauda che per adesso vede ancora la McLaren da avversario. Il futuro mclarenista precede di 5/100 la Surtees del brasiliano Carlos Pace. Ma c'è spazio anche per il team italiano Iso-Ford gestito da Frank Williams: Arturo Merzario è in seconda fila, di 1/100 più veloce di Carlos Reutemann. Fittipaldi, in terza fila, comincia a fare i

conti con Clay Regazzoni in chiave Campionato. Sono affiancati in griglia, vicini, vicini, con "Fitti" che precede Clay di soli 3/100. Il più provato è però Denny Hulme. Il venerdì della settimana precedente le prove ufficiali, aveva perduto la vita l'americano Peter Revson, grande amico di Denny. Invano il neozelandese, aiutato da Graham Hill, aveva cercato di soccorrerlo dopo l'urto fatale contro le barriere. E sarà anche per questo lutto che Hulme, a fine stagione, dirà basta.

Al via (numerosissimo il pubblico che gremisce gli spalti) Lauda fa da lepre mentre gli alfiere Lotus, Peterson e Ickx, si eliminano vicendevolmente a causa di un guasto alla monoposto di Peterson (acceleratore bloccato) che tampona proprio il belga. La gara viene vinta dal "gaucho triste" Carlos Reutemann, che precede la BRM di Jean Pierre Beltoise. Sul terzo gradino del podio si colloca Hailwood.

DAILY EXPRESS TROPHY

Dopo la puntata a Kyalami ci si trasferisce a Silverstone per una gara fuori calendario, ma importante per il prestigio di cui gode. È il Daily Express Trophy che viene vinto da James Hunt sulla nuova Hesketh. Hulme porta in gara la M23/4 mentre Hailwood ha a disposizione la nuova M23/7.

I due partono dalla seconda fila ma...non vanno lontano. Si ritirano entrambi dopo che Hailwood era riuscito a risalire in seconda posizione. ▶



► GARA 4 - GP SPAGNA

Il Campionato riprende a Jarama, in terra iberica. Niki Lauda comincia a prendere gusto nel vedere gli avversari attraverso i retrovisori, tanto che gli riesce l'en-plein: pole, giro più veloce in gara e vittoria davanti al compagno Clay Regazzoni. La gara era iniziata sotto una pioggia battente durata fino al 19° giro. Il valzer del cambio gomme aveva mandato in tilt tanti protagonisti, tranne Lauda e...i cronometristi. La terza piazza è appannaggio di Fittipaldi, ma anche le altre due McLaren si classificano: sesto Hulme, nono Hailwood. La griglia vede la partenza, in penultima fila, di Chris Amon divenuto costruttore, ma la sua Amon AF-Ford è pesante e lenta e non premia le qualità di guida del Campione neozelandese.

GARA 5 - GP BELGIO

Il tempo di tirare il fiato e via per il GP del Belgio, sul circuito di Nivelles-Baulers. La pole è di Clay Regazzoni che precede Jody Scheckter, il quale sta facendo capire che i conti si dovranno fare anche con lui. Il Campionato sta intanto delineando i valori in campo: i pretendenti al trono di Stewart sono lì dietro. Lauda precede in griglia Fittipaldi per soli 3/100, mentre Peterson fa meglio di 8/100 dello stupefacente Merzario che fa miracoli al volante della Iso. Hulme è in sesta fila, giusto prima di Hailwood.

Gara dopo gara Fittipaldi sente che la sua M23 migliora. Con le modifiche apportate da Gordon Coppuck la macchina sta diventando sempre più simile, nel comportamento in

ingresso e uscita curva, alla Lotus 72. Dirà Emerson, a fine Campionato, che da metà stagione in avanti gli sembrava di essere tornato al volante della sua vecchia Lotus. Ma come vanno le cose in gara? Parte in testa Regazzoni seguito da Fittipaldi, Scheckter, Peterson e Lauda, ma a circa metà corsa il comando è preso da Fittipaldi che ha alle spalle Lauda, Regazzoni e Scheckter. Come mai il ticinese era finito dietro? Nel doppiaggio di Hill e Larrousse, Clay si era trovato ad essere chiuso proprio dal francese e ne avevano approfittato Emerson e Niki. Clay terminerà al quarto posto, superato nel finale da Scheckter, dopo essere rimasto senza benzina ed aver tagliato il traguardo per inerzia. Vince, dunque, la M23 di Fittipaldi che batte in volata Lauda. Sesto è Hulme che finisce davanti a Hailwood. ►



Fittipaldi prende sempre più confidenza con la M23. Vittoria al GP del Belgio

1977



McLaren - Ford M23

(Telai M23-6, 8-2*, 9 e nuovi 11, 12) Stessa M23 del 1976 ma con un passo portato a 274,3 cm e una sospensione anteriore con ammortizzatore inclinato azionato anche da un tirante inferiore. * M23-8-2 o M23-10

1977



McLaren - Ford M23

B & S Fabrication (Chesterfield Racing)

Squadra privata che ha corso con diverse denominazioni, nel 1978 schiera anche un giovane Piquet in tre gare, accantonato il progetto di costruire una propria monoposto, nel 1979 si ritira.

1977



McLaren - Ford M23

Iberia Airlines

Scuderia privata, spagnola, voluta dal pilota de Villota che nel 1977 riesce ad ottenere la sponsorizzazione della Iberia Airlines e l'anno successivo del Centro Asegurador, ambedue società iberiche.



La formula vigente nel 1974 prevedeva motori aspirati con cilindrata massima di tre litri o, in alternativa, motori sovralimentati con cilindrata di un litro e mezzo. Il peso minimo, con acqua, olio e senza carburante, era di 575 kg. Il serbatoio doveva essere del tipo di sicurezza, con capacità non superiore a 250 litri. Il carburante era del tipo commerciale, non erano ammesse benzine speciali.



Nel GP di Monaco Fittipaldi conquista 2 soli punti, mentre Hulme e Hailwood si ritirano. Nonostante questo, la McLaren è in testa alla classifica Costruttori, mentre Emerson raggiunge la testa di quella Piloti con 24 punti, a 2 lunghezze da Regazzoni e a 3 da Lauda.



arrivare in alto e non intende tirarsi indietro. Può contare in questo su Luca Cordero di Montezemolo, un giovane avvocato ventiseienne che Enzo Ferrari ha voluto in prima linea come Direttore Sportivo. E che ha un ottimo rapporto personale con il giovane austriaco. Fittipaldi, invece, non ha rivali in squadra perché Hulme gli fa da spalla e Hailwood, con i suoi piazzamenti, toglie punti agli avversari.

GARA 7 - GP SVEZIA

Anderstorp si trova in Svezia. Questo Gran Premio è stato fortemente voluto dagli Svedesi in omaggio al proprio Campione, Ronnie Peterson. Approfitta di questo appuntamento Leo Kinnunen, un eclettico finlandese (noto rallista e pilota di vetture Sport) che, al volante di una Surtees, si ritaglia un posticino nella storia per essere stato il primo finnico ad esordire in una gara valida per il Mondiale della massima Formula.

All'inizio della stagione erano in molti ad essere perplessi sulle qualità di Jody Scheckter, ma Ken Tyrrell non ha mai sbagliato nel valutare un pilota e il sudafricano, affiancato dal francese Patrick Depailler, lo ripaga portando la Tyrrell-Ford 007 sempre più in alto. In terra svedese le monoposto blu conquistano addirittura la prima fila, con Depailler in pole. Dietro partono le due Ferrari di Lauda e Regazzoni, mentre in terza fila ci sono Peterson e Hunt, quest'ultimo al volante della Hesketh-Ford 308 con i colori della scuderia di Lord Alexander Hesketh.

Anderstorp, con le sue curve piatte, non è circuito per la M23: Fittipaldi è nono, Hailwood undicesimo, Hulme subito dietro. In gara Emerson riesce a tamponare le falle terminando quarto alle spalle di Hunt e del duo Tyrrell, che piazza la doppietta con Scheckter sul gradino più alto. Hailwood deve ritirarsi al quinto giro (pompa benzina) mentre Denny chiude al 56° con una sospensione fuori uso. ▶

► GARA 6 - GP MONACO

A Montecarlo si va in scena (è il caso di dirlo) il 26 maggio. Le due Ferrari dominano le prove e si qualificano in prima fila, con Lauda che precede Regazzoni di 0,3". Peterson e Depailler dividono la seconda fila mentre le McLaren si trovano indietro, in un ordine per lo meno insolito visto che il primo del terzetto è Hailwood, decimo. Hulme occupa la dodicesima piazza e Fittipaldi la tredicesima. Se in Belgio i partenti erano stati trentuno, qui solo venticinque macchine possono prendere il via, così che restano fuori dalla griglia Jochen Mass (Surtees-Ford) e Chris Amon, sempre più alle prese con la lentezza congenita della sua monoposto.

Al via le due Ferrari scattano in testa. Più lesto è Regazzoni che resta al comando fino al 21° giro, quando la pressione di Niki (che non gli guarda le spalle, ma lo pungola) induce all'errore il ticinese che si gira in testa-coda alla chicane della Rascasse. Chiuderà al quarto posto. Peggio ancora va a Lauda, che deve ritirarsi alla trentaduesima tornata (noie all'alimentazione) quand'era in testa. E così Montecarlo, che poteva concludersi con una doppietta Ferrari, termina senza neppure un

podio. Protagonista della gara è Peterson. Giratosi al sesto giro al nuovo Gasometro, lo svedese si produce in un rabbioso inseguimento che lo porta a tagliare il traguardo per primo, precedendo Scheckter e Jean-Pierre Jarier con la Shadow. Fittipaldi prende due punti di consolazione. Hulme è fuori gara al primo giro per un incidente che vede coinvolte sette vetture, mentre Hailwood imita il compagno all'undicesimo.

Nel Campionato Fittipaldi è ora in testa con 24 punti, seguito a due lunghezze da Regazzoni e a tre da Lauda. Nella classifica Costruttori la McLaren, al comando, precede la Ferrari di cinque punti. La lotta per il Campionato comincia ad assumere una fisionomia precisa: i protagonisti sembrano essere il brasiliano della McLaren e i due ferraristi. La Ferrari 312 B3 è la miglior macchina del lotto come lo era la Lotus nel '73, ma la storia a quanto pare non insegna nulla perché Lauda e Regazzoni stanno ripetendo quanto era accaduto proprio tra Fittipaldi e Peterson. Il caposquadra in Ferrari c'è, ed è Clay Regazzoni, ma Lauda è consapevole che con la macchina giusta ha l'occasione propizia per

1978



McLaren - Ford M23

B & S Fabrication (Chesterfield Racing)
Brett Lunger

1978



McLaren - Ford M23

Melchester Racing
Tony Trimmer

1978

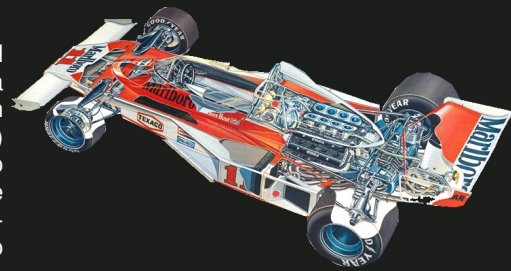


McLaren - Ford M23

B & S Fabrication (Chesterfield Racing)
Nelson Piquet

Gordon Coppuck

La M23 è opera di Gordon Coppuck, il progettista che nel corso del 1968 aveva sostituito Robin Herd, emigrato (con grande disappunto di Bruce McLaren) alla nascente March. Questa monoposto aveva esordito al GP di Spagna del '73 e resterà sugli scudi ancora per lungo tempo. Nel corso dell'inverno 1974 furono parecchie le modifiche apportate da Coppuck alla M23. Fu allungato il passo di 75 mm, allargata la carreggiata posteriore di 50 mm, modificata la ripartizione dei pesi tra asse anteriore e posteriore e variata la geometria della sospensione dietro. Il lavoro di collaudo fu portato avanti da Emerson Fittipaldi sul circuito Paul-Ricard.



► GARA 8 - GP OLANDA

Passano due settimane ed il circus si sposta nei Paesi Bassi. Questa volta tocca alle Ferrari occupare la prima fila, con Lauda che precede in griglia Regazzoni di 6/10. Alle loro spalle Fittipaldi fa un pò meglio di Hailwood (12/100 li dividono) mentre Hulme è in quinta fila affiancato da Peterson.

Le dune di Zandvoort si addicono alla guida di Lauda, al quale bastano pochi giri per scavare un vuoto incolmabile tra sé e gli inseguitori. Vince davanti a Regazzoni.

All'arrivo Fittipaldi precede di un solo secondo l'ex motociclista inglese, quanto basta per completare il podio. Hulme ancora una volta non vede la fine: l'iniezione della sua M23 fa le bizze e lo costringe al ritiro quando mancano dieci tornate.

In classifica piloti l'incertezza regna sovrana. Un solo punto separa Fittipaldi, in testa, da Lauda. Regazzoni segue staccato di tre mentre si fa avanti Scheckter, che, zitto zitto, è al quarto posto confermando il buon giudizio che Hulme aveva dato di lui l'anno prima. Il regolare Hailwood è quinto e scavalca in classifica Hulme.

GARA 9 - GP FRANCIA

Altre due settimane ed è il turno del GP di Francia, che si disputa per la prima volta a Digione. Il circuito è breve e veloce, così che il tempo sul giro è inferiore al minuto: la pole di Lauda viene infatti staccata in 58" e 79/100. Peterson si qualifica con il secondo tempo davanti ad un altro promettente pilota, Tom Pryce sulla nera Shadow-Ford DN3. Fittipaldi, quinto, parte dietro a Regazzoni e fa meglio per soli due centesimi di Hailwood. Quinta fila per Hulme.

Al via Pryce resta inchiodato e viene centrato da Hunt, dopo essere

stato evitato per un soffio da Fittipaldi. Reutemann, che partiva dalla quarta fila, passa letteralmente sopra la Shadow danneggiando le sospensioni. Dopo il concitato via Lauda è in testa e vi resta per sedici giri, pressato da Peterson. L'austriaco logora le gomme nel tentativo di resistere allo svedese, che inesorabilmente lo supera andando a vincere. Il podio è completato da Regazzoni che precede Scheckter e l'altro alfiere Lotus, Ickx. La McLaren rimedia comunque un punto con Hulme che termina davanti a Hailwood, mentre Fittipaldi è costretto al ritiro al 26° giro per rottura del motore.

Il Campionato sembra ora prendere la strada di Maranello: Lauda passa, infatti, a condurre la classifica con 36 punti davanti al compagno che ne ha 32. Fittipaldi resta fermo a 31 mentre Scheckter si fa minaccioso a quota 26. In classifica Costruttori ora è la Ferrari a menare la danza, con tre lunghezze sulla McLaren.

GARA 10 - GP GRAN BRETAGNA

In Inghilterra tutti aspettano Fittipaldi. La pole è invece conquistata da...due piloti: Lauda e Peterson fanno segnare il medesimo tempo e partono così appaiati. Regazzoni e Fittipaldi invece si marcano a vicenda e finiscono per partire in quarta fila, con Clay che fa meglio di Emerson per due decimi. Più indietro Hailwood (sesta fila, ma si ritirerà al 47° giro causa motore) e Hulme in nona. Lauda, in testa, potrebbe guadagnare preziosi punti e...il via-tico di caposquadra, ma il lento afflosciarsi di una gomma posteriore gli pregiudica la gara. Il problema non viene individuato subito (non c'erano telemetrie, collegamenti radio e computer all'epoca) e così il rientro ai box dell'austriaco è tardivo. Vince Scheckter che acchiappa così in classifica Regazzoni, giunto quarto. Del problema di Lauda approfitta Emerson, che conquista il secondo posto precedendo Ickx. Hulme chiude sesto. ►



Gara n.9 - Gran Premio di Francia. Emerson Fittipaldi in azione per la prima volta sul circuito di Digione.

Il Campionato era diviso in due parti: la seconda si apriva con il GP di Francia. Il punteggio era dato dalla somma dei risultati ottenuti in entrambe le metà, calcolata scartando il peggior risultato conseguito in ciascuna. Per la Coppa Costruttori (non si chiamava ancora Mondiale Costruttori) le regole sugli scarti erano le medesime, ma il punteggio teneva conto, per ciascuna squadra, solo della macchina meglio piazzata.



I protagonisti del Mondiale 74



Emerson Fittipaldi a colloquio con Teddy Mayer. Quando nel 1970 il fondatore Bruce McLaren morì, le redini dell'allora giovane team passò interamente nelle mani di Teddy.



Niki Lauda e Clay Regazzoni: nella stagione 1974 Lauda fa corsa a sé e non ne vuole sapere di creare un minimo di gioco di squadra a favore di Clay.



Carlos Reutemann e Ronnie Peterson: piloti dalle indubbie capacità, in grado di rendere la vita difficile alla McLaren di Fittipaldi.



Emerson doveva guardarsi le spalle anche da Jacky Ickx e James Hunt, assicurandosi di tagliare il traguardo davanti a loro.

GARA 11 - GP GERMANIA

Al Nürburgring un nervoso Lauda, che non ha mai amato questo circuito, ottiene la pole davanti a Regazzoni, che invece si trova a suo agio nell' "inferno verde" dell'Eifel. Dietro a loro una temibile coppia: Fittipaldi e Scheckter che precedono a loro volta Depailler e Reutemann. Denny Hulme si ricorda di aver vinto qui nell'anno del suo Titolo mondiale e in qualifica fa meglio di Peterson. Hailwood si schiera in sesta fila.

Il nervosismo di Lauda prosegue al momento in cui si abbassa la bandiera che decreta la partenza del Gran Premio. Regazzoni è un fulmine, mentre Lauda, nel tentativo di resistere a Scheckter, finisce la sua corsa fuori pista contro le reti di protezione. Il Nürburgring non porta proprio fortuna alle monoposto bianco-rosse, dato che tutte e tre devono abbandonare. Hulme si ferma poco dopo la partenza per.... aver tamponato Fittipaldi fermo in griglia. Raggiunge i box, salta nel muletto e riprende il via. Ma i commissari non sono d'accordo: la manovra è vietata e gli espongono la bandiera nera. Fittipaldi, che nel frattempo era riuscito a partire, abbandona al terzo giro a causa dell'afflosciamento di un pneumatico (causato dalla botta datagli dal compagno) e del cambio bloccato, mentre Hailwood ha un brutto incidente alla dodicesima delle quattordici tornate previste. Picchia contro un guard-rail distruggendo la parte anteriore della macchina. Resta con le gambe intrappolate nella monoposto e le numerose fratture riportate ne troncheranno la carriera.

Regazzoni quel giorno fa corsa a sé. Al termine del primo giro la sua Ferrari passa da sola sul traguardo, tanto che tutti si chiedono che cosa sia successo. Poi, staccati, transitano tutti gli altri. Era accaduto che era cominciato a piovere in una parte di quel lunghissimo circuito e Regazzoni.....non se ne era accorto, oppure non vi aveva fatto caso! Vince con 50 secondi di vantaggio su Scheckter, in quella che resterà la sua più bella vittoria. Sul podio si rivede Reutemann, per una volta tanto senza le mani nei capelli.

GARA 12 - GP AUSTRIA

All'Österreichring, il 18 agosto, si corre il Gran Premio d'Austria. Lauda, a casa propria, vuol ribadire che è maturo per vincere il Mondiale e fa nuovamente il miglior tempo in prova davanti a Reutemann. Dietro a loro ci sono Fittipaldi e la Brabham di Carlos Pace. Hulme parte in quinta fila mentre la terza McLaren è ora affidata a David Hobbs, che si qualifica con il 17° tempo. Questo Campionato ha visto molte squadre segnare passi avanti. Le belle prestazioni in qualifica (e spesso in gara) di Hunt, Pryce, Merzario, Stommelen e altri, indicano che si è raggiunto un buon equilibrio, confermato dalla ritrovata competitività della Brabham che viene ad inserirsi come quarta forza per scombinate ancor più un esito finale fattosi quanto mai incerto.

Regazzoni, con 44 punti, pare saldamente in testa alla classifica, anche perché la seconda posizione (con 41 punti) di Scheckter è dovuta più alle qualità del pilota che alla competitività pura della Tyrrell. Lauda segue a quota 38 precedendo Fittipaldi, che è retrocesso in quarta posizione ed ha ora 37 punti. Il distacco dalla vetta in sé non è elevato: sono solo sette punti, ma ciò che preoccupa Mayer, Caldwell e Coppuck è che ci sono anche altri due concorrenti (Peterson e Reutemann) in grado di rendergli la vita difficile.

Il Campionato, partito all'insegna del dualismo Ferrari-McLaren, si è via via arricchito di nuovi protagonisti e le sorprese sono dietro l'angolo. Ma nemmeno a Maranello la leadership provvisoria in entrambi i Mondiali è data per sicura. Lauda fa corsa a sé e non ne vuole sapere di creare un minimo di gioco di squadra a favore di Clay. Il quale, dal canto suo, sente di avere concrete possibilità di agguantare un Titolo iridato che darebbe lustro definitivo alla sua carriera. Fittipaldi è però un mastino che non demorde mai. Capisce che il mancato gioco di squadra in casa Ferrari può far girare il vento a suo favore, ma perché ciò avvenga deve impedire che altri come Hunt, Ickx, Pace e Depailler gli stiano davanti. ►

In Argentina le due nuove monoposto, la M23/5 e la M23/6, sono destinate a Fittipaldi e Hulme. A loro disposizione c'è anche la M23/4 che fa da muletto. Hailwood corre con la M23/1 della stagione prima, aggiornata.





A fine Campionato Hulme dirà che Fittipaldi "ha sempre un pò di margine di velocità di riserva", che sfrutta solo quando deve dare il massimo. In questo "Fitti" avrà un buon allievo in Alain Prost.

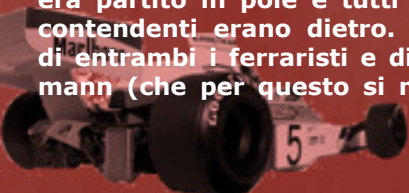
Con questi pensieri i protagonisti prendono il via. Tanti italiani sono giunti a Zeltweg per incitare il ticinese al quale, però, l'Austria non porta fortuna. Al 34° giro, con tutti i principali avversari fuori combattimento (Fittipaldi e Scheckter avevano dovuto abbandonare per rottura del motore), Clay è secondo dietro a Reutemann. Gli basterebbe terminare la gara, dopotutto ne mancano solo tre al termine. Anche Lauda è fuori gara (17° giro causa motore) e la vittoria di Reutemann sarebbe per Clay "neutra" ai fini della classifica. Invece il destino vuole che la gomma posteriore sinistra si sgonfi. "Rega" è costretto ai box e perde tre posizioni. Termina quinto, preceduto da John Watson (sulla terza Brabham), da Hunt, da Denny Hulme e dal vincitore Reutemann. Bella prova quella di Denny, che, a tre Gran Premi dall'addio, sale sul secondo gradino del podio per lasciare di sé il ricordo di un pilota vincente. Settimo è Hobbs, mentre Vittorio Brambilla porta un punto in cascina per la scuderia March e per la gioia dei tifosi italiani che si consolano così della sfortuna capitata a Clay. La classifica si fa rovente: quattro piloti in soli nove punti a tre gare dal termine! Come dire che i giochi sono apertissimi, sia nel Mondiale Conducenti che nell'Internazionale Costruttori, dove la Ferrari è in testa con un esiguo margine su McLaren e Tyrrell. Vincerà chi manterrà i nervi saldi. Ma tra gli outsiders c'è gente come Ronnie Peterson, che non guarda in faccia a nessuno.



La vittoria nel Gran Premio d'Italia è la ventesima per il modello Lotus 72, una monoposto che, dopo cinque stagioni, è ancora lì a dire la sua e che ha permesso a Ronnie Peterson, da tutti comunque ritenuto il miglior pilota in Formula Uno, di vincere due Gran Premi.

GARA 13 - GP ITALIA

A Monza lo svedese conquista una meritata vittoria, complice la sfortuna di Regazzoni al quale, in testa, cede (al 39° dei 52 giri in programma) il 12 cilindri della sua 312 B3. E dire che il ritiro di Lauda, anch'egli al comando al 31° giro, lo aveva indotto a fare grandi calcoli in chiave Mondiale, tanto più che era partito in pole e tutti gli altri contendenti erano dietro. Il ritiro di entrambi i ferraristi e di Reutemann (che per questo si mette le



mani nei capelli) consente ad un regolare Fittipaldi (partito in terza fila a fianco di Regazzoni) di giungere secondo e di incamerare sei pesantissimi punti. Ha corso "alla Lauda" il brasiliano, ma nessuno glielo dice perché ancora non si usa quest'espressione! Scheckter gli è alle spalle e precede lo scatenato Arturo Merzario che fa felice Frank Williams. Hobbs, partito dalla penultima fila, conclude nono. E Hulme? Qualifica in ombra (decima fila), ma gara in crescita. Conclude sesto.

Il risultato monzese riporta la scuderia di Colnbrook a superare la Ferrari nella classifica iridata Costruttori, anche se Regazzoni conserva la testa (per un punto su Scheckter) di quella piloti mentre un Fittipaldi divenuto più ottimista è ora a tre soli punti dalla vetta. Lauda, di otto lunghezze indietro, dice praticamente addio alle speranze mondiali, ma, fino a che la matematica non gli preclude le possibilità, non si rassegna.

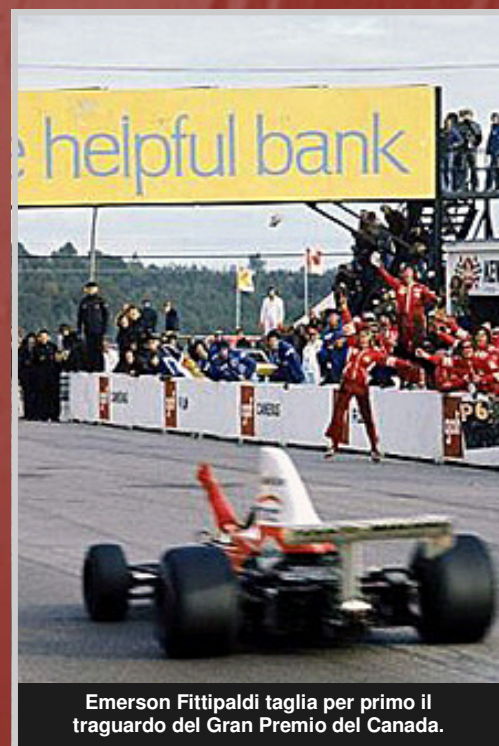
GARA 14 - GP CANADA

Tocca adesso all'America stabilire il verdetto finale. Il circuito di Mosport ospita l'edizione '74 del Gran Premio canadese. È un circuito medio-veloce da oltre 190 di media, dove le qualità di guida possono emergere. E infatti la pole è di Fittipaldi che precede di pochissimo Lauda. Dietro a loro, distanti un battito di ciglia, Scheckter, Reutemann, Jarier e Regazzoni. Clay, conscio che solo lui ha le carte in regola per riportare l'iride a Maranello, confida nell'aiuto di Niki. E all'inizio sembra in effetti essere così, visto che Lauda scatta in testa sorprendendo Fittipaldi. Regazzoni, con la sua solita partenza al fulmicotone, si sbarazza dei due della seconda fila e si porta alle spalle del brasiliano della McLaren. Poi verrà ripreso e superato da "Jody the Monkey" (come è ancora soprannominato nel circus il sudafricano), ma costringe Scheckter ad una condotta oltre le righe, tanto che sarà costretto al ritiro dopo 48 degli 80 giri in programma per aver distrutto i freni della sua Tyrrell.

Lauda, se facesse gioco di squadra, farebbe da tappo a Fittipaldi per favorire la rimonta del compagno, ma non ne ha la minima intenzione e continua con un'andatura costantemente al limite. Al 67° giro finisce così sul brecciolino e dice addio ad ogni speranza uscendo di pista.

Mancano tredici giri e il vantaggio di Emerson su Regazzoni è di 25 secondi. Il brasiliano può amministrare la gara e vince, conservando un margine residuo di tredici secondi sul ticinese. Completa il podio Ronnie Peterson, precedendo uno dal piede pesante che alle prime posizioni in classifica si sta abituando: James Hunt. Hulme è sesto. Da notare che la terza McLaren è per l'occasione affidata a Jochen Mass. Partito dalla sesta fila, il tedesco conclude la gara a otto giri, dopo mille traversie che lo costringono ai box.

A questo punto, dopo quattordici Gran Premi, tutto ritorna alle origini: Clay ed Emerson ripartono alla pari. Hanno entrambi 52 punti e i giochi in chiave iridata riguardano loro due. Solo la matematica tiene ancora in corsa Scheckter che ha 45 punti, ma lui non molla perché nel mondo delle corse non si può mai essere certi dell'esito finale. ▶



Emerson Fittipaldi taglia per primo il traguardo del Gran Premio del Canada.



Fittipaldi Campione del Mondo Emerson dichiara che non ha corso con la macchina migliore, ma certamente lo ha fatto per la miglior scuderia.

non stanno in strada. Vani saranno i tentativi per ripristinare un assetto che permetta al ticinese di lottare con Fittipaldi. La conclusione sarà che Clay deve sostare ai box per sostituire le gomme anteriori deteriorate. Fittipaldi, anche lui alle prese con una macchina che quel giorno (chissà perché) non ne vuole sapere di assecondarlo, almeno termina quarto, staccato di 1'17" dal vincitore Carlos Reutemann, che precede il compagno Carlos Pace e la Hesketh di Hunt. È doppietta per la scuderia anglo-australiana, ora nelle mani di Bernie Ecclestone che riesce a gestirla senza l'apporto di alcuno sponsor. E Lauda? Nel momento in cui Regazzoni si trova ai box, gli viene esposto un cartello con scritto "Rega out, go Lauda". Ma c'è poca gloria anche per l'austriaco, che si ritira al 38° giro in crisi di assetto e ammortizzatori. Il cartello l'aveva visto però anche Fittipaldi, che, transitando sul rettilineo, alza il braccio in segno di giubilo. Il Mondiale è vinto. A parità di punti il brasiliano può contare su tre vittorie contro una dello svizzero, che chiude undicesimo a quattro giri. Settimo è Jochen Mass, mentre per Hulme l'ultima corsa si chiude con il motore rotto dopo sole quattro tornate. Denny prende le sue cose, sale sull'elicottero e lascia in questo modo il circuito e la Formula Uno.

Il Campionato, lungo, difficile e combattuto, è finalmente finito. È stata una guerra di nervi prima ancora che in pista. Fittipaldi ha confermato non solo di saper correre da consumato Campione, ma anche di saper gestire la gara con acume tattico, mirando al piazzamento quando la macchina si dimostrava meno veloce, sfruttando tutta la sua velocità quando invece c'erano le condizioni per vincere. La M23, pur meno rapida della 312 B3 e sul finire della stagione anche

della Tyrrell, ha fatto dell'affidabilità l'arma decisiva: in una sola occasione la scuderia anglo neozelandese non ha raccolto punti ed è stato in Germania. La Ferrari ha pagato invece quattro arrivi mancati che, sommati ai punti perduti in episodi marginali, hanno fatto la differenza. Alla fine hanno fatto la differenza. Ma c'è stata anche un'altra differenza importante: l'affiatamento della squadra inglese e la sua perfetta organizzazione. Fittipaldi dichiara che non ha corso con la macchina migliore, ma certamente per la miglior scuderia. Dopo la prima vittoria, al Gran Premio del Belgio 1968, arriva nel 1974 il primo alloro piloti, un trionfo completato da quello riservato ai Costruttori. Ora il nome di Bruce McLaren sta scritto indelebilmene nell'Albo d'Oro della Formula Uno e si sa che la storia, con il passare del tempo, diventa leggenda. Chissà: forse Teddy Mayer e Denny Hulme si saranno recati a portare la corona d'alloro del vincitore sulla tomba di Bruce. Non possiamo saperlo, ma a noi piace immaginarlo. ●

Bruce McLaren



► GARA 15 - GP STATI UNITI

Watkins-Glen, scenario del GP USA, si corre il 6 ottobre. Giusto un anno è passato dal 6 ottobre 1973, quando François Cévert incontrò una terribile morte contro i guard-rail, ma evidentemente agli organizzatori la lezione non è bastata. A un anno di distanza esatto, l'austriaco Helmut Koinigg, alla sua seconda apparizione in F1, forse per un cedimento meccanico della sua Surtees, al nono giro si schianta frontalmente contro le stesse, dannate barriere che erano costate la vita a Cévert. È una delle tragedie più allucinanti della F1. La monoposto solleva il primo guard-rail e vi passa sotto, con conseguenze devastanti per il povero Koinigg. Ma la corsa continua: "the show must go on", non si usa dire così?

Assente Forghieri, qualcuno dello staff Ferrari, convinto di saperne di più, ha la brillante idea di cambiare l'assetto delle monoposto, cosa che Forghieri aveva raccomandato di non fare. Fatto sta che le modifiche peggiorano le cose e le macchine



Clay Regazzoni

Clay Regazzoni, ricordando quell'annata, ha sempre evitato di porre l'accento sulla politica pro-Lauda portata avanti durante quella stagione, pur sottolineando che, se fosse stato trattato un po' meglio, le cose avrebbero potuto probabilmente prendere una piega a suo favore. La riprova sta nel fatto che a Watkins Glen, con Clay che si giocava il Titolo, delle tre macchine portate, due erano per Lauda (che non poteva più nutrire ambizioni), tra le quali l'ultima costruita. A Clay ne fu data una sola, per di più quella usata da Merzario nel 1973 che, sia pur aggiornata, aveva ormai undici Gran Premi sul groppone. Fittipaldi, al contrario, poteva contare sulla M23 più recente delle otto fin lì costruite. E tutte le attenzioni erano per lui.

potuto probabilmente prendere una piega a suo favore. La riprova sta nel fatto che a Watkins Glen, con Clay che si giocava il Titolo, delle tre macchine portate, due erano per Lauda (che non poteva più nutrire ambizioni), tra le quali l'ultima costruita. A Clay ne fu data una sola, per di più quella usata da Merzario nel 1973 che, sia pur aggiornata, aveva ormai undici Gran Premi sul groppone. Fittipaldi, al contrario, poteva contare sulla M23 più recente delle otto fin lì costruite. E tutte le attenzioni erano per lui.



Revson - Koinigg

Le gare di apertura e di chiusura del Campionato sono state funestate dagli incidenti di Revson e di Koinigg. Due vite sacrificate contro i guard-rail. E i responsabili devono, a questo punto, cercare nuove misure di sicurezza. Hulme è stato anche Presidente GPDA (Grand Prix Drivers Association). Egli leva la sua voce



autorevole, ma non sempre essa è tenuta nel dovuto conto dagli organi decisionali preposti.



Denny Hulme

Denny Hulme lascia la F1 dopo aver partecipato a 112 Gran Premi avendone vinti otto. Nel 1967, su Brabham-Repco, è stato Campione del Mondo. In una occasione è partito in pole (Sud Africa 1967) e ha marciato per sette volte il giro più veloce.

 **Dario Mella**

 www.tuttomclaren.it

1 - ARGENTINA (BUENOS AIRES)

P	PILOTA	AUTO	TEMPI	LAP
1	Denny Hulme	McLaren M23	1h 41'02"0	53
2	Niki Lauda	Ferrari 312 B3	1h 41'11"2	53
3	Clay Regazzoni	Ferrari 312 B3	1h 41'22"4	53
4	Mike Hailwood	McLaren M23	1h 41'33"8	53
5	Jean Pierre Beltoise	BRM P160E	1h 41'53"8	53
6	Patrick Depailler	Tyrrell 5	1h 42'54"4	53
7	Carlos Reutemann	MRD BT44	1h 39'15"0	52
8	Howden Ganley	March 741	1h 40'19"3	52
9	Henri Pescarolo	BRM P160E	1h 41'23"4	52
10	Emerson Fittipaldi	McLaren M23	1h 41'55"9	52
11	Guy Eswards	E.Racing T370	1h 41'25"1	51
12	John Watson	G.H.R. BT42	1h 41'21"9	49
13	Ronnie Peterson	Lotus 72E	1h 42'11"3	48

4 - SPAGNA (JARAMA)

P	PILOTA	AUTO	TEMPI	LAP
1	Niki Lauda	Ferrari 312 B3	2h 00'29"5	84
2	Clay Regazzoni	Ferrari 312 B3	2h 01'05"1	84
3	Emerson Fittipaldi	McLaren M23	2h 01'18"3	83
4	H. Joachim Stuck	March 741	2h 00'36"5	82
5	Jody Scheckter	Tyrrell 6	2h 00'48"4	82
6	Denny Hulme	McLaren M23	2h 01'27"1	82
7	Brian Redman	Shadow DN3	2h 00'43"6	81
8	Patrick Depailler	Tyrrel 6	2h 00'45"7	81
9	Mike Hailwood	McLaren M23	2h 00'46"7	81
10	James Hunt	Hesketh 308	2h 00'59"8	81
11	John Watson	G.H.R. BT42	2h 00'45"5	80
12	Henri Pescarolo	BRM P160E	2h 01'27"0	80
13	Carlos Pace	Surtees TS16	2h 00'45"2	78
14	Tim Schenken	Trojan T103	2h 00'02"4	76

7 - SVEZIA (ANDERSTORP)

P	PILOTA	AUTO	TEMPI	LAP
1	Jody Scheckter	Tyrrel 7	1h 58'31"3	80
2	Patrick Depailler	Tyrrel 7	1h 58'31"7	80
3	James Hunt	Hesketh 308	1h 58'34"7	80
4	Emerson Fittipaldi	McLaren M23	1h 59'24"8	80
5	Jean Pierre Jarier	Shadow DN3	1h 59'47"7	80
6	Graham Hill	E.Racing T370	1h 58'11"4	79
7	Guy Edwards	E.Racing T370	1h 58'15"0	79
8	Tom Belso	Williams FW02	1h 58'29"3	79
9	Rikky von Opel	MRD BT44	1h 58'43"5	79
10	Vittorio Brambilla	March 741	1h 57'45"3	78
11	John Watson	G.H.R. BT42	1h 57'25"1	77

8 - OLANDA (ZANDVOORT)

P	PILOTA	AUTO	TEMPI	LAP
1	Niki Lauda	Ferrari 312 B3	1h 43'00"3	75
2	Clay Regazzoni	Ferrari 312 B3	1h 43'08"6	75
3	Emerson Fittipaldi	McLaren M23	1h 43'30"6	75
4	Mike Hailwood	McLaren M23	1h 43'31"6	75
5	Jody Scheckter	Tyrrell 7	1h 43'34"6	75
6	Patrick Depailler	Tyrrell 7	1h 43'51"8	75
7	John Watson	G.H.R. BT42	1h 44'14"3	75
8	Ronnie Peterson	Lotus 72E	1h 42'24"6	73
9	Rikky von Opel	MRD BT44	1h 42'44"7	73
10	Vittorio Brambilla	March 741	1h 42'10"6	72
11	Jacky Ickx	Lotus 76	1h 41'26"2	71
12	Carlos Reutemann	MRD BT44	1h 41'54"8	71

2 - BRASILE (INTERLAGOS)

P	PILOTA	AUTO	TEMPI	LAP
1	Emerson Fittipaldi	McLaren M23	1h 24'37"0	32
2	Clay Regazzoni	Ferrari 312 B3	1h 24'50"6	32
3	Jacky Ickx	Lotus 72E	1h 22'06"7	31
4	Carlos Pace	Surtees TS16	1h 22'18"2	31
5	Mike Hailwood	McLaren M23	1h 22'40"4	31
6	Ronnie Peterson	Lotus 72E	1h 23'03"3	31
7	Carlos Reutemann	MRD BT44	1h 23'09"5	31
8	Patrick Depailler	Tyrrel 5	1h 23'24"6	31
9	James Hunt	Hesketh 731	1h 23'25"7	31
10	Jean Pierre Beltoise	BRM P160E	1h 24'24"6	31
11	Graham Hill	E.Racing T370	1h 24'26"2	31
12	Denny Hulme	McLaren M23	1h 24'31"8	31
13	Jody Scheckter	Tyrrell 6	1h 24'36"0	31
14	Henry Pescarolo	BRM P160E	1h 21'45"0	30
15	Richard Roberts	MRD BT44	1h 22'36"6	30
16	Francois Migault	BRM P160E	1h 22'45"6	30
17	Jochen Mass	Surtees TS16	1h 23'44"6	30

5 - BELGIO (NIVELLES BAULERS)

P	PILOTA	AUTO	TEMPI	LAP
1	Emerson Fittipaldi	McLaren M23	1h 44'20"5	85
2	Niki Lauda	Ferrari 312 B3	1h 44'20"9	85
3	Jody Scheckter	Tyrrell 7	1h 45'06"1	85
4	Clay Regazzoni	Ferrari 312 B3	1h 45'12"5	85
5	Jean Pierre Beltoise	BRM P201	1h 45'28"6	85
6	Denny Hulme	McLaren M23	1h 45'31"1	85
7	Mike Hailwood	McLaren M23	1h 44'37"7	84
8	Graham Hill	E.Racing T370	1h 44'47"3	83
9	Vittorio Brambilla	March 741	1h 44'55"5	83
10	Tim Schenken	Trojan T103	1h 45'09"8	83
11	John Watson	G.H.R. BT42	1h 45'16"9	83
12	Guy Edwards	E.Racing T370	1h 43'23"3	82
13	Jean Pierre Jarier	Shadow DN3	1h 44'51"5	82
14	Gijs van Lennep	Williams FW02	1h 44'54"2	82
15	Vern Schuppan	Ensign N174	1h 45'16"9	82
16	Francois Migault	BRM P160E	1h 45'17"6	82
17	Teddy Pilette	MRD BT42	1h 45'36"6	81
18	Brian Redman	Shadow DN3	1h 45'38"7	81

9 - FRANCIA (DIGIONE)

P	PILOTA	AUTO	TEMPI	LAP
1	Ronnie Peterson	Lotus 76	1h 21'55"0	80
2	Niki Lauda	Ferrari 312 B3	1h 22'15"3	80
3	Clay Regazzoni	Ferrari 312 B3	1h 22'22"8	80
4	Jody Scheckter	Tyrrell 7	1h 22'23"1	80
5	Jacky Ickx	Lotus 72E	1h 22'32"5	80
6	Denny Hulme	McLaren M23	1h 22'33"1	80
7	Mike Hailwood	McLaren M23	1h 21'18"3	79
8	Patrick Depailler	Tyrrell 6	1h 21'21"5	79
9	Arturo Merzario	Williams FW02	1h 21'29"7	79
10	Jean Pierre Beltoise	BRM P201	1h 21'31"6	79
11	Vittorio Brambilla	March 741	1h 21'36"2	79
12	Jean Pierre Jarier	Shadow DN3	1h 21'55"8	79
13	Graham Hill	E.Racing T370	1h 20'55"5	78
14	Francois Migault	BRM P160E	1h 20'59"2	78
15	Guy Eswards	E.Racing T370	1h 20'36"7	77
16	John Watson	G.H.R. BT42	1h 19'11"6	76

3 - SUDAFRICA (KYALAMI)

P	PILOTA	AUTO	TEMPI	LAP
1	Carlos Reutemann	MRD BT44	1h 42'40"9	78
2	Jean Pierre Beltoise	BEM P201	1h 43'14"9	78
3	Mike Hailwood	McLaren M23	1h 43'23"1	78
4	Patrick Depailler	Tyrrell 5	1h 43'25"1	78
5	H. Joachim Stuck	March 741	1h 43'27"1	78
6	Arturo Merzario	Williams FW02	1h 43'37"0	78
7	Emerson Fittipaldi	McLaren M23	1h 43'49"3	78
8	Jody Scheckter	Tyrrel 6	1h 43'51"5	78
9	Denny Hulme	McLaren M23	1h 43'55"7	77
10	Vittorio Brambilla	March 741	1h 43'58"6	77
11	Carlos Pace	Surtees TS16	1h 44'20"2	77
12	Graham Hill	E.Racing T370	1h 44'31"8	77
13	Ian Scheckter	Gunston 72E	1h 43'36"5	76
14	Eddie Keizan	Lucky Strike 4	1h 43'45"2	76
15	Francois Migault	BRM P160E	1h 42'36"7	75
16	Niki Lauda	Ferrari 312 B3	1h 42'11"6	74
17	Richard Roberts	MRD BT44	1h 42'15"6	74
18	Henri Pescarolo	BRM P160E	1h 40'18"0	72
19	Dave Charlton	L. Strike M23	1h39'22	71

6 - MONACO (MONTECARLO)

P	PILOTA	AUTO	TEMPI	LAP
1	Ronnie Peterson	Lotus 72E	1h 58'03"7	78
2	Jody Scheckter	Tyrrel 7	1h 58'32"5	78
3	Jean Pierre Jarier	Shadow DN3	1h 58'52"6	78
4	Clay Regazzoni	Ferrari 312 B3	1h 59'06"8	78
5	Emerson Fittipaldi	McLaren M23	1h 58'11"2	77
6	John Watson	G.H.T. BT42	1h 58'27"1	77
7	Graham Hill	E.Racing T370	1h 57'21"9	76
8	Guy Edwards	E.Racing T370	1h 57'45"7	75
9	Patrick Depailler	Tyrrell 7	1h 56'16"7	74

10 - G. BRETAGNA (BRANDS HATCH)

P	PILOTA	AUTO	TEMPI	LAP
1	Jody Scheckter	Tyrrell 7	1h 43'02"2	75
2	Emerson Fittipaldi	McLaren M23	1h 43'17"5	75
3	Jacky Ickx	Lotus 72E	1h 44'03"7	75
4	Clay Regazzoni	Ferrari 312 B3	1h 44'09"4	75
5	Niki Lauda	Ferrari 312 B3	1h 43'09"4	74
6	Carlos Reutemann	MRD BT44	1h 43'11"1	74
7	Denny Hulme	McLaren M23	1h 43'12"6	74
8	Tom Pryce	Shadow DN3	1h 43'29"8	74
9	Carlos Pace	MRD BT44	1h 43'58"8	74
10	Ronnie Peterson	Lotus 72E	1h 43'18"1	73
11	John Watson	G.H.R. BT42	1h 43'21"9	73
12	Jean Pierre Beltoise	BRM P201E	1h 44'06"6	72
13	Graham Hill	E.Racing T370	1h 44'16"0	69
14	Jochen Mass	Surtees TS16	1h 43'20"8	68

©&® Questo è un prodotto gratuito, creato per i fan e senza alcun scopo di lucro. Marchi, loghi, link e immagini appartengono ai rispettivi proprietari. In caso di violazione dei diritti di un copyright per immagini, link, loghi, nomi o altro, per informa zioni, reclami e segnalazioni: magazine@tuttomclaren.it



11 - GERMANIA (NURBURGRING)

P	PILOTA	AUTO	TEMPI	LAP
1	Clay Regazzoni	Ferrari 312 B3	1h 41'35"0	14
2	Jody Scheckter	Tyrrell 7	1h 42'25"7	14
3	Carlos Reutemann	MRD BT44	1h 42'58"3	14
4	Ronnie Peterson	Lotus 72E	1h 42'59"2	14
5	Jacky Ickx	Lotus 72E	1h 43'00"0	14
6	Tom Pryce	Shadow DN3	1h 43'53"1	14
7	H. Joachim Stuck	March 741	1h 44'33"7	14
8	Jean Pierre Jarier	Shadow DN3	1h 44'00"9	14
9	Graham Hill	E.Racing T370	1h 45'01"4	14
10	Henri Pescarolo	BRM P201	1h 45'52"7	14
11	Derek Bell	Surtees TS16	1h 46'52"7	14
12	Carlos Pace	MRD BT44	1h 48'01"3	14
13	Vittorio Brambilla	March 741	1h 50'18"1	14
14	Ian Ashley	Token RJ02	1h 43'08"5	13
15	Mike Hailwood	McLaren M23	1h 39'01"0	12

12 - AUSTRIA (OSTERREICHRING)

P	PILOTA	AUTO	TEMPI	LAP
1	Carlos Reutemann	MRD BT44	1h 28'44"7	54
2	Denny Hulme	McLaren M23	1h 29'27"6	54
3	James Hunt	Hesketh 308	1h 29'46"2	54
4	John Watson	G.H.R. BT44	1h 29'54"1	54
5	Clay Regazzoni	Ferrari 312 B3	1h 29'57"8	54
6	Vittorio Brambilla	March 741	1h 29'58"5	54
7	David Hobbs	McLaren M23	1h 29'07"3	53
8	Jean Pierre Jarier	Shadow DN3	1h 29'11"7	52
9	Dieter Quester	Surtees TS16	1h 29'49"0	51
10	Tim Schenken	Trojan T103	1h 29'17"0	50
11	H. Joachim Stuck	March 741	1h 28'16"9	48
12	Graham Hill	E.Racing T370	1h 28'23"3	48

13 - ITALIA (MONZA)

P	PILOTA	AUTO	TEMPI	LAP
1	Ronnie Peterson	Lotus 76	1h 22'56"6	52
2	Emerson Fittipaldi	McLaren M23	1h 22'57"4	52
3	Jody Scheckter	Tyrrell 7	1h 23'21"3	52
4	Arturo Merzario	Williams FW03	1h 24'24"3	52
5	Carlos Pace	MRD BT44	1h 23'00"2	51
6	Denny Hulme	McLaren M23	1h 23'03"1	51
7	John Watson	G.H.R. BT44	1h 23'22"3	51
8	Graham Hill	E.Racing T370	1h 23'39"1	51
9	David Hobbs	McLaren M23	1h 24'03"8	51
10	Tom Pryce	Shadow DN3	1h 23'18"9	50
11	Patrick Depailler	Tyrrell 7	1h 24'18"9	50

Nurburgring - Uno dei superstiti della grande epoca classica dei circuiti stradali. La pista fu costruita negli anni di depressione economica che seguirono la prima guerra mondiale per impiegare un gran numero di disoccupati. Si svolge su 22km serpeggianti sulle colline e tra le foreste del castello di Nurbur, 70km a sud di Colonia.

Osterreichring - È uno dei circuiti più avvincenti compreso nel calendario internazionale: è costruito fra le colline che offrono eccellenti punti di vista agli spettatori. Lungo 5km e 880mt, si trova a circa 180km da Graz.

Mosport - Mosport Park è un circuito veloce e pittoresco, della lunghezza di 4km, situato in zona di facile accesso sulla sponda del lago Ontario. In passato i proprietari hanno avuto qualche problema finanziario con la GPDA, ma il GP del Canada è diventato una corsa regolarmente disputata.

14 - CANADA (MOSPORT)

P	PILOTA	AUTO	TEMPI	LAP
1	Emerson Fittipaldi	McLaren M23	1h 40'26"1	80
2	Clay Regazzoni	Ferrari 312 B3	1h 40'39"1	80
3	Ronnie Peterson	Lotus 72E	1h 40'40"6	80
4	James Hunt	Hesketh 308	1h 40'41"8	80
5	Patrick Depailler	Tyrrell 7	1h 41'21"4	80
6	Denny Hulme	McLaren M23	1h 40'26"4	79
7	Mario Andretti	Parnell VPJ4	1h 40'26"7	79
8	Carlos Pace	MRD BT44	1h 40'34"7	79
9	Carlos Reutemann	MRD BT44	1h 40'37"0	79
10	Helmuth Koinigg	Surtees TS16	1h 40'35"5	78
11	Rolf Stommelen	E.Racing T370	1h 40'38"1	78
12	Mark Donohue	Penske PC1	1h 40'40"1	78
13	Jacky Ickx	Lotus 76	1h 40'52"6	78
14	Graham Hill	E.Racing T370	1h 41'41"2	77
15	Jacques Lafitte	Williams FW02	1h 41'33"1	74
16	Jochen Mass	McLaren M23	1h 41'24"2	72

15 - STATI UNITI (WATKINS GLEN)

P	PILOTA	AUTO	TEMPI	LAP
1	Carlos Reutemann	MRD BT44	1h 40'21"4	59
2	Carlos Pace	MRD BT44	1h 40'32"1	59
3	James Hunt	Hesketh 308	1h 41'31"8	59
4	Emerson Fittipaldi	McLaren M23	1h 41'39"1	59
5	John Watson	G.H.R. BT44	1h 41'47"2	59
6	Patrick Depailler	Tyrrell 7	1h 41'48"9	59
7	Jochen Mass	McLaren M23	1h 41'51"4	59
8	Graham Hill	E.Racing T370	1h 40'14"7	58
9	Chris Amon	BRM P201	1h 39'37"0	57
10	Jean Pierre Jarier	Shadow DN3	1h 39'39"5	57
11	Clay Regazzoni	Ferrari 312 B3	1h 39'48"1	55
12	Rolf Stommelen	E.Racing T370	1h 39'40"1	54

1974

I Circuiti del Mondiale

Buenos Aires - Numerosi circuiti sono usufruibili dallo sviluppo delle piste dell'autodromo municipale di Buenos Aires. Grandi corse, come il GP di F1, sono organizzate sul circuito numero 15, lungo 5km e 950mt. L'accesso all'autodromo è facile perché situato nella città stessa di Buenos Aires, localizzazione dovuta alla forte attrattiva esercitata dalla F1 sul pubblico argentino, a tal punto che solo in qualche caso è superato dal pubblico italiano.

Interlagos - Simile a quello argentino, il circuito di Interlagos presenta una certa varietà di percorsi e l'atmosfera che lo circonda è quella tipica creata dagli sportivi sudamericani. Lungo 7km e 800mt alterna rettilinee velocissime a curve decisamente strette. Il circuito è situato alla periferia di Sao Paulo, città che dista 430km, verso sud, da Rio de Janeiro.

Kyalami - I circuiti situati in luoghi a clima caldo e secco sono molto apprezzati fuori stagione dalle squadre per le prove e la messa a punto delle monoposto. Kyalami è uno di questi. Il tracciato comprende una gran varietà di curve veloci o medie sui 4km, interessanti per i piloti e accattivanti per gli spettatori giunti da Johannesburg, che dista 35km.

Jarama - Il circuito di Jarama è un tracciato artificiale moderno, dotato di belle curve e di spiazzi favorevoli all'osservazione del pubblico. È lungo 3km e 400mt e si trova a 28km a nord di Madrid sull'autostrada di Irun. L'impianto è completato dalle installazioni del Real Automovil Club de Espana.

Nivelles Baulers - Posto nelle immediate vicinanze di Waterloo, a sud di Bruxelles, questo circuito di 3km e 720mt è mediamente veloce. È uno dei due circuiti sui quali viene alternativamente disputato il GP del Belgio, da quando i moderni regolamenti per la sicurezza hanno portato all'abbandono del circuito di SPA-Francorchamps, troppo veloce. Questo circuito è uno dei grandi classici delle corse su strada, ed è ancora utilizzato per corse di vetture sport e turismo. Progetti per un circuito più corto e sicuro sono nati intorno al 1977 per cui di lì a poco il GP sarà nuovamente disputato nel luogo di nascita.

Montecarlo - Se un circuito deve possedere tutti i colori, l'ambiente e la magia della corsa automobilistica moderna, questo è quello di Monaco. Una volta all'anno le strade del Principato risuonano dello straordinario rumore delle macchine di F1. Nonostante le trasformazioni apportate al circuito a partire dal 1929, l'ambiente unico di Monaco non è affatto cambiato. Il tracciato misura 3km e 300mt.

Anderstorp - Il circuito svedese è curioso per gli imprevedibili piazzamenti, anche se il suo tracciato non è frutto di un'immaginazione straordinaria. Lungo 4km, si trova a 160km a sud-est di Goteborg.

Zandvoort - L'arena del GP dei Paesi Bassi è situata nel mezzo delle dune sabbiose della spiaggia di Zandvoort. Questo circuito è veloce e interessante e gli spettatori possono usufruire di molti buoni punti di osservazione. La sabbia sospinta dal vento sui 4km della pista può rendere questa scivolosa e mutevole.

Digione - I primi GP furono disputati in Francia e, dal principio del secolo, vari circuiti li hanno ospitati con decoro. Quello di Digione è molto diverso dai precedenti: nonostante la lunghezza sia stata portata a 4km, i piloti l'hanno soprannominato "circuitto Mickey", modo simpatico di definire le sue caratteristiche di poco impegno anche se molto veloce.

Brand Hatch - Dal punto di vista dello spettatore ben pochi sono i circuiti che offrono tanti eccellenti posti di osservazione come quello di Brand Hatch in quanto la maggior parte dei 4km e 200mt del percorso corrono in una conca stradale della campagna di Kent. La morfologia del luogo è così ben sfruttata che i punti privilegiati sono di facile accesso.

Monza - Un tempo velocissimo, questo circuito è stato poco a poco reso relativamente più lento con la soppressione delle curve dell'anello e l'interruzione dei rettilinei mediante chicanes allo scopo di rompere le grandi velocità prolungate raggiunte in passato da gruppi di vetture una nella scia dell'altra. La sua lunghezza è pari a 5km e 800mt.

Watkins Glen - Questo circuito ha ospitato il GP degli Stati Uniti fino al 1975. Si trova nello splendore autunnale dell'omonima regione, 8km a sud del lago Seneca. La lunghezza è di 6km e dista 416km da New York.