

E' L'ORA DI
**JAMES
HUNT**



Marlboro
11

1976

McLAREN 1976

IL MONDIALE DI

JAMES HUNT



di Dario Mella

Il 1975 in casa McLaren si chiude con l'addio di Emerson Fittipaldi che ha deciso di intraprendere una nuova avventura con la squadra brasiliana Copersucar, nata con l'appoggio dell'omonima azienda zuccheriera. Teddy Mayer, alla ricerca del sostituto del brasiliano, aveva da tempo adocchiato un promettente giovanotto inglese, alto, biondo, occhi di ghiaccio, "tombeur des femmes", ma dannatamente veloce al volante. Che, tra tutte quelle elencate, era l'unica qualità che interessava all'avvocato americano manager della McLaren. Hunt aveva dimostrato di saper correre alla pari dei campioni già nel 1974, quando anche Fittipaldi aveva dovuto sudare le prover-

biali sette camicie per tenere dietro la March dello scatenato inglese. Quelle imprese non erano passate inosservate, tanto che Lord Alexander Hesketh gli aveva affidato, per il '75, la sua bianca monoposto progettata da Harvey Postlethwhite, con la quale Hunt vinse (unica vittoria di una Hesketh-Ford) il Gran Premio d'Olanda. Ora il "watusso" James (1,90 m di statura) con la sua aria scanzonata, varcava il cancello d'ingresso della Team McLaren per prendere le misure di quella monoposto bianco-rossa che rappresentava per lui un importante punto d'arrivo, anche perché era proprio la M23 con la quale aveva visto trionfare Fittipaldi.

**Riflessi
d'arancio**

www.tuttomclaren.it



Gran Premio del Brasile 1976 - James Hunt, al debutto con il team McLaren, conquista la Pole position, girando sul circuito di Interlagos due centesimi più veloce del Campione del Mondo Niki Lauda.

BRASILE (Sao Paulo)

Non c'è molto tempo per provare perché il Mondiale inizia in Brasile il 25 gennaio 1976. Ed è un avvio alla grande per Hunt, che conquista la Pole position davanti al Campione del Mondo 1975, il ferrarista Niki Lauda. Dietro a loro c'è Clay Regazzoni, con l'altra Ferrari, mentre Jochen Mass, con la seconda M23, è dietro a Clay.

Con un partenza-lampo lo svizzero si porta in testa, ma deve rallentare per l'afflosciarsi di un pneumatico. Terminerà settimo. Lauda ha via libera e vince...alla Lauda davanti a Patrick Depailler (Tyrrell) e Tom Pryce (Shadow). Perché "alla Lauda"? Perché l'austriaco ha alle spalle la Shadow di Jean-Pierre Jarier che lo sta attaccando. Ad un certo punto Lauda sceglie una traiettoria insolita nell'affrontare una curva. Il francese, convinto che il suo avversario abbia commesso un errore, si butta a capofitto nel varco che gli si è aperto davanti. Ma, invece di compiere il sorpasso, Jarier....slitta sull'olio (che Lauda aveva visto e per questo si era spostato) lasciato poco prima da qualche monoposto e termina fuori pista.

Per inciso, è questo un episodio destinato a ripetersi in futuro con al-

tri avversari, ma sempre, e non a caso, con epilogo favorevole a Lauda. Con l'abbandono di Jarier, Hunt sale al secondo posto, ma accusa un calo di prestazioni del motore causato da un iniettore difettoso. La macchina va a sette cilindri e James precipita indietro per ritirarsi al 32° giro. Mass chiude sesto.

SUDAFRICA (Kyalami)

Il calendario prevede ora la trasferta a Kyalami, per il Gran Premio del Sudafrica che si disputa il 6 marzo. Al vertice non ci sono novità perché la pole è di Hunt che sopravanza per un decimo di secondo Lauda, ancora per poco al volante della 312 T del 1975. Questa volta, invece, è Mass (terzo tempo) che la spunta in qualifica su Regazzoni. Da segnalare il quarto tempo della Penske motorizzata Ford di Watson che si qualifica a fianco di Mass. Finirà con un dignitoso quinto posto. Se in qualifica non era cambiato nulla, nulla cambia all'arrivo. Vince Lauda (che marca il giro più veloce) davanti per un soffio ad Hunt. Più staccato è Mass che chiude con un ottimo terzo posto. E le Lotus? Andretti e Peterson non ne hanno più voluto sapere della nuova 77 dopo il fallimentare debutto in Bra-

sile e sono emigrati rispettivamente alla Parnelli e alla March. Il loro posto viene preso per ora da Bob Evans e da uno svedese che farà parlare di sé: Gunnar Nilsson.

CALIFORNIA (Long Beach)

Long Beach è un tracciato cittadino ricavato su strade normalmente aperte al traffico. Si trova in California, alla periferia di quella metropoli gigantesca che è Los Angeles. Vi si corre il Gran Premio di F1 per la prima volta, ma a Regazzoni questo circuito piace (non sa cosa lo aspetterà proprio qui in futuro) e infatti è in Pole, con a fianco la Tyrrell di Depailler che per ora di ruote ne ha ancora quattro. Lauda e Hunt hanno fatto l'abbonamento alla loro posizione in griglia e partono nuovamente affiancati, con James ancora davanti a Niki. Con la differenza che questa volta occupano la seconda fila invece della prima. In fatto di partenze al fulmicotone, si sa, Regazzoni è maestro indiscusso. E anche a Long Beach mostra come si fa a partire a razzo involandosi verso la vittoria. Per la Ferrari è doppietta, perché Lauda lascia giudiziosamente andare il compagno e conclude davanti a Patrick Depailler. L'onore della McLaren è salvato da Mass (quinto), perché un nervoso Hunt abbandona al terzo giro dopo una collisione con Depailler.

Il malumore di James non si placa nemmeno ai box. A fine gara attende Patrick e tra i due volano parole grosse. I filmati mostrano che l'incolpevole Depailler ha fatto in realtà solamente la propria traiettoria, ma questo è il lato oscuro di Hunt, un pilota capace di vivere intense emozioni interiori che non sempre sa controllare e tenere a freno. A volte sembra vivere la corsa e tutto l'ambiente della F1 con enorme stress. Sarà capace di soffrirne a tal punto da vomitare in macchina durante un Gran Premio. ▶



Alla prima gara Hunt scopre (dirà lui "con orrore") che la macchina gli va stretta e che ha uno sterzo pesantissimo. E non è neppure soddisfatto del comportamento della M23, che definisce "orribile". Ma è James Hunt e, sistemata la monoposto come garba a lui, fa la pole position. Così fanno i Campioni!





Dal Gran Premio di Spagna, a seguito dei nuovi regolamenti introdotti dalla Federazione Internazionale, via gli air-scoop sopra il roll-bar, sostituiti da prese dinamiche laterali che ciascuno interpreta in maniera diversa. La McLaren le colloca di fianco al roll-bar, la Ferrari ai due lati dell'abitacolo.

► **SPAGNA (Jarama)**

Dopo essere transitato per tre continenti, il circus approda in Europa. Tocca alla Spagna mostrare le novità che la Federazione Internazionale ha voluto: tra le altre, via gli air-scoop sopra il roll-bar, sostituiti da prese dinamiche laterali che ciascuno interpreta in maniera diversa. La McLaren le colloca di fianco al roll-bar, la Ferrari ai due lati dell'abitacolo.

Lauda e Hunt (come al solito) si qualificano in prima fila, con Hunt che (come al solito) precede Lauda e fa la Pole. Ma l'interesse degli spettatori è rivolto a qualcosa mai visto prima: è una strana monoposto con sei ruote, quattro piccole da 10 pollici di diametro davanti (con carreggiata ridotta) e due normali dietro. È la Tyrrell P 034 progettata da Derek Gardner, che in questo modo intende diminuire la sezione maestra della macchina per privilegiare la velocità massima, senza dover ridurre per questo l'incidenza dell'alettone. Scheckter la prova per primo, anche se il debutto in gara avviene nelle mani di Depailler che si qualifica incredibilmente in seconda fila con il terzo tempo, un

risultato davvero notevole per una macchina ancora tutta da sviluppare. Jody, intervistato, spiega che gli sembra di guidare un'auto a ruote coperte: poi precisa che è come avere sotto i piedi dei pattini a rotelle.

La Spagna è però anche la gara del...trattore. Sì, proprio il mezzo agricolo! Ma cosa c'entra, direte voi che leggete, un trattore con un Gran Premio di Formula Uno? C'entra, eccome! Perché il 19 aprile, Lauda, lavorando con un trattore nella tenuta di casa sua, si ribalta e si ritrova con una costola fratturata. Sull'episodio tutti ricamano di fantasia, complice anche l'atteggiamento ambiguo del pilota austriaco che ha ricordi vaghi dell'incidente. Fatto sta che, pur soffrendo e andando avanti a suon di antidolorifici, Lauda arriva secondo dietro Hunt, precedendo Nilsson che è riuscito a quadrare il cerchio con la sua Lotus. Mass si ritira al 65° giro causa motore. Un momento, però: no, Lauda è primo e James è squalificato. No, no, attenzione....Lauda è secondo e James è nuovamente primo! Tranquilli, non stiamo dando i numeri: è so-

lo il...balletto dei ricorsi.

Nel pacchetto delle novità tecniche introdotte dalla Federazione, ci sono nuove norme sulla larghezza degli alettoni. E la McLaren, in verifica, supera di due centimetri il limite massimo consentito: dunque viene squalificata. Ma c'è il ricorso al Tribunale d'Appello Internazionale dell'Automobile che la McLaren presenta a Parigi, dove i giudici danno ragione a Teddy Mayer perché quei due centimetri sono stati giudicati ininfluenti. Il valzer del sì e del no, tuttavia ci mette due mesi prima di essere risolto, ma alla fine Hunt si vede restituiti i punti conquistati in pista. Per ora, però, ritorna dalla Spagna staccato di quindici lunghezze da Lauda, con la Ferrari saldamente al comando di entrambe le classifiche.

Fino ad ora il biondo inglese ha raccolto meno di quanto abbia meritato. Merito sì dell'affidabilità della 312 di Maranello, che Hunt stesso definisce indistruttibile, ma merito senza dubbio della classe di Lauda e della "collaborazione involontaria" di Regazzoni che arriva sul secondo gradino del podio e sottrae punti agli avversari. ►



Team
Tyrrell

p034

L'ardita idea di far correre una macchina a 6 ruote coinvolse alcune delle più grandi aziende a livello mondiale: il colosso americano degli pneumatici Goodyear sviluppò e costruì un nuovo tipo di gomma, più piccola (10 pollici) rispetto alle 13 pollici comuni in Formula 1, e una nuova miscela capace di resistere alle maggiori sollecitazioni in termini di giri a parità di velocità rispetto ad una gomma di diametro tradizionale; il tutto venne finanziato dalla casa petrolifera Elf e dalla First National Bity (CityBank). (Wikipedia)

Le quattro ruote anteriori da 10 pollici della Tyrrell P 034, con relative gomme slick, saranno ricercatissime da chi corre con la Mini Cooper, dove calzano perfettamente.

► **BELGIO (Zolder)**

L'appuntamento di Zolder dove Lauda, partito dalla Pole, domina dall'inizio alla fine, fa segnare un grande passo avanti alla Ferrari che su quel circuito ottiene una doppietta.

► **MONACO (Montecarlo)**

Passano altre due settimane e il Campionato, dopo Montecarlo, sembra finito. Nel toboga del Principato la prima fila è tutta rossa: Niki è in Pole, Clay gli è a soli 6/100 mentre Hunt è in settima fila, preceduto in griglia

anche da Mass. La corsa per il duo McLaren è da dimenticare: al 24° giro l'inglese è costretto al ritiro per il cedimento del motore che inonda d'olio la pista. Su quell'olio, due giri dopo, slitta Peterson che tallonava Lauda in testa. Anche in questo caso il ferrarista ha intuito perfettamente dove passare. Non altrettanto ha fatto lo svedese. È Jochen Mass, che chiude a un giro, a racimolare per la McLaren due punti di consolazione. Lauda, dall'alto dei suoi 48 punti, osserva gli altri arrancare: Hunt, fermo a

15, condivide la seconda piazza con Regazzoni. Mass, a quota 10, è preceduto dal duo Tyrrell Scheckter-Depailler, mentre nella Coppa Costruttori la Ferrari (51 punti) sovrasta la Tyrrell (22) e la McLaren (21).

Neppure il più incallito degli scommettitori a questo punto del Campionato punterebbe un penny sul biondo spilungone della McLaren. Che ora deve anche guardarsi dall'avanzata della strana, ma efficace sei ruote dell'ex boscaiolo in-

glese, che va a vincere il Gran Premio di Svezia con Jody Scheckter. Ed è pure doppietta, perché Depailler conclude al secondo posto.

Ma com'era andata ai nostri? Hunt, con una gara in difesa, termina quinto. Mass chiude undicesimo a un giro mentre Lauda, complice una 312 T2 che non riesce a far andare in temperatura le gomme, si ricorda che qualcuno lo ha definito il pilota computer e, con una gara accorta, sale sul terzo gradino del podio. Regazzoni termina sesto con le mani piagate a causa delle vibra-

te in prima fila (in gara dovrà abbandonare al 45° giro quando era al comando per cedimento del motore) a fianco del pole-man Scheckter, mentre Gunnar Nilsson, suo compagno di scuderia, è in terza fila.

Ma ci sono altre novità: Chris Amon, abbandonata la fallimentare monoposto di sua costruzione, occupa una sbalorditiva terza piazza in griglia, con una Ensign con la quale nessun altro aveva in precedenza combinato nulla di così eclatante. Di lui il compianto Jochen

Rindt diceva: "ho solo due rivali, Stewart e Amon". La sua immensa sfortuna, pari solo alla sua altrettanto immensa classe, ha modo di mettersi in evidenza per l'ennesima volta: al 38° giro cede una sospensione della Ensign e il neozelandese, quarto in quel momento, deve abbandonare per la conseguente rovinosa uscita di strada nella quale la macchina è distrutta, ma dalla quale esce fortunatamente (sembra quasi un'ironia parlare di fortuna trattandosi di Amon) quasi del tutto incolume.

Se c'è un punto fermo nel carattere di James Hunt, dietro la sua voglia di fare festa e baldoria, dietro i suoi eccessi, dietro la sua contagiosa allegria che lo porta ad interminabili partite di backgammon ai box con i colleghi piloti e con i meccanici, c'è una ferma volontà, un orgoglio ferito, una voglia di non darsi mai per vinto. C'è la determinazione nel combattere sempre e comunque, anche quando la logica suggerisce di desistere perché tutto sembra perduto. ►



In James Hunt c'è la determinazione nel combattere sempre e comunque, anche quando la logica suggerisce di desistere perché tutto sembra perduto.

zioni sul volante dovute al distacco di un piombino di equilibratura da una ruota anteriore.

► **SVEZIA (Anderstorp)**

Ad Anderstorp la McLaren ha toccato il fondo. Hunt è superato in classifica dai piloti Tyrrell e anche il secondo posto in ottica Costruttori sembra essere messo in forse dall'avanzata di dodici ruote messe su due sole monoposto. Fra l'altro, questo Gran Premio vede il ritorno al vertice della Lotus: Andretti par-

A proposito di Campioni: in marzo si è disputata a Brands Hatch la tradizionale Corsa dei Campioni. La vittoria è andata ad Hunt che ha preceduto Alan Jones sulla nuova Surtees, terminata giusto in tempo. Lauda si è dovuto ritirare per noie ai freni, le stesse che hanno afflitto Giancarlo Martini al volante della Ferrari 312 T della scuderia Everest.

QUALIFICA

prime 10 posizioni

GRAN PREMIO

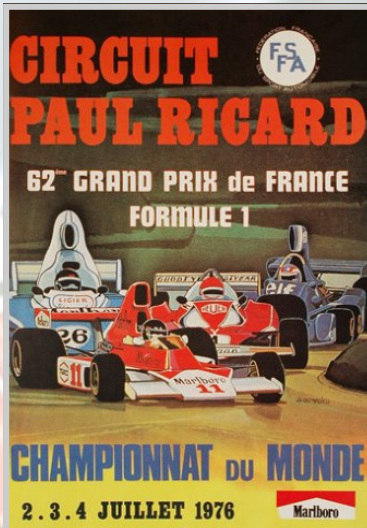
giunti al traguardo

P	PILOTA	TEAM	TIME
1	Jody Scheckter	Tyrrell 007	1'20"420
2	Niki Lauda	Ferrari 312T2	1'22"770
3	Gunnar Nilsson	Lotus 77	1'23"560
4	Jacky Ickx	Hesketh 308C	1'23"720
5	James Hunt	McLaren M23	1'23"800
6	Alan Jones	Surtees YS19	1'23"810
7	Bob Evans	Lotus 77	1'24"050
8	John Watson	Penske PC3	1'24"260
9	Tom Pryce	Shadow DN5	1'24"320
10	Carlos Pace	Brabham BT45	1'24"500

P	PILOTA	TEAM	TIME	LAP
1	J. Hunt	McLaren M23	58'01"23	40
2	A. Jones	Surtees TS19	58'19"65	40
3	J. Ickx	Hesketh 308C	58'24"40	40
4	Vittorio Brambilla	March 761	1h00'26"	40
5	C. Amon	Ensign N174	+ 1 giro	39
6	T. Pryce	Shadow DN5	+ 1 giro	39
7	P. Néve	Brabham BT44	+ 1 giro	39
8	G. Nilsson	Lotus 77	+ 2 giri	38

Giro Veloce: James Hunt - McLaren Ford M23 (M23/8)
Tempo: 1'23"780 - Media: 180,50km/h





GP FRANCIA: a fine gara James Hunt riceve i complimenti da Jackie Stewart, il quale osserva che solo Hunt e pochi altri piloti hanno "il pelo" per affrontare la "esse" al termine del rettilineo senza togliere il piede dall'acceleratore.

► **FRANCIA (Le Castellet)**

Si sono finora disputati sette Gran Premi su sedici e il Castellet, in Francia, è il giro di boa del Mondiale. Di nuovo si ricompone in prima fila il duo Hunt-Lauda con Hunt che, come in precedenza, parte in Pole. Regazzoni è in seconda fila, Mass in settima. Al via è Lauda a fare la lepre. Il Campione austriaco va in testa ad un'andatura forsennata, tanto che fa segnare il giro più veloce già al quarto con serbatoi pieni, un tempone destinato a restare imbattuto per tutta la gara. Ma il dodici cilindri della Ferrari non regge a quel ritmo pazzesco e all'ottavo giro decide di...scioperare, imitato al 17°, per "solidarietà", da quello della 312 T2 di Regazzoni. Hunt ha via libera e vince davanti alla Tyrrell di Depailler. Gara con mille problemi per Mass, che termina al quindicesimo posto a un giro. Dopo la bella prestazione arriva sulla torta della vittoria la classica ciliegina: Hunt riceve i complimenti di Jackie Stewart che ha osservato il Gran Premio da un punto nel quale la guida dei piloti fa la differenza. È la "esse" al termine del rettilineo. Lo scozzese rivela che Hunt,

Depailler, Scheckter e Brambilla sono gli unici ad avere "il pelo" di farla in pieno.

La vittoria in Francia ha per la McLaren l'effetto del "brodino caldo", corroborato però dalla sentenza del tribunale che restituisce a Hunt i punti perduti in Spagna. L'umore dell'inglese e del suo team migliora, non c'è dubbio, anche se la rincorsa al vertice è lunga.

► **GRAN BRETAGNA (Brands Hatch)**

Si arriva così al Gran Premio di casa, sul circuito di Brands Hatch che gli è congeniale. Immancabilmente la prima fila è del solito duo, ma questa volta, proprio in terra inglese, manco volesse fargli un dispetto, l'austriaco ribalta i ruoli e parte dalla Pole. Andretti e Regazzoni sono in seconda fila mentre Amon, in terza, ribadisce che nessun altro può fare meglio di lui al volante della Ensign. Mass ha il dodicesimo tempo, mentre continua a migliorare la Brabham con motore Alfa Romeo a dodici cilindri contrapposti. Al via Regazzoni scatta da par suo e si porta all'interno di Lauda che è partito dal lato esterno della pista.

Hunt e la Ligier di Lafitte sono subito dietro. Lauda e Regazzoni sono affiancati: entrambi vogliono passare ma lo spazio c'è per una monoposto sola. Lauda allora chiude la traiettoria entrando in collisione con Clay, mentre Hunt vola con la propria monoposto sopra quella di Regazzoni e Lafitte, finisce contro il guard-rail. Patatrac! E gara sospesa. Il replay darà ragione a Regazzoni: il ticinese è, sia pur di poco, davanti a Lauda e quindi ha il diritto di traiettoria.

Alla ripartenza i commissari non intendono ammettere al via Hunt, Regazzoni e Lafitte perché sono saliti sul muletto e la manovra non è ammessa. Il pubblico inglese però rumoreggia e vuole assolutamente Hunt in pista. Il dissenso, espresso con il lancio di lattine, bottigliette e quant'altro, può servire a far cambiare idea al direttore di gara. Il chiasso produce l'effetto desiderato e i tre prendono il via. Hunt vince davanti a Lauda e a Scheckter, ma la cosa non è finita qui. Regazzoni e Lafitte (pur ritirati per il cedimento rispettivamente del motore e di una sospensione) vengono squalificati per aver ripreso il via con il muletto, mentre Hunt era ripartito con la stessa vettura riparata. La Ferrari presenta ricorso perché l'inglese non aveva compiuto il primo giro al momento dell'esposizione delle bandiere gialle, quindi va squalificato. Il RAC dà torto a Maranello, ma la Ferrari non ci sta e presenta appello al tribunale FIA, che, il 24 settembre, vale a dire oltre due mesi dopo il Gran Premio, squalificherà Hunt consegnando la vittoria a Lauda. Per effetto di questa decisione sale sul podio John Watson.

E Jochen Mass? Termina il Gran Premio d'Inghilterra al primo giro con la frizione in panne. ►



McLaren M26

La M26 avrebbe dovuto essere condotta in gara da Jochen Mass al Gran Premio d'Inghilterra. La messa a punto (i test erano stati condotti da Mass a Silverstone) si rivela però più lunga del previsto, perché la nuova monoposto soffre di parecchio sottosterzo. A questo problema si aggiungono i danni dovuti ad un'uscita di strada di Mass, causata dalla rottura di un semi-asse. Hunt, pur avendola provata, preferisce ultimare la stagione con la M23 con la quale riesce ad ottenere tempi migliori sul giro.



Lella Lombardi



Divina Galica

Al Gran Premio d'Inghilterra sono iscritte nientemeno che due donne, la nostra Lella Lombardi (su Brabham-Ford) che non è una novità, visto che nel corso del 1975 ha figurato benissimo con la March-Ford, e la britannica Divina Galica su Surtees, lei si esordiente. Nessuna delle due riuscirà a superare le qualifiche

► **GERMANIA (Nürburgring)**

Tra mille polemiche si giunge al decimo appuntamento della stagione, il Gran Premio di Germania. Lauda non ha mai gradito questo circuito e non ne fa mistero, pur avendo sempre dato prove di notevole velocità. E infatti è in prima fila a fianco (naturalmente) di Hunt che conquista l'ennesima Pole della stagione. Mass è in quinta fila mentre Regazzoni occupa il quinto posto in griglia. Buona la prova dei due della Brabham-Alfa Romeo, Pace e Reutemann che si qualificano rispettivamente in quarta e quinta fila.

Quel primo agosto segnerà però uno spartiacque in un Campionato nel quale due Gran Premi sono stati decisi a tavolino, uno a favore di Hunt, l'altro di Lauda. Tutto accade in un istante al terzo giro: Lauda, partito con gomme da pioggia, si era fermato per montare le slick. All'uscita da una curva a sinistra incontra una chiazza d'umidità sull'asfalto, la sua 312 T2 sbanda, va in testa-coda e urta le reti di protezione. Poi rimbalza dal lato opposto della pista e va a picchiare con la fiancata sinistra contro la viva roccia. La monoposto ritorna in pista e si ferma al centro prendendo fuoco mentre sopraggiungono le Hesketh di Herald Ertl e di Guy Edwards e la Surtees di Brett Lunger. Quest'ultimo riesce ad evitare la Ferrari in fiamme, gli altri due no. I tre scendono e tentano inutilmente di estrarre Lauda dall'abitacolo. La fortuna vuole che in quel momento sopraggiunga Arturo Merzario che immediatamente si rende conto di quanto sta accadendo e, incurante del fuoco e delle u-

stioni che rimedia, con l'aiuto degli altri tre piloti riesce ad estrarre Lauda prima che il peggio si compia.

Sono giorni drammatici: al di là del risultato della corsa che viene sospesa per poi riprendere con una seconda partenza (la vittoria va a Hunt che precede Scheckter e Mass), sono le condizioni del Campione del Mondo a tenere desta l'attenzione del mondo sportivo in generale, non solo quello legato all'automobile. Lauda ha respirato l'aria rovente dentro l'abitacolo e le ustioni ai polmoni fanno temere il peggio.

L'austriaco ha una fibra eccezionalmente robusta e in pochi giorni è dichiarato fuori pericolo. È chiaro che il Campionato è ad una svolta: quello che per Lauda e la Ferrari sembrava essere un viaggio in carrozza verso il secondo Titolo iridato, si è trasformato in un periodo di pesante incertezza. La Ferrari deve pensare a salvaguardare il primato in classifica di Lauda e per questo ha bisogno di un pilota forte da affiancare a Regazzoni con lo scopo di sottrarre punti ad Hunt. Viene contattato Peterson, ma la trattativa non va in porto.

AUSTRIA (Zeltweg)

Intanto il 15 del mese è in programma il Gran Premio d'Austria al quale la Ferrari decide di non partecipare. Regazzoni vorrebbe correre, ma il Drake è irremovibile. La ragione del forfait è tecnica: la 312 T2 incidentata di Lauda è sotto esame perché si ipotizza che la sbandata sia stata causata dal cedimento di una sospensione ed Enzo Ferrari, che è molto attento alla sicu-

rezza delle sue macchine, non intende correre fino a che le indagini in tal senso non saranno terminate. Nel frattempo il Gran Premio d'Austria prende il via e a fare la lepre in prova è Hunt, che conquista la Pole. La sorpresa della giornata gli è a fianco, dentro l'abitacolo della sempre più competitiva Penske-Ford PC4: è John Watson, il barbuto pilota irlandese che quel giorno ha deciso di sorprendere fino in fondo. E infatti vince con quasi undici secondi di vantaggio su Laffitte, seguito a sua volta a ruota dall'altra Lotus, quella di Nilsson. Per una volta i grandi sono dietro: Hunt, con qualche problema all'avantreno, termina quarto, Andretti è quinto, Peterson sesto. A fine gara i meccanici scopriranno che sullo spoiler anteriore sinistro della M23 di Hunt c'è un foro e lo spoiler stesso ha un'incidenza diversa dovuta all'urto accidentale contro qualche oggetto non identificato. Cosa che spiega i problemi lamentati da James.

Dopo la premiazione, un emozionato Watson (ne combina di tutti i colori sul podio, tipo infilare tre berretti Goodyear uno sopra l'altro) sparisce per ricomparire quasi irriconoscibile. Si è tagliato la folta barba "totale" che fa tutt'uno con i capelli, perché aveva scommesso con sé stesso che questo sarebbe stato lo scotto da pagare alla prima vittoria iridata. E lui è uno che mantiene la parola!

Per ora Hunt non ha approfittato dell'assenza del suo diretto rivale, ma, se vuole continuare a nutrire speranze iridate, deve fare meglio in Olanda. ►



A fine stagione Niki Lauda fa dono ad Arturo Merzario di un orologio d'oro come riconoscenza per l'aiuto che gli ha salvato la vita.

Tra gli "imputati" per le gravi ustioni che Lauda ha riportato al volto, vi è il casco indossato dal pilota. Il Campione del Mondo aveva deciso di adottare un nuovo tipo di casco che presenta una presa d'aria sopra la calotta. L'intento era di ventilare meglio il capo, ma si ipotizza che questa presa abbia fatto da camino favorendo la risalita delle fiamme all'interno del casco stesso. L'ipotesi, pur suffragata da un annerimento della superficie del casco proprio nelle immediate vicinanze della presa, sembra un po' azzardata, ma non si sa mai e nessuno prende più in considerazione quel tipo di casco.

► **OLANDA (Zandvoort)**

A Zandvoort Hunt....non fa la Pole (c'è Peterson a togliergliela), ma parte ugualmente in prima fila. Watson è deciso a ribadire che Zeltweg non è stato un episodio e va ad occupare il terzo posto in griglia. La Ferrari è presente, una volta appurato che la sbandata di Lauda al Ring non è imputabile a cedimenti della monoposto, ma schiera il solo Regazzoni che si qualifica in terza fila. Mass parte in ottava fila. Potrebbe sembrare una brutta qualifica per il tedesco, ma non è così perché si trova al volante della nuova M26 (opera anche questa di Gordon Coppuck) che viene così collaudata in corsa. Per inciso Mass porterà nuovamente al via la M26 a Monza, per chiudere la stagione con la consueta M23.

Al via è battaglia tra Hunt e Watson, con passaggi da brivido alla curva Tarzan che da sempre è il punto di osservazione privilegiato per vedere chi ha "più pelo" sullo stomaco. A volte la McLaren e la Penske sono fianco a fianco e lo spettacolo dura fino al 47° giro, quando il cambio abbandona Watson che scende di macchina accolto da applausi scroscianti da parte di tutto il pubblico. Regazzoni è secondo e termina la gara a ruota di Hunt, dopo qualche polemica con Jones che viene accusato dallo svizzero di averlo chiuso mentre era in posizione favorevole per tentare il sorpasso ai danni dell'alfiere McLaren.

I giornalisti chiedono a Hunt se con questa vittoria senta il Mondiale più

vicino, ma egli nega in modo perentorio.

ITALIA (Monza)

Nel frattempo la Ferrari ha scelto chi dovrà affiancare Regazzoni con l'obiettivo di difendere la posizione di leadership di Lauda: tocca a Carlos Reutemann provare la 312 T2 in vista del Gran Premio d'Italia, in programma a Monza il 12 settembre. Tra l'altro, con l'assenza di Lauda, a Maranello manca il pilota più sensibile nei collaudi e questo rallenta il lavoro sulla 312 T2.

A Monza, però, tra la sorpresa generale, rientra Niki Lauda. Non è guarito. Le ustioni mal rimarginate gli devastano la fronte e la tempia destra e sanguinano a contatto con il sottocasco. Niki risponde semplicemente che i medici gli avevano assicurato che la guarigione sarebbe stata rapida, quindi non vede il motivo di tanta meraviglia. La realtà è che Lauda, che ha un pessimo rapporto con il d.s. Daniele Audetto, teme di essere messo in disparte. Pensa che la Ferrari non creda nel suo completo recupero e vuole difendere la propria leadership all'interno della squadra. In realtà in Ferrari non hanno dubbi su di lui. Forghieri tenta invano di spiegarglielo, ma il sospetto del pilota è più forte e Niki, pur soffrendo tantissimo e vincendo l'inevitabile paura, vuole correre a tutti i costi. Si qualifica in terza fila, primo dei ferraristi.

Su questo rientro anticipato sono stati versati fiumi d'inchiostro e non ci dilungheremo. Forghieri (e

non solo lui) ha sempre sostenuto che rientrare in quelle condizioni sia stata una mossa avventata, dato che, con del tempo in più per recuperare, ben altre sarebbero state le condizioni di forma di Niki in Canada e negli Stati Uniti. E ben più concrete le possibilità di bissare il Titolo. La qualifica monzese, tuttavia, non porta fortuna a James Hunt. I commissari scoprono che le McLaren e le Penske hanno nei serbatoi benzina non regolamentare e per questo le due squadre vengono retrocesse nelle ultime posizioni.

In gara il tentativo di rimonta di Hunt è interrotto da un'uscita di strada all'undicesimo giro, mentre l'iniezione del V8 Cosworth pianta in asso Mass dopo soli tre giri. Un Lauda ferito, ma determinato, termina la corsa al quarto posto recuperando tre punti in classifica sul suo immediato inseguitore. Vincitore del Gran Premio è Ronnie Peterson, che riesce nel tentativo di vincere un Gran Premio con una March. E che gara! Dopo aver lasciato sfogare Scheckter all'inizio, lo svedese lo supera inesorabilmente e non sarà più ripreso. La Ligier-Matra di Laffitte completa il podio. E le altre Ferrari? Bene Regazzoni, secondo; Reutemann è nono.

Mancano ora tre Gran Premi: la classifica piloti vede Lauda in testa con 64 punti. Hunt, secondo a quota 47, precede Scheckter con 40. Regazzoni è quarto con 28 punti, Depailler quinto con 27. Ci sono 27 punti a disposizione, quindi il gioco è ristretto ai primi tre. ►

James Hunt in azione sul circuito stradale di Trois Rivieres in una gara (non valida per il Campionato del Mondo) di Formula Atlantic. La gara fu vinta dal suo (per l'occasione) compagno di squadra Gilles Villeneuve. Hunt fu così impressionato dalle doti di Gilles tanto da consigliare il team McLaren d'interessarsi al pilota canadese. Così fu e la permanenza di Gilles in McLaren gli fece da trampolino di lancio per lo "sbarco" in Ferrari.

Il 5 settembre, a Trois Rivieres in Canada, James partecipa assieme ad Alan Jones, Vittorio Brambilla e Patrick Tambay, ad una corsa di F. Atlantic, invitato dall'Ecurie Canada di Ray Wardell. Qualcuno gli rimprovera di essersi assunto un rischio inopportuno in una fase delicata del Campionato, ma James risponde affermando di essere un pilota professionista e che il team di Wardell gli offre tutte le garanzie. E lo fa per divertirsi, pur conscio di poter essere battuto da qualche pilota locale che conosce meglio di lui la Formula Atlantic e il circuito. In gara i piloti della F1 danno spettacolo, ma devono arrendersi ad un canadese di nome Gilles Villeneuve (il pilota di punta di Wardell) che sembra non avere avversari. Quel che fa impressione non è tanto la netta vittoria (la nona su dieci gare disputate) che gli vale il Campionato, quanto la disarmante superiorità che Villeneuve manifesta nei confronti di tutti. Hunt (che a Trois Rivieres conclude terzo) ne loda le doti di guida e la velocità, afferma che rischia troppo in prova, dove spesso si esibisce in paurosi testa-coda, ma ne pronostica un futuro da protagonista assoluto nella massima formula.

► CANADA (Mosport)

A Mosport Hunt è di nuovo in Pole (e fanno sette...) affiancato da Peterson con una March che va forte solo quando la guidano lui e Vittorio Brambilla. Il monzese ha il terzo tempo davanti a Depailler. Lauda e Andretti sono una fila più indietro mentre Regazzoni naviga a centro schieramento con a fianco Jochen Mass.

Al via Peterson scatta come una furia e resta in testa fino a che i freni della March...frenano. Poi cedono e addio speranze per il biondo asso svedese. Hunt vince in carrozza davanti a Depailler e a Mario Andretti. Dopo le prove Lauda si era dichiarato ottimista, ma in gara (termina ottavo) è ancora un po' titubante. Ammette che a volte il piede non affonda l'acceleratore come prima, ma è una cosa normale e la velocità sta sempre più ritornando ai livelli soliti.

STATI UNITI (Watkins Glen)

Il tempo di rifiatore e la settimana dopo si va tutti a Watkins Glen. La Pole è ancora di Hunt (e otto!) che precede la sempre più competitiva sei ruote di Scheckter. Peterson e Brambilla sono in seconda fila e hanno alle spalle Lauda, che ha a sua volta a fianco la March di Hans Joachim Stuck, figlio del famoso asso tedesco dei tempi delle Auto Union e delle Mercedes.

L'atmosfera in casa Ferrari è tesa. La 312 T2 soffre di un incorreggibile sovrasterzo che penalizza i piloti. Ciononostante il campione austriaco conclude al terzo posto mentre Hunt va a vincere con una gara superlativa, contrastato solo da un agguerritissimo Jody Scheckter, alternatosi al compagno di squadra nel dare la caccia alla bianco-rossa McLaren-Ford. Regazzoni è quinto, mentre Mass si deve ritirare per un incidente al 35° giro.



Nel Gran Premio degli Stati Uniti, James Hunt parte dalla Pole e, nonostante i tentativi di attacco da parte delle due Tyrrell, vince la gara in maniera superlativa. Dopo questo trionfo, resta solo il Gran Premio del Giappone per portare Hunt al Mondiale.



Prima della trasferta in Giappone Hunt esprime qualche perplessità sul fatto che il Mondiale si decida in una terra lontana e difficilmente raggiungibile dai tifosi, dove il pubblico è ancora a digiuno di F1 e conosce i protagonisti in modo superficiale.

primo tra le March. La gara è condizionata dall'abbandono del Campione del Mondo, un ritiro sul quale molto si è discusso. Ma la vittoria Mondiale di Hunt non è affatto scontata, perché la possibilità che James ha di vincere il Titolo è legata (ritirato Lauda) al fatto che deve conquistare i punti che ancora lo separano.

La sua corsa è nervosa, anche perché è stato costretto a fermarsi ai box per due volte, l'ultima a pochi giri dal termine per sostituire la ruota anteriore sinistra danneggiata. A due giri dalla bandiera a scacchi James è quinto, ma non lo sa. Crede, dopo l'ultima sosta, di essere precipitato in fondo alla classifica: lo separano dal trionfo Regazzoni e Jones che lottano tra loro con gomme ormai sulle tele. La vittoria è saldamente nelle mani di Mario Andretti, su Lotus, che ha fatto una corsa da pilota di un altro pianeta e ha rifilato un giro anche al secondo classificato, Patrick Depailler. Quando James raggiunge e supera Regazzoni e Jones, non sa che in quel momento ha vinto il Mondiale. Non sa che è terzo! Arriva ai box, scende con impeto dall'abitacolo quasi distruggendo il cockpit della M23 e se la prende con Teddy Mayer, colpevole, secondo lui, di non avergli dato le segnalazioni corrette. Ce ne vuole un po' per fargli capire (Mayer gli mostra tre dita della mano ad indicare il piazzamento finale) che invece è lui il nuovo Campione del Mondo, pur per un solo punto. E la sua gioia esplose, e con lui quella di tutto il team.

GIAPPONE (Mount Fuji)

Dopo il Gran Premio degli Stati Uniti il verdetto finale sarà scritto in Giappone. All'ombra del vulcano Fujiama il tempo ne combina una più di Giamburasca, tanto che la pista è inondata d'acqua. I piloti ritengono che sia pericoloso correre in quelle condizioni e si cerca una soluzione. Gli accordi sono di partire, compiere un giro e rientrare. Sembra di rivivere l'atmosfera del Gran Premio di Spagna dell'anno prima, quando nell'occhio del ciclone si trovarono gli organizzatori per i guard-rail mal fissati e non in grado di offrire sufficienti garanzie di sicurezza. In quell'occasione l'unico coerente con la decisione di non correre fu Fittipaldi che volon-

tariamente mancò la qualifica. Questa volta ad essere coerente è Lauda, che si ritira al secondo giro assieme a Perkins, Pace e ad Emerson Fittipaldi. Gli altri continuano, un po' per le pressioni ricevute, un po' perché tra loro non vi è unità d'intenti, complice Tom Pryce che aveva affermato, con una vena polemica nei confronti dei colleghi, che i migliori piloti al mondo, come sono ritenuti gli assi della F1, non devono spaventarsi se guidano in condizioni proibitive. Al via Hunt è al fianco di Andretti che detiene la Pole. Lauda fa il terzo tempo, Watson il quarto, mentre Regazzoni e Mass si trovano rispettivamente in quarta e sesta fila. Brambilla è al fianco di Regazzoni,

► **STAGIONE 1976**

È stato, quello del 1976, un Campionato dai due volti. Iniziato sotto la stella del binomio Lauda-Ferrari, che sembrava destinato ad un dominio totale, è terminato con l'incidente che ha messo ko l'austriaco favorendo la rimonta del ventinovenne pilota inglese e della sua McLaren M23, la monoposto creata da Gordon Coppuck che, per la seconda volta, ha accompagnato il cammino del nuovo Campione del Mondo. E sempre per la seconda volta (e non sarà certo l'ultima) il verdetto tra la McLaren e la Ferrari è stato scritto all'ultima gara, anche se, a differenza di due anni prima, il titolo Costruttori questa volta è andato alla Scuderia di Maranello. È stata una stagione che ha visto novità interessanti, come la Tyrrell P 034 a sei ruote che si è spesso inserita nei giochi per la vittoria. È stato un Campionato dalle code velenose, con ricorsi ai tribunali che hanno messo in discussione due Gran Premi: un anticipo delle moderne "sanzioni", sia pur con motivazioni molto diverse dalle attuali. Ma è stata soprattutto la stagione di James Hunt, un Campione autentico, con un coraggio degno dei pionieri delle corse automobilistiche. Tenace, a volte istintivo, ma sempre velocissimo, ha ottenuto nell'arco della stagione sei successi (sette con la Corsa dei Campioni non valida per il Titolo), otto Pole-position e tre giri più veloci in gara. Sono numeri forti, conquistati per di più contro un nugolo di avversari di elevatissima caratura. Hunt, con una guida spettacolare e sempre al limite, in tante occasioni ha incantato il pubblico. Se la sregolatezza gli ha dato la



carica, è anche vero che è stata il suo limite. Un Hunt più regolare e metodico, senza gli eccessi che lo rendevano sì "personaggio", ma che ne disperdevano molte energie e alla lunga ne mineranno il cuore, sarebbe stato in grado, per le doti guida, di ottenere qualche vittoria di più. E forse anche un altro Mondiale. Ma non sarebbe stato più lui, "James Hunt"!!

Dario Mella

Altri aneddoti e curiosità



Il giro più veloce del Gran Premio del Giappone è del giapponese Masahiro Hasemi che pilota una monoposto anch'essa giapponese, con pneumatici Dunlop costruiti in Giappone, che di nome fa Kojima-Ford. In qualifica Hasemi era partito in quinta fila a fianco di Peterson, primo di una nutrita pattuglia di piloti nipponici che conta Noritake Takahara (Surtees), Kazuyoshi Hoshino (Tyrrell 007) e il non qualificato Kuwashima su Williams.



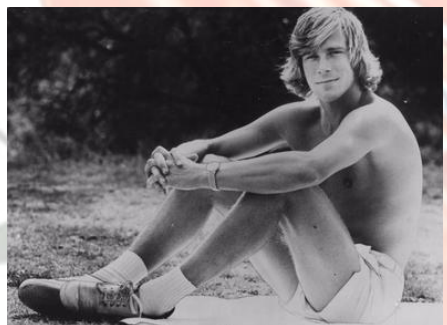
A Monza il pubblico di casa mostra il lato peggiore: quello che non si vorrebbe vedere mai. Hunt esce di pista insabbiandosi e il suo rientro a piedi ai box è accompagnato da una bordata di fischi e invettive. A tutto questo, con molta eleganza, James risponde salutandoli e sorridendo. Ai suoi meccanici va anche peggio: ultimata la corsa, mentre recuperano la macchina insabbiata, sono addirittura bersagliati da un fitto lancio di sassi. Non era andata meglio neppure a Mass, il cui ritiro era stato lungamente applaudito.



Lauda ha parole di elogio per Hunt. Dice che tra tutti i colleghi è quello che gli piace di più perché fa ciò che gli pare. E, quando è riposato, è l'avversario più difficile. L'austriaco non ha parole altrettanto amichevoli invece per Teddy Mayer: senza mezze misure afferma che il manager britannico nel corso dell'annata ha provato tutti i trucchi possibili per battere la Ferrari, ma non è stato capace di farli bene ed è sempre stato scoperto.



Nell'arte di cavare quattrini da qualsiasi episodio lo riguardi, Lauda si dimostra degno allievo di Stewart, non a caso scozzese. Prendiamo il trattore. Uscire con solo una costola fratturata da un ribaltamento che poteva concludersi tragicamente, è cosa davvero insolita per un pilota di F1, per di più se è il Campione del Mondo in carica. Tutti ne parlano. Proprio per questo Lauda viene contattato da una ditta che fabbrica cabine di sicurezza per trattori: quale pubblicità migliore? Lauda, naturalmente, accetta: "business is business".



Nel luglio del 1976 Hunt partecipa ad un torneo di tennis a Gstaad in Svizzera. Ci sono tutti i migliori tennisti, da Panatta a Ramirez, da Emerson (no, non Fittipaldi, ma Roy) a Pasarell. James ammette che il suo gioco non è proprio all'altezza degli altri, ma conclude che forse loro (i Campioni di tennis) non sono in grado di correre in auto così velocemente come fa lui.



Il 2 giugno, a Varano de' Melegari, si disputa una gara dal sapore particolare: gli assi della Formula Uno si cimentano al volante delle Alfa Romeo Alfadus Ti del Trofeo. L'incasso è devoluto alle popolazioni del Friuli terremotate. Con il ricavato sarà ricostruita la scuola elementare di Lusevera che sarà intitolata a Graham Hill, scomparso nell'autunno dell'anno prima in un incidente aereo. All'inaugurazione la vedova di Graham, Betty, scoprirà la targa che ricorda il marito.





1 - BRASILE (Sao Paulo)

P	PILOTA	AUTO	TEMPI
1	Niki Lauda	Ferrari 312T	1h 45'16"780
2	Patrick Depailler	Tyrrell 7	+ 21"470
3	Tom Pryce	Shadow DN5	+ 23"840
4	H. Joachim Stuck	March 761	+ 1'28"170
5	Jody Scheckter	Tyrrell 7	+ 1'56"460
6	Jochen Mass	McLaren M23	+ 1'58"270
7	Clay Regazzoni	Ferrari 312T	+ 2'15"240
8	Jacky Ickx	Williams FW05	+ 1 giro
9	Renzo Zorzi	Williams FW04	+ 1 giro
10	Carlos Pace	Martini BT45	+1 giro
11	Ingo Hoffmann	Fittipaldi FD03	+ 1 giro
12	Carlos Reutemann	Martini BT45	+ 2 giri
13	Emerson Fittipaldi	Fittipaldi FD04	+ 3 giri
14	Lella Lombardi	March 761	+ 4 giri



4 - SPAGNA (Jarama)

P	PILOTA	AUTO	TEMPI
1	James Hunt	McLaren M23	1h 42'20"430
2	Niki Lauda	Ferrari 312T2	+ 30"970
3	Gunnar Nilsson	Lotus 77	+ 48"020
4	Carlos Reutemann	Martini BT45	+ 1 giro
5	Chris Amon	Ensign N176	+ 1 giro
6	Carlos Pace	Martini BT45	+ 1 giro
7	Jacky Ickx	Williams FW05	+ 1 giro
8	Tom Pryce	Shadow DN5	+ 1 giro
9	Alan Jones	Surtees TS19	+ 1 giro
10	Michel Leclere	Williams FW05	+ 2 giri
11	Clay Regazzoni	Ferrari 312T2	+ 3 giri
12	Jacques Laffite	Ligier JS5	+ 3 giri
13	Larry Perkins	Ensign N175	+ 3 giri



7 - SVEZIA (Anderstorp)

P	PILOTA	AUTO	TEMPI
1	Jody Scheckter	Tyrrell P34	1h 46'53"729
2	Patrick Depailler	Tyrrell P34	+ 19"766
3	Niki Lauda	Ferrari 312T2	+ 33"866
4	Jacques Laffite	Ligier JS5	+ 55"819
5	James Hunt	McLaren M23	+ 59"483
6	Clay Regazzoni	Ferrari 312T2	+ 1'00"366
7	Ronnie Peterson	March 761	+ 1'03"493
8	Carlos Pace	Martini BT45	+1'11"613
9	Tom Pryce	Shadow DN5B	+ 1 giro
10	Vittorio Brambilla	March 761	+ 1 giro
11	Jochen Mass	McLaren M23	+ 1 giro
12	Jean Pierre Jarier	Shadow DN5B	+ 1 giro
13	Alan Jones	Surtees TS19	+ 1 giro
14	Arturo Merzario	March 761	+ 2 giri
15	Brett Lunger	Surtees TS19	+ 2 giri



9 - GRAN BRETAGNA (Brands Hatch)

P	PILOTA	AUTO	TEMPI
1	Niki Lauda	Ferrari 312T2	1h 44'19"660
2	Jody Scheckter	Tyrrell P34	+ 16"180
3	John Watson	Penske PC4	+ 1 giro
4	Tom Pryce	Shadow DN5	+ 1 giro
5	Alan Jones	Surtees TS19	+ 1 giro
6	Emerson Fittipaldi	Fittipaldi FD04	+ 2 giri
7	Harald Ertl	Hesketh 308D	+ 3 giri
8	Carlos Pace	Martini BT45	+ 3 giri
9	Jean Pierre Jarier	Shadow DN5B	+ 6 giri



2 - SUDAFRICA (Kyalami)

P	PILOTA	AUTO	TEMPI
1	Niki Lauda	Ferrari 312T	1h 42'18"400
2	James Hunt	McLaren M23	+ 1"300
3	Jochen Mass	McLaren M23	+ 45"900
4	Jody Scheckter	Tyrrell 7	+ 1'08"400
5	John Watson	Penske PC3	+ 1 giro
6	Mario Andretti	Parnelli VPJ4B	+ 1 giro
7	Tom Pryce	Shadow DN5	+ 1 giro
8	Vittorio Brambilla	March 761	+ 1 giro
9	Patrick Depailler	Tyrrell 7	+ 1 giro
10	Bob Evans	Lotus 77	+1 giro
11	Brett Lunger	Surtees TS19	+ 1 giro
12	H. Joachim Stuck	March 761	+ 2 giri
13	Michel Leclere	Williams FW05	+ 2 giri
14	Chris Amon	Ensign N174	+ 2 giri
15	Harald Ertl	Hesketh 308D	+ 4 giri
16	Emerson Fittipaldi	Fittipaldi FD04	+ 5 giri



5 - BELGIO (Zolder)

P	PILOTA	AUTO	TEMPI
1	Niki Lauda	Ferrari 312T2	1h 42'53"230
2	Clay Regazzoni	Ferrari 312T2	+ 3"460
3	Jacques Laffite	Ligier JS5	+ 35"380
4	Jody Scheckter	Tyrrell P34	+ 1'31"000
5	Alan Jones	Surtees TS19	+ 1 giro
6	Jochen Mass	McLaren M23	+ 1 giro
7	John Watson	Penske PC3	+ 1 giro
8	Larry Perkins	Ensign N175	+ 1 giro
9	Jean Pierre Jarier	Shadow DN5B	+ 2 giri
10	Tom Pryce	Shadow DN5	+2 giri
11	Michel Leclere	Williams FW05	+ 2 giri
12	Loris Kessel	Ram BT44B	+ 7 giri



8 - FRANCIA (Le Castellet)

P	PILOTA	AUTO	TEMPI
1	James Hunt	McLaren M23	1h 40'58"600
2	Patrick Depailler	Tyrrell P34	+ 12"700
3	John Watson	Penske PC4	+ 23"550
4	Carlos Pace	Martini BT45	+ 24"820
5	Mario Andretti	Lotus 77	+ 43"920
6	Jody Scheckter	Tyrrell P34	+ 55"070
7	H. Joachim Stuck	March 761	+ 1'21"550
8	Tom Pryce	Shadow DN5B	+1'30"670
9	Arturo Merzario	March 761	+ 1'53"570
10	Jacky Ickx	Williams FW05	+ 1 giro
11	Carlos Reutemann	Martini BT45	+ 1 giro
12	Jean Pierre Jarier	Shadow DN5B	+ 1 giro
13	Michel Leclere	Williams FW05	+ 1 giro
14	Jacques Laffite	Ligier JS5	+ 1 giro
15	Jochen Mass	McLaren M23	+ 1 giro
16	Brett Lunger	Surtees TS19	+ 1 giro
17	Guy Ewards	Hesketh 308D	+ 1 giro
18	Patrick Neve	Ensign N176	+ 1 giro
19	Ronnie Peterson	March 761	+ 2 giri



3 - USA WEST (Long Beach)

P	PILOTA	AUTO	TEMPI
1	Clay Regazzoni	Ferrari 312T	1h 53'18"471
2	Niki Lauda	Ferrari 312T	+ 42"414
3	Patrick Depailler	Tyrrell 7	+ 49"972
4	Jaques Laffite	Ligier JS5	+ 1'12"828
5	Jochen Mass	McLaren M23	+ 1'22"292
6	Emerson Fittipaldi	Fittipaldi FD04	+ 1 giro
7	Jean Pierre Jarier	Shadow DN5B	+ 1 giro
8	Chris Amon	Ensign N174	+ 2 giri
9	Carlos Pace	Martini BT45	+ 3 giri
10	Ronnie Peterson	March 761	+3 giri



6 - MONACO (Montecarlo)

P	PILOTA	AUTO	TEMPI
1	Niki Lauda	Ferrari 312T2	1h 59'51"470
2	Jody Scheckter	Tyrrell P34	+ 11"130
3	Patrick Depailler	Tyrrell P34	+ 1'04"840
4	H. Joachim Stuck	March 761	+ 1 giro
5	Jochen Mass	McLaren M23	+ 1 giro
6	Emerson Fittipaldi	Fittipaldi FD04	+ 1 giro
7	Tom Pryce	Shadow DN5	+ 1 giro
8	Jean Pierre Jarier	Shadow DN5B	+ 2 giri
9	Carlos Pace	Martini BT45	+ 2 giri
10	John Watson	Penske PC3	+2 giri
11	Michel Leclere	Williams FW05	+ 2 giri
12	Jacques Laffite	Ligier JS5	+ 3 giri
13	Chris Amon	Ensign N176	+ 4 giri
14	Clay Regazzoni	Ferrari 312T2	+5 giri



10 - GERMANIA (Nürburgring)

P	PILOTA	AUTO	TEMPI
1	James Hunt	McLaren M23	1h 41'42"700
2	Jody Scheckter	Tyrrell P34	+ 27"700
3	Jochen Mass	McLaren M23	+ 52"400
4	Carlos Pace	Martini BT45	+ 54"200
5	Gunnar Nilsson	Lotus 77	+ 1'57"300
6	Rolf Stommelen	Martini BT45	+ 2'30"300
7	John Watson	Penske PC4	+ 2'33"900
8	Tom Pryce	Shadow DN5	+2'48"200
9	Clay Regazzoni	Ferrari 312T2	+ 3'46"000
10	Alan Jones	Surtees TS19	+ 3'46"000
11	Jean Pierre Jarier	Shadow DN5B	+ 4'51"700
12	Mario Andretti	Lotus 77	+ 4'58"100
13	Emerson Fittipaldi	Fittipaldi FD04	+ 5'25"200
14	Alex Pesenti Rossi	Lexington 7	+ 1 giro
15	Guy Ewards	Hesketh 308D	+ 2 giri



11 - AUSTRIA (Zeltweg)			
P	PILOTA	AUTO	TEMPI
1	John Watson	Penske PC4	1h 30'07"860
2	Jacques Laffite	Ligier JS5	+ 10"790
3	Gunnar Nilsson	Lotus 77	+ 11"980
4	James Hunt	McLaren M23	+ 12"440
5	Mario Andretti	Lotus 77	+ 21"490
6	Ronnie Peterson	March 761	+ 34"340
7	Jochen Mass	McLaren M23	+ 59"450
8	Harald Ertl	Hesketh 308D	+ 1 giro
9	Henri Pescarolo	Surtees TS19	+ 2 giri
10	Brett Lunger	Surtees TS19	+ 2 giri
11	Alex Pesenti Rossi	Lexington 7	+ 3 giri
12	Lella Lombardi	Ram BT44B	+ 4 giri

12 - OLANDA (Zandvoort)			
P	PILOTA	AUTO	TEMPI
1	James Hunt	McLaren M23	1h 44'52"090
2	Clay Regazzoni	Ferrari 312T2	+ 0"920
3	Mario Andretti	Lotus 77	+ 2"090
4	Tom Pryce	Shadow DN8	+ 6"940
5	Jody Scheckter	Tyrrell P34	+ 22"460
6	Vittorio Brambilla	March 761	+ 45"030
7	Patrick Depailler	Tyrrell P34	+ 56"280
8	Alan Jones	Surtees TS19	+ 1 giro
9	Jochen Mass	McLaren M23	+ 1 giro
10	Jean Pierre Jarier	Shadow DN5B	+ 1 giro
11	Henri Pescarolo	Surtees TS19	+ 1 giro
12	Rolf Stommelen	Hesketh 308D	+ 3 giri

13 - ITALIA (Monza)			
P	PILOTA	AUTO	TEMPI
1	Ronnie Peterson	March 761	1h 30'35"600
2	Clay Regazzoni	Ferrari 312T2	+ 2"300
3	Jacques Laffite	Ligier JS5	+ 3"000
4	Niki Lauda	Ferrari 312T2	+ 19"400
5	Jody Scheckter	Tyrrell P34	+ 19"500
6	Patrick Depailler	Tyrrell P34	+ 35"700
7	Vittorio Brambilla	March 761	+ 43"900
8	Tom Pryce	Shadow DN8	+ 52"900
9	Carlos Reutemann	Ferrari 312T2	+ 57"500
10	Jacky Ickx	Ensign N176	+ 1'12"400
11	John Watson	Penske PC4	+ 1'42"200
12	Alan Jones	Surtees TS19	+ 1 giro
13	Gunnar Nilsson	Lotus 77	+ 1 giro
14	Brett Lunger	Surtees TS19	+ 2 giri
15	Emerson Fittipaldi	Fittipaldi FD04	+ 2 giri
16	Harald Ertl	Hesketh 308D	+ 3 giri
17	Henri Pescarolo	Surtees TS19	+ 3 giri
18	Alex Pesenti Rossi	Lexington 7	+ 3 giri
19	Jean Pierre Jarier	Shadow DN5B	+ 5 giri

14 - CANADA (Mosport)			
P	PILOTA	AUTO	TEMPI
1	James Hunt	McLaren M23	1h 40'09"626
2	Patrick Depailler	Tyrrell P34	+ 6"331
3	Mario Andretti	Lotus 77	+ 10"366
4	Jody Scheckter	Tyrrell P34	+ 19"745
5	Jochen Mass	McLaren M23	+ 41"811
6	Clay Regazzoni	Ferrari 312T2	+ 46"256
7	Carlos Pace	Martini BT45	+ 46"472
8	Niki Lauda	Ferrari 312T2	+ 1'12"957
9	Ronnie Peterson	March 761	+ 1 giro
10	John Watson	Penske PC4	+ 1 giro
11	Tom Pryce	Shadow DN8	+ 1 giro
12	Gunnar Nilsson	Lotus 77	+ 1 giro
13	Jacky Ickx	Ensign DN8	+ 1 giro
14	Vittorio Brambilla	March 761	+ 1 giro
15	Brett Lunger	Surtees TS19	+ 2 giri
16	Alan Jones	Surtees TS19	+ 2 giri
17	Larry Perkins	Martini BT45	+ 2 giri
18	Jean Pierre Jarier	Shadow DN5B	+ 3 giri
19	Henry Pescarolo	Surtees TS19	+ 3 giri
20	Guy Eswards	Hesketh 308D	+ 5 giri

15 - USA EAST (Watkins Glen)			
P	PILOTA	AUTO	TEMPI
1	James Hunt	McLaren M23	1h 42'40"741
2	Jody Scheckter	Tyrrell P34	+ 8"030
3	Niki Lauda	Ferrari 312T2	+ 1'02"324
4	Jochen Mass	McLaren M23	+ 1'02"458
5	H. Joachim Stuck	March 761	+ 1'07"978
6	John Watson	Penske PC4	+ 1'08"190
7	Clay Regazzoni	Ferrari 312T2	+ 1 giro
8	Alan Jones	Surtees TS19	+ 1 giro
9	Emerson Fittipaldi	Fittipaldi FD04	+ 2 giri
10	Jean Pierre Jarier	Shadow DN5B	+ 2 giri
11	Brett Lunger	Surtees TS19	+ 2 giri
12	Alex Riberio	Hesketh 308D	+ 2 giri
13	Harald Ertl	Hesketh 308D	+ 5 giri
14	Warwick Brown	Williams FW05	+ 5 giri

16 - GIAPPONE (Mount Fuji)			
P	PILOTA	AUTO	TEMPI
1	Mario Andretti	Lotus 77	1h 43'58"860
2	Patrick Depailler	Tyrrell P34	+ 1 giro
3	James Hunt	McLaren M23	+ 1 giro
4	Alan Jones	Surtees TS19	+ 1 giro
5	Clay Regazzoni	Ferrari 312T2	+ 1 giro
6	Gunnar Nilsson	Lotus 77	+ 1 giro
7	Jacques Laffite	Ligier JS5	+ 1 giro
8	Harald Ertl	Hesketh 308D	+ 1 giro
9	Noritake Takahara	Surtees TS19	+ 3 giri
10	Jean Pierre Jarier	Shadow DN5B	+ 4 giri
11	Masahiro Hasemi	Kojima KE007	+ 7 giri
12	Alex Riberio	Hesketh 308D	+ 2 giri
13	Harald Ertl	Hesketh 308D	+ 5 giri
14	Warwick Brown	Williams FW05	+ 5 giri

©&® 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 informazioni, reclami e segnalazioni: magazine@tuttomclaren.it

