

Formula 1

il sessantotto della McLaren

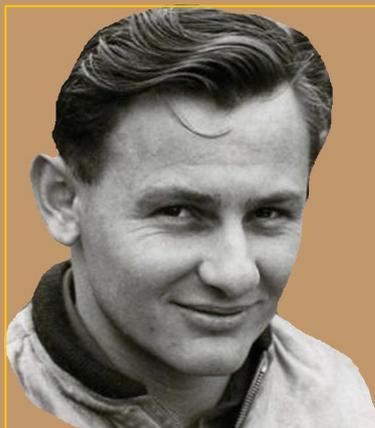
Il 1968 è un anno da ricordare per la Scuderia McLaren: è la stagione della prima vittoria in un Gran Premio valido per il Mondiale. Il destino vuole che sia proprio il fondatore ad ottenerla, quasi a suggellare l'inizio di un nuovo capitolo. Ma soprattutto il '68 vede la McLaren recitare per la prima volta, nella sua fin lì breve storia, un ruolo di primo piano, arrivando, con Hulme, ad inserirsi nella lotta per il titolo iridato.



**Riflessi
d'arancio**

www.tuttomclaren.it

di Dario Mella



 BRUCE McLAREN

Bruce McLaren ha ora a disposizione un motore davvero competitivo, in grado di supportare le valide doti telaistiche delle sue macchine: il V8 Ford. Si tratta di un'unità progettata da Keith Duckworth e costruita in Inghilterra presso la Cosworth, con i mezzi finanziari e le attrezzature messe a disposizione di Duckworth e Costin dal colosso automobilistico americano. Il nuovo motore capita a fagiolo per le scuderie inglesi, che fino a quel momento avevano dovuto arrabattarsi con quel che c'era a disposizione. Solo la BRM, tra i team britannici, costruisce in proprio il motore: prima un complicato H 16 per poi ripiegare su di un più semplice da gestire V12. Altre

impiegano motori diversi, come la Cooper che opta per il dodici cilindri Maserati e la Brabham che continua con il V8 dell'australiana Repco. La Lotus, l'anno prima, era stata più fortunata: lo stretto rapporto esistente tra Colin Chapman e la Cosworth aveva fatto sì che il nuovo motore fosse all'inizio dato in esclusiva proprio al vulcanico costruttore inglese, che l'aveva montato per la prima volta sulla nuova 49 vincendo, con Clark, il Gran Premio d'Olanda. Terminata la stagione '67 con il trionfo iridato del neozelandese Denny Hulme su Brabham-Repco, a Bruce McLaren riesce, con il supporto della Gulf e della Goodyear, un colpo da maestro: affidare il volante di una sua monoposto al neo campione del mondo, al quale l'ambiente Brabham va stretto. La McLaren aveva all'epoca sede a Colnbrook, nel Berkshire in Inghilterra. Lo staff era costituito, oltre a Bruce, da Teddy Mayer, da Tyler Alexander e da Phil Kerr, con Robin Herd in qualità di progettista. Tutto l'ambiente ruotava però attorno ai due piloti, lo stesso Bruce McLaren e Denny Hulme, il cui affiatamento fu la base sulla quale furono costruiti i successi ottenuti dalla scuderia inglese in quell'anno e nei seguenti.

SUDAFRICA - KYALAMI

La stagione 1968 inizia in Sudafrica il giorno di Capodanno e già il Campionato sembra avere un esito scontato: Jim Clark fa il miglior tempo in prova, il giro più veloce in gara e s'impone al volante della Lotus-Ford 49. La superiorità manifestata dal binomio Clark-Lotus sembra ripetere quella delle annate 1963 e 1965, ma il destino è in agguato: il 7 aprile, ad Hockenheim, Clark perderà la vita durante una gara di F2. L'avvenimento sarà uno shock, ma l'ambiente reagirà con la filosofia di chi è abituato a vedere, ogni anno, il ripetersi di simili eventi infausti.

La McLaren è presente a Kyalami con il solo Denny Hulme, che porta in gara la M5A motorizzata con il V12 BRM perché la nuova M7A, con il Ford-Cosworth, non è ancora pronta. Una piccola curiosità: Hulme parte in quarta fila con il nono tempo, ma la sua qualifica è migliore di quella delle due BRM ufficiali di Pedro Rodriguez (che gli è a fianco) e di Mike Spence

che si trova una fila più indietro. La novità di questa M5A è l'originale livrea color giallo papaya che fino al 1973 caratterizzerà le macchine uscite dall'officina di Colnbrook. Hulme chiude quinto, staccato di due giri.

Poi una lunga pausa, utile per la messa a punto della nuova M7A sulla quale, finalmente, compaiono dietro le spalle di Bruce e Denny i rassicuranti tromboncini d'aspirazione del V8 britannico. Altro suono, altra musica.

Denny Hulme scopre che il nuovo motore gli permette riprese più efficaci grazie alla migliore distribuzione della coppia motrice. In certi punti del tracciato di prova Denny può mantenere il rapporto superiore dove prima doveva invece scalare una marcia, e questo, sui circuiti tortuosi, non è un vantaggio da poco. Ma anche gli allunghi si fanno più poderosi perché il nuovo Ford V8 eroga oltre trenta cavalli più del vecchio BRM. Ed è anche più affidabile. ➔



McLaren M7A



Telaio: monoscocca composto da profilati in alluminio L72 Reynolds e da pannelli di magnesio rivettati. I fianchi contenevano due serbatoi di benzina in plastica della capacità di 50 litri, un altro supplementare di 40 litri dietro il sedile e un altro sopra le gambe: in tutto 145 litri. Il radiatore dell'acqua della Sek era posto all'anteriore mentre quello dell'olio era piazzato proprio sopra il cambio.

Aerodinamica: carrozzeria di fibra di vetro. Nel corso della stagione fu montato anche un alettone sopra il motore.

Sospensioni: la sospensione anteriore, disegnata da Bruce McLaren, derivava da quella della M6A con biellette superiori ed inferiori e da doppi tiranti; al posteriore triangoli invertiti e doppi tiranti. Gli ammortizzatori elicoidali erano della Koni e i supporti dei braccetti dello sterzo erano bullonati come sulla M5A. I freni erano della Lookherd, ventilati e con un diametro di 26.6cm, all'interno di ruote di 38 cm.

Motore: Ford-Cosworth DFV V8 in grado di sviluppare 408 CV a 9.200 giri/min.

Cambio: Hewland FG 301, manuale a 5 rapporti con differenziale Weismann. **Pneumatici:** Good Year.

Cenni storici: la McLaren M7A, disegnata da Robin Herd e Gordon Coppuck, debutta in Formula 1 nel corso della stagione 1968 al Gran Premio d'Europa. L'auto è dotata di un motore Ford Cosworth DFV (Double Four Valve), la stessa unità motrice montata sulla Lotus 49 dal 1967. Il Ford Cosworth DFV, sviluppato dalla Cosworth Engineering per conto della Ford, è leggero, compatto e relativamente a buon mercato. Con la M7A Bruce registra la prima vittoria del team nel GP del Belgio, questo fa di lui il secondo pilota che vince un Gran Premio con una macchina di sua costruzione. Nello stesso anno, Danny Hulme a bordo di un'altra M7A conquista la vittoria nel GP del Canada, con Bruce che taglia il traguardo alle sue spalle. Questo risultato segna la prima doppietta per il team McLaren nel Campionato Mondiale di Formula 1.

► Il 17 marzo è il gran giorno: la nuova M7A debutta in una gara prestigiosa, anche se fuori classifica, dove però ci sono tutti i protagonisti del mondiale. È il banco di prova. È la Corsa dei Campioni sul circuito inglese di Brands Hatch. Bene: di fronte a tanti quotati avversari, Bruce McLaren fa il pieno: pole-position, giro più veloce e vittoria. Questo giorno lo riempie di gioia e, come egli stesso dirà, sarà una delle più belle soddisfazioni ottenute fin lì in carriera.

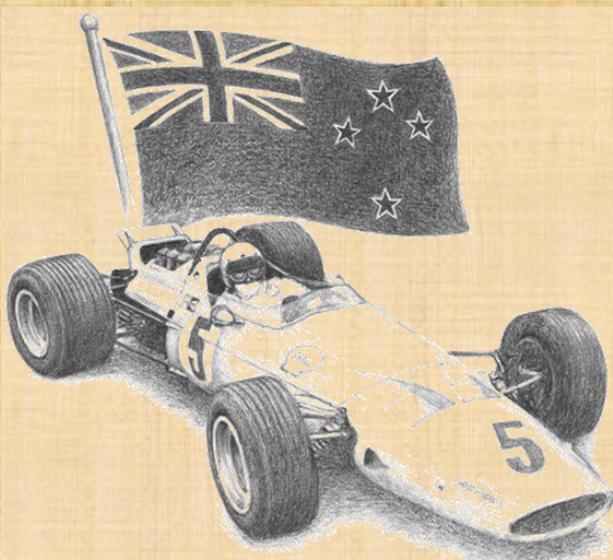
Al Daily Express Trophy, a Silverstone, altra gara fuori Campionato che si disputa il 25 aprile, tocca a Hulme fare la pole e condurre alla vittoria la M7A, e questo malgrado un sasso abbia colpito e fatto saltare una lente dai suoi occhiali. Bruce è secondo. È un inizio al fulmicotone, con due affermazioni su due partecipazioni, che fa ben sperare per il prosieguo della stagione.

SPAGNA - JARAMA

Il secondo appuntamento del Mondiale è fissato per il 12 maggio in terra spagnola, a Jarama. Denny Hulme, detto "Orso" per il suo carattere schivo, ma sensibile e non esente da una certa timidezza, è in prima fila. Ha il terzo tempo con 1'28"3, dopo la pole di Chris Amon su Ferrari con 1'27"9 e il secondo tempo di Pedro Rodriguez con la BRM, che lo precede di due decimi. Malgrado l'ottimo risultato in qualifica, Bruce e Denny non riescono a sorridere. L'atmosfera che aleggia nel paddock in quei giorni è di tristezza. Colin Chapman, duramente colpito dalla morte di Clark, non è presente ai box e i meccanici della BRM indossano una tuta bianca con il bracciale nero. È il segno del lutto: a Indianapolis, cinque giorni prima, ha perso la vita il loro Mike Spence. Anche Stewart è assente, ma a causa di un polso infortunato. La Matra è schierata con il solo Jean-Pierre Beltoise.

Bruce McLaren parte in seconda fila con il quarto tempo: sarà costretto al ritiro al 78° dei 90 giri previsti per problemi di lubrificazione, ma Denny conquista il podio dietro Graham Hill, che va a vincere con la Lotus 49 dipinta nei nuovi colori bianco, rosso e oro dello sponsor (allora si diceva "patrocinatore") Golf-Leaf.

Hulme è rimasto a lungo alle spalle di Hill, ma nel finale rallenta, probabilmente allarmato dal problema capitato al suo caposquadra e conclude a sedici secondi. Una curiosità: Hill, McLaren e Hulme danno la stura alla moda di scrivere il nome sul casco, presto imitati da tanti altri.



MONACO - MONTECARLO

Due settimane dopo il circus piazza le proprie tende a Montecarlo. Assenti le Ferrari nel ricordo di Lorenzo Bandini che sulle strade del Principato perse la vita l'anno prima, lo schieramento presenta sedici monoposto al via, delle quali solamente cinque vedranno la bandiera a scacchi. Vince Graham Hill, che completa il poker di vittorie ottenute su questo tracciato che gli è congeniale. Graham scatta dalla pole con a fianco il giovane francese Johnny-Servoz-Gavin su Matra-Ford, che sostituisce Jackie Stewart convalescente. Il debuttante pilota francese è seguito con entusiasmo dal pubblico di casa, ma dovrà ritirarsi

al quarto giro per la rottura di un semiasse.

E le M7A? Montecarlo non è terreno di conquista per le monoposto giallo-arancio: la qualifica non è esaltante: settimo tempo per Bruce e nono per Denny. In gara Bruce abbandona al primo giro per incidente, mentre Denny chiude quinto a sette tornate dal vincitore, dietro la Cooper-Maserati di Ludovico Scarfiotti che lo precede di tre giri. Fra l'altro, a Montecarlo, le McLaren partono con due musetti diversi: corto per Denny (per diminuire lo sbalzo anteriore e tenere la vettura più lontana dal guard rail a parità di posizione delle ruote), normale per Bruce.

La consolazione viene guardando la classifica: Hulme, pur staccato di quattordici lunghezze dal caposquadra Lotus, è secondo con dieci punti.

Il campionato è però ancora lungo e c'è un certo equilibrio: Hill non è il solo pretendente al titolo perché lo scozzese Jackie Stewart, al volante della Matra-Ford MS 10, si dimostra uno con il quale tutti dovranno fare i conti. Altri pretendenti sono i due della Ferrari: Chris Amon (se la proverbiale sfortuna che lo perseguita si deciderà a lasciarlo in pace) e

il giovane belga Jackie Ickx che è velocissimo sul bagnato e pare non avere timori reverenziali per nessuno. Nei panni del terzo incomodo si trova l'ex campione del mondo John Surtees, al volante di una Honda potente, veloce, ma pesante e non sempre affidabile. Le Brabham del tre volte campione del mondo Jack Brabham e dell'astro nascente, l'austriaco Jochen Rindt, pagano la scarsa potenza del loro V8 Repco e non paiono in grado di impensierire il vertice della classifica. Le BRM hanno sprazzi di competitività con il messicano Pedro Rodriguez e con Richard (Dick) Attwood, che tra le strette strade monegasche si trova a suo agio, tanto che giunge secondo. ►



 Bruce McLaren seguito da Jacky Ickx (GP Belgio)



GP Belgio, Bruce McLaren in azione con la M7A 

► **BELGIO - SPA**

Il 9 giugno si disputa il GP del Belgio sul difficile tracciato di Spa-Francorchamps nelle Ardenne. Il circuito è lungo: sono oltre quattordici i chilometri da percorrere ad ogni giro, su di un percorso ricavato lungo strade normalmente aperte al traffico, dove la sicurezza dei piloti non occupa di certo il primo posto nei pensieri degli organizzatori.

Il venerdì l'attenzione di tutti è focalizzata sulla Ferrari che monta un alettone con incidenza regolabile in funzione dell'assetto: più scarico in rettilineo, più inclinato in frenata. Sarà per questo ritrovato, sarà perché Spa si addice alle caratteristiche di guida di Amon e Ickx, sta di fatto che le due Ferrari occupano la prima fila, con la pole di Amon e il terzo tempo di Ickx. A far da prosciutto nel sandwich Ferrari è l'azzurra Matra di Stewart. Denny Hulme è in seconda fila con il quinto tempo e precede di 1"7 il proprio caposquadra che ha il sesto tempo. In ultima fila c'è un'altra McLaren, ma ha il vecchio motore BRM: è quella dello svedese Joachim Bonnier che ha acquistato la M5A ex-Bruce McLaren e la gestisce attraverso l'Ecurie Suisse.

Al via scatta in testa Amon seguito dalla bianca Honda di Surtees, mentre Ickx retrocede perché il suo motore va a undici cilindri anziché a dodici. Surtees non sembra in grado di impensierire Amon fino a quando, al secondo giro, il fer-

rarista non si trova davanti all'improvviso Bonnier, che è lentissimo a causa di un problema con una ruota che lo costringerà al ritiro. L'imprevisto favorisce Surtees che supera Amon, il quale gli si mette in scia. E qui il fattore jella colpisce ancora: una ruota della Honda spara un sasso che si infila giusto nel radiatore della 312 del neozelandese, forandolo e costringendo la Ferrari al ritiro.



La cavalcata di Surtees, però, dura poco: deve dare forfait con una sospensione rotta. A questo punto la lotta per la vittoria è tra Stewart e Hulme, ma anche per il Campione del Mondo le cose non vanno meglio. Il cedimento di un semiasse lo costringe ai box dopo diciotto tornate. Stewart sembra avere via libera, ma deve rientrare ai box perché è a corto di benzina.

È il penultimo giro, ma i chilometri di Spa sono tanti e nel 1968 non erano previsti i fulminei pit-stop attuali, così che lo scozzese non ce la fa a rifornire per tempo. Il comando passa a Bruce McLaren, che però non si è accorto del rientro di Stewart. Taglia così il traguardo non sapendo di aver vinto e per questo motivo non compie il giro d'onore, che a Spa, non dimentichiamo, equivaleva a quasi tre giri d'un normale circuito. Sceglie una strada secondaria per portare la monoposto nei pressi del suo camion, ma c'è qualcosa d'insolito attorno a lui. Nota che gli spettatori gli si fanno intorno, lo salutano con molto calore e si chiede come mai.

È il capomeccanico della BRM, Cyril Atkins, a comunicargli che ha vinto. Ecco perché, passando sul traguardo, aveva notato che i suoi meccanici si sbracciavano! Bruce è primo, davanti alla BRM di Pedro Rodriguez, staccato di dodici secondi e alla Ferrari di Ickx che, risolto il problema iniziale, è riuscito a risalire fino al gradino più basso del podio.

Per Bruce McLaren e il suo team il Belgio segna una tappa fondamentale. Dopo Jack Brabham anch'egli può dire d'aver vinto con una monoposto da lui stesso costruita, una soddisfazione grandissima, un punto d'arrivo, ma anche di partenza. Le ottime impressioni suscitate durante l'inverno sono state puntualmente confermate. La M7A non è ancora al livello della Lotus 49, ma c'è! ►



L'inedita appendice aerodinamica presentata dalla Ferrari sulla 312A focalizza l'attenzione di tutti gli addetti ai lavori. Si tratta di un alettone con incidenza regolabile in funzione dell'assetto: più scarico in rettilineo, più inclinato in frenata.

In McLaren si studiano le potenzialità di questa soluzione. Si decide di attrezzare una Mini-Van con un alettone di dimensioni ed altezza analoghe a quelle pensate per la monoposto e si arriva alla soluzione buona per la M7A.

► Come c'è anche un nuovo fronte sul quale indagare, quello dell'aerodinamica.

L'esempio Ferrari era stato prontamente imitato dalla Brabham, tanto che già il giorno dopo la presentazione della 312 A con l'alettone, Jack Brabham si era recato presso il box di Maranello per osservare come era stata studiata ed installata quest'appendice aerodinamica. Allora si poteva fare una cosa simile, non si scandalizzava nessuno. E durante la notte aveva costruito un rudimentale alettone utilizzando del legno. Non diede alcun vantaggio perché era stato improvvisato, mentre quello Ferrari era frutto di accurati studi e di lunghe sedute di prova. Ma è un episodio che fa capire come la novità fosse stata eclatante.

Anche in McLaren non ci si poteva esimere dallo studiarne le potenzialità. Ecco allora che si decide di attrezzare una Mini-Van con un alettone di dimensioni ed altezza analoghe a quelle pensate per la monoposto e, con molto pragmatismo tipicamente inglese, si arriva alla soluzione buona per la M7A.

OLANDA - ZANDVOORT

Giugno, però, arriva presto e il 23 si va in pista sulle dune di Zandvoort per il Gran Premio d'Olanda. Sotto il diluvio Jackie Stewart piazza la botta vincente con una guida pulitissima, da maestro. Mai in diffi-

coltà lo scozzese, mai neppure in controsterzo, pulito tanto da sembrare quasi "fermo" a guardarlo, ma terribilmente veloce ed efficace. Per la Matra sarebbe doppietta, perché Jean Pierre Beltoise, con una guida funambolica che è l'esatto opposto di quella di Stewart, giunge secondo precedendo la BRM di Rodriguez e la Ferrari di Ickx.

Le due Matra non sono però sorelle, ma cugine: la MS 10 di Stewart monta il V8 Ford ed è gestita da Ken Tyrrell, quella di Beltoise (la MS 11) ha il V12 Matra ed è vettura ufficiale della Casa aerospaziale francese.

Dopo la gioia di Spa, a Zandvoort giunge l'amaro per Denny e Bruce che partono affiancati in griglia (7° Hulme, 8° McLaren) per ritirarsi all'undicesimo giro Denny (motore) e al 20° Bruce (incidente). L'onore degli "orange" è salvato da Bonnier che giunge ottavo, al volante dell'ormai superata M5A.

FRANCIA - LES ESSARTS

Due settimane per tirare il fiato e via a Rouen, sul circuito Les Essarts. La pole è di Jochen Rindt (Brabham-Repco), che divide la prima fila con Stewart e Ickx.

Dietro ci sono Hulme (quarto tempo, affiancato da Amon) e, dietro a Denny, c'è Bruce che gli guarda le spalle dagli attacchi di Surtees e Beltoise. Al via il tempo incerto complica non poco le cose. Con grande sor-

presa di tutti Ickx monta, con il tempo asciutto, gomme da bagnato. Sono le Firestone R 125 scolpite a mano.

Qualcuno commenta con un sorriso ironico, salvo ricredersi dopo il via quando cominciano gli scrosci. Nel momento in cui la pioggia si fa diluvio, il belga (che vince la corsa riconfermando il nomignolo di "mago della pioggia") rifila qualcosa come mezzo minuto agli inseguitori nel breve volgere di tre giri.

La sua impresa è però offuscata dalla morte di Jo Schlesser. Uscito di strada al terzo giro, il quarantenne pilota francese perde la vita nel rogo della sua Honda RA 302, nella costruzione della quale i tecnici giapponesi hanno fatto largo uso di magnesio, un metallo leggerissimo, ma molto infiammabile. La monoposto, ancora piena zeppa di benzina, si accende come un cerino e non gli lascia scampo.

Ma la corsa continua e il duo McLaren chiude con l'onesto piazzamento di Denny, quinto a due giri e di Bruce ottavo a quattro giri.

La tragedia di Schlesser scuote profondamente il pilota Guy Ligier che decide di appendere il casco al chiodo. Diverrà in seguito egli stesso costruttore e identificherà le proprie monoposto con la sigla JS, le iniziali dell'amico che non c'è più. In Italia si scatenano gli avversari delle corse: la notizia dell'incidente mortale è riportata con grande enfasi e al telegiornale non danno nemmeno l'ordine d'arrivo del GP.

Surtees, con l'altra Honda, la consueta RA 301/801 (l'inglese aveva provato la nuova RA 302 di Schlesser trovandola quasi inguidabile e non c'era stato il tempo per scovarne i difetti) è secondo e precede Stewart. Ma non vi è nulla da festeggiare. L'amaro boccone induce la Casa giapponese ad abbandonare per sempre (fatta salva una fugace apparizione alle prove del GP d'Italia) la RA 302 con motore V8 raffreddato ad aria.



→ **G. BRETAGNA - BRANDS HATCH**

Il 1968 è anno pari e il GP d'Inghilterra si corre quindi a Brands Hatch. L'aria di casa fa bene a Graham Hill che ritorna in pole position, affiancato da Jackie Oliver, anch'egli su Lotus, e da Chris Amon su Ferrari. La sorpresa della giornata è lo svizzero Joseph (Jo) Siffert, che vince con la Lotus 49 blu del team di Rob Walker, superando nelle ultime tornate Amon che, in crisi di gomme, deve accontentarsi della seconda piazza. È la prima vittoria in Formula 1 di un team privato.

Denny Hulme lotta a lungo con Ickx per la terza posizione: il loro duello, a suon di sorpassi e contro-sorpassi, manda in visibilio gli spettatori, anche se alla fine l'"Orso" deve cedere il podio a "Pierino la peste", soprannome che a Maranello hanno affibbiato al belga per il suo carattere non proprio facile.

A questo punto mancano cinque tornate alla fine del Campionato e i team cominciano a tirare le somme. In testa c'è Graham Hill, ma il suo margine si è assottigliato. Egli precede, infatti, di soli quattro punti Ickx, risalito a quota venti, di sette Stewart, mentre Hulme è quarto con quindici punti. Bruce, con nove punti, condivide la settima posizione in classifica con Siffert e Beltoise.

Un cenno particolare lo merita Jackie Ickx. Il giovane belga della Ferrari, a soli 23 anni ed

al suo primo anno in F1, ha già centrato il primo successo ed è lì, al secondo posto in classifica, pronto a cogliere al varco il più esperto Hill. Ora è chiaro che il Mondiale sarà un affare tra gli alfieri Lotus, Ferrari, Matra e McLaren, scritti in ordine di classifica piloti.

GERMANIA - NURBURGRING

Il circus si sposta in Germania, sul temibile circuito del Nürburgring. È la pista più difficile, più selettiva. Chi vince qui entra nella leggenda. A chi si afferma per tre volte viene assegnato l'ambito titolo di Maestro del Ring ed entra nel Gotha dell'automobilismo.

Il Ring è detto anche l'inferno verde per gli alberi che contornano il circuito, per i saliscendi, le discese mozzafiato e il salto del Brunnchen dove le monoposto letteralmente decollano. Ci vuole fegato, e tanto! La pista sembra più il percorso di un moderno rally piuttosto che un tracciato di F1. È il fascino del Nürburgring.

La sua lunghezza spaventa: 22 km e 835 metri. Il pilota, a tratti, si sente solo. E se dovesse uscire di pista e perdersi tra cespugli, arbusti e scarpate? Ma nessuno ci pensa, almeno, in condizioni normali. Ma sotto il diluvio e in mezzo alla nebbia che regna sovrana in quel giorno d'agosto, qualcuno questo pensiero lo fa. La pista è attraversata da rivoli d'acqua, la visibilità è ridotta ai limiti del rischio assurdo,

ma loro, i piloti di F1 sono lì Chris Amon, l'indomani, confessa di aver avuto il cuore in gola nel lanciarsi a 250 orari con quella visibilità così limitata. Vince Stewart, che precede Hill, Rindt e Ickx che partiva dalla pole.

Ma come erano andate le prove? In seconda fila, a fianco di Hill, è schierato Vic Elford con la Cooper-BRM, macchina tutt'altro che competitiva, ma l'eccentrico pilota inglese (a fine anno sarà Campione Europeo Rally dopo aver vinto il Montecarlo) conosce il Ring come le sue tasche per aver trionfato alla 1000 km (appuntamento del Mondiale Marche) con la Porsche 908 coupé.

E le McLaren? Brutta giornata per i colori di Colnbrook. L'umore di Bruce è lo specchio del tempo, visto che parte dalla penultima fila. Fra l'altro la pioggia gli inzuppa la tuta e la cosa lo infastidisce assai, tanto che, durante le soste, i meccanici stendono un lungo telo impermeabile sopra la monoposto. Solo il casco di Bruce ne spunta fuori. Non fa molto meglio di lui Denny, undicesimo. All'arrivo saranno, rispettivamente, tredicesimo a un giro e settimo a sei minuti e mezzo dal vincitore.

Ma c'è tutto il tempo per analizzare la situazione e trovare il rimedio, visto che a Monza si corre il nove settembre, cioè un mese più tardi.

Neozelandese, nato a Te Puke il 18 giugno 1936 e morto a Bathurst il 4 ottobre 1992 per un malore in gara, ha debuttato nel GP di Monaco del 1965 alla guida di una Brabham-Climax. Hulme ha disputato 112 GP (29.577 Km), vincendo il Campionato Mondiale nel 1967 con la Brabham-Repco. I successi nei Gran Premi sono stati otto, mentre è entrato in zona punti in 64 occasioni, conquistando anche una pole e nove giri veloci. Denis Hulme, soprannominato "l'orso" per il suo carattere scontroso, ha guidato nella sua carriera soltanto per la Brabham (26 GP) e per la McLaren (86 GP).

*Denny
Hulme*

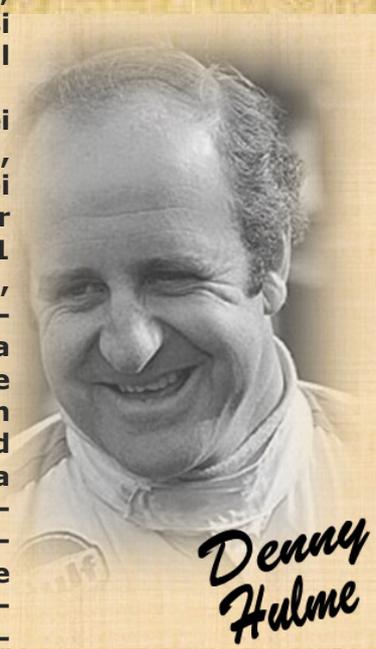
18/6/1936 - 4/10/1992

ITALIA - MONZA

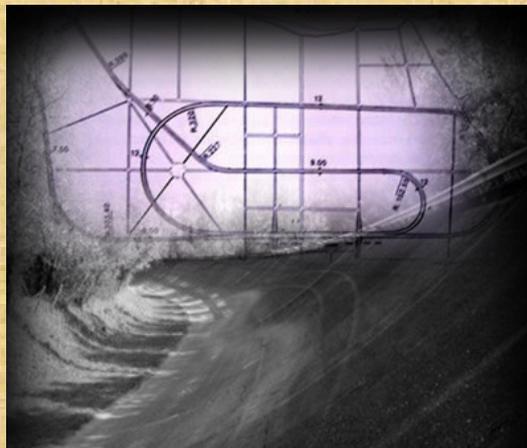
Il bel tempo di quei giorni monzesi saluta i protagonisti, in particolare Bruce McLaren che si qualifica in prima fila con il secondo tempo, a soli quattro centesimi dal poleman John Surtees su Honda. A fianco ha la Ferrari di Amon e dietro l'altra "rossa", quella di Ickx, e la Lotus del leader del Mondiale, Hill. In terza fila si trovano Stewart e Hulme: insomma, tutti quelli che ambiscono al Titolo sono lì, a giocarsi la vittoria a suon di sorpassi in scia. Eh sì, perché Monza, con i suoi 240 orari di media, è, assieme a Spa, il circuito più veloce del Mondiale. Chi segue cerca di prendere la scia di chi precede per superarlo di forza in rettilineo. Il gioco di scie permette di guadagnare anche venti chilometri orari di velocità massima e, se dopo il sorpasso si riesce a scrollarsi di dosso il sorpassato, il gioco è fatto: altrimenti il sorpassato ripeterà lo scherzo il giro dopo. I punti che fanno la differenza sono la seconda di Lesmo, il curvone in fondo al rettilineo dei box e la parabolica, perché non ci sono ancora le odierne varianti. Al via il più lesto è Surtees, seguito da Amon e da Bruce, ma è la monoposto giallo-arancio a passare per prima il

traguardo del primo giro, seguita da Hill, Surtees e Amon. All'ottavo giro, a Lesmo, Amon finisce in testacoda ed esce di strada. Surtees, per evitarlo, è costretto ad andare contro il guard-rail mentre Hill, in sbandata, perde una ruota della sua Lotus. Torna al comando Bruce McLaren che ha in scia Stewart, il "delfino" Hulme, Siffert e Ickx. Alla staccata della parabolica è curioso osservare come le monoposto oscillino lateralmente: i musci scartano rapidamente a destra e a sinistra quando i piloti affondano il piede sul freno, in una danza che premierà chi ha avuto il coraggio di staccare un pò dopo gli altri. Fra l'altro la velocità massima si raggiunge proprio a quella staccata, perché i piloti, dopo la seconda di Lesmo, tengono il gas spalancato anche alla curva Ascari, dove una volta si doveva alzare il piede. Poi la falciatura dei ritiri: vanno ai box, McLaren (al 35° dei 68 giri previsti per un totale di 391 km), Stewart (43°), Siffert (59°), mentre Ickx pasticcia con il comando che regola l'alettone. In rettilineo l'ala è ad incidenza massima e la sua Ferrari perde velocità. Ne approfitta Hulme che comincia a distaccarsi dagli insegui-

tori. Giro dopo giro il suo vantaggio aumenta fino a diventare incalcolabile. Saggiamente Denny amministra la meccanica con una condotta regolare, poco spettacolare forse, ma redditizia, visto che vincerà con un minuto e mezzo di distacco sulla Matra di Servoz-Gavin, che prevarrà in volata sulla 312 di Ickx. A proposito di ali: a Monza le monoposto giallo papaya hanno corso senza, come le Lotus, per privilegiare la velocità di punta. Con i nove punti incamerati Hulme guarda ora con più convinzione al finale di Campionato, dato che il distacco da Hill è ridotto a sei punti e quello dal secondo, Ickx, a tre. Stewart lo precede, però, di un punto. In pratica la situazione di classifica è immutata, ma ora sono tutti e quattro lì, in un fazzoletto. ➔



Denny Hulme



Monza
il Tempio della Velocità

Il 26 febbraio 1922 venne posata la prima pietra del circuito da parte di Vincenzo Lancia e Felice Nazzaro, che in quegli anni erano piloti molto conosciuti. Purtroppo i guai per il circuito iniziarono ancor prima dell'inizio dei lavori: infatti, dopo un paio di giorni dall'inaugurazione per l'apertura dei lavori, il sottosegretario del Ministero della Pubblica Istruzione, fermava gli operai e i macchinari, adottando come causa "ragioni di valore artistico, conservazione delle zone circostanti e monumentali". Seguì poco più di un mese di proteste alimentate dagli addetti ai lavori e, nel mese di aprile, il Governo diede il permesso d'iniziare i lavori, ponendo come condizione la modifica del progetto originario. L'ing. Puricelli si mise a lavorare su un secondo progetto che comprendeva anch'esso due piste combinate, di cui una stradale di 5.500 metri a larghezza variabile (da 7,5 ai 9,5 metri) oltre ad un Anello di Alta Velocità con una lunghezza pari a 4.500 metri e 12 metri di larghezza, il quale comprendeva due rettilinei di 1.070 metri ciascuno più due sopraelevate che poggiavano su un terrapieno. Queste modifiche riducevano il tracciato del progetto d'origine a 10 km e prevedeva di incrociare il tracciato nei pressi della Curva Nord del tratto ad Alta Velocità. Il complesso monzese fu completato in poco più di 100 giorni. All'inizio di settembre del 1922 il circuito ospitò la prima gara della sua storia, il Gran Premio delle Vette. Il 10 settembre si disputò invece il primo GP d'Italia, all'epoca suddiviso in più categorie che coprivano varie distanze: da 10 e 5 ore e da 500 km.

► **CANADA - MONT-TREMBLANT**

Chiuso il capitolo italiano c'è appena il tempo di correre a casa per preparare la trasferta oltreoceano, in vista del Gran Premio del Canada che si corre sul tormentato circuito di Saint Jovite (detto anche Mont Tremblant) il 22 settembre. Le prove eliminano un pretendente al titolo: Jackie Ickx. A causa del bloccaggio dell'acceleratore, il pilota belga esce di pista fratturandosi una gamba in due punti. Amon e Rindt ottengono l'identico tempo e partono entrambi in pole, Jochen a destra, Chris al centro. Alla loro sinistra c'è Siffert che tiene dietro Dan Gurney, per l'occasione su McLaren, e Graham Hill. Denny e Bruce partono una fila più indietro, con Hulme che fa un pò meglio del titolare della scuderia. In mezzo a loro c'è Surtees con la Honda.

Tre McLaren in griglia fanno ben sperare per la gara, che si concluderà con una doppietta, favorita dal ritiro al 72° giro su 90 di Chris Amon per rottura della frizione: primo Denny, secondo Bruce. È destino che il neozelandese della Ferrari non riesca a vincere. Ogni volta che si trova in testa, qualcosa va storto: un guasto banale, un sasso, le gomme che rivelano un difetto, insomma non c'è verso di ottenere la prima, agognata vittoria.

Denny Hulme ringrazia e, con i nove punti incamerati, raggiunge a quota 33 il capofila Hill. Bruce, con i sei punti del secondo posto, si porta in quinta posizione in classifica. Stewart in Canada è giunto sesto: il punto conquistato gli serve ad uguagliare Ickx, ma sembra ormai tagliato fuori dalla lotta.

Il Canada fa fare un balzo in avanti a tutta la squadra McLaren. Con 40 punti è ora seconda in Coppa Costruttori, a sole sette lunghezze dalla Lotus. Mancano due gare e tutto è ancora possibile.

STATI UNITI - WATKINS GLEN

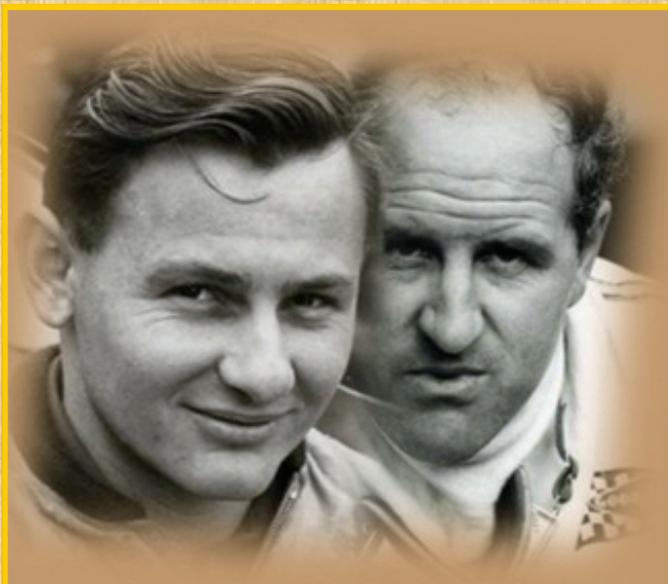
Il sei ottobre piloti e macchine

sono in scena a Watkins Glen, teatro del GP USA. Colin Chapman affida una delle sue 49 ad un italo americano di nome Mario Andretti. È il debutto in F1 per il futuro Campione del Mondo 1978, e subito l'asso di Nazareth mostra a tutti di che pasta è fatto. Con una facilità disarmante (i cronometristi non credono ai loro... cronometri) stacca la pole davanti a Stewart. Amon e Hill sono in seconda fila, Hulme e Rindt in terza. In quinta c'è Bruce, mentre in penultima ricompare la McLaren-BRM di Bonnier.

Dopo due vittorie consecutive Hulme può davvero sperare nel bis mondiale. La doppietta del Canada ha reso particolarmente felice Bruce che, dal canto suo, ha sempre fatto il massimo per mettere Denny nelle migliori condizioni e coprirlgli le spalle in pista. La collaborazione tra Bruce e Denny è destinata a restare negli annali della F1 come uno tra i più begli esempi di amicizia sul piano sportivo ed umano: alla faccia di chi oggi afferma che il primo avversario è proprio il compagno di squadra. Come sono cambiati i tempi, eh? Ma ritorniamo al finale di quella stagione. Abbiamo lasciato i protagonisti al momento in cui la bandiera con i colori nazionali si abbassa davanti alla Lotus di Andretti, il quale, fino a che resta in gara, segue come un'ombra Stewart in testa. I due fanno corsa a parte e i... cronometristi hanno ora modo di constatare che il tempone ottenuto in prova era solo frutto del "piede pesante" di Mario (che non a caso sarà soprannominato "Piedone") e non di un errore dei loro strumenti. Nella foga, però, Andretti prima danneggia il

musetto della sua Lotus e poi deve abbandonare (al 33° giro) per noie alla frizione. Vince Stewart, che marca il giro più veloce. Il podio è completato dai due ex Campioni del Mondo Graham Hill e John Surtees.

Per i Kiwi neozelandesi (è il nomignolo affibbiato a McLaren, Hulme ed Amon) le cose non vanno bene. Hulme si ritira per incidente al 93° dei 108 giri previsti (la gara è lunghissima, ben 400 km), nella Ferrari di Amon cede la pompa dell'acqua al 60° e il solo Bruce ottiene un punto. La corsa iridata ritorna ad essere in salita per il Campione del Mondo in carica, che dal primo posto a pari punti con Hill si ritrova ora terzo, superato da Stewart che balza a quota 36. Con il secondo posto negli Stati Uniti, Graham Hill, salito a quota 39, vede il Titolo avvicinarsi come in una zoomata di un obiettivo fotografico. L'aritmetica tiene ancora in corsa Denny, perché il distacco dalla vetta è di sei punti e ce ne sono nove da assegnare. ►



Bruce McLaren e Denny Hulme

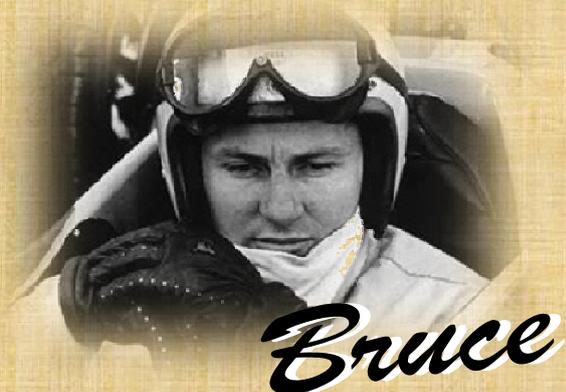
Alla faccia di chi oggi afferma che il primo avversario è proprio il compagno di squadra. Bruce ha sempre fatto il massimo per mettere Denny nelle migliori condizioni e coprirlgli le spalle in pista. La collaborazione tra Bruce e Denny è destinata a restare negli annali della F1 come uno tra i più begli esempi di amicizia sul piano sportivo ed umano. Come sono cambiati i tempi!

→ MESSICO - MIXHUCA

Si giunge così all'ultimo appuntamento, a Magdale-na-Mixhuca in Messico. La tensione c'è, inutile negarlo. Dopo solo un mese e mezzo dall'incidente in Canada, rientra Jackie Ickx che corre portando un tutore applicato alla gamba. Soffre dolori d'inferno e la sua gara dura tre soli giri, ma dimostra un carattere e una determinazione davvero rimarchevoli. La pole è di Jo Siffert che ha a fianco Chris Amon, il quale in gara dovrà ritirarsi per la solita pompa acqua. Hulme è dietro con il quarto tempo, affiancato da Hill che lo precede in griglia. Stewart deve accontentarsi della quarta fila, Bruce della quinta. Denny sa che dovrà sopravvivere in partenza i due che ha davanti e tenere dietro Hill. Graham si augura che i due davanti se ne stiano pure in testa: gli basta che non vinca Jackie, perché a lui il secondo posto alle spalle dello scozzese (che ha un maggior numero di vittorie) non sarebbe sufficiente. Questi sono i pensieri dei piloti sullo schieramento, ma le vicende del Gran Premio hanno un risvolto che non sempre asseconda i desideri dei protagonisti. I primi giri vedono in testa

Hill, autore di un'ottima partenza, seguito da Stewart che si è fatto largo da par suo e da Hulme che non ha alcuna intenzione di abdicare al Titolo. Purtroppo però, all'undicesimo giro, alla M7A di Denny cede una sospensione e la via del box è inevitabile. Ci penserà Bruce a consolare l'amico, giungendo secondo.

Davanti, però, tutti devono fare i conti con lo scatenato Siffert. La sua Lotus blu scuro sembra avere una marcia in più. Dopo aver perso posizioni al primo giro (lo conclude all'ottavo posto), lo svizzero, alla ventiduesima tornata, è primo, dopo una serie di giri con tempi record. E, difatti, marcherà il giro più veloce in gara. Ma il comando dell'acceleratore inizia a fare le bizze costringendolo al box, dove perderà due giri. Rientra come una furia, rimonta un giro a tutti e conclude sesto. Nel frattempo la pompa della benzina della Matra-Ford di Stewart inizia a dare noie e lo scozzese perde terreno. Concluderà settimo ad un giro. A questo punto Hill potrebbe permettersi il lusso di tirare i remi in barca, ma è Graham Hill e vince.



Bruce

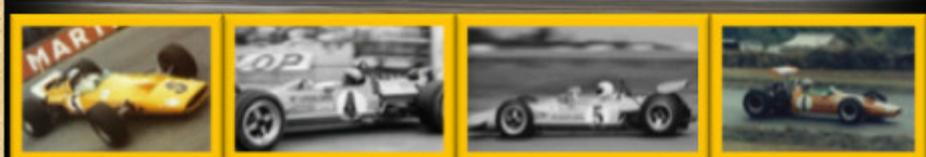
Con il terzo successo stagionale l'alfiere Lotus ottiene il secondo iride, dopo quello conquistato sei anni prima con la BRM. La Lotus suggella nel migliore dei modi (sua è anche la Coppa Costruttori) una stagione resa difficile dalla scomparsa di Jim Clark. Hill ha avuto il merito di traghettare nel dopo-Clark il Gold-Leaf Team Lotus con l'autorità che gli deriva dall'esperienza e dalla piena maturità dei suoi 39 anni. Le doti di velocità, la capacità di mettere a punto e sviluppare la macchina e la "forza dei nervi distesi" (parafrasando la pubblicità di una marca di tè dell'epoca) gli consentono di trarre il massimo da ciò che il mezzo gli può dare. Con molto savoir-faire e uno humor tipicamente britannico, dichiara di aver vinto grazie al fatto di aver avuto a disposizione "la miglior macchina, i migliori meccanici, il miglior motore, i migliori pneumatici, il miglior progettista e il miglior direttore sportivo".

Ma anche a Colnbrook possono alzare i calici: la McLaren conclude la stagione al di là delle aspettative. Vince tre Gran Premi, piazza Denny Hulme al terzo posto nel Mondiale piloti e conquista la piazza d'onore nella Coppa Costruttori.

A posteriori si aggiungerà un'altra soddisfazione: la M7A è oggi riconosciuta come una delle più belle monoposto del suo periodo, con soluzioni decorative dall'inedita grafica (come il nome del pilota riportato a chiare lettere sul cockpit) e la scritta "McLaren Cars" che campeggia lungo la fiancata. L'assenza di sponsor intesi nel senso moderno del termine, permette accostamenti cromatici ad hoc, come il plexiglass che contorna l'abitacolo dal caratteristico verde trasparente, che sposa benissimo il giallo-arancio della carrozzeria. Perché la sola bellezza non fa la macchina vincente, ma se una monoposto veloce è anche bella, allora è il massimo. **Dario Mella**



La McLaren conclude la stagione al di là delle aspettative. Vince tre Gran Premi, piazza Denny Hulme al terzo posto nel Mondiale piloti e conquista la piazza d'onore nella Coppa Costruttori.



1 - SUDAFRICA (KYALAMI)

P	PILOTA	AUTO	TEMPI	LAP
1	Jim Clark	Lotus 49	1h 53'56"6	80
2	Graham Hill	Lotus 49	1h 54'21"9	80
3	Jochen Rindt	Brabham BT24	1h 54'27"0	80
4	Chris Amon	Ferrari 312/67	1h 54'32"2	78
5	Denny Hulme	McLaren M5A	1h 54'45"6	78
6	Jean Pierre Beltoise	Matra MS7	1h 55'06"9	77
7	Jo Siffert	A.S.R.T. T81	1h 55'19"6	77
8	John Surtees	Honda RA300	1h 54'12"2	75
9	John Love	Ligier BT20	1h 55'18"5	75

4 - BELGIO (SPA-FRANCORCHAMPS)

P	PILOTA	AUTO	TEMPI	LAP
1	Bruce McLaren	McLaren M7A	1h 40'02"1	28
2	Pedro Rodriguez	A. Owen P133	1h 40'14"2	28
3	Jacky Ickx	Ferrari 312/67	1h 40'41"7	28
4	Jackie Stewart	Matra MS10	n.d.	27
5	Jackie Olivier	Lotus 49B	n.d.	26
6	Lucien Bianchi	Cooper T86B	1h 40'13"2	26
7	Jo Siffert	Walker 49	n.d.	25
8	Jean Pierre Beltoise	Matra MS11	1h 42'33"8	25

7 - GRAN BRETAGNA (BRANDS HATCH)

P	PILOTA	AUTO	TEMPI	LAP
1	Jo Siffert	Walker 49B	2h 01'20"3	80
2	Chris Amon	Ferrari 312/68	2h 01'24"7	80
3	Jacky Ickx	Ferrari 312/68	2h 02'04"3	79
4	Denny Hulme	McLaren M7A	2h 02'51"8	79
5	John Surtees	Honda RA301	2h 01'30"1	78
6	Jackie Stewart	Matra MS10	2h 02'30"2	78
7	Bruce McLaren	McLaren M7A	2h 02'37"2	77
8	Piers Courage	Parnell P126	2h 01'24"1	72

8 - GERMANIA (NURBURGRING)

P	PILOTA	AUTO	TEMPI	LAP
1	Jackie Stewart	Matra MS10	2h 19'03"2	14
2	Graham Hill	Lotus 49B	2h 23'06"4	14
3	Jochen Rindt	Brabham BT26	2h 23'12"6	14
4	Jacky Ickx	Ferrari 312/68	2h 24'58"4	14
5	Jack Brabham	Brabham BT26	2h 25'24"3	14
6	Pedro Rodriguez	A. Owen P133	2h 25'28"2	14
7	Denny Hulme	McLaren M7A	2h 25'34"2	14
8	Piers Courage	Parnell P126	2h 26'59"6	14
9	Dan Gurney	A.A.R. T1G	2h 27'16"9	14
10	Hubert Hahne	BMW 102	2h 29'14"6	14
11	Jackie Olivier	Lotus 49B	2h 21'24"3	13
12	Kurt Ahrens	Caltex BT24	2h 22'15"2	13
13	Bruce McLaren	McLaren M7A	2h 25'15"9	13
14	Richard Attwood	Parnell P126	2h 25'40"7	13

9 - ITALIA (MONZA)

P	PILOTA	AUTO	TEMPI	LAP
1	Denny Hulme	McLaren M7A	1h 40'14"8	68
2	J. Servoz Gavin	Matra MS10	1h 41'43"2	68
3	Jacky Ickx	Ferrari 312/68	1h 41'43"4	68
4	Piers Courage	Parnell P126	1h 41'09"3	67
5	Jean Pierre Beltoise	Matra MS11	1h 41'13"0	66
6	Jo Bonnier	JoBonnier M5A	1h 41'02"0	64

2 - SPAGNA (JARAMA)

P	PILOTA	AUTO	TEMPI	LAP
1	Graham Hill	Lotus 49	2h 15'20"1	90
2	Denny Hulme	McLaren M7A	2h 15'36"0	90
3	Brian Redman	Cooper T86B	2h 16'03"6	89
4	Ludovico Scarfiotti	Cooper T86B	2h 16'03"9	89
5	Jean Pierre Beltoise	Matra MS10	2h 16'36"9	81

5 - OLANDA (ZANDVOORT)

P	PILOTA	AUTO	TEMPI	LAP
1	Jackie Stewart	Matra MS10	2h 46'11"2	90
2	Jean Pierre Beltoise	Matra MS11	2h 47'45"1	90
3	Pedro Rodriguez	A. Owen P133	2h 47'43"3	89
4	Jacky Ickx	Ferrari 312/68	2h 47'50"5	88
5	Silvio Moser	Brabham BT20	2h 47'51"4	87
6	Chris Amon	Ferrari 312/68	2h 46'20"7	85
7	Richard Attwood	Parnell P126	2h 46'21"3	85
8	Jo Bonnier	JoBonnier M5A	2h 47'18"9	82
9	Graham Hill	Lotus 49B	n.d.	81

10 - CANADA (MONT TREMBLANT)

P	PILOTA	AUTO	TEMPI	LAP
1	Denny Hulme	McLaren M7A	2h 27'11"2	90
2	Bruce McLaren	McLaren M5A	2h 27'33"2	89
3	Pedro Rodriguez	A. Owen P133	2h 27'39"6	88
4	Graham Hill	Lotus 49B	2h 27'17"5	86
5	Vic Elford	Cooper T86B	2h 28'18"1	86
6	Jackie Stewart	Matra MS10	2h 28'03"2	83

11 - STATI UNITI (WATKINS GLEN)

P	PILOTA	AUTO	TEMPI	LAP
1	Jackie Stewart	Matra MS10	1h 59'20"2	108
2	Graham Hill	Lotus 49B	1h 59'44"9	108
3	John Surtees	Honda RA301	1h 59'32"8	107
4	Dan Gurney	McLaren M7A	1h 59'46"0	107
5	Jo Siffert	Walker 49B	1h 59'25"4	105
6	Bruce McLaren	McLaren M7A	2h 00'03"5	103

3 - MONACO (MONTECARLO)

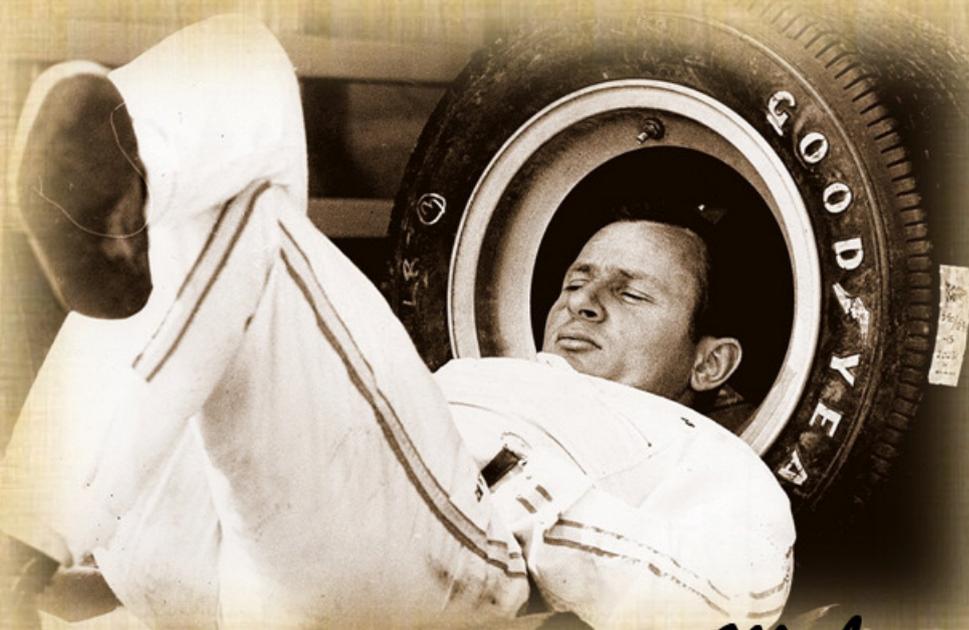
P	PILOTA	AUTO	TEMPI	LAP
10	Graham Hill	Lotus 49	2h 00'32"3	80
2	Richard Attwood	Parnell P126	2h 00'34"5	80
3	Lucien Bianchi	Cooper T86B	2h 01'40"2	76
4	Ludovico Scarfiotti	Cooper T86B	2h 01'53"7	76
5	Denny Hulme	McLaren M7A	2h 02'00"8	73

6 - FRANCIA (LES ESSARTS)

P	PILOTA	AUTO	TEMPI	LAP
1	Jacky Ickx	Ferrari 312/68	2h 25'40"9	60
2	John Surtees	Honda RA301	2h 27'39"5	60
3	Jackie Stewart	Matra MS10	2h 25'48"0	59
4	Vic Elford	Cooper T86B	2h 26'56"0	58
5	Denny Hulme	McLaren M5A	2h 27'02"2	58
6	Piers Courage	Parnell P126	2h 27'37"5	57
7	Richard Attwood	Parnell P126	2h 27'38"4	57
8	Bruce McLaren	McLaren M7A	2h 26'23"0	56
9	Jean Pierre Beltoise	Matra MS11	2h 27'42"7	56
10	Chris Amon	Ferrari 312/68	2h 26'52"9	55
11	Jo Siffert	Walker 49	2h 26'01"3	54

12 - MESSICO (MAGDALENA MIXHUCA)

P	PILOTA	AUTO	TEMPI	LAP
1	Graham Hill	Lotus 49B	1h 56'43"9	65
2	Bruce McLaren	McLaren M7A	1h 58'03"2	65
3	Jackie Olivier	Lotus 49B	1h 58'24"6	65
4	Pedro Rodriguez	A. Owen P133	1h 58'25"0	65
5	Jo Bonnier	JoBonnier RA301	1h 57'44"9	64
6	Jo Siffert	Walker 49B	1h 57'56"2	64
7	Jackie Stewart	Matra MS10	1h 58'10"6	64
8	Vic Elford	Cooper T86B	1h 57'56"0	63
9	Henri Pescarolo	Matra MS11	1h 58'38"5	62
10	Jack Brabham	Brabham BT26	n.d.	59



©&® 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

Bruce McLaren