

Dario Mella

The Bruce & Denny Show

L'epopea CAN-AM della McLaren



CAMPIONATI 1968, 1969, 1970, 1971, 1972 E STAGIONI 1973 E 1974

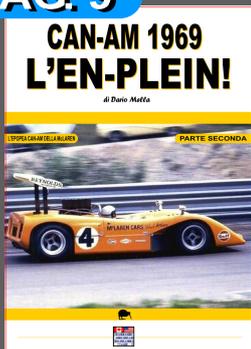
Indice

PAG. 3



Bruce è partito dal niente: i soldi che possiede derivano dal mestiere di pilota. Ma c'è un capitale più importante del denaro e di questo Bruce ne ha a palate: è il talento di guida, abbinato alle grandi qualità di collaudatore e di fine conoscitore della meccanica. Per renderle concrete, però, ci vogliono i quattrini e la Formula Uno di quegli anni non è la cornucopia del giorno d'oggi. Ecco quindi il senso della proposta di Teddy: costruire una vettura Can-Am vincente per rendere economicamente più salda la compagine, proiettando così anche il team di Formula Uno (che è il vero obiettivo di Bruce) verso più ambiziosi traguardi.

PAG. 9



Dopo tre stagioni gli organizzatori del Challenge Can-Am tirano le somme. La ricetta "macchine veloci, costruttori di nome e piloti famosi", ha funzionato alla perfezione. Il pubblico accorre ed il pericolo di vedere le gare disertate per la concomitanza di altri appuntamenti è ormai scongiurato. Per questo motivo, infatti, la stagione Can-Am era stata in precedenza concentrata nei mesi autunnali e limitata a cinque o sei gare. Nel 1969 l'inizio del campionato viene anticipato a giugno e gli appuntamenti in calendario diventano undici. La cosa giunge gradita soprattutto alle Scuderie che hanno puntato gran parte delle loro energie su questa competizione...

PAG. 13



Nel 1970 la Federazione Internazionale bandisce gli alettoni anche per le vetture Can-Am. O meglio, il loro impiego viene regolamentato con precise restrizioni nelle dimensioni e nell'altezza massima da terra. La loro incidenza non può più essere regolata in corsa mediante sistemi automatici o comandati dal pilota, bensì ai box a vettura ferma. Inoltre essi non possono più agire sui braccetti delle sospensioni, ma devono essere fissati alla carrozzeria o al telaio. Sono modifiche importanti che comportano di fatto di ridisegnare la macchina, specialmente nella parte dietro. È ciò che viene fatto in McLaren nell'inverno del 1970 per mano di Jo Marquart...

PAG. 19



Quota Ottomila: non stiamo parlando delle cime più alte del mondo, ma dei centimetri cubici del motore Chevrolet che spinge la McLaren M8F, affidata, per la stagione Can-Am 1971, al campione uscente Denny Hulme e all'americano Peter Revson. Il rientro di Gary Knutson alla McLaren Engines, dopo la parentesi Chaparral, è accolto con favore. La sua esperienza permette di risolvere alcuni problemi emersi nel corso della stagione precedente nelle occasioni in cui era stato utilizzato il motore Chevrolet da 8,1 litri, il più grande fino a quel momento comparso su di una vettura giallo-papaya.

PAG. 25



Archiviata la stagione 1971, Gordon Coppuck si mette al lavoro per preparare l'arma con la quale la McLaren dovrà difendersi dall'assalto che la Porsche le porterà nel corso della stagione entrante. La Casa di Stoccarda dispone di un motore boxer a 12 cilindri di 4,9 litri di cilindrata, cubatura insufficiente, pur a fronte di oltre 600 CV di potenza, a fronteggiare i circa 800 CV che l'evoluzione del V8 Chevrolet preparato da Knutson dovrebbe garantire alla nuova M20. Nel corso del 1971 si è corso il campionato Interserie, che è in sostanza una sorta di Can-Am europea. Per la Porsche è stata la palestra utile a sperimentare quanto a Stoccarda si decide di riversare nel Challenge Can-Am 1972.

Introduzione

Se la McLaren è oggi conosciuta per essere, dopo la Ferrari, la squadra più presente in formula uno, è anche vero che senza i successi ottenuti nelle gare Can-Am, il cammino che ha condotto l'attuale team verso le tante vittorie ottenute nella massima formula sarebbe stato probabilmente più arduo.

Molti anni sono passati da quando il Canadian-American Challenge Cup, per semplicità detto Can-Am, fu definito come il Bruce & Denny show: un appellativo attribuito alla compagine allora residente a Colnbrook, in Inghilterra, per sottolineare una lunga serie di vittorie che nell'arco di cinque anni consecutivi, dal 1967 al 1971, vide Bruce McLaren e Denny Hulme alternarsi al comando della classifica finale, per concludere con l'affermazione di Peter Revson.

Questo "Speciale" nasce dal desiderio di ricordare quel periodo entusiasmante che pose le basi di quello che sarebbe stato il futuro assetto della Scuderia anglo-neozelandese. Ma anche per sottolineare come le capacità di Bruce McLaren e di Teddy Mayer, unite a quelle dei loro più stretti collaboratori, nell'individuare le giuste direttive lungo le quali muoversi, abbiano saputo dare vita ad un'organizzazione complessa ma efficiente, un modello di struttura aziendale votata alle corse automobilistiche, oggi divenuto un importante punto di riferimento per l'intero mondo.

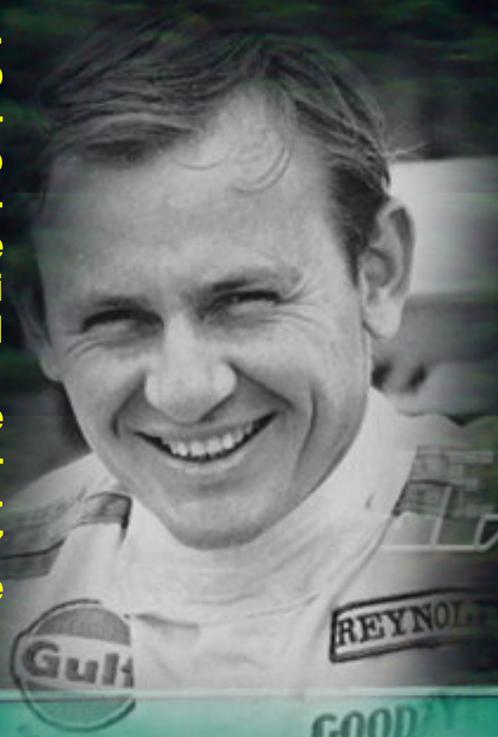
Benvenuti nell'epopea Can-Am della McLaren.

Dario Mella

Immaginiamo di trovarci nel Nord America, nell'anno 1970. Se domandassimo ad un appassionato d'automobilismo che cos'è la McLaren, risponderebbe che è la Marca dominante del campionato Can-Am. Qualcun altro più addentro aggiungerebbe che è anche una monoposto vista nelle gare USAC, ma per trovare qualcuno che nel vasto continente oltreoceano ne sottolinei la partecipazione al Mondiale di Formula 1, dovremmo, con tutta probabilità, munirci del proverbiale lanterantino di Diogene.

Ma che cos'è questa Can-Am che a quanto pare attira come un orso al miele frotte di spettatori e l'interesse dei maggiori Costruttori di vetture da competizione? È un Campionato di velocità riservato a vetture Sport biposto gruppo 7 che si disputa negli Stati Uniti e in Canada. Il nome è l'abbreviazione di 'Canadian-American Challenge Cup'.

foto: © www.retro-classics.co.nz



PARTE PRIMA

DAL 1966 al 1968



di Dario Mella



L'EPOPEA CAN-AM DELLA McLAREN



L'EPOPEA CAN-AM DELLA McLAREN

La Can-Am è in pratica una Formula dove non vi sono le limitazioni di cilindrata, peso e dimensioni che troviamo nelle vetture Sport e Sport-Prototipo e questo contribuisce ad aumentarne il fascino. Agli Americani, si sa, piace fare le cose in grande, dunque la Can-Am diventa la palestra giusta per cimentarsi con macchine di elevata cilindrata i cui motori sono derivati dai V8 "big-block" di serie.



Le gare, che si disputano su circuiti tra i più vari per conformazione e tipologia, sono spettacolari e combattute. Sono competizioni brevi (300 km o poco più, quanto un Gran Premio di Formula Uno), quindi facili da seguire per le reti televisive. E con questi presupposti l'interesse del pubblico è assicurato. Per catturare quello dei Costruttori e dei migliori piloti in circolazione è sufficiente mostrare loro il ricco monte premi, che fa della Can-Am, grazie alla partecipazione della Johnson Wax, una sorta di miniera d'oro. Facciamo ora un passo indietro, fino al 1966. Accanto a Bruce McLaren c'è Teddy Mayer, che gestisce da un punto di vista amministrativo e relazionale la Casa anglo-neozelandese. Al suo occhio attento non sfugge l'opportunità offerta dalla Can-Am e propone di costruire una vettura Sport dedicata.

Bruce è partito dal niente: i soldi che possiede derivano dal mestiere di pilota. Ma c'è un capitale più importante del denaro e di questo Bruce ne ha a palate: è il talento di guida, abbinato alle grandi qualità di collaudatore e di fine conoscitore della meccanica. Per renderle concrete, però, ci vogliono i quattrini e la Formula Uno di quegli anni non è la cornucopia del giorno d'oggi. Ecco quindi il senso della proposta di Teddy: costruire una vettura Can-Am vincente per rendere economicamente più salda la compagine, proiettando così anche il team di Formula Uno (che è il vero obiettivo di Bruce) verso più ambiziosi traguardi.

Il fulcro del ragionamento di Mayer sta nel fatto che Bruce McLaren ha corso negli anni della Formula Uno di 1500 cc, quindi con vetture in sé poco potenti, ma leggere ed agilissime, nelle quali la componente del telaio e la riduzione di qualsiasi resistenza all'avanzamento era fondamentale. Questo presupposto diventa di capitale importanza, perché con un motore derivato dalla serie come per tutti gli altri, il vantaggio può derivare dalla sola componente telaistica. Ma non solo: con una buona competitività di base si sarebbe potuta vendere qualche vettura a team privati, generando un'ulteriore fonte di introiti. Okay, quindi: niente indugi e via con la nuova avventura.

S'inizia la stagione '66 con la M1B costruita dalla Elva, macchina derivata dalla Sport M1A, ma dotata di un motore "small-block" V8 Chevrolet di "soli" 4,5 litri di cilindrata in grado di garantire la potenza necessaria senza compromettere l'equilibrio e la maneggevolezza della vettura.

L'annata 1966 è il primo anno di vita per questa nuova serie, ma, prima di investire tempo e denaro sarà bene guardarsi attorno per capire in quale direzione andare.

Gli appuntamenti in calendario sono solo sei (quattro negli Stati Uniti e due in Canada) e per questo è importante arrivare in fondo a ciascuna gara.

L'iscrizione come concorrente al Challenge avviene con il nome di Bruce McLaren Motor Racing, che, oltre al titolare, annovera come conduttore la giovane speranza della F1, il suo connazionale Chris Amon. Il concorrente più temibile è l'ex Campione del Mondo di F1 John Surtees, su Lola T70-Chevrolet iscritta dal suo stesso team. ▶



CAN-AM

Stagione 1966



McLaren M6A

CANADA - Mont-Tramblant

Il Campionato prende avvio l'11 settembre a Mont Tremblant in Canada con l'affermazione di Surtees, ma questo primo appuntamento dà morale alla squadra perché Bruce e Chris terminano alle spalle del campione inglese.

USA - Bridgehampton

La volta dopo, a Bridgehampton, è Dan Gurney ad imporsi su Lola T70 motorizzata Ford davanti al duo McLaren, questa volta a parti invertite: secondo Amon, terzo Bruce. Il Campionato ha avuto un buon avvio per Colnbrook, ma si sta mettendo in evidenza un'altra pericolosa concorrente: è la Chaparral 2E-Chevrolet portata in gara, oltre che

dall'ex Campione del Mondo di F1 l'americano Phil Hill, dal suo stesso costruttore, il miliardario (e ottimo pilota) Jim Hall.

CANADA - Mosport

Il terzo appuntamento è a Mosport, dove i piloti sul podio portano tutti i colori a stelle e strisce, con Mark Donohue che vince su Lola T70-Chevrolet davanti a Phil Hill (Chaparral) e a Chuck Parsons su McLaren M1B-Chevrolet. Per la cronaca è ancora una McLaren ad occupare il quarto posto: è quella dell'americano Earl Jones.

USA - Laguna Seca

il 16 ottobre si va a Laguna Seca dove le Chaparral di Hill e Hall (sembra quasi un

gioco di parole) ottengono una doppietta davanti a Bruce McLaren.

USA - Riverside

A Riverside, due settimane dopo, è di nuovo John Surtees a vincere, precedendo Jim Hall e Graham Hill, anch'egli su Lola T70-Chevrolet del team Surtees.

A Riverside sono presenti anche volti ancora nuovi per l'ambiente, come Mario Andretti (Lola T70-Ford), accanto ad altri già più noti, come Jackie Stewart (Lola T70-Chevrolet del team Mecon) e Denny Hulme (Lola T70-Chevrolet iscritta da Sid Taylor) che per ora vede Bruce McLaren come avversario.

Bruce a Riverside è costretto al ritiro per problemi d'accensione. Stessa sorte, per cause diverse, per Andretti, Hulme e Stewart.

USA - Las Vegas

Il sesto e ultimo appuntamento è a Las Vegas, dove Surtees, imponendosi, cinge la corona d'alloro che spetta al vincitore di questa prima edizione della Can-Am. Secondo è Bruce McLaren, terzo Donohue sulla solita Lola.

La Classifica finale Piloti vede dunque Surtees primo con 27 punti, Donohue alle sue spalle con 21, Bruce terzo con 20 e Phil Hill quarto con 18. Tre sono state le marche a suddividersi i punti: Lola, Chaparral e McLaren. Al di fuori di queste, la sola Webster-Oldsmobile dell'americano Jerry Titus è riuscita a ritagliarsi uno spicchio di notorietà conquistando un punto di consolazione.

Onore a John Surtees quindi, ma tutto sommato aveva ragione Teddy: con uno sforzo sopportabile e con buona redditività in fatto di vetture vendute, Bruce McLaren è riuscito nell'intento. Ci sono state, infatti, gare in cui si sono viste iscritte anche più di dieci McLaren e questo la dice lunga.

Oltre le aspettative anche la partecipazione del pubblico: mediamente si sono visti più di 50.000 spettatori per ciascun appuntamento (a Las Vegas erano 82.000) e ciò fa ben sperare per il futuro.



foto: © www.autodiva.fr

Il 17 Settembre 1966, per la seconda gara del Campionato Can-Am a Bridgehampton, la Chaparral 2E rappresenta una vera e propria sorpresa. Nella foto, Bruce McLaren, Lothar Motschenbacher e Skip Scott, scrutano con interesse le novità di questa misteriosa auto, con particolare attenzione alla gigantesca pinna mobile.



CAN-AM

Stagione 1967



McLaren M1B

Il calendario del 1967 prevede ugualmente sei appuntamenti, distribuiti da settembre a novembre. Ciò facilita la partecipazione dei "big" dei Campionati americani ed europei del tipo USAC, Formula Uno o Mondiale Marche, i cui calendari in quel periodo sono in chiusura.

Bruce è riuscito nel frattempo ad assicurarsi i servizi del suo connazionale Denny Hulme, quell'anno in lotta per la vittoria nel Campionato del Mondo di Formula Uno su di una Brabham-Repco.

USA - Elkhart Lake

Nella 200 Miglia di Elkhart Lake, il 3 settembre, Bruce porta al debutto la M6A, ma non termina la gara per il cedimento del motore. In compenso è Denny a vincere, davanti alle Lola T70 Mk3B di Donohue e Surtees.

USA - Bridgehampton

Il 17 la Can-Am trasferisce "armi e bagagli" a Bridgehampton per lo Chevron GP.

Denny fa il bis, facendo anche segnare (come a Elkhart Lake) il giro più veloce. Conduce la gara in testa dall'inizio alla fine, dopo essere partito dalla Pole. Questa gara fa segnare la prima doppietta in casa McLaren perché Bruce termina alle spalle del compagno. Le tre piazze successive sono conquistate dalle Lola di Follmer, Surtees e Motschenbacher, a confermare che anche quest'anno la vittoria finale sarà una faccenda tra i piloti di queste due marche.

CANADA - Mosport

A Mosport, alla Players 200, è di nuovo doppietta McLaren nel medesimo ordine. E anche qui Denny (che nel biennio 1967-68 disputerà la sue stagioni migliori in carriera) fa registrare il giro più veloce. A dimostrazione della determinazione dell'"Orso" neozelandese, sta il fatto che per oltre venti giri Denny ha pilotato con un pezzo di carrozzeria che urtava contro una ruota e per questo aveva compiuto un'escursione sull'erba alla

curva Moss durante le battute finali.

Lo stress patito dal pneumatico sarà tale che scoppierà durante il giro d'onore. Ma è tripletta per le vetture giallo papaya perché, dopo Bruce, è Mike Spence a tagliare il traguardo. Dietro ci sono tre Lola (Revson, McCluskey e Follmer) e poi ancora altre due McLaren: sono le M1C di Skip Scott e John Cordts.

USA - Laguna Seca

E siamo a metà ottobre. In California il tempo è mite, specie a Laguna Seca, teatro del Monterey GP. Denny manca il poker per l'esplosione del suo motore, ma ci pensa Bruce a vincere, pure divertendosi, tanto che fa segnare il giro più veloce e rifila un giro di distacco al secondo classificato: Jim Hall su Chaparral 2G.

La Ferrari continua a Laguna Seca l'esperienza Can-Am iniziata a Bridgehampton attraverso la scuderia N.A.R.T.: Chris Amon e Jonathan Williams sono rispettivamente quinto e ottavo con la 330 P4.

USA - Riverside

A Riverside c'è la Lola di Gurney in Pole, ma il traguardo lo taglia per primo Bruce McLaren che precede Jim Hall (Chaparral) e Mark Donohue (Lola). E Denny? Si è ritirato per incidente al secondo giro. Ma non è un ritiro "normale": un pezzo della carrozzeria è stato strappato dalla Lola di Parnelli Jones. Il neozelandese si ferma al box dove i meccanici, non potendo ripararla, tolgono la restante parte pericolante. Denny riparte così senza quasi metà carrozzeria, ma gli viene esposta la bandiera nera.

A questo punto in testa alla Classifica (la Can-Am è una competizione per piloti, non c'è Classifica per Marche) c'è Bruce McLaren seguito a tre soli punti da Denny Hulme. I punteggi sono identici a quelli dati in F1, quindi nove punti vanno al primo, sei al secondo, quattro al terzo, tre al quarto, due al quinto e uno al sesto classificato. La vittoria sarà di Bruce o di Denny? Questo è l'unico

interrogativo che ci si può porre all'ultimo appuntamento della stagione, il 12 novembre a Las Vegas nello Stardust GP, perché tutti gli altri concorrenti sono matematicamente tagliati fuori.

USA - Las Vegas

Beh, la Classifica resterà tale: sarà stato il rilassamento per la vittoria, che arriva già alla seconda stagione, ma nessuno dei due neozelandesi terminerà la gara. Che viene vinta da John Surtees davanti a Mark Donohue, rimasto senza benzina a poche centinaia di metri dall'arrivo quando era in testa e che viene superato così dal compagno. Ma è comunque doppietta per la Lola. A portare la McLaren sul podio ci pensa Mike Spence, terzo con la M1B motorizzata Chevrolet. Al quarto posto l'americano Charlie Haye, su McKee Mk7-Oldsmobile.

Con la vittoria di Laguna Seca Surtees conclude al terzo posto il Campionato, che viene vinto da Bruce McLaren davanti a Denny Hulme.

È l'inizio del "Bruce&Denny Show," come sarà chiamato negli anni a venire questo Campionato che sta diventando terra di conquista per la Casa di Colnbrook.

Su sei appuntamenti, cinque sono stati vinti da una biposto McLaren, senza tener conto dei piazzamenti dei clienti.

Con le vittorie iniziano ad arrivare i soldi necessari per far crescere il team di formula uno. Non a caso sarà al termine della stagione 1967 che nell'officina di Colnbrook prenderà forma la nuova M7A (vedi MAG 62, il Sessantotto della McLaren), prima monoposto giallo-papaya ad imporsi in un gran premio iridato di F1.



foto: © www.imca-slotracing.com

Partenza del primo appuntamento della stagione 1967: nella foto, in prima fila le McLaren M6A di Bruce e Denny, subito dietro la Lola T70 Mk3 di Dan Gurney con a fianco un'altra Lola T70, quella di George Folmer.

Nella foto Bruce e Denny pochi minuti prima della gara di Elkhart Lake, primo dei sei appuntamenti della stagione 1967. Bruce non terminerà la gara ma in compenso Denny conquisterà il gradino più alto del podio.



foto: © Unknown



CAN-AM

Stagione 1968



McLaren M8A



Denny Hulme
McLaren M8A

foto: © www.weismann.net

Il primo settembre 1968 si apre dunque una nuova stagione per questo Challenge che sta riscuotendo un successo crescente. Bruce deve difendere il titolo conquistato e allestisce la M8A, riservando ai clienti l'analoga M8B, commercializzata dalla Trojan.

La stagione prende avvio il primo settembre a Elkhart Lake, nel Wisconsin. Ma mentre durante l'anno precedente le vetture erano state a lungo provate e messe a punto, in questa stagione la priorità è stata data alla Formula Uno, dove Denny è in lotta per la conquista del Titolo iridato. La nuova M8A, a cinque giorni dalla partenza per l'America, è ancora una vettura tutta da scoprire: solo un esemplare ha percorso con Bruce all'incirca 800 km in prova a Goodwood, per di più con la carrozzeria della M6A. Il tempo sul giro ottenuto, tuttavia, induce Bruce all'ottimismo, anche perché si tratta di una macchina più leggera di 15 kg rispetto alla precedente e più potente di 100 CV grazie al nuovo motore da 7 litri Chevrolet. Altra novità è il telaio monoscocca, più largo e basso di circa 100 mm nei confronti di quello della M6A, nelle cui fiancate i serbatoi possono contenere fino a 270 litri di carburante.

USA - Elkhart Lake

A Elkhart Lake...motore e telaio della M8A si incontrano per la prima volta. Il lavoro è stato terminato all'ultimo momento ed è Tyler Alexander ad occuparsi del trasporto delle due biposto ufficiali dall'Inghilterra. Nello stesso tempo giunge dalla California Gary Knutson con i nuovi motori Chevrolet, la cui caratteristica più evidente sono le lunghissime trombette d'aspirazione (30cm) poste dietro le spalle del pilota. Malgrado il lavoro sia stato ultimato all'ultimo momento, questa 200 Miglia si conclude con un arrivo trionfale: primo Denny, secondo Bruce, terzo Donohue, su M6A-Chevrolet (vettura ex ufficiale, venduta dalla McLaren alla Scuderia Sunoco di Roger Penske), quarto Peter Revson con la M6B di Shelby motorizzata dal V8 Ford. E c'è pure il giro più veloce di Lothar Motschenbacher, con la vecchia M6B

-Ford.

Per trovare la prima "non-McLaren" dobbiamo andare indietro di un'altra posizione, dove si è issato Jim Hall con la sua Chaparral 2G-Chevrolet.

USA - Bridgehampton

Passano quindici giorni e l'appuntamento è a New York, sul circuito di Bridgehampton. Qui la vittoria è affare privato tra le due McLaren ufficiali, Jim Hall e Mark Donohue. Vince, però, Donohue: poco male, sempre una McLaren è, tanto più che precede la rivale Chaparral pilotata da Hall. La corsa si è risolta negli ultimi giri con il ritiro di Bruce (al 62° giro su 70) e di Denny al 53°, per problemi meccanici. Anche Hall ha avuto qualche noia: era in testa, ma è stato costretto a rallentare nel finale finendo così per essere sopravanzato da Donohue. A Bruce resta la consolazione del giro più veloce.

Gara dura questa a Bridgehampton, perché solo otto vetture su venticinque vedono la bandiera a scacchi.

CANADA - Edmonton

29 Settembre, Edmonton, nell'Alberta. Klondike Trial 200 è il nome di questa competizione, che vede Hulme vincitore davanti al suo caposquadra. Se i due gradini più alti sono colorati di giallo-papaya, il terzo è blu. Ma è sempre una McLaren, perché si tratta di Mark Donohue che chiude un'altra giornata memorabile per i colori anglo-neozelandesi. Dietro ci sono Sam Posey e Chuck Parsons su Lola, mentre il giro più veloce è di Jim Hall.

USA - Laguna Seca

Il quarto appuntamento è a Laguna Seca. Stranamente per la California il giorno del via piove a dirotto. Il duo McLaren non azzecca la scelta giusta di gomme, ma John Cannon invece sì e piazza la sua M6B con motore Oldsmobile di 6 litri al primo posto davanti a Denny Hulme. Terzo è il canadese (e futuro pilota BRM di F1) George Eaton con l'anziana M1C-Ford, che chiude davanti a Motschenbacher su McLaren M6B.

Bruce, complice un testa-coda, è quinto a un giro davanti a Jerry Titus, anch'egli (naturalmente) su McLaren, una M6B. E questi sono i piloti a punti.

CANADA - Edmonton

Da Monterey ci si sposta a Los Angeles, dove è in calendario il quinto appuntamento previsto per il 27 ottobre.

La corsa è saldamente nelle mani di Bruce che domina dall'inizio alla fine doppiando tutti tranne Donohue. Jim Hall (Chaparral) chiude il podio. E Denny? Gara fotocopia di quella dell'anno precedente, con tanto di danneggiamento della carrozzeria. Con la differenza che questa volta non gli viene esposta la bandiera nera e può finire quinto.

USA - Las Vegas

All'ultimo appuntamento Denny si presenta in testa alla Classifica: ha 26 punti contro i 23 di Bruce e Donohue. E ha il vantaggio, in caso di parità, di aver vinto due gare contro uno ciascuno dei suoi due inseguitori, gli unici a potergli contendere il Titolo.

Nello Stardust GP, a Las Vegas, Denny Hulme può dormire sonni tranquilli. Bruce è eliminato alla prima curva per una carambola che provoca parecchi danni alla sua vettura. Donohue, dal canto suo, sembra facilitargli ancor più il compito perché la sua McLaren non intende avviarsi.

La sola cosa che Denny deve fare è respingere gli attacchi di Dan Gurney (che si ritirerà al 15° giro) e portare al traguardo la sua M8A, davanti alla Lola di George Follmer e alla M6B di Jerry Titus. Denny Hulme, con 35 punti, diventa così Campione Can-Am 1968, davanti a Bruce McLaren e a Mark Donohue. La vittoria gli frutta un premio personale di 40.000 dollari: con quei soldi, nel nostro Paese, si comperavano all'epoca tre appartamenti in città adatti ad una famiglia.

Per Bruce McLaren e il suo staff il 1968 è un anno da incorniciare. Hulme non solo ha vinto la Can-Am, ma ha lottato fino all'ultimo nel Mondiale F1. Insomma, aveva ragione Mayer. La Can-Am si sta rivelando non solo una preziosa fonte di introiti, anche grazie alle biposto prodotte e vendute ai clienti (comprese le vetture di Bruce e Denny usate nella precedente stagione), ma anche una prestigiosa vetrina che offre visibilità mondiale alle vetture con lo stemma del kiwi neozelandese.

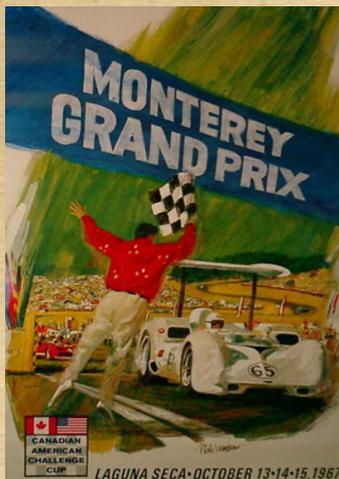
L'appetito viene mangiando, recita un noto proverbio e questo vale anche a Colnbrook, dove già ferve il lavoro per la stagione 1969 che inizierà in giugno anziché a settembre. Il



CAN-AM

Girovagando a casaccio qua e là.....

by **Dario Mella**



A Laguna Seca, nel 1967, ci sono ben undici vetture McLaren su di un totale di 32 partenti e l'organizzazione logistica comincia a diventare problematica. Cosa fa allora Bruce? Affitta un capannone a Long Beach dove ricovera i molti quintali di pezzi di ricambio di cui deve disporre, per sé e per i clienti. Ma non basta: il circuito è tale da richiedere gomme più larghe, che però sollecitano maggiormente i semiassi e i freni della M6A che devono essere sostituiti con altri di maggiori dimensioni. Viene così spedito da Colnbrook in gran fretta il materiale necessario, giusto in tempo per la gara.



Nel 1968 si vede in pista una strana biposto: sembra una M6B, una delle tante vendute ai clienti, ma, osservandola meglio, ci si accorge che è diversa. È un po' più bassa e, pesandola, si scopre che è anche un po' più leggera. La pilota Dan Gurney e si chiama McLeagle. Non è altro che la normale M6B rivista e corretta dal pilota-costruttore americano, dotata di un motore V8 Weslake (elaborato da Gurney) di 5,3 litri accoppiato ad un cambio Hewland DG 300. La particolarità di questa biposto è l'uso del titanio, metallo resistente e leggero, che forma gli elementi



Il 1969 vede il debutto della Shadow (in inglese "ombra"), una particolare vettura costruita da un pool di tecnici di Los Angeles, così chiamata per la ridottissima altezza da terra della carrozzeria. Quando i meccanici le sono a fianco, la linea della fiancata corre all'altezza delle loro ginocchia! Più in alto c'è solo il plexiglass di fronte al volante e il roll-bar dietro la testa del pilota. Monta ruote da 12 pollici di diametro a fronte di una larghezza del canale di ben 17. Il motore è un V8 Chevrolet di 7 litri. La pilota George Folmer.



Gli incidenti accaduti per il repentino rallentamento di qualcuno che lì per lì decide di rientrare ai box, non sono solo una triste prerogativa della F1. A Las Vegas '68, nel finale, Motschenbacher all'improvviso rallenta per dirigersi verso il suo box, senza tenere conto, o senza avvedersi non si sa, che incollata dietro la sua McLaren c'è la Chaparral di Jim Hall. L'urto è violento e il pilota texano della Chaparral viene estratto dai rottami della sua vettura in gravi condizioni. Fortunatamente si ristabilirà e potrà riprendere la carriera di pilota-Costruttore. Per la cronaca, Hall prese parte a dodici Gran Premi di Formula Uno tra il 1960 e il 1963 al volante di una



Ma come sono colorate le McLaren della serie Can-Am? Nel 1966 la macchina ufficiale è rossa, con una banda bianca lungo le fiancate. Il giallo-arancio compare nel 1967 come colore ufficiale, mentre le vetture private indossano la livrea della scuderia di appartenenza. Molto bella la M6B (che è la versione clienti della M6A) di Mark



Ad un giornalista che nella stagione 1969 gli chiedeva quale fosse il segreto che rendeva vincenti le sue vetture, Bruce McLaren rispose: "Non so cosa dire, non tocca a me rispondere. Noi facciamo il nostro mestiere e cerchiamo di farlo bene, tutto qui."



chudere da vincitore anche la Can-Am. Bruce, ritiratosi dopo pochi giri per problemi di carburazione, può essere scavalcato e, comunque, quand'anche Denny dovesse terminare quarto, a parità di punti risulterebbe vincitore per aver vinto una gara di più. Ma il destino ha disposto diversamente: Denny deve prima fermarsi per la sostituzione di un pneumatico, poi, dopo una rimonta furiosa, il motore cede spettacolarmente giusto quando la sua M6A passa davanti al proprio box. Bruce commenta così: "Avrei voluto vincere il Campionato in un altro modo, non per il ritiro del mio compagno, ma non posso proprio lamentarmi per questo. In cinque occasioni abbiamo vinto, siamo partiti altrettante volte in Pole, abbiamo stabilito per sei volte il giro più veloce in gara e ci siamo qualificati sempre in prima fila".



Per rendere l'idea della redditività (in termini monetari) delle corse Can-Am, con il Titolo conquistato nel 1966 John Surtees guadagnerà, nelle sei gare disputate tra settembre e novembre, parecchio più denaro che in tutta la stagione '66 di F1, comprese le partecipazioni al di fuori dei nove Gran Premi del calendario iridato.



A Bridgehampton '67 Ludovico Scarfiotti, su Ferrari 330 P4 spider, termina al settimo posto. È l'inizio di un timido interesse della Casa di Maranello (che in quella stagione vincerà il Campionato Mondiale Marche) verso questa formula. La P4 di Scarfiotti è iscritta dalla Scuderia N.A.R.T. di Luigi Chinetti, importatore Ferrari nel Nord America. Dietro Scarfiotti si classifica Andretti su Honker-Ford del team di Paul Newman.



Forse non tutti sanno che la linea della M1B fu abbozzata da Bruce McLaren, ma disegnata in via definitiva da un artista del calibro di Michael Turner, noto in tutto il mondo per i suoi dipinti in materia di motorismo. Grande appassionato di corse, l'artista inglese (che nell'officina di Bruce a Colnbrook è di casa) è anche l'autore dello stemma McLaren dell'epoca, quello con il kiwi.



E ancora a Laguna Seca '67 Denny Hulme ha tentato il tutto per tutto pur di sopravanzare il suo caposquadra in classifica. Fresco Campione del Mondo di Formula Uno (il campionato era terminato il 28 ottobre), Denny intende



CAN-AM 1969

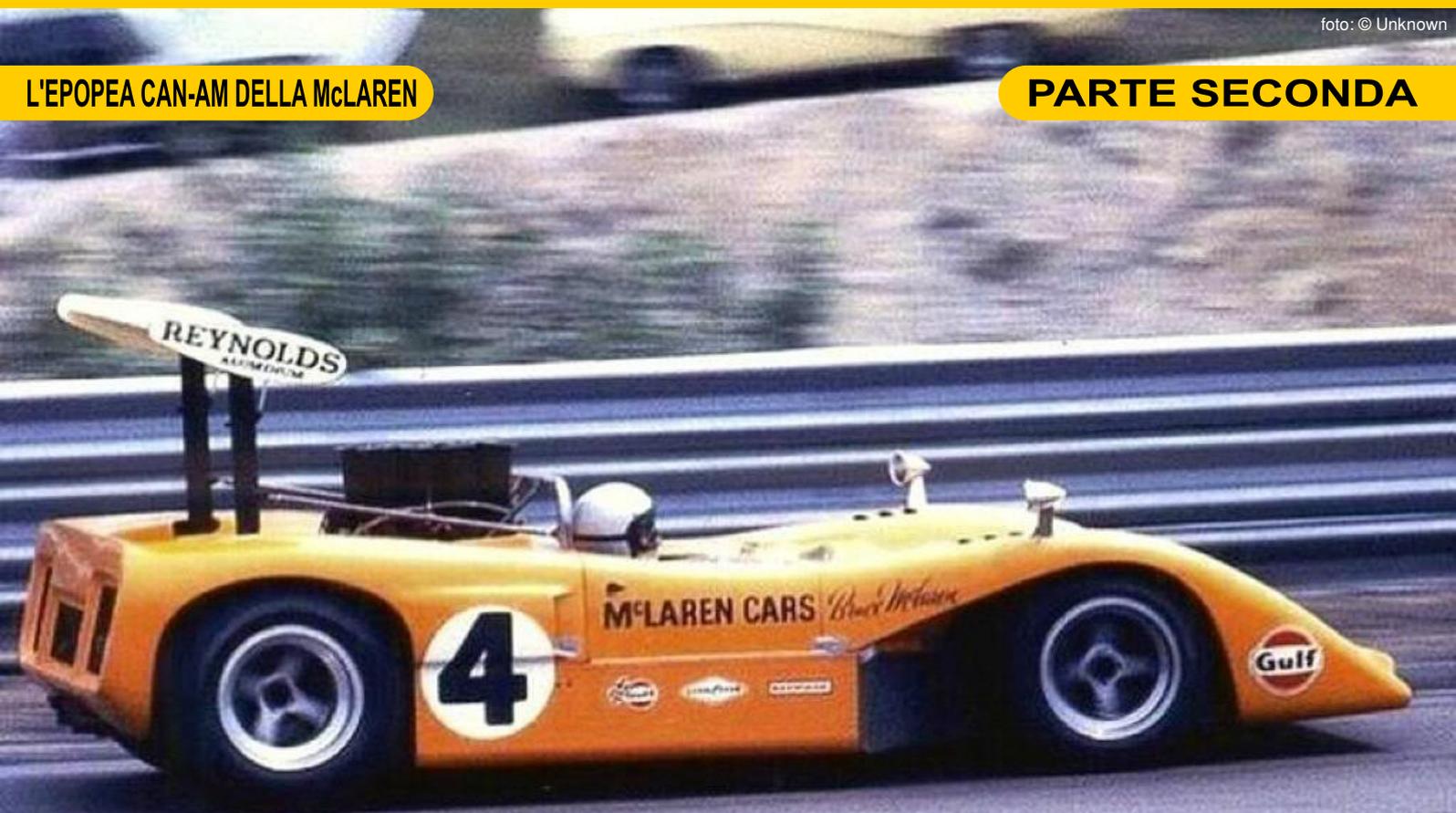
L'EN-PLEIN!

di Dario Mella

foto: © Unknown

L'EPOPEA CAN-AM DELLA McLAREN

PARTE SECONDA



Dopo tre stagioni gli organizzatori del Challenge Can-Am tirano le somme. La ricetta “macchine veloci, costruttori di nome e piloti famosi”, ha funzionato alla perfezione. Il pubblico accorre ed il pericolo di vedere le gare disertate per la concomitanza di altri appuntamenti è ormai scongiurato. Per questo motivo, infatti, la stagione Can-Am era stata in precedenza concentrata nei mesi autunnali e limitata a cinque o sei gare.



Campionato Can-Am 1969. Bruce McLaren alla guida della McLaren M8B subito dopo il Via della gara di Watkins Glen

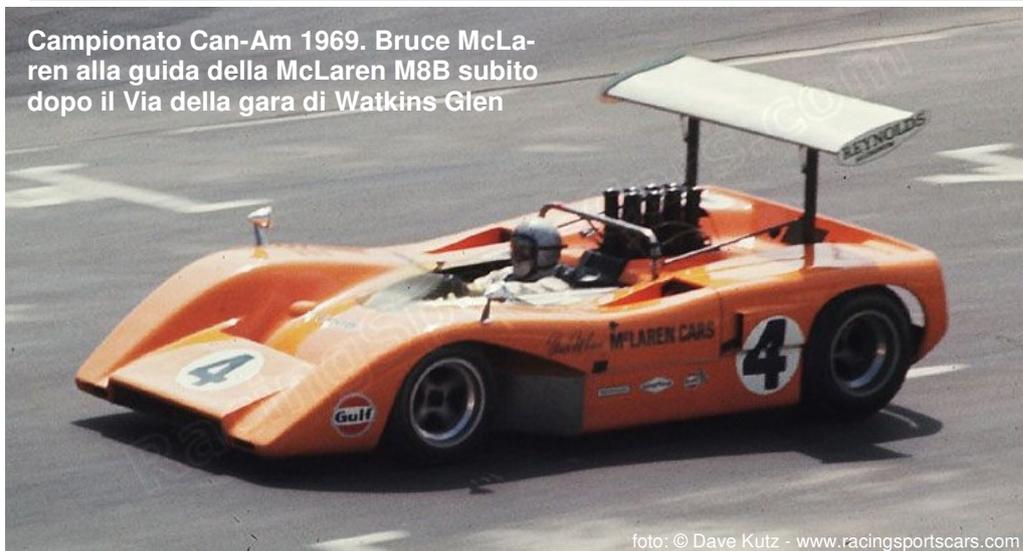


foto: © Dave Kutz - www.racingsportscars.com

Nel 1969 l'inizio del campionato viene anticipato a giugno e gli appuntamenti in calendario diventano undici. La cosa giunge gradita soprattutto alle Scuderie che hanno puntato gran parte delle loro energie su questa competizione, come la McLaren, la Lola e la Chaparral. Ma va bene anche a chi deve mettersi in luce, perché può contare su di una vetrina di maggiore importanza.



Il primo giugno 1969, il fragore cupo e sordo dei motori fa tremare le tribune di Mosport nell'Ontario. Le Can-Am hanno qualcosa di magico per gli appassionati. Sono veloci, (anche oltre 350 orari),

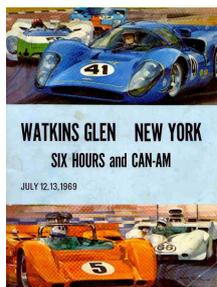
hanno grandi motori dalla coppia motrice mostruosa e disponibile fin dai regimi più bassi, che innesca, quando si accelera troppo, spettacolari pattinamenti delle ruote anche ad alta velocità. Sono macchine che non hanno bisogno nemmeno di molte marce per scaricare a terra gli oltre 600 CV dei quali dispongono. Ne bastano quattro per fiandare le biposto sport fuori dalle curve. E c'è perfino chi monta un cambio automatico, sperimentato anche dalla stessa McLaren. L'anticipo del calendario a giugno ha creato qualche grattacapo a Bruce McLaren che si è dovuto concentrare nella messa a punto della nuova M8B, tralasciando un po' la preparazione della monoposto di F1. Scelta comprensibile, se solo pensiamo alla forte differenza di introiti che derivava dall'essere vincenti nell'uno piuttosto che nell'altro campionato.

A Mosport il dominio delle biposto giallo-arancio è totale: vince McLaren seguito da Hulme. Terzo è Surtees, sempre su McLaren. Ma è una M12, la versione clienti montata dalla Elva: ha il telaio della M6 con le sospensioni della M8. Al di là di questo, la scuderia anglo-neozelandese inizia il 1969 palesando un dominio pres-

soché assoluto: su undici classificati, nove hanno corso con una McLaren e due con una Lola. Gli altri sembrano spariti. O meglio, riemergono al Labatt Trophy a St. Jovite, nel Quebec, sotto forma della McKee Mk10 che monta un V8 Oldsmobile turbo di 6400 cc di cilindrata. A St. Jovite vince Hulme seguito da McLaren, mentre Parsons, su Lola-Chevrolet T163 completa il podio. E la McKee? Termina all'ottavo posto con Joe Leonard.

Il terzo appuntamento è in terra statunitense, a Watkins-Glen, teatro anche del gran premio USA di F1. Come da copione arriva la doppietta McLaren con Bruce che precede Denny, ma il terzo gradino è occupato, dopo una dura battaglia con Surtees, da una presenza nuova: è la Ferrari 612 di Chris Amon, iscritta dallo stesso pilota in collaborazione con la Scuderia N.A.R.T. di Luigi Chinetti. Monta un V12 di 6200 cc da 620 CV, accoppiato ad un cambio a quattro marce.

La minaccia Ferrari diviene più incombente al Klondike Trial 200 ad Edmonton, quarta prova del campionato. Vince Hulme, ma Amon è secondo ad un'incollatura. Per rendere l'idea del ritmo imposto dai due neozelandesi, il terzo classificato, George Eaton su McLaren M12, è indietro di tre giri. Bruce McLaren si è invece ritirato per il cedimento di un pistone. Quarto è John Surtees su Chaparral 2H. ▶



Qualche nota tecnica

Il dominio McLaren potrebbe far pensare che la Can-Am edizione 1969 sia stato un campionato noioso. In realtà, ferme restando le posizioni di vertice, di spettacolo ce n'è stato, con lotte, sorpassi e dimostrazioni di guida funambolica da parte di molti concorrenti. La permissiva formula di gara ha fatto sì che si siano viste, nel corso della stagione, macchine caratterizzate da soluzioni tecniche molto diverse, con motori di varia provenienza e cilindrata. La disparità di prestazioni tra i mezzi ha creato situazioni di confronto dove l'abilità dei piloti, o la particolare maneggevolezza di alcune auto, pur con potenze di gran lunga inferiori a molte altre, ha fatto sì che avessero luogo, sui circuiti più tortuosi, duelli assai combattuti.



foto: © Unknown
Campionato Can-Am 1969 - La McLaren M8B progettata da Marquart e Coppuck.

Cominciamo dalla vincitrice, la McLaren M8B progettata da Marquart e Coppuck. Derivata dalla M8A, è una macchina dalla costruzione semplice ma accurata, dove ogni particolare è stato affinato al meglio. Compresa l'aerodinamica, come si è visto nei nuovi passaggi ruota anteriori, la cui forma risponde a precise indicazioni in questo senso.

Il grande alettone posteriore che si eleva sopra la carrozzeria è un argomento nuovo per la McLaren Can-Am. È fissato ai portamozzo delle sospensioni ed è stato messo a punto sulla base dell'esperienza maturata l'anno prima con la M7A di F1.



foto: © Fred Scatley

La McLaren M7A di F1 del 1968. Il grande alettone posteriore della M8B è stato messo a punto grazie all'esperienza maturata nella stagione di F1 del 1968.

Il motore, un V8-90° Chevrolet di sette litri per 635 CV, alimentato ad iniezione Lucas, è semplice nella sua concezione ed architettura. Della preparazione e sviluppo se ne cura la McLaren Engines.

Qualche nota tecnica

Tra le vetture più interessanti del 1969 annoveriamo la Chaparral 2H, (motore Chevrolet 7 litri) caratterizzata da un enorme alettone centrale fissato lateralmente al telaio e da uno sussidiario mobile al retrotreno, azionato da un sistema idraulico comandato dal movimento delle sospensioni. Di rilievo, in questa biposto, c'è la sospensione posteriore a ponte de Dion. Gli scadenti risultati ottenuti dalla 2H, vanno imputati alla carenza di messa a punto e all'eccessiva mole della vettura.

Il fiorire degli alettoni ha contagiato anche la Lola, per l'occasione rivista nella linea e nell'aerodinamica.

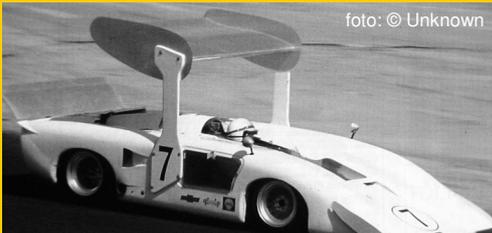


foto: © Unknown

La Chaparral 2H. Una delle vetture più interessanti del Campionato Can-Am 69

La partecipazione della Porsche, con la 917-4500 in versione alleggerita, è una presa di contatto in vista della stagione 1970.

La Ferrari, dopo un'iniziale esperienza nel 1967 con la 330 P4 alleggerita e modificata, ci prova con una vettura progettata e costruita allo scopo: la 612. Il motore, di 6200 cc, è quello di più elevata cilindrata fin lì costruito a Maranello. Lo schema meccanico è il consueto: dodici cilindri a V con distribuzione bialbero a camme in testa per bancata e alimentazione ad iniezione. Portato nel corso della stagione a 6900 cc, il V12 eroga in quest'ultima configurazione ben 660 CV, in grado di imprimere alla biposto spider del Cavallino una velocità di punta di circa 360 orari. Tra tutte le scuderie partecipanti, la Ferrari è stata l'unica in grado di contrastare efficacemente le McLaren, pur peccando in affidabilità per una sostanziale carenza di messa a punto. Anche qui l'alettone posteriore è montato sulle sospensioni.



foto: © LASCAM 2008

La Ferrari 612, con la cilindrata portata a 6900cc era in grado di erogare 660CV!

Degna di nota è la nuova Autocoast Ti22 motorizzata Chevrolet. Vettura progettata e costruita da Peter Bryant, ha un telaio nel quale è stato largamente impiegato il titanio. Debutterà a Laguna Seca nelle mani di Jackie Oliver. Anche per la Autocoast, la cui costruzione è stata finanziata dalla principale industria americana



A Mid-Ohio, il 17 agosto, la volata per la vittoria premia ancora Hulme che precede McLaren per meno di un secondo. Chris Amon, con l'arrivo a podio, dimostra che se la Ferrari si impegnasse a fondo in questa

Can-Am, potrebbe essere la più seria antagonista. Ma a Maranello hanno in mente altri progetti e la Can-Am diventa così solo una parentesi. Qui la concorrenza è agguerrita e il duo neozelandese non ha vita facile. Oltre alla Ferrari ci sono la Lola-Penske di Donohue e la Porsche, ma alla fine, Ferrari a parte, nessuno, per un motivo o per l'altro, riesce ad impensierire più di tanto i "kiwi" Bruce e Denny.



Il 31 del mese, a Elkhart Lake nel Wisconsin, lungo un tracciato che ha le caratteristiche più d'una strada statale che si snoda tra prati e boschi che della pista, Amon è a caccia delle McLaren in testa, ma cede

la pompa della benzina. Vince Bruce, seguito con il solito secondo di distacco da Denny. Come dire che i due alfieri hanno fatto, come in altre occasioni, corsa di conserva. Le Lola di Parsons e Revson chiudono terza e quarta ad un giro, mentre avanza, quinta in classifica, l'agile Porsche 908/2 questa volta pilotata da Tony Dean. Che anche a Stoccarda abbiano serie intenzioni di allestire una vettura? Per ora si devono accontentare di chiudere staccati di tre giri, davanti ad un trio di McLaren private.

Arriva settembre: la Can-Am negli anni scorsi cominciava qui, ora è al settimo appuntamento. L'unica incertezza è: vincerà Bruce o Denny? Perché la lotta degli

altri è per il terzo posto. I due piloti McLaren, avendo vinto tutte le prove disputate, hanno accumulato un distacco abissale in classifica.

Il 14 settembre si corre a Bridgehampton, un circuito vicino a New York. Primo è Hulme, secondo McLaren, terzo Mottschebacher. Su venti partenti, nove pilotano una McLaren. Sotto un cielo denso di nuvole grigie, è la McLaren M12 di Surtees a scatenare lampi in pista ingaggiando battaglia contro le M8B ufficiali. Lo spettacolo termina al 56° giro quando il V8 di "Big John" cede.



Il 28 settembre, a Michigan Raceway, si aggiunge una terza M8B ufficiale: è affidata a Dan Gurney, che non smentisce la sua classe giungendo terzo a soli due decimi di secondo da Hulme, il quale a sua volta termina alle spalle del vincitore, Bruce McLaren. È in pratica un arrivo in parata perché, tra il primo e il terzo classificato, il distacco è di soli 490 millesimi di secondo.

Se il sole del Michigan fa splendere il giallo-arancio delle M8B, la minaccia futura è lì che incombe. Risponde al nome di Porsche 917 e ha un motore aspirato di 4,5 litri: lo svizzero Jo Siffert, grande interprete delle sport tedesche, è infatti al quarto posto. La Porsche è lì, ma per ora non impensierisce Bruce & Denny. E la Ferrari di Amon? Un guasto al motore gli ha impedito di prendere il via. Che anche qui la proverbiale jella che perseguita il neozelandese in F1 stia prendendo forma? ▶



foto: © Nate Pritzker - www.racingsportscars.com

Il 14 settembre si corre a Bridgehampton, un circuito situato nei dintorni di New York. In questa foto la McLaren M8B pilotata da Bruce McLaren.



E intanto arriva l'autunno: cadono le prime foglie, ma non... a Laguna Seca. Il circuito, tolte le strutture, è circondato dal nulla. Terra sabbiosa incolta e vegetazione rada e bassa tutt'attorno, creano lunghe vie di fuga dove il solo pericolo sono le asperità naturali del terreno che potrebbero innescare il ribaltamento in caso di uscita di pista. Per il

resto c'è da guardarsi dalla sabbia sull'asfalto portata dal vento, oppure dal brecciolino sollevato da qualche vettura che entra troppo in confidenza con il bordo pista. In compenso è un circuito tosto che mette a dura prova i freni, caratterizzato da un allungo dove le Can-Am raggiungono velocità da brivido.

Se diciamo che anche qui c'è stata una doppietta (1° McLaren, 2° Hulme) è una novità? La novità c'è quando qualcuno riesce a restare per più di sei o sette giri negli specchietti retrovisori delle due M8B. Peccato solo che la terza McLaren ufficiale, affidata a Chris Amon, abbia patito la rottura del differenziale a nove giri dal termine. Amon, in realtà, figurava iscritto a questa gara con la nuova Ferrari 712, che era in pratica la 612 con motore portato a 6900 cc. Problemi tecnici di varia natura gli avevano impedito di partecipare e così aveva preso il via con la terza M8B. Chris parte dall'ultima fila, ma rimonta fino al sesto posto prima di ritirarsi per rottura del differenziale. Chuck Parsons, a podio, mette punti in cascina e precede Mario Andretti su McLaren M6B motorizzata con il V8 Ford.



A Riverside le sorti del campionato sembrano volgere a favore di Denny Hulme, che infatti vince, mentre Bruce McLaren è costretto al ritiro per la rottura di una sospensione causata da un'escursione fuori pista. Ne approfitta Parsons che porta la sua Lola sul secondo gradino del podio, precedendo nuovamente Andretti. Gurney è ottimo quarto con la sua McL'Eagle-Chevrolet M6B.

9 novembre 1969, Texas, ultima prova. Vince Bruce McLaren che si aggiudica così il campionato. Hulme, ritiratosi al 59° dei 70 giri previsti causa rottura del motore, ha dieci punti in più ma ne deve scartare quindici. Completa il podio il tre volte campione del mondo di F1 Jack Brabham al volante di una Open Sports-Ford iscritta da Alan Mann.

La classifica finale vede così Bruce McLaren, in vetta a quota 165, precedere di cinque lunghezze Denny Hulme. Chuck Parsons chiude la stagione con un brillante terzo posto a quota 81, segno di affidabilità della sua Lola-Chevrolet T163, ma anche di concretezza ed esperienza del valido pilota americano. Jo Sifert conferma la sua straordinaria abilità al volante delle vetture Sport concludendo quarto con 56 punti, penalizzato da un motore che ha due litri e mezzo in meno di cilindrata rispetto agli altri. George Eaton è quinto a quota 50 e precede Chris Amon, fermo, dopo iterati guasti, a 39.

By Dario Mella

Fatti e curiosità...

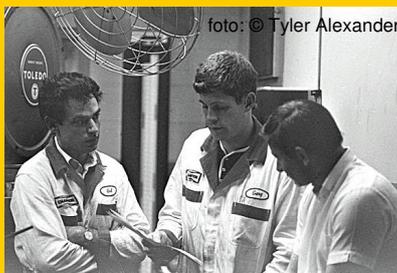


foto: © Tyler Alexander

Nella foto, da sinistra Al Bartz, Gary Knutson e Bruce McLaren. Dopo due anni passati a preparare i motori, Gary Knutson emigra alla Chaparral. Il suo posto presso la McLaren Engines è preso dall'americano George Bolthoff.

In questa immagine, da sinistra Robin Herd, Bruce McLaren e Teddy Mayer. Teddy ebbe a dire, commentando l'epopea Can-Am, che la M8B fu la vettura più efficace, se rapportata alla concorrenza, mai costruita dalla McLaren.



foto: © LAT



foto: © Unknown

Nella foto la Ferrari 612 di Chris Amon. A Edmonton, nell'Alberta, c'è incredibilmente una vettura più veloce delle McLaren. È la Ferrari 612 di Amon, che termina al secondo posto a cinque secondi da Hulme, dopo aver subito un rallentamento per alcune noie meccaniche.

Qui a destra uno scatto della M8B pilotata da Dan Gurney. Nel Michigan Raceway, ottavo appuntamento della stagione, Gurney, come abbiamo visto, si classifica terzo. In realtà la sua M8B (che è la vettura-muletto di Bruce e Denny) era stata inizialmente affidata a Jack Brabham, che vi aveva corso le qualifiche. Per motivi che non conosciamo l'australiano cede il volante a Gurney, che è così costretto a partire dall'ultima posizione nello schieramento. La rimonta dell'americano è strepitosa. Già al primo giro Gurney supera dodici dei ventisette partenti, fino a far sentire il fiato sul collo agli stessi compagni di squadra.



foto: © Ronald Laymon



foto: © www.ourSL.com

A Bridgehampton, ottenute le prime due posizioni, Bruce, Denny e i meccanici decidono di darsi allo...sci nautico. Ai box resta il solo Teddy Mayer a sorvegliare cosa fanno gli altri: la probabilità che qualcuno riesca ad insidiare la prima fila è remota, ma non si sa mai.... Nella foto Hulme e McLaren dopo la partenza.

La rinuncia della Ford ad allestire motori di maggiore cilindrata, costringe i piloti Can-Am che utilizzano gli otto cilindri della Casa, come Gurney, Andretti e altri, a correre con motori di inferiore cilindrata (5000-6000 cc), che pagano all'incirca un centinaio di cavalli nei confronti dei 7 litri degli altri.

Sempre ad Edmonton, le parole di Surtees verso la sua Chaparral sono molto dure: "È la vettura più piena di difetti e più spaventosa tra quelle che ho avuto il dispiacere di guidare" - afferma senza mezzi termini l'ex campione del mondo di F1.

Nel corso del 1969 le McLaren M8B hanno vinto tutte e undici le prove del campionato. Ma in qualifica, come si sono comportate? A Mosport, a St. Jovite e a Watkins-Glen la pole è di Bruce McLaren, mentre Denny Hulme ha il secondo tempo. A Edmonton, a Mid-Ohio e a Elkhart Lake le parti si invertono e la pole va a Hulme. McLaren torna in pole seguito da Hulme a Bridgehampton, mentre a Michigan è nuovamente Denny a staccare il miglior tempo in prova davanti a Bruce. Le gare sono in numero dispari, perciò, continuando così, la situazione di parità assoluta verrà giocoforza interrotta. A Laguna Seca è di nuovo Bruce a precedere in qualifica Denny, mentre a Riverside Denny precede Bruce. L'ultima prova dirà chi tra i due vincerà questo singolare duello color giallo-papaya. Il Texas parlerà a favore di Denny Hulme. Bruce McLaren sarà infatti terzo in griglia, preceduto da Mario An-



IL CAMPIONATO CAN-AM 1970

L'EPOPEA CAN-AM DELLA McLAREN di Dario Mella - Parte Terza

Nel 1970 la Federazione Internazionale bandisce gli alettoni anche per le vetture Can-Am. O meglio, il loro impiego viene regolamentato con precise restrizioni nelle dimensioni e nell'altezza massima da terra. La loro incidenza non può più essere regolata in corsa mediante sistemi automatici o comandati dal pilota, bensì ai box a vettura ferma. Inoltre essi non possono più agire sui braccetti delle sospensioni, ma devono essere fissati alla carrozzeria o al telaio.

Sono modifiche importanti che comportano di fatto di ridisegnare la macchina, specialmente nella parte dietro. È ciò che viene fatto in McLaren nell'inverno del 1970 per mano di Jo Marquart, l'autore della M8D, l'arma con la quale Bruce McLaren e Denny Hulme intendono ribadire la supremazia assoluta della precedente stagione. Questa decisione era già stata presa l'anno precedente per la formula uno e nasceva dalla constatazione che i braccetti delle sospensioni delle monoposto, ridotti spesso al minimo indispensabile per alleggerirli, cedevano sotto la spinta dell'aria generata da alettoni che, a loro volta, diventavano sempre più grandi. I gravi incidenti di Graham Hill e Jochen Rindt, entrambi su Lotus 49, avvenuti per questo motivo al Montjuich nel gran premio di Spagna del 1969 di formula uno, avevano indotto la Federazione a prendere

drastici provvedimenti. E anche in Can-Am si voleva scongiurare il pericolo che accadessero fatti analoghi.

I progettisti di vetture Sport dovevano, però, fare i conti con un aspetto nuovo, che in F1 non era così rilevante: la carenatura posteriore della macchina, molto più estesa che in una monoposto, conglobava l'alettone. Essa veniva così a sopportare una considerevole spinta verticale, sollecitando gli ancoraggi alla carrozzeria o al telaio. E non era un fatto da poco, specie se si considera che una vettura Sport dell'epoca, come poteva essere una Can-Am o un prototipo del Mondiale Marche, sviluppava in quegli anni una velocità massima di parecchio superiore a quella di una formula uno. E si sa che le forze di origine aerodinamica crescono con il quadrato della velocità.

Sarà stato per questo, sarà stato un fissaggio montato male

(o mancante) del cofano posteriore, fatto sta che tutta la parte dietro della carrozzeria della M8D di Bruce McLaren, il due giugno 1970 durante una seduta di prove, viene strappata dall'aria che si è infilata tra la carenatura e l'interno del vano motore.

La M8D, incontrollabile, finisce la sua corsa contro una vecchia postazione di commissari sul circuito di Goodwood, in Inghilterra. Bruce McLaren muore. Molto è stato scritto su questo episodio e non ci ritorneremo, rimandando il lettore ad altri testi. Di fatto, il 14 giugno a Mosport, Denny Hulme e la squadra sono lì, con la morte nel cuore, a difendere l'onore e il prestigio della Casa nel ricordo del loro amico e fondatore. È Dan Gurney, il veloce e grintoso pilota americano che già l'anno prima aveva dato una grande dimo-

strazione quando gli era stato chiesto di pilotare la terza M8B, a farsi carico di affiancare Denny Hulme per ribadire quel primato al quale Bruce McLaren teneva particolarmente. E non per una banale questione di soldi, pur importanti per il futuro, ma per orgoglio personale, per dimostrare a tutti che la sua scuderia sapeva fare le cose bene.

Teddy Mayer, in vista del maggiore impegno che la Can-Am ora richiedeva, aveva reso più efficace l'organizzazione del team creando, negli USA, una testa di ponte tecnica utile anche come base logistica. Era la McLaren Engines, fondata nel 1969 e diretta da Colin Beanland e Tyler Alexander. Lì venivano preparati i motori V8 Chevrolet e, sempre da lì, si potevano tenere rapporti più stretti con un importante partner tecnico, la Società americana Reynolds Aluminium.



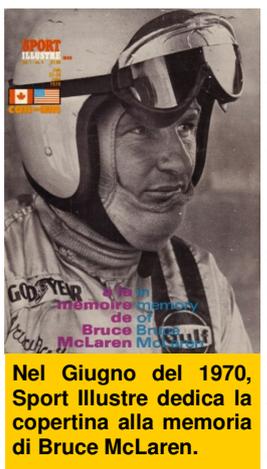
Le McLaren M8D di Hulme e Gurney dopo il via della prima gara del Campionato Can-Am 1970 a Mosport

foto: © Matti Lilleberg - www.raconsportscars.com



Insomma, al **Labatt's Blue Trophy** a **Mosport**, Dan e Denny prendono il via rispettivamente dalla pole e dalla seconda piazza dello schieramento. Ma c'è da tenere d'occhio l'interessante Autocoast Ti 22 motorizzata Chevrolet che, nelle mani di Jackie Oliver (pilota BRM in F1), occupa la terza piazza a fianco di Peter Revson su Lola.

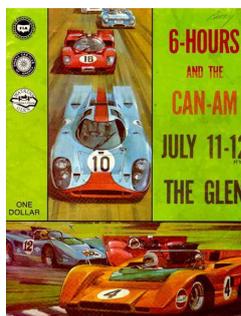
Al via Gurney prende il comando, ma Oliver s'intrufola tra le due M8D e supera Dan portandosi in testa. Per Hulme, ancora convalescente dopo l'incidente a Indianapolis nel quale aveva riportato ustioni alle mani, la gara è un supplizio per il dolore che prova. Gurney riesce a portarsi al comando quando mancano quattordici giri al termine approfittando di un'incertezza di Oliver, giunto nel frattempo alle spalle di Motschenbacher. Dan supera entrambi. Oliver, dopo qualche tentativo di sorpasso andato a vuoto, perde la pazienza: senza tanti complimenti spinge fuori pista Motschenbacher e tenta la rimonta. Troppo tardi: Dan se n'è andato e vince. Oliver deve accontentarsi della seconda piazza davanti a Denny Hulme che, stringendo i denti, termina a podio. Un bell'inizio per la McLaren, ma la minaccia Auto-coast non va sottovalutata.



A **St. Jovite**, nel **Quebec**, Dan Gurney è di nuovo in Pole e precede Hulme. Terzo, a ribadire che c'è anche lui per la vittoria, è Jackie Oliver, che ha a fianco una consumata volpe del Challenge Can-Am come Lothar Motschenbacher.

Vince Gurney che precede Motschenbacher. Denny deve abbandonare a causa di un surriscaldamento del motore mentre Oliver...decolla. E letteralmente, dato che la sua Autocoast, dopo aver preso aria al di sotto della carrozzeria, compie uno spettacolare tonneau nel corso del primo giro.

Chiude il podio George Eaton su BRM P 154, mentre quarto è l'americano Bobby Brown che dà un ulteriore motivo di soddisfazione a Dan Gurney portando la McL'Eagle M6B-Chevrolet, costruita proprio da Gurney su base McLaren M6B, al quarto posto.



Gli appuntamenti si susseguono veloci in questo Challenge 1970: il 12 luglio si corre a **Watkins-Glen**, dove Hulme, finalmente guarito, torna a vincere dopo aver fatto segnare il miglior tempo in prova. Potrebbe essere doppietta per gli alfieri giallo-arancio, se Gurney non fosse stato costretto a retrocedere al nono posto per gli stessi problemi che avevano afflitto Denny nella gara precedente.

Alle spalle di Hulme la classifica è quantomeno insolita per una gara Can-Am: ci sono ben cinque Porsche 917 ad occupare la seconda (Jo Siffert), la terza (Dick Attwood), la quarta (Vic Elford), la sesta (Gijs Van Lennep) e la settima piazza (Brian Redman), con in mezzo (quinta) la Ferrari 512 S di Mario Andretti, l'arma che la Scuderia di Maranello ha messo in campo per il Campionato Mondiale Marche.



A Watkins-Glen Stewart porta al debutto la Chaparral 2J. Vettura incredibile, in coda due ventilatori mossi ciascuno da un motore da 45 CV derivato dalle motoslitte. Macchina veloce, ma l'affidabilità precaria.

KLONDIKE 200 CAN-AM

Il quarto appuntamento è a **Edmonton** nell'**Alberta**, per il **Klondike Trial 200** che si corre il 26 luglio.

Accade però qualcosa di imprevisto: lo sponsor di Gurney, la Castrol, non è affatto felice che il proprio pilota gareggi con una macchina patrocinata dalla concorrente Gulf. Può mettersi al volante di una McLaren, questo sì, purché non sia sponsorizzata Gulf. Praticamente non vi è via d'uscita e a Teddy Mayer non resta che rinunciare ai servigi del pilota americano. Il sostituto è individuato nel britannico Peter Gethin, che l'anno prima si era aggiudicato il Campionato Inglese F 5000 con una monoposto McLaren-Chevrolet M10A del Church Farm Racing Team.

FOR THE **MOLSON GOLD BRICK**

EDMONTON PRESENTS

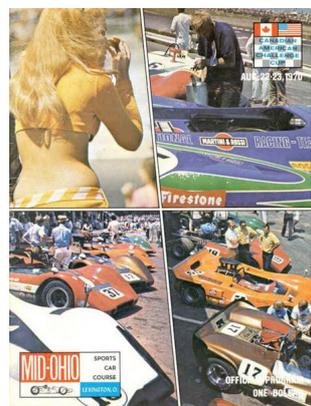
ORGANIZED BY THE NORTHERN ALBERTA SPORTS CAR CLUB SANCTIONED BY C.A.S.C. F.I.A.

JULY 26, 1970

SOUVENIR PROGRAMME \$1.00

Gethin ha percorso solo alcuni giri di prova con la M8D, fra l'altro senza forzare e con il solo scopo di familiarizzare con la macchina. All'improvviso si trova seconda guida e deve dimostrare tutto nel giro di un week-end. Ma vincitori non si è mai per caso e Peter, dopo un'ottima partenza in prima fila accanto al poleman Hulme, conclude secondo alle spalle del compagno di squadra. Su di un podio "tutto McLaren" sale Motschenbacher, che, partito terzo in griglia, ha fatto una gara di conserva dietro ai due "ufficiali".

Segue una pausa di un mese che consente ai protagonisti un meritato riposo. Il 23 agosto il Circus Can-Am torna in pista a **Lexington, Mid-Ohio**, per la **Buckeye Cup**. Vince Hulme, che non ha più lo scomodo Gurney a togliergli il sonno, davanti a Peter Revson su Lola-Chevrolet T200. Il concreto e ostinato statunitense di origini tedesche, Lothar Motschenbacher, si conferma al terzo posto dopo un'aspra lotta con Revson e Gethin che ad un certo punto ha dovuto rinunciare al prolungato duello per un calo di potenza del motore. Lo spettacolo offerto dai piloti che in griglia avevano occupato le prime quattro piazze (Hulme in pole con a fianco Mtschenbacher), è stato comunque esaltante.



Lo spettacolo offerto dai piloti che in griglia avevano occupato le prime quattro piazze (Hulme in pole con a fianco Mtschenbacher), è stato comunque esaltante.

La M8D, oltre alle novità imposte da regolamento in materia di alettoni, che la fanno somigliare alla "Batmobile" di Batman (di qui il nomignolo affibbiatole), ha un motore potenziato. È sempre il V8 Chevrolet, ma la cilindrata è cresciuta fino a oltre 7,5 litri per una potenza di 670 CV. Preparato presso la McLaren Engines, è stato preferito per la maggiore affidabilità all'otto litri da 700 CV.



Una settimana dopo, a **Elkhart Lake - Road-America**, Gethin vince. E Hulme? Era arrivato primo, ma a tredici giri dal termine, dopo un testa-coda, era ripartito grazie alla spinta ricevuta dai commissari di percorso. Gethin, passato in testa, lo aveva atteso e gli aveva permesso di riportarsi al comando, ma la manovra a spinta è vietata e per questo Denny viene tolto di classifica. O meglio, è classificato in quindicesima posizione con 13 giri

di distacco dal vincitore. Le Lola ringraziano perché chiudono occupando la seconda (Bob Bondurant), la terza (Dave Causey) e la quarta piazza (Gary Wilson).



La McLaren M8B acquistata e modificata dal team di Lothar Mtschenbacher per la stagione 1970

Le M8B, utilizzate da Denny e Bruce nella stagione precedente, vengono vendute. Quella che era stata di Bruce McLaren è acquistata da Lothar Mtschenbacher, il quale, per la nuova stagione, la sottopone ad alcuni aggiornamenti. Più in generale, molte vetture che hanno corso nel 1969 passano di mano: la Can-Am si presta a questo genere di scambi che diventa un fattore importante, poiché consente ai nuovi piloti di esordire con una vettura ancora competitiva ad un costo relativamente contenuto.



La McLaren M8B del team Tojian, portata in pista dall'americano Bob Brawn



La McLaren M8D, chiamata anche Batmobile, ha ancora il motore V8 Chevrolet, ma con una cilindrata superiore in grado di erogare ben 670CV

foto: © Mike Smith - www.raconsportscars.com

Peter Gethins alla guida della McLaren M8D. Nel corso della Road America, Peter aspettò il compagno di squadra Hulme, ma la squalifica a fine gara del neozelandese consegnò la vittoria a Gethins



E si arriva al settimo appuntamento, di solito un punto chiave per quanto riguarda la classifica. Per Denny non dovrebbero esserci problemi perché è ampiamente al comando. I soli Motschbacher e Gethin sembrano poterlo infastidire, ma il secondo è il compagno di squadra mentre il primo dispone sì di una McLaren, ma non è la M8D ufficiale.

Sembra tutto tranquillo, dunque, ma, dice un proverbio, i conti si fanno con l'oste....a **Road Atlanta**, in **Georgia**, il 13 settembre.

Sarà stato per colpa delle congiunzioni astrali, ma i calcoli fatti da un giornalista, conteggiando i danni, assommano, dollaro più, dollaro meno, a due milioni...in macchine distrutte.

Inizia Hulme che, in una fase di doppiaggio, urta la Lola di Wilson e deve abbandonare. Prosegue Gethin che, passato in

testa, scivola su di una macchia d'olio non segnalata e rovina il muso della M8D andando per campi e prati. Però ce la fa a tornare ai box per le riparazioni del caso e a riprendere. Al comando c'è ora Revson, ma non è giornata nemmeno a lui e un incidente lo mette fuori gara. A danno si somma danno perché, contro la sua Lola ferma a bordo pista, piomba la McL'Eagle di Bob Brown che completa l'opera di distruzione. A questo punto torna in testa Gethin, ma l'escursione rallistica ha causato danni al cambio e la sua corsa viene giocoforza rallentata. Si classifica comunque settimo. Tutto finito? No, magari. Altri incidenti e uscite di pista costringono i commissari di gara ad un duro lavoro in questa corsa divenuta ad eliminazione. Alla fine, fatta la conta dei superstiti, vince Tony Dean su Porsche 908 spider davanti a Dave Causey su Lola T163. Motschbacher è terzo

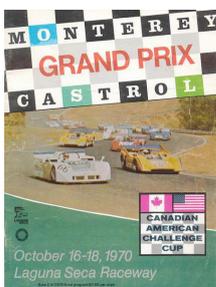


Dall'abitacolo della sua McLaren, Denny Hulme guarda la curiosa ma velocissima Chaparral 2J nel corso della Road Atlanta.

foto: © www.vicelford.com



A **Donnybrooke**, nel **Minnesota**, la pole è di Revson. A gara conclusa Hulme, Gethin e Revson occupano le prime tre piazze e fin qui nessuna novità. Che invece ci sono dietro, perché al quarto posto c'è la Ferrari 512 di Jim Adams che precede la March 707 di Chris Amon, partito a sua volta con un ottimo terzo tempo in griglia, ma attardato da un rifornimento.



L'autunno porta i protagonisti a **Laguna Seca** dove Denny Hulme ribadisce il suo stato di grazia tenendo a bada uno scatenato Jackie Oliver che gli arriva in scia sul traguardo. La gara di Denny è facilitata da un testa-coda di Revson che si trovava al comando, ma che era scivolato su di una chiazza d'olio perdendo posizioni. E il duello, fino al 37° degli 80 giri in programma,

aveva coinvolto anche Gethin, arresosi per una panne elettrica della sua M8D. Il podio viene così completato da Peter Revson su Lola, che si piazza davanti alla March 707-Chevrolet di Chris Amon e alla BRM P154 motorizzata Chevrolet del messicano Pedro Rodriguez, che è anche prima guida in F1 della storica Casa inglese.

Nel giorno di Ognissanti, che a **Riverside** chiude la stagione, il neozelandese portacolori della McLaren, l'"orso" Denny Hulme, già matematicamente campione Can-Am 1970, si gode il trionfo dalla prima fila. Non ha la pole perché gli è stata strappata, con un tempo inferiore di ben due secondi, dalla velocissima Chaparral 2J di Vic Elford. La sua gioia per l'exploit in prova termina però dopo soli due giri per il cedimento del motore. Problemi di surriscaldamento e noie al motore avevano costretto Revson e Gethin all'abbandono e così resta il solo Oliver, che termina secondo, ad impensierire Denny. Rodriguez, Amon e il redivivo Motschbacher chiudono nell'ordine.

A Riverside la stagione 1970 si chiude...tra fuoco e fiamme,

non metaforiche, ma reali. Sono quelle della McLaren M12 di Dick Smith, incendiatasi dopo essere stata urtata, alla tredicesima tornata, dalla Agapiow-Ford di John Cannon. Solo lievi ustioni per il pilota, per fortuna.

Al termine della vittoriosa stagione un importante verdetto è stato emesso. Non riguarda i risultati o le classifiche, ma è qualcosa di ancora più importante. La McLaren c'è! Anche senza



Denny Hulme e Peter Revson

Bruce, la Scuderia continua grazie a ciò che il neozelandese aveva saputo creare. Ma l'interrogativo, senza risposta, è: come sarebbe finito il duello tra Dan Gurney e Denny Hulme se l'americano non fosse stato costretto, per incompatibilità di sponsor, a disertare il campionato dopo sole tre gare?

L'altra considerazione riguarda invece l'accresciuta competitività di alcuni concorrenti, soprattutto Autocoast e Chaparral. Ma non sono da sottovalutare le buone prove di due marchi presenti in formula uno, come March e BRM. La loro partecipazione evidenzia come questo campionato continui a fare proseliti. Costruttori famosi, magari occasionalmente presenti con vetture non progettate allo scopo (Ferrari, Porsche) accanto ad assemblatori semi-sconosciuti come Terry, Burnett, Rattenbury, Moore...., donano corpo allo schieramento di partenza creando, con la varietà delle forme, dei colori e delle soluzioni tecniche, uno spettacolo in più che arricchisce quello offerto in pista dai protagonisti. Una cosa è però certa: lo schieramento di partenza è costituito da un numero imponente di McLaren private, come testimonia la tabella sotto riportata. E questo è un già ottimo auspicio per il 1971.

ALTRE NOTE A MARGINE DELL'ANNATA 1970

A Watkins-Glen Jackie Stewart porta al debutto la Chaparral 2J. È una vettura incredibile, dal suono molto particolare, che sorprende tutti e lascia gli spettatori senza fiato. Ha in coda due ventilatori mossi ciascuno da un motore da 45 CV derivato dalle motoslitte. In tal modo essi non sottraggono potenza al V8 Chevrolet da 700 CV. I ventilatori estraggono l'aria da una camera sigillata con paratie posta sotto la vettura. In questo modo la pressione atmosferica schiaccia la macchina a terra e l'aderenza delle gomme al suolo aumenta. L'idea del ventilatore sarà ripresa otto anni dopo da Gordon Murray sulla Brabham-Alfa Romeo di F1, sia pur modificata concettualmente per essere integrata con l'effetto suolo. La 2J è la macchina più veloce, ma l'affidabilità è assai precaria.



foto: © Creative Commons



foto: © lucasinjection.com

I problemi di surriscaldamento del motore Chevrolet di 7,6 litri, hanno indotto la McLaren a sostituirlo, a Watkins-Glen, con il vecchio e collaudato 7 litri. Risolti i problemi, il 7600 torna ad essere utilizzato a Edmonton



foto: © Unknown

La velocità e la grinta che Peter Gethin mostra al volante della M8D sorprendono anche Teddy Mayer, che non si aspettava un pilota così in perfetta forma e, soprattutto, in grado di entrare immediatamente in confidenza con la nuova macchina.

Al McLaren Technology Centre, dopo aver osservato un minuto di silenzio in memoria di Bruce, viene messa in moto la McLaren M8D. Un rombo di emozioni scuote il Centro tecnologico della McLaren.



foto: © Keith Collantine

Quante McLaren prendono il via in ciascuna gara sul totale dei partecipanti? Per curiosità abbiamo compilato una speciale tabella:

GARA	N° McLaren al via	N° McLaren classificate	N° partecipanti	% McLaren al via /totale
Mosport	15	6	28	53,6
St. Jovite	13	7	22	59,1
Watkins-Glen	9	4	33	27,3
Edmonton	10	6	22	45,5
Mid-Ohio	12	9	26	46,2
Elkhart-Lake	11	4	31	35,5
Road Atlanta	12	6	27	44,4
Donnybrooke	9	8	26	34,6
Laguna Seca	13	5	22	59,1
Riverside	10	6	29	34,5

Nel numero 73 del MAG avevamo fatto notare quanto fosse ricca la Can-Am in termini di premi per i piloti meglio classificati. Questi i guadagni:

Pilota (nazionalità)	Punti in classifica	Dollari
Denny Hulme (NZ)	132	161.098
Lothar Motschenbacher (USA)	65	78.600
Peter Gethin (GB)	56	68.900
Dave Causey (GB)	47	57.950
Jackie Oliver (GB)	45	50.600
Tony Dean (USA)	44	48.850
Dan Gurney (USA)	42	43.000
Peter Revson (USA)	39	40.850
Bobby Brown (USA)	35	31.500
Roger McCaigh (CDN)	34	32.700

Campionato Can-Am 1970 - I Giri Veloci in gara

Circuito	Autore (macchina)	Tempo e media oraria in km/h
Mosport	Gurney (McLaren)	1'18"0 - 182,648
St. Jovite (o Mont Tremblant)	Hulme (McLaren)	1'34"3 - 162,810
Watkins-Glen	Stewart (Chaparral)	1'05"8 - 202,376
Edmonton	Hulme (McLaren)	1'23"9 - 174,508
Lexington	Hulme (McLaren)	1'28"8 - 156,567
Elkhart Lake	Hulme (McLaren)	2'12"4 - 174,997
Road Atlanta	Revson (Lola) e Gethin (McLaren)	1'18"0 - 187,328 (nuovo record)
Donnybrooke	Hulme (McLaren)	1'29"5 - 194,158
Laguna Seca	Oliver (Autocoast)	1'02"4 - 176,105
Riverside	non comunicato	-----



Dario Mella

QUOTA OTTOMILA

L'EPOPEA CAN-AM DELLA McLAREN

Parte Quarta - CAMPIONATO 1971



© automobiliart.blogspot.com



Denny Hulme

Non stiamo parlando delle cime più alte del mondo, ma dei centimetri cubici del motore Chevrolet che spinge la McLaren M8F, affidata, per la stagione Can-Am 1971, al campione uscente Denny Hulme e all'americano Peter Revson.

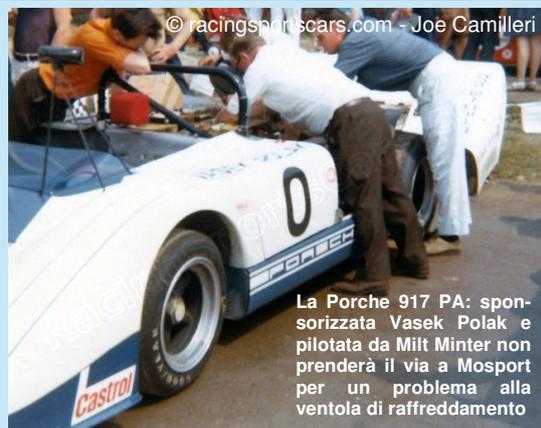
Il rientro di Gary Knutson alla McLaren Engines, dopo la parentesi Chaparral, è accolto con favore. La sua esperienza permette di risolvere alcuni problemi emersi nel corso della stagione precedente nelle occasioni in cui era stato utilizzato il motore Chevrolet da 8,1 litri, il più grande fino a quel momento comparso su di una vettura giallo-papaya.



Peter Revson

L'incremento di potenza e coppia ha reso necessari alcuni aggiornamenti rispetto alla M8D, modello dal quale la nuova M8F, progettata da Gordon Coppuck, deriva. La modifica più importante è l'irrigidimento del telaio. Le altre sono dovute principalmente all'adozione dei nuovi pneumatici posteriori da 17", indispensabili per scaricare a terra i circa 720 CV erogati dal V8. Sul fronte della concorrenza si parla molto della Porsche. La stagione 1970 ha visto la Casa di Stoccarda imporsi nel Mondiale Marche con la poderosa 917 di cinque litri (è il limite di cilin-

drata per questo campionato), vettura che aveva dato in qualche occasione filo da torcere alle più potenti Can-Am. Pare, però, che a Stoccarda sia allo studio, per il previsto debutto nel Challenge Can-Am, una versione turbocompressa della 917 dalla potenza spaventosa: si parla di circa 1000 CV.



La Porsche 917 PA: sponsorizzata Vasek Polak e pilotata da Milt Minter non prenderà il via a Mosport per un problema alla ventola di raffreddamento

Gara 1 - MOSPORT

Per ora, tuttavia, la minaccia è lontana e così Hulme e Revson prendono il via, il 13 giugno a Mosport, con il secondo e terzo tempo in qualifica dietro al poleman Stewart al volante dell'eterna rivale: la

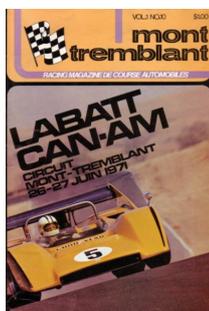


Lola, qui in gara con la T260 del team di Carl Haas.

Al termine il risultato è di quelli da augurarsi di sottoscrivere sempre per il team inglese, dato che le prime cinque posizioni sono occupate da vetture McLaren. Vince Hulme che precede Revson di soli nove decimi di secondo. Terzo è Motschenbacher con la M8D pilotata l'anno prima da Peter Gethin, quarto l'americano (ed ex-pilota di F1) Bob Bondurant su M8E (la versione clienti allestita dalla Trojan), quinto John Cordts con la M8C. Un po' di McLaren c'è anche nella McL'Eagle M6B di Bobby Brown che chiude sesto. E Stewart? Un guasto al cambio lo ha costretto al ritiro al diciottesimo giro quando era al comando.

Gara 2 - MONT TREMBLANT

Il 27 giugno, a Mont Tremblant (o St. Jovite), Hulme agguanta la pole a spese di Stewart e sembra aggiudicarsi anche la gara, quando è vittima di un malore che lo costringe a rallentare e a sollevare la visiera per respirare meglio. Vince così lo scozzese. Hulme, ripresosi, termina comunque secondo davanti a Revson. Dietro a loro, con due M8D ex ufficiali, chiudono Parsons e Motschenbacher. Di rilievo la sesta posizione del giapponese Hiroshi Kazato su Lola T222.



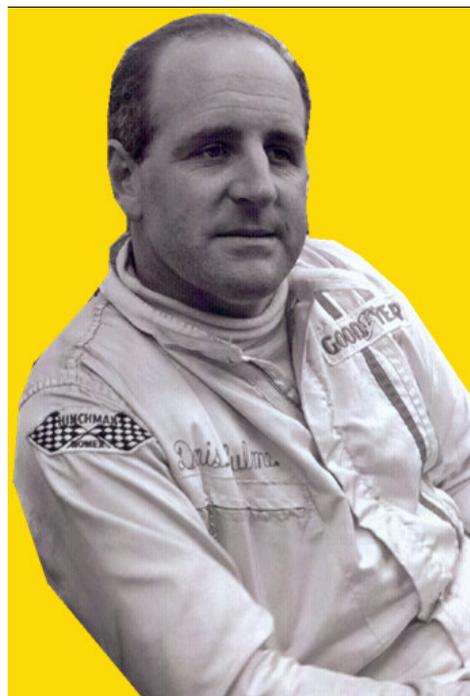
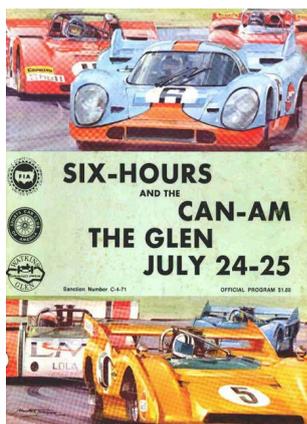
Gara 3 - ROAD ATLANTA

Due settimane dopo la Can-Am si sposta a Road-Atlanta. Il pubblico georgiano assiste alla doppietta delle biposto giallo-papaya con Revson vincitore davanti a Hulme. Stewart segna il giro più veloce prima del problema alle sospensioni che gli farà chiudere la gara al 62° dei 75 giri in programma. Verrà classificato undicesimo.

Gara 4 - WATKINS GLEN

A Watkins-Glen è di nuovo doppietta nel medesimo ordine della gara precedente. La lotta tra Porsche e Ferrari, che infiamma il Mondiale Marche, si sposta per l'occasione sul circuito statunitense anche del gran premio di formula uno, pur su di un tracciato diverso da quello utilizzato dalle monoposto. E difatti il terzo gradino del podio è occupato da una vecchia conoscenza nell'ambiente della massima formula e dei prototipi: è lo svizzero Joseph Siffert che piazza la sua Porsche 917/10 davanti alla Ferrari 712 di Andretti, iscritta per l'occasione dalla Scuderia di Maranello. Ci sono ben sei Porsche e quattro Ferrari nello schieramento. La rivale della 917 nel Mondiale Marche, la Ferrari 512 M dell'americano Sam Posey, iscritta dalla Scuderia N.A.R.T., termina sesta e precede un'altra protagonista di quel campionato, l'Alfa Romeo 33/3 di Andrea de Adamich.

Stewart, autore della pole, è costretto ad una sosta per una foratura quando si trova al comando. Riprende la gara, ma deve ancora una volta abbandonare: qui è la trasmissione a tradirlo.



Nota 1 - La morte di Bruce McLaren ha scosso profondamente Denny Hulme, che, a fine stagione 1970, medita il ritiro. È una cosa che conoscono le poche persone alle quali Denny ha confessato la tentazione di mollare tutto per ritirarsi a vivere in un'isola deserta. E, conoscendolo, sanno che ne sarebbe capace. Ma in lui prevale la gratitudine verso la squadra che gli ha messo a disposizione una macchina con la quale, grazie alle vittorie nella Can-Am, ha costruito una sicurezza economica invidiabile. E Denny resta, per dare ancora il proprio, fondamentale, contributo di velocità e di esperienza.

© Jay Bonvouloir



Nota 2 - A Road Atlanta la McLaren sfoggia come nuovo sponsor la Coca-Cola, che affianca gli storici sponsor tecnici Reynolds Aluminium, Gulf e Good-Year.



Nota 3 - A Elkhart Lake Peter Revson parte dal fondo dello schieramento. Cos'era successo? Semplicemente non aveva partecipato alle prove, essendo stato impegnato in una gara del Campionato USAC. Dopo soli undici giri, però, Revson è alle spalle di Hulme il cui V8 Chevrolet, al diciassettesimo giro, esala l'ultimo respiro. La vittoria va quindi al pilota americano che, pur partito ultimo, conclude sul gradino più alto del podio una gara da incorniciare.

McLaren M8F

Nota 4 - A Mosport Jackie Stewart, al volante della Lola-Chevrolet T260, aveva ottenuto la Pole Position con il tempo di 1'17"3.

Lola T260



Tre mesi dopo, sullo stesso circuito, con la Tyrrell-Ford 003 di Formula Uno, lo scozzese conquista la Pole con il tempo di 1'15"3. Il tempo ottenuto con la biposto Can-Am lo avrebbe idealmente collocato in settima fila nello schieramento del Gran Premio di F1.

Tyrrell-Ford 003



Gara 5 - MID OHIO

A Mid-Ohio, il 22 agosto, le due McLaren occupano la prima fila con Hulme in pole. Stranamente nessuna delle due conclude la gara per il verificarsi del medesimo guasto: la rottura di un semi-asse.

Con la differenza che il ritiro di Revson avviene a sette giri dal termine, così che viene classificato settimo, mentre il semi-asse di Hulme cede dopo un testa coda al primo giro durante il quale la sua M8F viene urtata dalla Lola di Causey. Vince Stewart, con una Lola che finalmente regge fino in fondo.



Gara 6 - ELKHART LAKE

Giusto il tempo di trasferire armi e bagagli, che la Can-Am va in pista ad Elkhart-Lake (Road America) nel Wisconsin. Denny Hulme è in pole-position, ma al suo fianco c'è un agguerrito Jackie Oliver che, con la Shadow motorizzata Chevrolet, medita il colpaccio. Vince invece Revson, con Siffert che scala di un gradino un podio chiuso dal britannico Vic Elford su McLaren M8E. Quarto è Motschenbacher. E Stewart? E Oliver? Il primo è stato costretto all'abbandono per surriscaldamento del motore al decimo giro, il secondo è stato atterrato da una foratura.



canadian-american
challenge cup
august 27-28-29-71
road america
elkhart lake-wisconsin

Danny Hulme e Peter Revson. Nel corso della stagione 1971 Revson vince cinque gare, Hulme tre. Dominio McLaren che si aggiudica 8 delle 10 gare in programma.

La fine d'agosto coincide solitamente con il termine della prima parte o poco più del Campionato. E si tirano le prime somme. Revson guida la classifica con 91 punti seguito da Hulme con 65. Stewart è terzo con 40, vale a dire i punti ottenuti nelle uniche due gare in cui ha visto la bandiera a scac-

chi, concluse entrambe con una vittoria. Siffert e Motschenbacher dividono, con 42 punti, la quarta piazza. La vittoria finale sarà appannaggio, con tutta probabilità, di uno dei due alfieri McLaren. A meno che la Lola non trovi l'affidabilità che potrebbe ridare fiato alle speranze di Stewart.



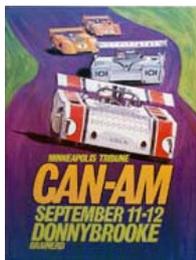
Gara 7 - DONNYBROOKE

Donnybrooke ed Edmonton sono circuiti tradizionalmente favorevoli alle biposto di Colnbrook le quali, il 12 settembre nel Minnesota, condividono la prima fila.

Scatta in testa Stewart, ma è Revson a vedere per primo la bandiera a scacchi approfittando di una sosta ai box dello scozzese afflitto da un problema di vibrazioni.

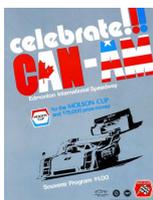
Secondo è Hulme davanti ad una coppia di McLaren private formata dallo statunitense Young, terzo, e da Elford. La Porsche, con Siffert, è subito dietro.

La vittoria di Revson a Donnybrooke lancia la McLaren verso la riconferma di un dominio fino ad ora messo in discussione solo dalla classe di Jackie Stewart.

**Gara 8 - EDMONTON**

Il team inglese può quindi recarsi nell'Alberta, il 26 settembre, con la tranquillità di chi ha praticamente in tasca il titolo.

Stewart dal canto suo, reduce dalla vittoria ottenuta la settimana prima a Mosport che gli vale il Titolo di Campione del Mondo di Formula Uno, ha di che essere soddisfatto. Ma un campione non si accontenta mai e ad Edmonton domina da par suo la corsa. La Lola non è però la Tyrrell e una sospensione lo abbandona dopo 67 degli 80 giri in programma. Stewart deve così rallentare, poi compie un testa coda, ma alla fine conclude secondo ad un solo secondo di distacco da Hulme che riassapora, dopo oltre tre mesi di digiuno, il gusto della vittoria. Revson in questa gara è classificato dodicesimo con tredici giri di distacco. Cosa gli sia accaduto lo leggiamo nella nota 5. Sul podio si rivede Oliver che precede il duo Porsche formato da Siffert e Minter. Dietro a loro un nugolo di McLaren private di vario tipo che occupano le piazze dalla sesta alla decima.

**Gara 7 - LAGUNA SECA**

A Laguna Seca le due M8F sono nuovamente in prima fila. Revson vince dopo essere scattato dalla Pole ed aver compiuto il giro più veloce. Una gara perfetta la sua, ma il risultato è sub judice per il reclamo presentato da Carl Haas che vuole la squalifica dell'alfiere McLaren. Se ciò accadesse, la vittoria andrebbe al suo portacolori, Stewart, arrivato secondo davanti ad Hulme. Come mai si è giunti a ciò? All'ultimo giro il direttore di gara aveva fatto esporre a Revson la bandiera nera per una perdita d'olio della M8F, ma il pilota non si era fermato: afferma di non averla vista e i commissari di gara gli credono. La vittoria viene confermata e la squalifica commutata in un'ammenda di 250 dollari. Quarto è un ottimo Brian Redman al volante della BRM-Chevrolet P 154, quinto Siffert.

**Gara 10 - RIVERSIDE**

Riverside e il sole autunnale della California chiudono, a fine ottobre, la stagione 1971.

La gara è contrassegnata dal duello ai ferri corti tra Hulme (scattato dalla Pole) e Stewart che, partito dalla terza piazza, sopravanza Revson. I due campioni danno spettacolo fino al ventinovesimo giro, quando l'olio di lubrificazione del motore della Lola si mescola all'acqua di raffreddamento. La vittoria va a Hulme che termina davanti al compagno di squadra, al quale va il Titolo 1971. Terzo, dopo un'ottima gara, è il britannico Howden Ganley su BRM-Chevrolet P 167 che precede le McLaren M8E e M8E/D rispettivamente di Sam Posey e Chuck Parsons.



Su dieci gare in calendario, il Team McLaren se ne è aggiudicate otto, cinque con Revson, tre con Hulme. Le altre due sono andate a Jackie Stewart, la cui Lola, carente di affidabilità, non ha permesso al campione scozzese di contrastare l'ennesima doppietta in classifica dei piloti McLaren. Stewart chiude comunque al terzo posto precedendo Siffert di otto lunghezze.

Dopo cinque campionati dominati da piloti "europei" (chiamiamo così anche i neozelandesi formati in Inghilterra), è ora il turno di un americano ad imporsi nel Challenge Can-Am, divenuto nel 1971 campionato FIA.

L'avversario più ostico per i colori giallo-arancio è stato Stewart con la Lola T260 sponsorizzata dalla L&M, una macchina interessante anche se troppe volte fermata da guasti. Buono anche il campionato della Porsche, con la 917/10 della Scuderia Porsche-Audi patrocinata dalla STP di Granatelli.



© lolaheritage.co.uk

Peter Revson

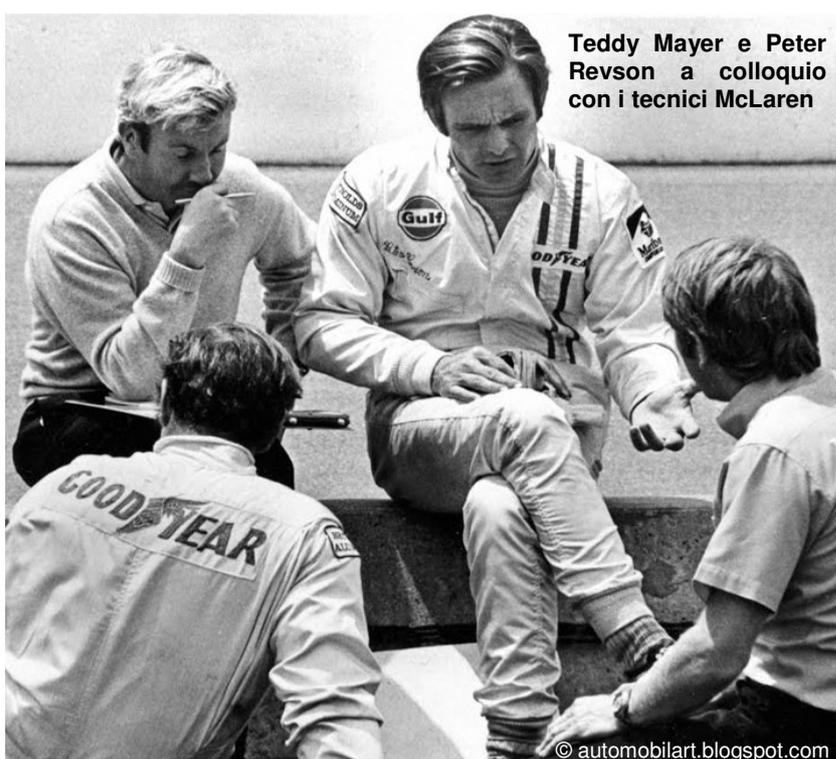
Nota 5 - Edmonton, al via, si tinge di giallo. Non è a causa del colore delle McLaren, ma è per un episodio che fa perdere a Revson ben undici giri. Poco prima del via, infatti, i meccanici scoprono che c'è un dado dentro una delle trombette di aspirazione del motore. Lì per lì era balenato il sospetto di un sabotaggio (mai provato del resto), fatto sta che bisogna intervenire per rimuoverlo e ciò è la Causa della ritardata partenza.

Nota 6 - Lo schieramento ha visto anche quest'anno un consistente numero di McLaren attorniare le due M8F iscritte dalla McLaren Racing. C'era un po' di tutto: dalle M8D ex-ufficiali, alle M8E di costruzione Trojan, a versioni ibride come la M8E/D, che monta, su telaio M8E, la sospensione della versione D. E poi le vecchie, ma ancora valide, M8B e M8C per finire con le M12 e persino con qualche M6B e M1C.



I primi dieci classificati nel campionato 1971 (Il criterio di assegnazione dei punti non cambia rispetto alla stagione precedente)

PILOTA	Nazionalità	VETTURA	TEAM	Punti TOT.	Punti VALIDI
Peter REVSON	USA	McLaren-Chevrolet M8F	Gulf-McLaren	146	142
Denny HULME	NZ	McLaren-Chevrolet M8F	Gulf-McLaren	132	132
Jackie STEWART	GB	Lola-Chevrolet T260	L&M Lola	76	76
Joseph SIFFERT	CH	Porsche 917/10	STP Porsche-Audi	68	68
Lothar MOTSCHENBACHER	USA	McLaren-Chevrolet M8D	Paul Newman	52	52
Milt MINTER	USA	Porsche 917 spider	Yaseu Polau	37	37
Tony ADAMOWICZ	USA	McLaren-Chevrolet M8B	Jerobee	34	34
Chuck PARSONS	USA	McLaren-Chevrolet M8E/D	Paul Newman	30	30
Vic ELFORD	GB	McLaren-Chevrolet M8D	T.E.S.T.	25	25
Hiroshi KAZATO	JAP	Lola-Chevrolet T222	-----	19	19



Teddy Mayer e Peter Revson a colloquio con i tecnici McLaren

© automobilart.blogspot.com

Ed è proprio la squadra tedesca a preoccupare Teddy Mayer. Il team-manager della McLaren sottolinea l'esistenza di una profonda diversità tra la mentalità europea ed americana nell'affrontare le competizioni automobilistiche. "In Europa - afferma - si corre per guadagnarsi da vivere e si è per questo motivo avidi di successi. In America ciò non accade. Si partecipa sì per vincere, ma l'approccio è di chi può, in caso di insuccesso, dedicarsi a qualcosa di completamente diverso". L'esempio più lampante, a conferma delle parole di Mayer, è la Chaparral che, pur portando idee e soluzioni tecniche innovative, ha sempre partecipato senza quella "fame di vittoria" che invece contraddistingue i team europei. "Semplicemente - afferma Mayer - Jim Hall poteva fare altro, poteva correre se ne aveva voglia, diversamente dalla McLaren che invece si trovava "costretta" a farlo se voleva garantirsi un futuro. E - prosegue Mayer - nulla è più utile che essere obbligati a fare una cosa per farla bene". Il team manager

sottolinea anche un altro aspetto utile a capire quale sia stato il segreto dei ripetuti successi della sua scuderia: "Se il nostro lavoro non viene eseguito bene e perdiamo una gara, è un passo nella direzione di trovarci senza lavoro. Noi non possiamo assolutamente tollerare l'elasticità che è invece possibile ad altri".

Di qui il programma di rafforzamento per il 1972 con l'inserimento di Stewart al posto di Revson, che passerebbe, come suo desiderio, alla squadra di F1. Si realizzerà? Ancora non lo sappiamo! Di certo la prospettiva di vedere due campioni del calibro di Stewart e Hulme sfidarsi su vetture uguali è inconsueta, ma per Mayer allettante. C'è però un fantasma dietro l'angolo ad agitare il sonno dell'avvocato americano. È giunto a scadenza l'accordo con la Reynolds-Aluminium, in base al quale le testate dei motori Chevrolet sono state fin lì fornite in esclusiva alla scuderia britannica. L'anno venturo saranno disponibili per tutti. Come finirà?

Dario Mella



BRM P167

Nota 7 - Per la BRM vale il discorso fatto per la Ferrari: con più convinzione sarebbe potuta diventare un'avversaria ostica, ma l'obiettivo di Mr. Stanley è la formula uno dove pensa di schierare, per il 1972, nientemeno che sei monoposto ufficiali.



Ferrari 512M

Nota 8 - In vista del 1972 nell'ambiente Can-Am l'atmosfera è da vecchio West. La squadra da battere è la McLaren, ma l'annunciato ingresso in forze della Porsche crea negli appassionati americani un'attesa carica di tensione, degna dei duelli tra pistoleri nei film western di Sergio Leone. Riusciranno i nostri eroi (...ehm, pardon) i piloti McLaren ad aver ragione anche di questa nuova sfidante? È quello che sapremo nella prossima puntata che chiuderà il ciclo dedicato alla Can-Am.

La McLaren M20 progettata da Gordon Coppuck, auto con cui la McLaren affronterà la stagione 1972 del Campionato Can-Am

McLaren M20



CAN-AM CHALLENGE CUP

Le Pole Position

Gara	Pilota	Tempo	Media oraria (km/h)
Mosport	Jackie Stewart	1'17"3	184,378
St. Jovite (Mont Tremblant)	Denny Hulme	1'32"9	165,274
Road Atlanta	Denny Hulme	1'17"7	187,923
Watkins-Glen	Jackie Stewart	1'05"113	216,012
Mid-Ohio	Denny Hulme	1'26"090	161,496
Elkhart-Lake (Road America)	Denny Hulme	2'06"662	182,953
Donnybrooke	Peter Revson	1'26"510	200,910
Edmonton	Peter Revson	1'20"300	182,331
Laguna Seca	Peter Revson	0'58"780	188,941
Riverside	Denny Hulme	1'31"960	207,912

Le vittorie e i giri più veloci in gara

Data	Gara	Vincitore	Giro più veloce	Tempo
13/6	Mosport	Denny Hulme	Denny Hulme	1'18"8
27/6	St. Jovite (Mont Tremblant)	Jackie Stewart	Denny Hulme	1'33"6
11/7	Road Atlanta	Peter Revson	Jackie Stewart	1'17"420
25/7	Watkins-Glen	Peter Revson	Denny Hulme	1'06"083
22/8	Mid-Ohio	Jackie Stewart	Peter Revson	1'28"000
29/8	Elkhart-Lake (Road America)	Peter Revson	Denny Hulme	2'08"137
12/9	Donnybrooke	Peter Revson	Denny Hulme	1'27"860
26/9	Edmonton	Denny Hulme	Denny Hulme	1'26"300
17/10	Laguna Seca	Peter Revson	Peter Revson	1'00"660
31/10	Riverside	Denny Hulme	Denny Hulme	1'34"330



CHAMPIONSHIP

Dario Mella

UN CAPITOLO SI CHIUDE

L'EPOPEA CAN-AM DELLA McLAREN**Parte Quinta - CAMPIONATI 1972 e stagioni 73/74**

© foto: www.mobil-1.co.uk

Archiviata la stagione 1971, Gordon Coppuck si mette al lavoro per preparare l'arma con la quale la McLaren dovrà difendersi dall'assalto che la Porsche le porterà nel corso della stagione entrante.

La Casa di Stoccarda dispone di un motore boxer a 12 cilindri di 4,9 litri di cilindrata, cubatura insufficiente, pur a fronte di oltre 600 CV di potenza, a fronteggiare i circa 800 CV che l'evoluzione del V8 Chevrolet preparato da Knutson dovrebbe garantire alla nuova M20.



**McLaren M20****Porsche 917/10 TC**

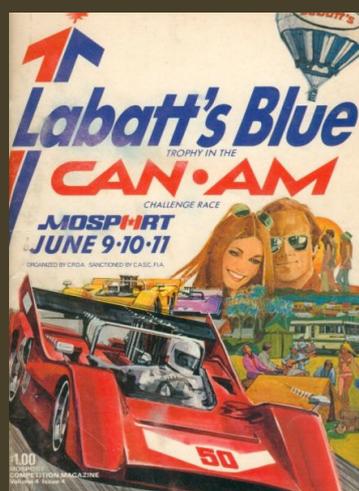
Nel corso del 1971 si è corso il campionato Interserie, che è in sostanza una sorta di Can-Am europea. Per la Porsche è stata la palestra utile a sperimentare quanto a Stoccarda si decide di riversare nel Challenge Can-Am 1972.

Teddy Mayer, ben conscio del pericolo, decide di affiancare a Denis Hulme il due volte campione del mondo di F1 Jackie Stewart, per meglio controbattere con la classe e le grandi capacità di messa a punto dello scozzese la prevista, maggiore potenza delle Porsche 917 in ver-

sione turbo.

La stagione 1972 si annuncia, tuttavia, un po' sottotono rispetto agli anni precedenti: gli appuntamenti in calendario si riducono a nove e il lotto dei partecipanti non è più così ricco di nomi tra i Costruttori come sul finire degli anni '60.

Le cause vanno sì cercate nella lievitazione dei costi, ma la realtà è che nessuno vuole fare più da "vittima sacrificale" agli appetiti McLaren. Restano Lola e Shadow, con apparizioni saltuarie di qualche pilota al volante di vecchi modelli di diverse marche.



Il debutto avviene come ogni anno a Mosport Park, nell'Ontario l'undici giugno. Ed è un inizio con il botto: Stewart non c'è. Rientra Revson accanto ad Hulme. Cos'è successo? Sarà stato lo stress del mondiale appena vinto, fatto sta che durante l'inverno il campione scozzese si è dovuto curare per una fastidiosa ulcera allo stomaco, che, si dice, lo ha costretto a cambiare i programmi. I maligni affermano invece che lo scozzese abbia in realtà fiutato l'aria infida, riferendosi chiaramente al timore di vedere le Porsche andarsene dopo il via. Il pubblico accorre come sempre numeroso, malgrado il parco iscritti sia di soli diciotto concorrenti, metà dei quali corrono con una McLaren. Si calcola che siano presenti circa 75.000 spettatori ad assistere alla

gara che si disputa, purtroppo, su di un manto stradale disastroso. Le M20 soffrono di sottosterzo, hanno problemi in frenata, rimbalzano sugli avallamenti: insomma i due alfieri McLaren devono spremere ogni residua goccia della loro classe ed esperienza per piazzarsi, nonostante tutto, Revson in prima fila, Hulme in seconda a fianco di Jackie Oliver con la nuova Shadow-Chevrolet Mk3. In pole c'è Mark Donohue al volante della Porsche 917/10 TC con motore turbo.

Al via Donohue scatta in testa, ma è costretto ai box da un problema all'alimentazione. Prende il comando Revson, seguito da Hulme che deve fare i conti con un motore che perde colpi. Ne approfitta Donohue che, a suon di giri record, riguadagna posizioni su posizioni.

A tre giri dal termine Revson strappa a Donohue il giro più veloce, confermando con ciò la maggiore competitività della M20 rispetto alla vecchia M8F, ma il giro seguente il suo V8 cede di schianto: si è rotto l'albero a gomiti. Nel frattempo Donohue ha recuperato i giri perduti e si è portato alle spalle di Hulme, ma....la gara termina ►

© foto: www.dogfightmag.com



Nell'immagine, da sinistra, Teddy Mayer, Denny Hulme e Peter Revson. Il Campione scozzese Jackie Stewart avrebbe dovuto disputare la stagione 1972 con la McLaren e Hulme, ma presunti problemi di salute hanno visto il ritorno di Revson in seno al team.

► prima che l'americano possa tentare il sorpasso sul neozelandese.

Ai box Mayer tira un sospiro di sollievo: la vittoria è arrivata all'esordio, ma la differenza di velocità con la Porsche è evidente. D'accordo, ci sono di mezzo le grandi qualità di guida di Mark Donohue, ma la 917/10 sovralimentata ha pur sempre recuperato tre giri alla M20.



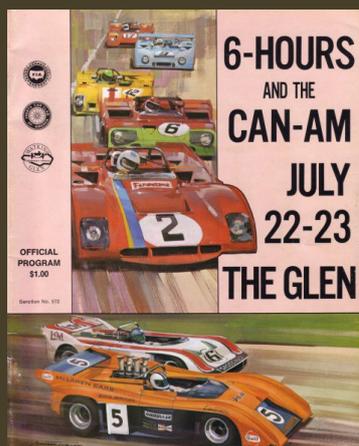
Il tempo per riflettere, però, c'è: manca quasi un mese prima dell'appuntamento di **Road Atlanta** in Georgia, in calendario il 9 luglio.

Qui l'imprevisto è per Roger Penske che gestisce le biposto Sport tedesche. Nel corso delle prove Donohue ha un incidente provocato ad una manovra errata di Oliver, nel corso del quale lo statunitense riporta la frattura di una gamba: la prognosi di guarigione è lunga e al suo posto viene reclutato George Follmer, nato ad Arcadia in California nel 1934, che gareggia nel campionato USAC.

A rafforzare la sparuta pattuglia dei piloti europei giunge il francese pilota di formula uno François Cévert, compagno di squadra di Stewart alla Tyrrell. Lo vediamo ottenere, al volante

della McLaren M8F che era stata di Revson e iscritta dal Team Young, un ottimo quarto tempo in qualifica, preceduto da Revson, Follmer (sulla biposto muletto di Donohue) e Hulme che riassume il piacere della pole-position anche grazie alle modifiche apportate all'avantreno della M20, la cui carreggiata è stata aumentata di 45 mm.

In gara, invece, le cose si mettono male per la McLaren. Hulme, al quinto giro, è vittima di uno spaventoso incidente mentre è all'inseguimento della Porsche di Follmer. In piena velocità la sua M20 decolla e compie uno spettacolare tonneau. Hulme è estratto in stato d'incoscienza dall'abitacolo e ricoverato in ospedale, ma, fortunatamente, è quasi incolume. Della brutta avventura non ricorda assolutamente nulla. Ritiratosi Revson (pressione olio a zero) dopo aver fatto segnare il giro più veloce, fermatosi Cévert per noie alla distribuzione del motore, l'onore della McLaren è salvato da Gregg Young su M8F, secondo alle spalle di Follmer, che consegna la prima vittoria stagionale al team di Roger Penske.



GARA 1 - Mosport Park, la Porsche 917 di Mark Donohue passa la McLaren M20 di Peter Revson. Subito dietro, Denny Hulme con la seconda M20, inseguito a sua volta da Jackie Oliver. Jackie riuscì a pedinare Hulme per altri sei giri, fino a quando la rottura della trasmissione pose fine alla sua gara. Grazie al ritiro della Porsche di Donohue, Hulme si aggiudicò la prima gara.



GARA 2 - Road Atlanta, in questa foto la McLaren M8F del team Young American Racing pilotata da Gregg Young. Dopo l'incidente di Hulme e i ritiri di Revson e Cévert, Gregg conquista il secondo gradino del podio.

Le due settimane che precedono il terzo appuntamento, il 23 luglio sul circuito di **Watkins-Glen**, sono dense di lavoro per gli uomini della McLaren.

Da un lato bisogna ricostruire la M20 di Hulme, dall'altro occorre capire la causa dello squilibrio aerodinamico e porvi rimedio. Vengono eliminati i distanziali che erano stati inseriti per aumentare la carreggiata, viene ridisegnata la sospensione anteriore con triangoli più

lunghi e modificato l'alettone posteriore. Con questo nuovo pacchetto di modifiche la scuderia britannica si accinge a difendere il titolo nello stato di New York. E se il bel tempo si vede al mattino, la gara sembra promettere bene, visto che Revson ha il miglior tempo in prova davanti a Hulme. Lo spauracchio Porsche, con Follmer, è quarto dietro ad una presenza più tranquillizzante, la M8F di Cévert, che si spera riesca a tenerlo die-

BOX LA McLAREN M20

La M20 è una vettura completamente diversa dalla M8F che l'ha preceduta, che è stata l'ultima evoluzione della serie M8 giunta all'apice dello sviluppo.

Gordon Coppuck, seguendo una corrente di pensiero inaugurata da Colin Chapman con la Lotus 72, sposta le masse radianti in posizione centrale e ripositiona i serbatoi benzina, (due laterali e uno dietro al pilota) in modo da accentrare il più possibile le masse attorno al baricentro della vettura. Al posto della presa d'aria anteriore per il radiatore acqua c'è ora un alettone. Una maggiore attenzione è posta anche all'abitacolo, ora più "fresco" che in precedenza. Il malore accusato da Hulme a St. Jovite (forse dovuto proprio

all'eccessivo calore), che è costato in quella gara la vittoria al pilota neozelandese, ha insegnato qualcosa.

Nella M20, inoltre, il passo aumenta di circa cinque centimetri. Sopra il telaio in alluminio c'è una carrozzeria in vetroresina sagomata con un restringimento che la fa rassomigliare vagamente ad una bottiglietta di Coca-Cola: di qui il soprannome affibbiatole. Nuovo anche il roll-bar, più robusto. Crescono cilindrata (8341 cc) e potenza del motore (760 CV), ma il cambio resta sempre a quattro rapporti.

Diversa anche la configurazione aerodinamica, dettata soprattutto dalla necessità di far affluire l'aria ai radiatori nella loro nuova posizione.

tro più a lungo possibile.

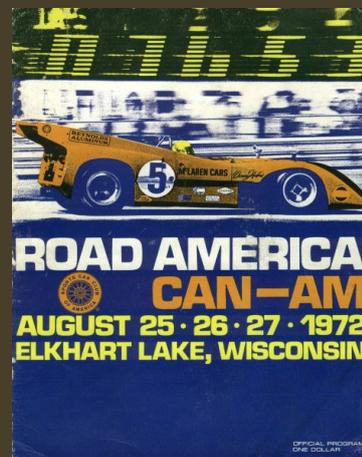
Il brutto incidente di Road Atlanta pare non aver minimamente scalfito la dura "scorza" dell'"Orso" neozelandese, che vince precedendo Revson e Cévert. Quarto è David Hobbs con la Lola T310 di Carl Haas, quinto, dopo una gara costellata da mille problemi, Follmer.



A **Mid-Ohio**, il 6 agosto, il tempo fa le bizze. Indovinare assetti e gommatura è una scommessa, tanto che Hulme compie, in gara, ben cinque soste ai box per cambio gomme e alla fine è quarto. La vittoria va a George Follmer che, partito dalla pole, precede Jackie Oliver su Shadow e la Porsche 917/10 di Minter. Revson ha abbandonato al 31° giro, tradito dalla trasmissione. Per la cronaca la pole position è stata appannaggio di Follmer, mentre Hulme e Revson sono partiti rispettivamente secondo e terzo in griglia.

La pausa di ferragosto vede le due principali antagoniste, McLaren e Porsche, alla pari con due vittorie a testa. Hulme guida la classifica con 50 punti, ma Follmer, pur avendo disputato una gara in meno, lo segue a soli due punti. Terzo è Minter a quota 40. Revson, con 27 punti,

quest'anno si trova piuttosto indietro. I giochi per la seconda parte del campionato sembrano quindi fatti: la lotta sarà tra Hulme e Follmer. Agli altri il ruolo di terzi incomodi.



A **Elkhart Lake**, nel Wisconsin, Hulme domina le prove. Dietro a lui c'è Cévert, che precede le due Porsche di Minter e Gregg. Gli altri protagonisti sono decisamente indietro: Follmer è tredicesimo mentre Revson parte con il 25° tempo. L'americano aveva infatti disertato la maggior parte delle qualifiche perché...stava correndo le qualifiche della 500 miglia di Ontario, gara del campionato USAC.

Al via Hulme prende il comando e sembra in grado di imporsi agevolmente, ma, all'undicesimo giro, un componente dell'impianto di accensione della M20 si stacca e Denny deve ritirarsi. Revson, nel frattempo, era riuscito a risalire fino al quinto posto quando la frizione inizia a slittare, per abbandonarlo nel corso della ventunesima tornata.

Vince così Follmer che rifila un giro di distacco a tutti. Secondo è Cévert, terzo Peter Gregg con la seconda Porsche 917/10 TC, quarto è ▶



► il giovane francese Jean Pierre Jarier al volante della rediviva Ferrari 712 iscritta da Luigi Chinetti, importatore Ferrari per l'America e titolare della North American Racing Team, scuderia conosciuta con l'acronimo di N.A.R.T. Con questa vittoria Follmer passa al comando di una classifica che, per la prima volta dopo tanti anni, non vede un pilota McLaren in testa.



A **Donnybrooke**, forse il più bel circuito del Challenge, il 17 settembre si rivede in pista Donohue. È ancora sofferente ad un ginocchio, ma in condizioni di riprendere il volante.

La voglia di rivincita lo porta a segnare il miglior tempo in qualifica, precedendo il compagno Follmer per una prima fila tutta Porsche.

A memoria d'uomo non si ricorda da quanto tempo, in Can-Am, non si vedevano entrambe le McLaren partire dietro. Sono comunque terza (Hulme) e quarta (Revson), mentre Cévert parte sesto dietro alla 917/10 di Minter.

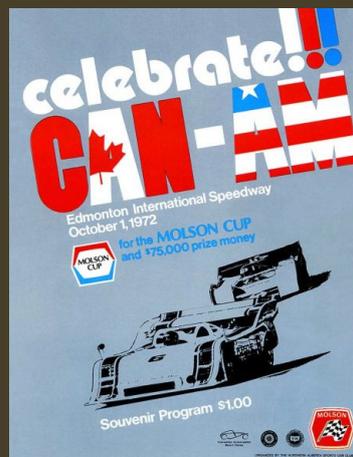
Esito scontato? Nelle corse automobilistiche, si dice, la gara è vinta solo quando si abbassa la bandiera a scacchi. E la bandiera si abbassa al passaggio di...François Cévert e della sua M8F che si aggiudica la corsa per la

seconda volta, dato che si tratta della stessa vettura che lo scorso anno qui aveva vinto con Revson. Il francese precede Minter, Oliver e Follmer. Poca soddisfazione per Hulme, ritiratosi al dodicesimo giro per la rottura del monoblocco quando, in seconda posizione, lottava contro Donohue in testa. E poca anche per Revson, che deve dare forfait al 25° giro a causa di una valvola.

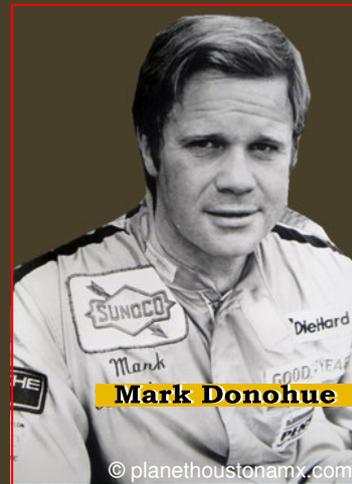
Insomma, dopo un inizio di gara combattuto tra Porsche e McLaren, la via verso la vittoria sembra spianata per le biposto tedesche con i colori della L&M. Ma l'imprevisto è in agguato per tutti senza distinzione, e si manifesta sotto forma di una foratura per Donohue e di una mancanza di benzina per Follmer, che resta a piedi all'ultimo giro. Viene classificato comunque quarto poiché il quinto, Cordts, con una vecchia McLaren M8D, è distaccato di un giro.

Dopo questa gara il morale della squadra inglese non è quello dei giorni migliori. In classifica Hulme è sca-

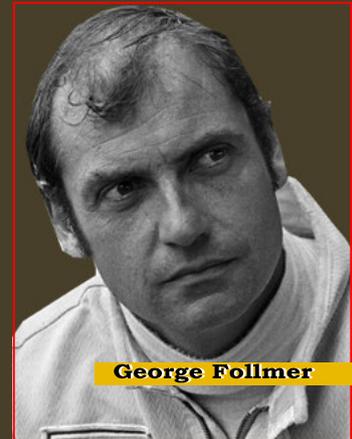
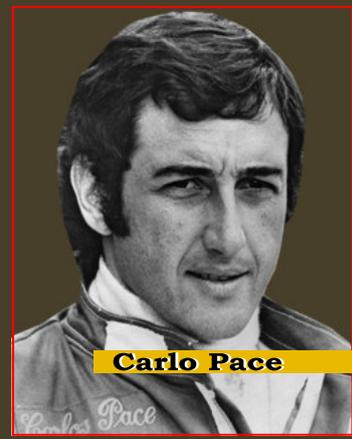
valcato anche da Minter, più continuo nei piazzamenti grazie alla maggiore affidabilità della Porsche 917/10 aspirata.



Edmonton, il primo ottobre, sembra ridare fiato alle speranze McLaren perché Hulme è in testa. E ci resta per trentuno giri, prima di essere raggiunto e superato da Mark Donohue che s'invola verso la prima vittoria stagionale. Completa il podio Follmer, davanti alla Shadow di un brasiliano che farà parlare di sé in formula uno: Carlos Pace. ►

**Mark Donohue**

© planethoustonamx.com

**George Follmer****Carlos Pace**

François Cévert guida la sua McLaren M8F del team Young American Racing verso la bandiera a scacchi di Donnybrooke. Per la M8F si tratta della seconda vittoria su questo tracciato, l'anno prima infatti Peter Revson conquistò la vittoria con la stessa vettura.



© Oursler/autosportsitd



Porsche.

Di rilievo il settimo posto conquistato dallo statunitense Scooter Patrick con l'Alfa Romeo 33/3.



Riverside, il 29 ottobre, consegna alla storia, per entrare nella leggenda, l'ultima partecipazione ufficiale di una McLaren nel Challenge Can-Am.

Denny Hulme, con un sussulto d'orgoglio, riconquista la prima fila a soli tre decimi di secondo dal poleman Follmer. In gara non è fortunato perché il motore inizia ben presto a perdere potenza e poi lo abbandona al 45° giro.

Revson tiene a bada Donohue in rimonta e si classifica secondo, con quattordici secondi di distacco dal vincitore Follmer. Per la cronaca Follmer, in testa, aveva ceduto la posizione a Donohue ricambiando la cortesia di Laguna Seca. Il sacrificio, tuttavia, è stato però inutile perché Donohue si deve fermare ai box per sostituire un pneumatico forato. Ancora un buon risultato per l'Alfa Romeo di Scooter Patrick, giunto nono, questa volta con la versione quattro litri del V8 milanese



© Autosport.com

A Laguna Seca Follmer vince la gara e si aggiudica il Campionato 1972. Il compagno di squadra Donohue, per evitare qualunque possibile rischio, anche se in testa alla gara lascia passare il compagno che la classifica vede come meglio piazzato.

E così i timori di Mayer si sono avverati. La potenza del 12 cilindri boxer sovralimentato della Porsche ha avuto ragione della maggiore cilindrata del V8 aspirato Chevrolet.

Non ci sarà rivincita: dopo sette anni la McLaren Racing abbandona il Challenge Can-Am. Le biposto McLaren, comprese le M20, correranno ancora, ma in mani private. Teddy Mayer e Phil Kerr non intendono inseguire la Porsche lungo la via della sovralimentazione, ritenuta troppo impegnativa in termini di risorse finanziarie, tecniche ed organizzative. Per quanto riguarda i piloti, la tenacità e la velocità del sempre efficace Hulme hanno fatto sì che la resa per la McLaren sia stata onorevole. Sfortunato Revson, spesso tradito da noie meccaniche che gli hanno fatto perdere quella convinzione che era stata invece la sua arma migliore nel 1971. Ottimo invece, Cévert, che ha regalato un'altra vittoria all'ormai superata M8F.

Nel corso del 1972 le M20

sono mancate nell'affidabilità. I troppi ritiri causati da noie meccaniche hanno sottratto ai piloti punti decisivi in classifica. Contro una Porsche che avrebbe pagato lo scotto della noviziato, l'affidabilità avrebbe dovuto essere granitica. E invece la rincorsa alla potenza, oppure il fatto di essere state messe maggiormente sotto pressione dagli avversari, ha reso più vulnerabili le biposto giallo-arancio che, nel corso di una sessione di prove, hanno addirittura provato (senza successo) un motore di oltre nove litri di cilindrata (9259 cc per circa 790 CV). La Can-Am proseguirà: nel 1973 sarà ancora appannaggio della Porsche turbo (con Donohue) e nel '74, in un campionato dimezzato dalla crisi energetica, toccherà a Oliver e alla Shadow imporsi nell'ultima, vera edizione di una competizione che ha fatto sognare una generazione di appassionati. E che rimarrà impressa, nell'immaginario collettivo, come il "Bruce & Denny Show"

Note

1. A Road Atlanta Revson, al momento dell'incidente di Hulme, era fermo ai box per noie all'accensione e diventa così testimone oculare del tonneau compiuto dal neozelandese. Immediatamente balza fuori dalla macchina e corre in soccorso del compagno.

2. A Mosport gli appassionati canadesi, in gran parte ragazzi, sono distesi a pancia in giù sul tetto dei box ad ammirare i mostri Can-Am attornati dai meccanici. L'arrivo e la partenza di questi bolidi dalla corsia box è uno spettacolo nello spettacolo. E il rombo cupo degli scarichi ne accentua ancor più il fascino.

3. L'unica conseguenza dell'incidente di Road Atlanta è, per Hulme, un mal di testa che insorge nel percorrere le curve lunghe e veloci, malessere che si fa sentire soprattutto a Watkins-Glen, prima gara dopo l'incidente, ma che si attenua nel tempo per sparire nel giro di qualche settimana.

4. Per George Follmer l'annata è stata densa di vittorie e di...dollari. Oltre a quelli guadagnati con la Can-Am, il californiano può sommare anche quelli ottenuti con il successo nel campionato Trans-Am.

5. A conti fatti la partecipazione al Challenge Can-Am ha fruttato alla Scuderia di Colnbrook la somma astronomica di (dollaro più, dollaro meno) oltre un milione di biglietti verdi. In lire fanno all'incirca un miliardo e mezzo, a valuta dell'epoca!

Pat McLaren, vedova del compianto Bruce, in un'intervista non esclude che in futuro la scuderia britannica, proprio per la ricchezza dei premi, possa dedicare ogni attività alle corse oltreoceano. Il ragionamento non fa una grinza, visto che già in Trans-Am i premi sono superiori a quelli erogati nei Grand Prix di formula uno.

6. La partecipazione della Porsche al Challenge 1972 non è avvenuta sotto l'egida dell'ufficialità. Le 917/10 TC sono state infatti iscritte e gestite da Roger Penske, che ha provveduto a reclutare Donohue (vincitore a Indianapolis) e Follmer, vale a dire due tra i piloti americani più quotati.

Confronto parallelo tra le due maggiori protagoniste della stagione 1972:

Nota: sono stati comparati solo i risultati ottenuti dalle squadre ufficiali, quindi McLaren Racing e Porsche-Audi di Roger Penske.

Gara	McLaren	Porsche
Mosport	1° Hulme 3° Revson	2° Donohue
Road Atlanta	Hulme rit. Revson rit.	1° Follmer
Watkins-Glen	1° Hulme 2° Revson	5° Follmer
Mid Ohio	4° Hulme Revson rit.	1° Follmer
Elkhart Lake (Road America)	Hulme rit. Revson rit.	1° Follmer
Donnybrooke	Hulme rit. Revson rit.	4° Follmer 17° Donohue
Edmonton	2° Hulme 6° Revson	1° Donohue 3° Follmer
Laguna Seca	Hulme rit. 19° Revson	1° Follmer 2° Donohue
Riverside	2° Revson 19° Hulme	1° Follmer 3° Donohue

I primi dieci classificati nel 1972

Pilota e nazionalità	Vettura	Punti
George Follmer - USA	Porsche 917/10 TC	130
Denny Hulme - NZ	McLaren-Chevrolet M20	65
Milt Minter - USA	Porsche 917/10	65
Mark Donohue - USA	Porsche 917/10 TC	62
François Cévert- F	McLaren-Chevrolet M8F	59
Peter Revson - USA	McLaren-Chevrolet M20	48
David Hobbs - GB	Lola-Chevrolet T 310	39
Jackie Oliver - GB	Shadow-Chevrolet Mk3	37
Peter Gregg - USA	Porsche 917/10 TC e 917/10	34
Charlie Kemo - USA	Lola-Chevrolet T 222	27

Dario Mella

L'EPOPEA
CAN
AM
della McLAREN



extra MAG n.6



www.tuttomclaren.it