



Formula 1
Gran Premio de México 2018
Mexico City 26-28 October

1970
Primer Gran Premio
de México



1970

LA FICHA

GP DE MÉXICO

IX GRAN PREMIO DE MÉXICO

Novena carrera del año

25 de octubre de 1970

En "La Magdalena Mixhuca". Distrito Federal

(carrera # 197 de la historia)

Con 65 laps de 5,000 m., para un total de 325 Km

Podio: 1- Jacky Ickx/ Ferrari
2- Clay Regazzoni/ Ferrari
3- Denny Hulme/ McLaren

Crono del ganador: 1h 53m 28.36s a 171.848 Kph/ prom (Grid: 3º) 9 puntos
Vuelta + Rápida: Jacky Ickx/ Ferrari (la 46º) de 1m 43.11s a 174.571 Kph/prom

Líderes: Clay Regazzoni/ Ferrari (la 1) y Jacky Ickx/ Ferrari (de la 2 a la 65)

Pole position: Clay Regazzoni/ Ferrari 1m 41.86s a 176.713 Kph/ prom

Pista: seca

POR REGLAMENTO

Los autos no deben de pesar menos de 530 Kg

Tipo de motores: libre

Sobrealimentación: posible

Capacidad máxima: 3 lt., los atmosféricos/ 1.5 lt los sobrealimentados

Número de cilindros: ilimitado

RPM: ilimitada

Clase de gasolina: ilimitada

Reabastecimiento en la carrera: posible

Consumo máximo: ilimitado



INSCRITOS

#	PILOTO	NAC	EQUIPO	PISO #	Motor - CIL	Neum
1	JACKIE STEWART	ING	Tyrrell Racing Organisation Tyrrell	001	Ford Cosworth DFV V-8 3.0	Dunlop
2	FRANÇOIS CEVERT	FRA	Tyrrell Racing Organisation March	701	Ford Cosworth DFV V-8 3.0	Dunlop
3	JACKY ICKX	BÉL	Scuderia Ferrari SpA SEFAC Ferrari	312-B	Ferrari 001 F-12 3.0	Firestone
4	CLAY REGAZZONI	SUI	Scuderia Ferrari SpA SEFAC Ferrari	312-B	Ferrari 001 F-12 3.0	Firestone
6	JEAN-PIERRE BELTOISE	FRA	Equipe Matra Elf Matra	MS- 120	Matra MS12 V-12 3.0	Goodyear
7	HENRI PESCAROLO	FRA	Equipe Matra Elf Matra	MS- 120	Matra MS12 V-12 3.0	Goodyear
8	DENNY HULMEV	NZA	Bruce McLaren Motor Racing McLaren	M-14A	Ford Cosworth DFV V-8 3.0	Goodyear
9	PETER GETHIN	ING	Bruce McLaren Motor Racing McLaren	M-14A	Ford Cosworth DFV V-8 3.0	Goodyear
11	JO SIFFERT	SUI	March Engineering March	701	Ford Cosworth DFV V-8 3.0	Firestone
12	CHRIS AMON	NZA	March Engineering March	701	Ford Cosworth DFV V-8 3.0	Firestone
14	GRAHAM HILL	ING	Brooke Bond Oxo Racing / Rob Walker Lotus	72-C	Ford Cosworth DFV V-8 3.0	Firestone
15	JACK BRABHAM	AUS	Motor Racing Developments Ltd Brabham	BT-33	Ford Cosworth DFV V-8 3.0	Goodyear
16	ROLF STOMMELEN	ALE	Auto Motor Und Sport Brabham	BT-33	Ford Cosworth DFV V-8 3.0	Goodyear
17	JOHN SURTEES	ING	Team Surtees Surtees	TS-7	Ford Cosworth DFV V-8 3.0	Firestone
19	PEDRO RODRÍGUEZ	MÉX	Yardley Team BRM BRM	P-153	BRM P142 V-12 3.0	Dunlop
20	JACKIE OLIVER	ING	Yardley Team BRM BRM	P-153	BRM P142 V-12 3.0	Dunlop
23	REINE WISELL	SUE	Gold Leaf Team Lotus Lotus	72-C	Ford Cosworth DFV V-8 3.0	Firestone
24	EMERSON FITTIPALDI	BRA	Gold Leaf Team Lotus Lotus	72-C	Ford Cosworth DFV V-8 3.0	Firestone



1970

EN LA HISTORIA

Copa del mundo de fut en nuestro país. En Jalisco –México– se funda el club balompédico de la Universidad de Guadalajara. Y ya son las primeras emisiones televisivas de Chespirito.

La canción El Triste de Roberto Cantoral interpretada por José José, queda en tercer lugar del II Festival de la Canción Latina; acá, se vuelve el himno lacrimógeno impar. Nace Luis Miguel. Y muere Agustín Lara.

Luis Echeverría, asume el poder omnímoto.

Se retira de los cuadriláteros el púgil norteamericano Cassius Clay, quien después se llamó Mohammed Ali, excampeón mundial del los pesos-pesados: volaba como mariposa y picaba como abeja.

Picasso dona a la ciudad de Barcelona 900 obras de su autoría.

Sobreviene la fatal muerte de Jochen Rindt; también la de Bruce McLaren y la de Piers Courage.

Asimismo, ha sucedido en otro ámbito, que fallece Janis Joplin yendo de viaje, apenas con 27 añitos; lo mismo que Jimi Hendrix, pero él ya de 28.

Se quita la vida el escritor japonés Yukio Mishima, por medio del modo seppuku para despedirse del mundo. Termina la maravillosa experiencia vital de Bertrand Russell; descansa en paz.

1970

LA CARRERA

Señalada por el caos, ya que hubo un tumulto desordenado que invadió el autódromo. Lo originó la presencia de cerca de 100 mil personas que habían ido a ver la llegada a la meta –en el velódromo olímpico, situado a unos cientos de metros lejos– de los ciclistas que coronaban la justa conocida como la Vuelta de la Juventud.

No había suficiente fuerza policial y no se pudo contener a los desordenados, cuyo número aumentaba por la gente que iba a la carrera y se contagió de la estupidez. Decían que llegaron a ser hasta 200 mil seres, en perfecto desorden.

Lo que pasó ha sido que tumbaron uno de los portones de acceso y se colaron sin boleto a la carrera.

El graderío estaba lleno, de manera que se plantaron donde más les gustó y aquello, implicaba la invasión a puntos de seguridad previamente señalados en los que no debería de estar nadie.

Los pilotos no querían correr y la autoridad deportiva amenazaba con cancelar la carrera. Pedro Rodríguez, Emerson Fittipaldi –en portañol– y algunos otros pilotos, pedían al “poco respetable”, que se acomodara.

Hasta que fue posible que, la FISA y la FOCA, que ahora son la FIA y la FOM, dijeran a regañadientes: ¡larguen!

Más que nada, asustados ante la eminente posibilidad de que viniera a peor la euforia del personal, que era ya de por sí, una grosería.

SOBRE LA PRUEBA

Era seguro que se eliminaría a nuestro país como anfitrión de esta carreras...

Pero además, hubo una agravante extra. Esta de plano, ridícula.

Otro mal momento que se añadió por parte de un perro que se metió a la pista y andaba como si nada, persiguiendo a los autos y ladrándoles, hasta que fue arrollado por Jackie





Stewart (Tyrrell) quien quedó fuera de la justa y el pobre can, dejando de mandar señales de vida.



Evidente que el mal fario ya estaba instalado: era el último Gran Premio de 1970. En los Estados Unidos se presentaron hasta 27 autos listos para correr. Los organizadores mandaron de ellos, sólo 18 al sur de la frontera norteamericana, con el particular desacuerdo –y coraje– de los dueños de los equipos.



Nadie era capaz de decir quiénes estaban invitados y a quiénes se les negaba el privilegio. Desde luego que llegaron los más grandes de entonces: Ferrari, BRM, Matra, McLaren, March, Lotus y Brabham que pasaron al coto. Naturalmente, que venían los campeones mundiales: Stewart, Hill y Surtees; de manera que el último puesto se lo dieron al presidente de la GPDA, una especie de sindicato de pilotos, Jo Bonnier. Pero la gente estaba muy a disgusto con México.



El McLaren de Bonnier había sido último en el grid de Watkins Glen y no llegó ni a la mitad de la justa; era un coche de 1969 al que ya le había sacado todo el jugo durante la temporada, Bruce. Esto hacía pensar que el invitado al final, había sido una elección de lo más idiota. Complaciente.



Por ahí, se hablaba entre varios de los protagonistas de boicotear el GP.

Como hubo un descanso entre carrera y carrera de tres semanas, la mayoría de las tropas que venía de Europa fueron por, al menos ocho días, a Acapulco. Mientras que todo el equipo de Tyrrell se fue a pasar fríos a Inglaterra.

Para BRM ha sido una carrera especial. Era la 28ª ocasión en que uno de sus carros era conducido por Pedro Rodríguez y con ellos había ganado por segunda vez, el siete de junio previo, en Spa. Desde el principio del año 1968 en que se montó a un BRM Pedro, hasta hoy, era casi el mismo cuadro de técnicos y mecánicos ingleses. Varios de ellos, trabajando con el equipo desde la década de los años cincuenta, de modo que el tiempo se les veía en el pelo y en la cara, pero su calidad también: y salieron de su pit en coro, para ser muy aplaudidos y vivamente vitoreados por el público de las graderías principales. Para muchos de ellos fue la primera y última vez que recibieron una porra a la mexicana: a la vío a la vao a la bim bom bam...

Matra que ya no tenía nada más que ganar, probó aquí, el sistema de encendido de Magneti Marelli en el automóvil de Beltoise, que se puso de manera provisional y finalmente se descartó pero se tomaron muchas notas al respecto. También, experimentaron los grandes conductos nuevos de aire, para mejorar la inyección. Y tratando con la instalación de diferentes levas de combustible, para defender de la altura, al motor.

Por su parte Ferrari, el equipo triunfador, traía la máquina más antigua, pero eficaz. El año pasado, la carrera mexicana también fue ganada por un coche de un año atrás. Para los italianos, fue bueno ya que en esta temporada habían sido el segundo constructor en la tabla de posiciones. Así que tomaron serias providencias para lo que vendría.

ARRANCAN

Llega el momento y con el rabo entre las patas el resto de la fauna existente: ahí estaba. Era un domingo enojoso que no debió de haber llegado.

Se dio un giro de instalación una hora más tarde de lo programado. Y por fin, vino la partida.

En ésta, Regazzoni se mantuvo a la punta con su Ferrari con el que se había distinguido como dueño y señor de la pp.

Después de cruzar “la peraltada” ha pasado el suizo por la tribuna principal haciendo punta, por delante de: Stewart, Ickx, Beltoise, Rodríguez, Amon, Brabham, Hill, Hulme, John Surtees, Peter Gethin, Pescarolo, Cevert, Siffert, Oliver, Fittipaldi, el sueco Reine Wisell y en la cola, Rolf Stommelen.

Fin de semana malo para el novato brasileño Emerson Fittipaldi con un Lotus que le presenta dificultades, puesto que al segundo giro ya no aparece. Y eso, que había ganado en los Estados Unidos, por primera vez. Era la primera victoria de Brasil en la F Uno (que ahora –en 2018– llega hasta 101 triunfos).





Pronto las cosas toman su lugar. Jacky Ickx es el piloto número uno trabajando para Maranello y lleva mejor paso, de modo que con cierta facilidad, adelanta sobre Stewart y enseguida se lanza para superar a Clay, que también es sorprendido por el escocés de Matra. El trío empieza a despegarse del resto del pelotón.

Graham Hill, quien regresaba al asfalto en México, es otro que va padeciendo con su motor Ford-Cosworth que se sobrecalienta y a la quinta lap ha abandonado el juego, con su Lotus 72-C.

Hacia la altura de la décima vuelta, abortan su carreras el de Suiza Jo Siffert, así como el francés François Cevert, con sendos motores de sus March, rotos.

Al frente en la lucha, Ickx aguanta la presión que ejerce Stewart, y Regazzoni en espera del error de Jackie o de Jacky. Era cuestión del llegar al 12º giro.

No era el mejor día para el de Escocia y se va a ver poco adelante.

Venía luego Beltoise en la cuarta posición con su Brabham, y Chris Amon que era sexto, persiguido por Pedro, quien a la vez, venía soportando las duras embestidas del McLaren de Hulme. Luego: Gethin, Surtees, Pescarolo, con Oliver, Stommelen y Wisell que ya iba al final.

Más tarde, Wisell hizo tres paradas en boxes, primero con problemas en la caja de velocidades y más tarde por falta de la presión de aceite. La carrera de Stommelen también terminó prematuramente, cuando su motor estalló.

Para Clay aparece el momento, era cuestión del llegar al 12º giro.

Stewart cayó hasta el penúltimo lugar; aunque luego recuperó algo. Desde ya, que no traía a la buena suerte consigo, JS, el de Escocia que salió a su pit, con una varilla paralela a la columna de la dirección del Tyrrell que se le había soltado peligrosamente. Regresó con un remedio insuficiente, medio fijada la varilla, pero para mal; ya que en el giro número 33 fue cuando abandonó de verdad: ahora, con la horquilla de la suspensión delantera derecha dañada, la rueda doblada, y el monocasco ondulado. Era por el tópico del perro entrometido, que los informes oficiales no sabían ni como asentar, todavía.

En tanto que a media distancia de la comprometida, Ickx rodaba hasta 15 segundos por delante de Regazzoni; con el Brabham de Jean-Pierre que era un firme candidato, a cierta distancia, al tercer puesto. Sin embargo, había una sorda batalla entre Beltoise, Hulme y Amon que era en donde estaba el mayor entusiasmo por la carrera.

El belga de Ferrari, se dirigía sin problemas hacia la victoria. Pero la gente. Y la pésima educación de ésta... Ya que se arrastraban cada vez más cerca de la pista y algunos todavía más tontos, corrían hacia atrás o hacia delante y también, atravesando la ruta.

Varios pilotos estaban muy enfadados con esto, y milagrosamente nadie resultó herido.

Henri Pescarolo se detuvo en su box en la vuelta 21, con sólo la tercera marcha funcionando. Regresó y su auto por fin, cediendo a las descomposturas termina la tarde, faltando tres giros.

LLEGADA A LA LÍNEA FINAL

Faltaba una docena de vueltas y el Brabham del dueño del equipo, fumaba peligrosamente. Su novena carrera en México, que era otra más sin poder ganar. La decepción de Jack era sombría, se iba a retirar después de esta largada.

En la vuelta 55 Ickx llevaba 35 segundos de ventaja sobre su coequipero. Hulme, casi atrapa al suizo del Ticino, porque el motor de Clay, se calentaba en exceso.

Quedan ocho vueltas, el belga sigue a la cabeza, Regazzoni puede recuperarse y se aleja un poco de Denny. Amon es el cuarto, por delante de Beltoise. Y don Pedro Rodríguez, ya está en zona de puntos.



A la carrera ya le anda por terminar y el público que ha desgraciado la causa mexicana, ya no se aguanta. De plano, metidos muchos en zona de peligro. Y la policía, impávida. Incapaz.

Llegan al giro del final y el gentío invade la línea de llegada. Los comisarios abrumados, no saben ni qué.

Como México no hay dos, y la muestra de mala crianza de alguna de su gente queda más que patente. Patética. En ningún lado se ha visto tamaño salvajismo. Menos mal que no ocurrió una catástrofe de la cual habría mucho que lamentar y más que criticar.

Los pilotos en vez de brindar por el final de su carrera, corren asustados a refugiarse en los talleres.

En cambio, los coches corren peligro de ser desmantelados. El lío es vergonzoso.

Esto, pone fin a la temporada y al automovilismo deportivo del país con un águila y una serpiente como emblema.

LOS RECORDS

Jacky Ickx gana su tercera victoria en la temporada y la sexta en sus totales. Ferrari marca su tercer doblete del año. Y llega a su 46ª victoria. La scuderia terminó en segundo lugar en el campeonato de constructores y ha demostrado que su motor, Flat-12, competía de tú a tú, contra el Ford-Cosworth V-8.

Es la primera pole de Clay Regazzoni (vendrán después otras cuatro).

Ickx es vicecampeón del mundo de entre los pilotos. Hulme es tercero y concluye de bella manera esta dolorosa temporada en la que ha fallecido su patrón, Bruce McLaren.

En México, Jack Brabham juega su 123º GP, el último de su saga.

EL TÍTULO

Jochen Rindt había ganado cinco carreras en el año, en: Mónaco, Holanda, Francia, Inglaterra y Alemania. Suficiente cosecha para que nadie lo alcanzara y quedara como campeón, postmortem.

El único de la historia coronado así.

NÚMEROS en 1970

Retiros: E. Fittipaldi (Lotus 72C/R5) 1 lap, motor; J. Siffert (March 701/5) 3 laps, motor; G. Hill (Lotus 72C/R4) 4 laps, motor y goma pinchada; F. Cevert (Tyrrell March 701/4), 8 laps, fuga de lubricante; R. Stommelen (Brabham BT33/3), 15 laps, motor; P. Gethin (McLaren M14A/1) 27 laps, motor; J. Stewart (Tyrrell 001) 33 laps, daños por el accidente absurdo; J. Brabham (Brabham BT33/2) 52 laps, motor.

18 empezaron y 10 clasificaron. Hubo errores de los encargados del cronómetro, pero la verdad es que Regazzoni llegó 15 segundos, aprox., por delante de Hulme.

Fue un triste final a la temporada de la Fórmula Uno para Siffert de March, durante el año no anotó ni un punto; era su 85ª largada y redondea así su penúltima campaña; la de ahora, muy pobre.

UNA SUMMA

Han sido hasta ésta, nueve ediciones de GP mexicanos, en las cuales el australiano tres veces campeón mundial (1959, 1960 y 1966) Jack Brabham, corrió en todas y se llevó cuatro podios. No más.

Pedro Rodríguez tampoco faltó a alguna, pero no jugó en la primera –la de muestra– por el luto que guardaba en honor de Ricardo, su hermano.

El máximo triunfador ha sido Jim Clark cuyos tres podios, los convirtió en triunfos. Más cuatro pp y cuatro vueltas más rápidas, también.





FATALIDADES

Un año funesto para las carreras de autos. Jochen Rindt sufre un accidente terrible ensayando en Monza, el cinco de septiembre y muere en un hospital de Milán por las heridas, esa misma noche.

También Bruce McLaren, el neozelandés lo hace el 2 de junio. Se salió de la pista porque algo se había desprendido de su auto McLaren M-8D, que él creó para el torneo CANAM. Sucede en Goodwood, Inglaterra.

Piers Courage se mata durante el GP de Holanda, en Zandvoort, el 21 de junio. Iba en un De Tomaso, inscrito a nombre de Frank Williams Racing Cars. La suspensión frontal se rompió o tal vez la dirección, el auto se siguió derecho, subió por el terraplén y se desintegró; enseguida, quedó envuelto en llamas (tenía muchas partes de magnesio que ayudaron a ello) de instantáneo perdió la vida.

COROLARIO

Más tarde, el nuevo presidente de la CSI (Comision Sportive Internationale) el príncipe de Maternich trató de satisfacer a los pilotos buscando mayor seguridad. Eran tres los que se habían matado en las pistas; y también cuenta lo de Ickx, que estuvo metido entre las llamas en El Jarama y, se salvó por muy poco.

Se comienza a avanzar en ello y aún más, cuando Jackie Stewart se aboca a hacerlo, una vez retirado, después de 1973.

Ya arrancaba el auge de la TV y no querían que se vieran estas tragedias por parte del gran público.

RELACIÓN CON EL PRESENTE

Está más que clara la lección que ha dejado aquel Gran Premio jugado hace tantos años.

48 ya han pasado y no se debe de olvidar el ridículo en el que estuvimos envueltos. De ahí la importancia que tiene visitar las carreras que hubo.

Para entonces, tomar como algo muy serio la oportunidad con la que contamos al estar presentes en una de las fechas de los torneos mundiales de esta categoría. Somos sólo personas de 21 países del planeta que gozamos con tan alta distinción.

No sólo es cosa de los protagonistas y de los organizadores. El público es un personaje más. Y su importancia, es clave.

El deporte que nos ocupa es elitista. Es tan claro...

Al autódromo acuden más o menos 100 mil personas cada día de actividades del Gran Premio. Todo individuo se representa y además, es un embajador de México. No hay modo, ni manera de esconderse entre la multitud para hacer algo propio de los barbajanes.

Las carreras supremas también sirven para asistir y garbear en ellas. Vestirse con la dignidad de un noble. Ir para ver y ser visto.

Prepararse para un festín de caché. Muy diferente de la masa acrílica que asiste a un partido de fútbol.

Ni hablar. Todo tiene su circunstancia.

Y más nos vale saber y reconocer que la Fórmula 1 obedece a una alcurnia. Un ritual de alta categoría. Cuya otra opción es quedarse a mirar las carreras por la tele, y ahí en casa de uno, sí comportarse tal como está educado.

La disposición para asistir a las carreras de F Uno, debe de ser tan distinguida como la de aquel que va a la ópera o una cena de gala.





Y si usted puede darse el lujo de estar presente, siempre lo irá a recordar como algo excepcional. Debe de hacerlo a sabiendas de que es afortunado en acceder a una función de mucho mundo.

Con la pena.

[CUANDO SÓLO FALTAN 65 DÍAS]

1970 LAS QUALYS EN MÉXICO

POS	PILOTO	EQUIPO	MOTOR	CRONO	DÉFICIT	MEDIA	%
1	CLAY REGAZZONI	Ferrari	Ferrari	1'41''86	--	176.713	--
2	JACKIE STEWART	Tyrrell	Ford Cosworth	1'41''88	0.02	176.678	100.020
3	JACKY ICKX	Ferrari	Ferrari	1'42''41	0.55	175.764	100.540
4	JACK BRABHAM	Brabham	Ford Cosworth	1'43''57	1.71	173.796	101.679
5	CHRIS AMON	March	Ford Cosworth	1'43''71	1.85	173.561	101.816
6	JEAN-PIERRE BELTOISE	Matra	Matra	1'43''82	1.96	173.377	101.924
7	PEDRO RODRÍGUEZ	BRM	BRM	1'44''01	2.15	173.060	102.111
8	GRAHAM HILL	Lotus	Ford Cosworth	1'44''13	2.27	172.861	102.229
9	FRANÇOIS CEVERT	March	Ford Cosworth	1'44''21	2.35	172.728	102.307
10	PETER GETHIN	McLaren	Ford Cosworth	1'44''46	2.60	172.315	102.553
11	HENRI PESCAROLO	Matra	Matra	1'44''55	2.69	172.166	102.641
12	REINE WISELL	Lotus	Ford Cosworth	1'44''59	2.73	172.101	102.680
13	JACKIE OLIVER	BRM	BRM	1'44''70	2.84	171.920	102.788
14	DENNY HULME	McLaren	Ford Cosworth	1'44''95	3.09	171.510	103.034
15	JOHN SURTEES	Surtees	Ford Cosworth	1'45''03	3.17	171.380	103.112
16	JO SIFFERT	March	Ford Cosworth	1'46''15	4.29	169.571	104.212
17	ROLF STOMMELEN	Brabham	Ford Cosworth	1'46''30	4.44	169.332	104.359
18	EMERSON FITTIPALDI	Lotus	Ford Cosworth	1'48''13	6.27	166.466	106.156



1970 LA PARRILLA

2. J. STEWART - Tyrrell Ford Cosworth - 1'41"88

1. C. REGAZZONI - Ferrari - 1'41"86

4. J. BRABHAM - Brabham Ford Cosworth - 1'43"57

3. J. ICKX - Ferrari - 1'42"41

6. J. BELTOISE - Matra - 1'43"82

5. C. AMON - March Ford Cosworth - 1'43"71

8. G. HILL - Lotus Ford Cosworth - 1'44"13

7. P. RODRÍGUEZ - BRM - 1'44"01

10. P. GETHIN - McLaren Ford Cosworth - 1'44"46

9. F. CEVERT - March Ford Cosworth - 1'44"21

12. R. WISELL - Lotus Ford Cosworth - 1'44"59

11. H. PESCAROLO - Matra - 1'44"55

14. D. HULME - McLaren Ford Cosworth - 1'44"95

13. J. OLIVER - BRM - 1'44"70

16. J. SIFFERT - March Ford Cosworth - 1'46"15

15. J. SURTEES - Surtees Ford Cosworth - 1'45"03

18. E. FITTIPALDI - Lotus Ford Cosworth - 1'48"13

17. R. STOMMELEN - Brabham Ford Cosworth - 1'46"30



1970 SULLEGADA ALA META

RANK	#	Piloto	EQUIPO	MOTOR	LAPS	CRONO	PTS
1°	3	JACKY ICKX	Ferrari	Ferrari	65	1h 53m 28.36s	9
2°	4	CLAY REGAZZONI	Ferrari	Ferrari	65	1h 54m 13.82s +45.46s	6
3°	8	DENNY HULME	McLaren	Ford Cosworth	65	1h 54m 14.33s +45.97s	4
4°	12	CHRIS AMON	March	Ford Cosworth	65	1h 54m 15.41s +47.05s	3
5°	6	JEAN-PIERRE BELTOISE	Matra	Matra	65	1h 54m 18.47s +50.11s	2
6°	19	PEDRO RODRIGUEZ	BRM	BRM	65	1h 54m 53.12s +1m 24.76s	1
7°	20	JACKIE OLIVER	BRM	BRM	64		
8°	17	JOHN SURTEES	Surtees	Ford Cosworth	64		
9°	7	HENRI PESCAROLO	Matra	Matra	61		
NC	23	REINE WISELL	Lotus	Ford Cosworth	56		
AB	15	JACK BRABHAM	Brabham	Ford Cosworth	52	Motor	
AB	1	JACKIE STEWART	Tyrrell	Ford Cosworth	33	Accidente	
AB	9	PETER GETHIN	McLaren	Ford Cosworth	27	Motor	
AB	16	ROLF STOMMELEN	Brabham	Ford Cosworth	15	Gas	
AB	2	FRANÇOIS CEVERT	March	Ford Cosworth	8	Motor	
AB	14	GRAHAM HILL	Lotus	Ford Cosworth	4	Recalentamiento	
AB	11	JO SIFFERT	March	Ford Cosworth	3	Motor	
AB	24	EMERSON FITTIPALDI	Lotus	Ford Cosworth	1	Motor	

1970 LIDERANDO EN LA CARRERA

(1) Piloto: C. REGAZONNI
Equipo: Ferrari
Motor: Ferrari

Vueltas liderando:
La 1°

(2) Piloto: J. ICKX
Equipo: Ferrari
Motor: Ferrari
Vueltas liderando: 64
De la 2° a la 65°

Total de laps: 65



1970 EL TORNEO MUNDIAL PILOTOS

		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	PTS
		SAF	ESP	MÓN	BÉL	HOL	FRA	ING	ALE	AUT	ITA	CAN	EUA	MÉX	
1º	J. RINDT*	-	-	9	-	9	9	9	9	-	-				45
2º	J. ICKX	-	-	-	-	4	-	-	6	9	-	9	3	9	40
3º	C. REGAZZONI					3		3	-	6	9	6	-	6	33
4º	D. HULME	6	-	3			3	4	4	-	3	-	-	4	27
5º	J. STEWART	4	9	-	-	6	-	-	-	-	6	-	-	-	25
=	J. BRABHAM	9	-	6	-	-	4	6	-	-	-	-	-	-	25
7º	P. RODRÍGUEZ	-	-	1	9	-	-	-	-	3	-	3	6	1	23
=	C. AMON	-	-	-	6	-	6	2	-	-	-	4	2	3	23
9º	J. BELTOISE	3	-	-	4	2	-	-	-	1	4	-	-	2	16
10º	E. FITTIPALDI							-	3	-	-		9	-	12
11º	R. STOMMELEN	-	-	-	2	-	-	-	2	4	2	-	-	-	10
12º	H. PESCAROLO	-	-	4	1	-	2	-	1	-	-	-	-	-	8
13º	G. HILL	1	3	2	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	7
14º	B. McLAREN	-	6	-	-										6
15º	M. ANDRETTI	-	4	-	-	-		-	-	-					4
=	R. WISELL												4	-	4
17º	I. GIUNTI			-	3		-			-	-		-		3
=	J. SURTEES	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	2	-	-	3
19º	J. MILES	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-				2
=	J. OLIVER	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	2
=	J. SERVOZ-GAVIN	-	2	-											2
22º	F. CEVERT					-	-	-	-	-	1	-	-	-	1
=	P. GETHIN				-	-		-	-	-	-	1	-	-	1
=	D. GURNEY					-	1	-							1
=	D. BELL			-	-	-							1		1

*CAMPEÓN MUNDIAL 1970 (Único Post mortem)

Sólo los 6 mejores resultados se cuentan en las primeras siete carreras

Nada más los 5 mejores resultados valen en la seis últimos GP

1º: 9 PTS / 2º: 6 / 3º: 4 / 4º: 3 / 5º: 2 / 6º: 1 PT



EQUIPOS

		1 SAF	2 ESP	3 MÓN	4 BÉL	5 HOL	6 FRA	7 ING	8 ALE	9 AUT	10 ITA	11 CAN	12 EUA	13 MÉX	PTS
1º	LOTUS	2	3	9	-	9	9	9	9	-	-	-	9	-	59
2º	FERRARI	-	-	-	3	4	-	3	6	9	9	9	3	9	52
3º	MARCH	4	9	-	6	6	6	2	-	-	6	4	2	3	48
4º	BRABHAM	9	-	6	2	-	4	6	2	4	2	-	-	-	35
=	MCLAREN	6	6	3	-	1	3	4	4	-	3	1	-	4	35
6º	BRM	-	-	1	9	-	-	-	-	3	-	3	6	1	23
=	MATRA	3	-	4	4	2	2	-	1	1	4	-	-	2	23
8º	SURTEES							-	-	-	-	2	1	-	3

*CAMPEONES MUNDIALES 1970

Sólo los 6 mejores resultados de las 7 primeras carreras, valen

Sólo los 6 mejores resultados de las 6 últimas carreras, valen

El primer coche clasificado es el que marca los puntos

1º: 9 PTS / 2º: 6 / 3º: 4 / 4º: 3 / 5º: 2 / 6º: 1 PT

*Número oficial (ya que el primero de 1962 fue de exhibición, fuera del torneo regular)

Para simplificar la info: Escocia, Irlanda y Gran Bretaña o Reino Unido, con una sola abreviatura: ING

Para los Estados Unidos de América, sólo: EUA

Australia (AUS); Austria (AUT); Sudáfrica (SAF); Nueva Zelanda (NZA)