

A temporada de 1965 consagrou definitivamente o talento de Jim Clark. Ele ganhou todas as corridas que completou na F1 com o Lotus 33, ganhou as 500 Milhas de Indianápolis nos EUA (foi o primeiro não americano a vencer desde 1913), ganhou a Copa da Tasmânia (Austrália e Nova Zelândia), ganhou a corrida dos Campeões e ganhou a F2 Francesa. Ganhou em tudo que correu. Para correr nas 500 milhas, ele não correu em Mônaco na F1, prova ganha novamente pelo Graham Hill (Mister Mônaco), mas ainda assim foi o campeão dessa temporada de F1, tamanha a superioridade sobre os demais pilotos. Jim Clark venceu seis corridas, sendo cinco consecutivas e fez um feito raro na F1: ganhou o GP Inglaterra 1965 com problemas de pressão de óleo no motor (*) (Ayrton Senna em San Marino 1991 repetiu esse feito com a McLaren). Como o regulamento da época só previa a contagem dos seis melhores resultados de cada piloto, ele terminou o ano com o máximo possível de pontos: 54, o mesmo número de pontos de 1963, só que dessa vez com 100% de aproveitamento nas corridas completadas. Foi um ano da comprovação da genialidade de Jim Clark. Outros fatos chamaram a atenção da temporada como: 1) A vitória de Graham Hill no GP Mônaco, na qual se envolveu num acidente, empurrou seu carro para fazê-lo pegar, voltou a corrida e venceu. Feito impressionante. 2) Primeira vitória de um carro com motor Honda no GP México, com Richie Ginther. 3) A estreia de outro escocês muito promissor, Jackie Stewart que inclusive, ganhou o GP da Itália e foi terceiro no campeonato.

(*) Fonte: Livro a História de Jim Clark pg 114 e Revista Auto Esporte setembro 1965 pg 40 e 42.

REGULAMENTO: Motores de 1,5 litros aspirado. Mudança no sistema de pontuação: 9-6-4-3-2-1. Valiam os 6 melhores resultados. Peso mínimo 500 Kg.

BRM melhor: EUA

Lótus melhor: Afr, Fra, Ing, Ale, Ita

Empate: Bel, Hol, Mex

Lotus 5x1 BRM

Quebras:

Clark: 3

Hill: 1

Vitórias:

Lótus: 6 (Clark 6)

BRM: 3 (Hill 2 e Stewart 1)

Honda: 1 (Ginther 1)

Poles:

Lótus: 6 (Clark 6)

BRM: 4 (Hill 4)

VMR:

Lotus 6 (Clark 6)

RBM 3 (Hill 3)

Brabham 1 (Gurney 1)

Hat Trick:

Lotus 3 (Clark 3)

BRM 2 (Hill 2)

Grand Chelem (Pole, Vitória, VMR e liderança em todas as voltas)

Lotus 3 (Clark 3- África do Sul, França e Alemanha)

*Dobradinhas de largada:
Não teve*

*Dobradinhas de chegada:
BRM 1*

OBS 1: COMPARATIVO ENTRE PILOTOS:

Clark x Hill

Largadas: 6x3 (1,2s Clark, tirando Mônaco que Clark não correu) A vantagem da Lotus em média era de 0,7s.

Chegadas: 5x2

OBS 2: PRIORIDADE DOS MOTORES CLIMAX:

A Coventry-Climax abandonou a F1 nesse ano, e ao mesmo tempo a Cosworth Engineering começou a preparar um novo motor para a temporada de 1967.

Clark tinha prioridade e corria com motor Clímax com 4 válvulas por cilindro, enquanto os outros pilotos corriam com motor com 2 válvulas por cilindro (Fonte: Revista Auto Esporte de setembro de 1965).

OBS 3: GOODYEAR:

Goodyear fez sua estreia na F1 teve sua 1ª vitória. Antes era monopólio de pneus Dunlop.

OBS 4: DAN GURNEY X JACK BRABHAM:

Dan Gurney foi um dos grandes talentos desperdiçados da F1, e os números em comparação com Jack Brabham na mesma equipe, comprovam isso:

Gurney x Brabham (1963 a 1965):

Largadas: 19 x 7

Chegadas: 10 x 6

Poles: 2 x 0

Vitórias: 1 x 0

Pontos: 63 x 24

VMR: 4x1

OBS 5: JIM CLARK: GÊNIO:

Nesse ano Jim Clark ganhou todas as corridas que completou e marcou o máximo de pontos possíveis (6 vitórias e 54 pontos, igual ele mesmo em 1963 e Ascari em 1952), já que só eram permitidos os 6 melhores resultados.

Venceu na F Indy 500, venceu as 200 milhas de Riverside (EUA), venceu a F2 Francesa, venceu a Corrida dos Campeões 1965 e venceu a Copa da Tasmânia 1965.

OBS 5: Essa temporada começou 1/1/1965, mas cedo da história ao lado de 66 e 68.

132)GP DA ÁFRICA DO SUL
Local: East London

Pole-Position:

- 1) Jim Clark(ESC) Lotus/Climax-1m27s2**
- 2) John Surtees(ING) Ferrari-1m28s1
- 3) Jack Brabham(AUS) Brabham/Climax-1m28s3
- 4) Mike Spence(ING) Lotus/Climax-1m28s3
- 5) Graham Hill(ING) BRM-1m28s6
- 6) Lorenzo Bandini(ITA) Ferrari-1m29s3
- 7) Jo Bonnier(SUE) Brabham/Climax-1m29s3
- 8) Bruce McLaren(NZE) Cooper/Climax-1m29s4
- 9) Dan Gurney(EUA) Brabham/Climax-1m29s5
- 10) Jochen Rindt(AUT) Cooper/Climax-1m30s4**
- 11) Jackie Stewart(ESC) BRM-1m30s5**
- 12) Bob Anderson(ING) Brabham/Climax-1m31s0
- 13) Anthony Maggs(AFS) Lotus/BRM-1m31s3
- 14) Jo Siffert(SUI) Brabham/BRM-1m31s8
- 15) Frank Gardner(AUS) Brabham/BRM-1m32s3
- 16) Paul Hawkins(AUS) Brabham-1m33s1
- 17) Peter de Klerk(AFS) Alfa Romeo-1m33s3
- 18) John Love(ROD) Cooper/Climax-1m33s8
- 19) David Prophet(ING) Brabham-1m33s9
- 20) Sam Tingle(ROD) LDS/Alfa Romeo-1m34s6

Corrida: 01/01/1965 - 85 voltas

Classificação Final:

- 1) Jim Clark(ESC) Lotus/Climax-2h06m46s0 (9 pontos) Choveu fraco no final, mas não considerei corrida com chuva.**
- 2) John Surtees(ING) Ferrari-a 29s0 (6 pontos)
- 3) Graham Hill(ING) BRM-a 31s8 (4 pontos)
- 4) Mike Spence(ING) Lotus/Climax-a 54s4 (3 pontos)
- 5) Bruce McLaren(NZE) Cooper/Climax-a 1 volta (2 pontos)
- 6) Jackie Stewart(ESC) BRM-a 2 voltas (1 ponto) Ele participou antes de uma corrida extra oficial em 1964. Mas fez uma ótima estreia, chegando nos pontos.**
- 7) Jo Siffert(SUI) Brabham/BRM-a 2 voltas
- 8) Jack Brabham(AUS) Brabham/Climax-a 4 voltas
- 9) Paul Hawkins(AUS) Brabham-a 4 voltas
- 10) Peter de Klerk(AFS) Alfa Romeo-a 6 voltas
- 11) Anthony Maggs(AFS) Lotus/BRM-a 8 voltas
- 12) Frank Gardner(AUS) Brabham/BRM-a 10 voltas
- 13) Sam Tingle(ROD) LDS/Alfa Romeo-a 13 voltas
- 14) David Prophet(ING) Brabham-a 14 voltas
- 15) Lorenzo Bandini(ITA) Ferrari-a 18 voltas

Melhor Volta: Jim Clark(ESC) Lotus/Climax-1m27s6

OBS: A sorte que o abandonara em 1964, quando quebrou em seis grandes prêmios, parece fazer as pazes com Jim Clark, que entrou em 1965 com uma vitória no GP da África do Sul, circuito de East London. Nenhuma falha, nenhum pneu furado. Nada o atrapalhou. **Nem a chuvinha fina que caiu no final da prova quebrou sua regularidade nas 85 voltas dos 3.920 m de pista.** Com uma Lotus/Climax tinindo, fez média de 160,5 quilômetros por hora e cobriu 333 quilômetros em 2h06m46s0. Os duelos, Clark deixou para o campeão mundial John Surtees que pelo segundo lugar lutava com Spence, todo cheio de brios e arrojo no início da prova. Graham Hill não se arriscava e fazia média para terceiro, que Spence cansado da briga com Surtees lhe entregou sem luta. Com muita vontade de correr, Clark desde o início da prova

deixava os 19 outros pilotos para trás. Na 50ª volta quebrava o recorde do circuito com 1m27s6. Surtees, Hill, Spence e McLaren brigavam entre si. Todas as 50 000 pessoas presentes maldiziam a audácia de Clark, que as primava dos duelos e da emoção. Sua corrida doida confundiu até os controladores da prova: já na 84ª volta queriam lhe dar a bandeira de vencedor, que ele receberia pouco depois, ao completar em marcha lenta a 85ª volta. Era a consagração de Clark em East London. **As falhas e as quebras foram muitas: Lorenzo Bandini e Jochen Rindt, foram alguns dos que ficaram de fora. A carburação da Brabham de Dan Gurney botou-o fora da corrida.** Jo Bonnier teve a suspensão de sua Cooper partida e passou de corredor a torcedor.

133)GP DE MÔNACO

Local: Monte Carlo

Pole-Position:

- 1)Graham Hill(ING)BRM-1m32s5
- 2)Jack Brabham(AUS)Brabham/Climax-1m32s8
- 3)Jackie Stewart(ESC)BRM-1m32s9
- 4)Lorenzo Bandini(ITA)Ferrari-1m33s0
- 5)John Surtees(ING)Ferrari-1m33s2
- 6)Richard Attwood(ING)Lotus/BRM-1m33s9
- 7)Bruce McLaren(NZE)Cooper/Climax-1m34s3
- 8)Denis Hulme(NZE)Brabham/Climax-1m34s5
- 9)Bob Anderson(ING)Brabham/Climax-1m35s5
- 10)Jo Siffert(SUI)Brabham/BRM-1m36s0
- 11)Frank Gardner(AUS)Brabham/BRM-1m36s0
- 12)Mike Hailwood(ING)Lotus/BRM-1m36s5
- 13)Jo Bonnier(SUE)Brabham/Climax-1m36s5
- 14)Paul Hawkins(AUS)Lotus/Climax-1m37s0
- 15)Ronnie Bucknum(EUA)Honda-1m37s0
- 16)Richie Ginther(EUA)Honda-1m39s7

OBS: Jim Clark, Dan Gurney e Mike Spence não correram pois estavam em Indianápolis.

Corrida: 30/05/1965 - 100 voltas

Classificação Final:

1) Graham Hill(ING)BRM-2h37m39s6 (9 pontos) Corrida de gênio, Hill se envolveu num acidente na volta 24 e empurrou o carro para ele pegar. Recuperou a liderança na volta 65.

2) Lorenzo Bandini(ITA)Ferrari-a 1m04s0 (6 pontos)

3) Jackie Stewart(ESC)BRM-a 1m41s9 (4 pontos) Assumiu a ponta depois do problema de Hill na volta 24.

4) John Surtees(ING)Ferrari-a 1 volta (3 pontos) Teve pane seca e chegou em 4º lugar.

5) Bruce McLaren(NZE)Cooper/Climax-a 2 voltas (2 pontos)

6) Jo Siffert(SUI)Brabham/BRM-a 2 voltas (1 ponto)

7) Jo Bonnier(SUE)Brabham/Climax-a 3 voltas

8) Denis Hulme(NZE)Brabham/Climax-a 8 voltas

9) Bob Anderson(ING)Brabham/Climax-a 15 voltas

10) Paul Hawkins(AUS)Lotus/Climax-a 21 voltas

Melhor Volta: Graham Hill(ING)BRM-1m31s7 (Hill e Surtees andaram mais rápido na corrida do

que nos treinos)

OBS: A corrida de Mônaco é a única no calendário da temporada, em que a data não é decidida pela FIA, mas sim pela Igreja Católica Romana. Tradicionalmente, sempre acontece no domingo depois do Dia da Ascensão. Um dos maiores vencedores da prova foi Graham Hill (1963, 64, 65, 68 e 69). O Britânico conquistou sua maior vitória em 1965, quando liderando na 25ª volta, ele saiu da pista para evitar uma colisão com um carro mais lento. Ao parar, ele voltou na quinta colocação, mas recuperou sua liderança e terminou a mais de um minuto do segundo colocado, Lorenzo Bandini da Ferrari. Com isso, Hill passou para o primeiro lugar do campeonato, secundado por Jim Clark e John Surtees. O campeão mundial de 1964, Surtees, disputava o primeiro lugar na última volta quando lhe faltou combustível. Empurrou o carro até a chegada e ainda ficou em quarto lugar. Jim Clark e Dan Gurney não correram porque preferiram disputar as 500 Milhas de Indianápolis. Hill iniciou a corrida forçando sua BRM e conduzindo-a em grande velocidade. Na 25ª volta se deteve bruscamente, pensou-se que seu carro ia se incendiar, mas nada houve. Quando saiu outra vez Hill estava em quinto, mas se recuperou espetacularmente no tempo final. Stewart, em outra BRM, girou em uma curva e perdeu três lugares. Bandini e Jack Brabham andaram cada um algum tempo na frente, mas sensação fez o australiano Paul Hawkins, que se descontrolou e jogou seu carro na baía, batendo nos iates luxuosos de Monte Carlo. Não sofreu nada.

134)GP DA BÉLGICA

Local: Spa

Pole-Position:

- 1)Graham Hill(ING)BRM-3m45s4
- 2)Jim Clark(ESC)Lotus/Climax-3m47s5
- 3)Jackie Stewart(ESC)BRM-3m48s8
- 4)Richie Ginther(EUA)Honda-3m49s0
- 5)Dan Gurney(EUA)Brabham/Climax-3m49s2
- 6)John Surtees(ING)Ferrari-3m49s5
- 7)Jo Bonnier(SUE)Brabham/Climax-3m49s7
- 8)Jo Siffert(SUI)Brabham/BRM-3m50s7
- 9)Bruce McLaren(NZE)Cooper/Climax-3m51s3
- 10)Jack Brabham(AUS)Brabham/Climax-3m51s5
- 11)Ronnie Bucknum(EUA)Honda-3m52s3
- 12)Mike Spence(ING)Lotus/Climax-3m52s6
- 13)Richard Attwood(ING)Lotus/BRM-3m53s2
- 14)Jochen Rindt(AUT)Cooper/Climax-3m53s3
- 15)Lorenzo Bandini(ITA)Ferrari-3m54s0
- 16)Innes Ireland(ING)Lotus/BRM-3m57s4
- 17)Lucien Bianchi(BEL)BRM-3m59s0
- 18)Frank Gardner(AUS)Brabham/BRM-3m59s4
- 19)Masten Gregory(EUA)BRM-4m02s8

Corrida: 13/06/1965 - 32 voltas

Classificação Final:

- 1) Jim Clark(ESC)Lotus/Climax-2h23m34s8 (9 pontos) Corrida na chuva, liderou de ponta a ponta. Deu uma volta no 3º colocado. 4ª vitória seguida no GP Bélgica.**
- 2) Jackie Stewart(ESC)BRM-a 44s8 (6 pontos) Mostrando serviço.
- 3) Bruce McLaren(NZE)Cooper/Climax-a 1 volta (4 pontos)
- 4) Jack Brabham(AUS)Brabham/Climax-a 1 volta (3 pontos)
- 5) Graham Hill(ING)BRM-a 1 volta (2 pontos)

- 6) Richie Ginther(EUA)Honda-a 1 volta (1 ponto)
- 7) Mike Spence(ING)Lotus/Climax-a 1 volta
- 8) Jo Siffert(SUI)Brabham/BRM-a 1 volta
- 9) Lorenzo Bandini(ITA)Ferrari-a 2 voltas
- 10) Dan Gurney(EUA)Brabham/Climax-a 2 voltas
- 11) Jochen Rindt(AUT)Cooper/Climax-a 3 voltas
- 12) Lucien Bianchi(BEL)BRM-a 3 voltas
- 13) Innes Ireland(ING)Lotus/BRM-a 5 voltas
- 14) Richard Attwood(ING)Lotus/BRM-a 6 voltas

Melhor Volta: Jim Clark(ESC)Lotus/Climax-4m12s9 (a 2ª VMR da corrida foi do Stewart com 4m16s900 a 4s do tempo de Jim Clark)

OBS: Jim Clark não está querendo deixar nada para ninguém em 1965. Depois de vencer em Indianápolis voltou ao Campeonato Mundial de Fórmula 1 decidido a ser campeão mundial. Acabou vencendo o GP Belga de forma brilhante. Em Spa, Clark mostrou ser mestre em explorar as condições da pista e trabalhar conscienciosamente pela vitória. Embora provocado por Graham Hill, que andava a 225 km/h, ele preferiu tomar cuidado com a chuva e fazer da regularidade sua arma. A melhor volta foi a 200,711 km/h e a média final de 188,55 km/h. Entrando bem nas curvas e evitando as dificuldades com maestria, ele chegou ao fim da corrida com voltas de superioridade sobre todos os outros, menos um, **Jackie Stewart, que em sua BRM mostrou que é o melhor corredor da nova geração.**

135)GP DA FRANÇA
Local: Clermont-Ferrand

Pole-Position:

- 1)Jim Clark(ESC)Lotus/Climax-3m18s3
- 2)Jackie Stewart(ESC)BRM-3m18s8
- 3)Lorenzo Bandini(ITA)Ferrari-3m19s1
- 4)John Surtees(ING)Ferrari-3m19s1
- 5)Dan Gurney(EUA)Brabham/Climax-3m19s8
- 6)Denis Hulme(NZE)Brabham/Climax-3m20s5
- 7)Richie Ginther(EUA)Honda-3m21s4
- 8)Chris Amon(NZE)Lotus/BRM-3m23s0
- 9)Bruce McLaren(NZE)Cooper/Climax-3m23s2
- 10)Mike Spence(ING)Lotus/Climax-3m23s4
- 11)Jo Bonnier(SUE)Brabham/Climax-3m23s4
- 12)Jochen Rindt(AUT)Cooper/Climax-3m23s6 Teve um acidente na volta 3 e abandonou.**
- 13)Graham Hill(ING)BRM-3m23s7
- 14)Jo Siffert(SUI)Brabham/BRM-3m25s2
- 15)Bob Anderson(ING)Brabham/Climax-3m26s0
- 16)Ronnie Bucknum(EUA)Honda-3m26s3
- 17)Innes Ireland(ING)Lotus/BRM-3m30s5

Corrida: 27/06/1965 - 40 voltas
Classificação Final:

- 1) Jim Clark(ESC)Lotus/Climax-2h14m38s4 (9 pontos) Liderou de ponta a ponta.**
- 2) Jackie Stewart(ESC)BRM-a 26s3 (6 pontos) Mostrando serviço na BRM.**
- 3) John Surtees(ING)Ferrari-a 2m33s5 (4 pontos)
- 4) Denis Hulme(NZE)Brabham/Climax-a 2m53s1 (3 pontos)

- 5) Graham Hill(ING)BRM-a 1 volta (2 pontos)
- 6) Jo Siffert(SUI)Brabham/BRM-a 1 volta (1 ponto)
- 7) Mike Spence(ING)Lotus/Climax-a 1 volta
- 8) Lorenzo Bandini(ITA)Ferrari-a 4 voltas Sofreu acidente e abandonou a 4 voltas do final.
- 9) Bob Anderson(ING)Brabham/Climax-a 6 voltas

Melhor Volta: Jim Clark(ESC)Lotus/Climax-3m18s9

OBS: No GP francês, Jim Clark ficou na ponta durante as 40 voltas da prova. Isso dá uma falsa impressão de facilidade. Mas não foi fácil porque Jackie Stewart tocou a BRM sempre colado e chegou ao fim só poucos segundos depois do vencedor. Jim teve que andar bem para não ser alcançado. Surtees, primeiro piloto da Ferrari, andou sempre em terceiro e lá ficou até o fim. A média de Clark no tortuoso circuito foi de 143,580 km/h, em 2h14m38s4. A equipe Honda correu nessa prova, mas só agüentou dez voltas. Jochen Rindt, que na semana anterior vencera em Le Mans, correu em uma Cooper e bateu num obstáculo, mas não se machucou gravemente.

136)GP DA INGLATERRA

Local: Silverstone

Pole-Position:

- 1)Jim Clark(ESC)Lotus/Climax-1m30s8
- 2)Graham Hill(ING)BRM-1m31s0
- 3)Richie Ginther(EUA)Honda-1m31s3 Honda muito bem no grid.
- 4)Jackie Stewart(ESC)BRM-1m31s3
- 5)John Surtees(ING)Ferrari-1m31s3
- 6)Mike Spence(ING)Lotus/Climax-1m31s7
- 7)Dan Gurney(EUA)Brabham/Climax-1m31s9 na frente de Brabham e Hulme.**
- 8)Jack Brabham(AUS)Brabham/Climax-1m32s5 Não largou e seu carro foi passado a Dan Gurney fazer a corrida.**
- 9)Lorenzo Bandini(ITA)Ferrari-1m32s7
- 10)Denis Hulme(NZE)Brabham/Climax-1m32s7
- 11)Bruce McLaren(NZE)Cooper/Climax-1m32s8
- 12)Jochen Rindt(AUT)Cooper/Climax-1m32s9
- 13)Frank Gardner(AUS)Brabham/BRM-1m33s4
- 14)Jo Bonnier(SUE)Brabham/Climax-1m33s5
- 15)Innes Ireland(ING)Lotus/BRM-1m33s6
- 16)Richard Attwood(ING)Lotus/BRM-1m33s8
- 17)Bob Anderson(ING)Brabham/Climax-1m34s1
- 18)Jo Siffert(SUI)Brabham/BRM-1m34s2
- 19)Masten Gregory(EUA)BRM-1m35s9
- 20)Ian Raby(ING)Brabham/BRM-1m36s0
- 21)John Rhodes(ING)Cooper/Climax-1m39s4

Corrida: 10/07/1965 - 80 voltas

Classificação Final:

- 1) Jim Clark(ESC)Lotus/Climax-2h05m25s4 (9 pontos) Ganhou essa corrida quase sem óleo no motor. (Fonte: A História de Jim Clark pg 114)**
- 2) Graham Hill(ING)BRM-a 3s2 (6 pontos)
- 3) John Surtees(ING)Ferrari-a 27s6 (4 pontos)
- 4) Mike Spence(ING)Lotus/Climax-a 39s6 (3 pontos)
- 5) Jackie Stewart(ESC)BRM-a 1m14s6 (2 pontos)
- 6) Dan Gurney(EUA)Brabham/Climax-a 1 volta (1 ponto)**

- 7) Jo Bonnier(SUE)Brabham/Climax-a 1 volta
- 8) Frank Gardner(AUS)Brabham/BRM-a 2 voltas
- 9) Jo Siffert(SUI)Brabham/BRM-a 2 voltas
- 10) Bruce McLaren(NZE)Cooper/Climax-a 3 voltas
- 11) Ian Raby(ING)Brabham/BRM-a 7 voltas
- 12) Masten Gregory(EUA)BRM-a 10 voltas

Melhor Volta: Graham Hill(ING)BRM-1m32s2

OBS: Nesta corrida, Jim Clark tinha boa vantagem sobre os adversários, quando começou a perder óleo. Passou a cortar o motor nas curvas para economizar lubrificante, recebendo a bandeirada com algumas gotas no reservatório: "o suficiente para mais uma volta se fosse necessário", disse, com tranquilidade. CORRIDA DE GÊNIO.

137)GP DA HOLANDA

Local: Zandvoort

Pole-Position:

- 1)Graham Hill(ING)BRM-1m30s7
- 2)Jim Clark(ESC)Lotus/Climax-1m31s0
- 3)Richie Ginther(EUA)Honda-1m31s0** Honda muito bem no grid, liderou a corrida até a volta 2 e fez duelo com o Hill que liderou da volta 3 a 5. E depois Clark o passou e ganhou.
- 4)John Surtees(ING)Ferrari-1m31s0
- 5)Dan Gurney(EUA)Brabham/Climax-1m31s2
- 6)Jackie Stewart(ESC)BRM-1m31s4
- 7)Denis Hulme(NZE)Brabham/Climax-1m32s0
- 8)Mike Spence(ING)Lotus/Climax-1m32s2
- 9)Bruce McLaren(NZE)Cooper/Climax-1m32s6
- 10)Jo Siffert(SUI)Brabham/BRM-1m32s9
- 11)Frank Gardner(AUS)Brabham/BRM-1m32s9
- 12)Lorenzo Bandini(ITA)Ferrari-1m33s1
- 13>Innes Ireland(ING)Lotus/BRM-1m33s4
- 14)Jochen Rindt(AUT)Cooper/Climax-1m33s7
- 15)Jo Bonnier(SUE)Cooper/Climax-1m33s8
- 16)Bob Anderson(ING)Brabham/Climax-1m34s1
- 17)Richard Attwood(ING)Lotus/BRM-1m34s6

Curiosidade: Collin Chapman quase arranja confusão antes da largada, o motivo não foi revelado.

Corrida: 18/07/1965 - 80 voltas

Classificação Final:

- 1) Jim Clark(ESC)Lotus/Climax 2h03m59s1 (9 pontos)**
- 2) Jackie Stewart(ESC)BRM- 8s0(6 pontos)** Recorde de um estreante completar as 6 primeiras corridas. Esse recorde foi batido por T Monteiro em 2005 e Hamilton em 2007.
- 3) Dan Gurney(EUA)Brabham/Climax-a 13s0 (4 pontos)
- 4) Graham Hill(ING)BRM-45s1 (3 pontos)
- 5) Denis Hulme(NZE)Brabham/Climax-a 1 volta (2 pontos)
- 6) Richie Ginther(EUA)Honda-a 1 volta (1 ponto)
- 7) John Surtees(ING)Ferrari-a 1 volta
- 8) Mike Spence(ING)Lotus/Climax-a 1 volta

- 9) Lorenzo Bandini(ITA)Ferrari-a 1 volta
- 10) Innes Ireland(ING)Lotus/BRM-a 2 voltas
- 11) Frank Gardner(AUS)Brabham/BRM-a 3 voltas
- 12) Richard Attwood(ING)Lotus/BRM-a 3 voltas
- 13) Jo Siffert(SUI)Brabham/BRM-a 25 voltas

Melhor Volta: Jim Clark(ESC)Lotus/Climax-1m30s7

OBS: Na Holanda, Jim Clark correu sem problemas e pode comprovar sua superioridade folgadoamente, fazendo os melhores tempos. Foi seguido por Jackie Stewart, a revelação do ano, e Dan Gurney em terceiro. Hill ficou em quarto depois de um duelo com Stewart e Gurney. Uma curiosidade: durante um baile na véspera do GP holandês, Jim Clark deixou o cavalheirismo de lado e - zapt! - roubou a namorada de um de seus melhores amigos, o jornalista italiano Franco Lini. Devolveu-a no GP seguinte, realizado na Alemanha. O bom Franco Lini soube perdoá-lo. "Ele exibia um ar de felicidade só comparável a quem tinha dormido no pódio por duas semanas", recordou. Aliás, Clark venceu ambas as provas.

138)GP DA ALEMANHA

Local: Nürburgring

Pole-Position:

- 1)Jim Clark(ESC)Lotus/Climax-8m22s7 **Só fera nas 5 primeiras posições.**
- 2)Jackie Stewart(ESC)BRM-8m26s1
- 3)Graham Hill(ING)BRM-8m26s8
- 4)John Surtees(ING)Ferrari-8m27s8
- 5)Dan Gurney(EUA)Brabham/Climax-8m29s0 **Na frente de Brabham e Hulme.**
- 6)Mike Spence(ING)Lotus/Climax-8m33s4
- 7)Lorenzo Bandini(ITA)Ferrari-8m33s8
- 8)Jochen Rindt(AUT)Cooper/Climax-8m37s5
- 9)Jo Bonnier(SUE)Brabham/Climax-8m37s9
- 10)Bruce McLaren(NZE)Cooper/Climax-8m39s0
- 11)Jo Siffert(SUI)Brabham/BRM-8m39s6
- 12)Gerhard Mitter(ALE)Lotus/Climax-8m40s4
- 13)Denis Hulme(NZE)Brabham/Climax-8m42s3 **Na frente de Jack Brabham.**
- 14)Jack Brabham(AUS)Brabham/Climax-8m44s9
- 15)Chris Amon(NZE)Lotus/BRM-8m50s5
- 16)Richard Attwood(ING)Lotus/BRM-8m57s7
- 17)Frank Gardner(AUS)Brabham/BRM-8m59s3
- 18)Masten Gregory(EUA)BRM-9m14s3
- 19)Paul Hawkins(AUS)Lotus/Climax-9m16s8

Corrida: 01/08/1965 - 15 voltas

Classificação Final:

- 1) **Jim Clark(ESC)Lotus/Climax-2h07m52s4 (9 pontos) Liderou de ponta a ponta. 6 vitórias em 7 corridas, e campeão do mundo, o mais cedo da história até Schumacher em 2002.**
- 2) Graham Hill(ING)BRM-a 15s9 (6 pontos)
- 3) Dan Gurney(EUA)Brabham/Climax-a 21s4 (4 pontos)
- 4) Jochen Rindt(AUT)Cooper/Climax-a 3m29s6 (3 pontos)
- 5) Jack Brabham(AUS)Brabham/Climax-a 4m41s2 (2 pontos)
- 6) Lorenzo Bandini(ITA)Ferrari-a 5m08s6 (1 ponto)
- 7) Jo Bonnier(SUE)Brabham/Climax-a 5m58s5

8) Masten Gregory(EUA)BRM-a 1 volta

Melhor Volta: Jim Clark(ESC)Lotus/Climax-8m24s1

OBS: No dia 1º de agosto, Jim Clark tornou-se campeão mundial, onde bateu o recorde da pista fazendo a prova num tempo de 2 horas, 7 minutos, 52 segundos e 4 décimos. Hill foi o segundo e a corrida perdeu muito logo na primeira volta quando a Ferrari de Surtees foi recolhida ao boxe. Depois da prova Clark disse aos jornalistas que gosta de correr sob a orientação de Colin Chapman e dificilmente correrá por outra marca que não a Lotus. Em meio a boatos sobre a sua ida para a equipe da Ford, da Honda, há existe notícia que Chapman poderá iniciar em breve a construção de um protótipo. Mas nada tem confirmação e o grande problema persiste. É possível que o maior campeão de todos os tempos se veja impossibilitado de defender o título em 1966, porque não tem motor para enfrentar as novas exigências do campeonato de Fórmula 1. Se Clark abandonar talvez não volte mais a correr, o que é uma lástima. Só a sua fazenda de criação de carneiros na Escócia é que ganhará com seu abandono. **Sua família o espera há anos para que ajude no trabalho. Aliás, Clark se preocupa muito com a fazenda. Confirmando sua fama de pão duro (antigo costume escocês) ele acha que uma fazenda precisa ser cuidadosamente tratada para dar um bom lucro, coisa que ele não vem podendo fazer embora ganhe muito mais nas corridas. Não muito, segundo ele, pois as despesas com viagens são muito grandes e se ele continuar correndo vai comprar um avião particular.**

139)GP DA ITÁLIA

Local: Monza

Pole-Position:

1)Jim Clark(ESC)Lotus/Climax-1m35s9 Quebrou a bomba de combustível.

2)John Surtees(ING)Ferrari-1m36s1

3)Jackie Stewart(ESC)BRM-1m36s6 BRM estava melhor nessa corrida!!

4)Graham Hill(ING)BRM-1m37s1

5)Lorenzo Bandini(ITA)Ferrari-1m37s2

6)Ronnie Bucknum(EUA)Honda-1m37s3 (Honda muito bem)

7)Jochen Rindt(AUT)Cooper/Climax-1m37s7

8)Mike Spence(ING)Lotus/Climax-1m37s8

9)Dan Gurney(EUA)Brabham/Climax-1m38s1

10)Jo Siffert(SUI)Brabham/BRM-1m38s1

11)Bruce McLaren(NZE)Cooper/Climax-1m38s3

12)Denis Hulme(NZE)Brabham/Climax-1m38s3

13)Richard Attwood(ING)Lotus/BRM-1m38s8

14)Jo Bonnier(SUE)Brabham/Climax-1m38s9

15)Nino Vaccarella(ITA)Ferrari-1m38s9

16)Frank Gardner(AUS)Brabham/BRM-1m39s0

17)Richie Ginther(EUA)Honda-1m39s6

18)Innes Ireland(ING)Lotus/BRM-1m39s8

19)Giancarlo Baghetti(ITA)Brabham/Climax-1m40s9

20)Geki(ITA)Lotus/Climax-1m41s7

21)Roberto Bussinello(ITA)BRM-1m41s7

22)Giorgio Bassi(ITA)BRM-1m45s4

23)Masten Gregory(EUA)BRM-1m45s6

Corrida: 12/09/1965 - 76 voltas

Classificação Final:

- 1) Jackie Stewart(ESC)BRM-2h04m52s8 (9 pontos) 1a vitória de Stewart na F1, vencendo seu companheiro de equipe Graham Hill.
- 2) Graham Hill(ING)BRM-a 3s3 (6 pontos) Hill errou na penúltima curva.
- 3) Dan Gurney(EUA)Brabham/Climax-a 16s5 (4 pontos)
- 4) Lorenzo Bandini(ITA)Ferrari-a 1m15s9 (3 pontos)
- 5) Bruce McLaren(NZE)Cooper/Climax-a 1 volta (2 pontos)
- 6) Richard Attwood(ING)Lotus/BRM-a 1 volta (1 ponto)
- 7) Jo Bonnier(SUE)Brabham/Climax-a 2 voltas
- 8) Jochen Rindt(AUT)Cooper/Climax-a 2 voltas
- 9) Innes Ireland(ING)Lotus/BRM-a 2 voltas
- 10) Jim Clark(ESC)Lotus/Climax-a 13 voltas Quebrou a bomba de combustível na volta 63.
- 11) Mike Spence(ING)Lotus/Climax-a 14 voltas
- 12) Nino Vaccarella(ITA)Ferrari-a 18 voltas
- 13) Roberto Bussinello(ITA)BRM-a 18 voltas
- 14) Richie Ginther(EUA)Honda-a 20 voltas

Melhor Volta: Jim Clark(ESC)Lotus/Climax-1m36s4

OBS: Monza era uma pista fabulosa, com sua atmosfera inspiradora, charme, tradição e até fantasmas, mas era nos dias em que o circuito italiano não tinha chicanes que ele produzia, costumeira e literalmente, corridas de enlouquecer a torcida. Sempre havia um grupo de líderes - seis ou sete carros - que puxavam uns aos outros usando o vácuo e se distanciavam do resto do grid. Quem ainda estivesse entre eles na última volta era candidato à vitória. As reportagens de corrida daqueles dias nem sequer se importavam em relacionar as mudanças de liderança porque elas simplesmente podiam acontecer três ou quatro vezes na mesma volta. Em 1965, Mr. Jim Clark armou o melhor sorriso, atirou algumas frases para a multidão de repórteres e fãs e afivelou o capacete com uma minúcia de galã. Ou toureiro. Seu mecânico particular ligou a ignição, acelerou a Lotus verde e amarela e o rei arrancou. Primeiro vagarosamente, até receber a bandeirada; depois como um alucinado: estava sendo iniciado o GP de Monza. Toda a assistência só esperava isso: um novo show de Jim Clark. **E estava disposta a vê-lo na chuva. Mas a vitória andou de BRM e o show acabou pertencendo a outro escocês - Jackie Stewart. O rei culpou a bomba de injeção pela derrota, mas toda a equipe da BRM esperava a vitória. Ela estava com um novo e potente motor.** Os organizadores da prova - o Automóvel Clube de Milão - e os observadores europeus elogiaram o ótimo preparo dos competidores e se dos 23 carros que largaram somente 9 chegaram ao fim, a culpa não foi deles, propriamente, a prova é que exigia tudo dos competidores, graças ao ritmo que imprimiram desde antes da largada - nos treinos. Clark chegara decidido a vencer e sua primeira providência foi bater o recorde dos 5.750 metros da pista, cobrindo-os em 1m35s9, que representava a média de 215,849 quilômetros por hora. Com essa demonstração, Clark obteve o melhor lugar no pelotão de largada, ficando à sua direita John Surtees, de Ferrari e Stewart, em terceiro, com BRM. No dia seguinte, de tarde, o mecânico particular do campeão escocês comunicava que Clark estava tranquilo, enquanto sua Lotus verde e amarela, com o número 24, posava para um batalhão de profissionais e fotógrafos amadores. O rei não aparecera ainda. No boxe da BRM, a máquina 32 não era mais que um monte de peças desmontadas. Jackie Stewart acompanhara o trabalho dos mecânicos de perto, e pouco antes da prova, quase na largada, dava seu toque pessoal na suspensão. **Estava tranquilo também. Confiava no novo motor de sua máquina e vinha assistindo diariamente os probleminhas do carro, cuidando pessoalmente de cada um deles, sugerindo providências e consertando o bólido.** A largada foi dada de nova forma: os veículos se locomoveram lentamente durante 100 metros, até que atingiram a linha efetiva de partida, recebendo a bandeirada. Mal a bandeirada desce, **já Clark está na frente dos demais. Na segunda, ainda lidera. Na terceira, Graham Hill assume o primeiro lugar. Clark recupera na quarta. Stewart passa para a frente e fica lá até a 11ª volta. Nessa altura, a Ferrari (12 cilindros) de Surtees, que começou em sexto, pula para a**

primeira posição e mantém um duelo roda a roda com o jovem escocês da BRM. O público vibra. Ninguém esperava corrida tão boa. O Sol saúda os corredores, que trocam de posições constantemente, nervosamente, até a 33ª volta. Agora Clark lidera, Surtees está parado no box, para retirar-se definitivamente. A informação oficial da Ferrari é que a embreagem quebrou. O segundo piloto da Honda também parava: a máquina japonesa, depois de boa demonstração, apresentava defeitos. Stewart e Hill, trabalhando em equipe, resolveram passar ao comando da prova. A Lotus que dançasse no seu ritmo. Na 40ª volta, o ritmo estava mais alto. Clark insistia num esforço gigantesco. Stewart aumentava ainda mais a velocidade média: passou de 208 para 209 quilômetros. Os técnicos, nos seus boxes, compreendiam perfeitamente o drama de Clark. O público só aplaudia. Giki piloto da Lotus 28 encostara nos boxes. O carro não suportava a briga. O de Clark dava tudo. Stewart aumentou a média para 210 quilômetros por hora. Clark tenta o tudo ou nada. Deu nada: na 64ª volta, o carro estourou. Oficialmente, foi defeito na bomba de injeção. Os dois principais pilotos da BRM devem ter sorrido. A vitória agora não era mais problema de guerra. Seria resolvida em família. O terceiro era Gurney, com Brabham, e a Ferrari de Bandini vinha em quarto. A Lotus de Spencer estava no box também. Hill e Stewart resolveram ficar trocando de posição por mais de dez voltas, para deixar que o acaso escolhesse o vencedor. Ao superar sua relativa inexperiência, Stewart induziu o experiente Hill a abrir demais na curva Parabólica, a última antes da bandeirada, garantindo a John Young Stewart (o verdadeiro nome de Jackie) a primeira de suas 27 vitórias. Fantástico. Entretanto, o escocês ficou preocupado com seu companheiro de BRM: "Só quando vi a ultrapassagem na televisão, à noite, é que tive certeza de não ter tirado uma vantagem pouca limpa de sua saída. E fiquei muito aliviado com isso", comentou Stewart.

140)GP DOS ESTADOS UNIDOS

Local: Watkins Glen

Pole-Position:

- 1)Graham Hill(ING)BRM-1m11s25
- 2)Jim Clark(ESC)Lotus/Climax-1m11s35 Quebrou o motor na volta 11 quando era o líder.
- 3)Richie Ginther(EUA)Honda-1m11s40 Honda bem no treino.
- 4)Mike Spence(ING)Lotus/Climax-1m11s50
- 5)Lorenzo Bandini(ITA)Ferrari-1m11s73
- 6)Jackie Stewart(ESC)BRM-1m11s76
- 7)Jack Brabham(AUS)Brabham/Climax-1m12s20
- 8)Dan Gurney(EUA)Brabham/Climax-1m12s25
- 9)Bruce McLaren(NZE)Cooper/Climax-1m12s45
- 10)Jo Bonnier(SUE)Brabham/BRM-1m12s45
- 11)Jo Siffert(SUI)Brabham/BRM-1m12s50
- 12)Ronnie Bucknum(EUA)Honda-1m12s70
- 13)Jochen Rindt(AUT)Cooper/Climax-1m12s90
- 14)Bob Bondurant((EUA)Ferrari-1m12s90
- 15)Pedro Rodriguez(MEX)Ferrari-1m13s00
- 16)Richard Attwood(ING)Lotus/BRM-1m13s70
- 17)Moises Solana(MEX)Lotus/Climax-1m13s70
- 18)Innes Ireland(ING)Lotus/BRM-1m15s00

Corrida: 03/10/1965 - 110 voltas

Classificação Final:

1) Graham Hill(ING)BRM-2h20m36s1 (9 pontos) Choveu de manhã, mas a pista estava quase seca no começo, mas depois choveu forte na corrida. Aconteceu belo pega entre Clark e Hill.

- 2) Dan Gurney(EUA)Brabham/Climax-a 12s5 (6 pontos)
- 3) Jack Brabham(AUS)Brabham/Climax-a 57s5 (4 pontos)
- 4) Lorenzo Bandini(ITA)Ferrari-a 1 volta (3 pontos)
- 5) Pedro Rodriguez(MEX)Ferrari-a 1 volta (2 pontos)
- 6) Jochen Rindt(AUT)Cooper/Climax-a 2 voltas (1 ponto)
- 7) Richie Ginther(EUA)Honda-a 2 voltas
- 8) Jo Bonnier(SUE)Brabham/BRM-a 3 voltas
- 9) Bob Bondurant(EUA)Ferrari-a 4 voltas
- 10) Richard Attwood(ING)Lotus/BRM-a 9 voltas
- 11) Jo Siffert(SUI)Brabham/BRM-a 11 voltas
- 12) Moises Solana(MEX)Lotus/Climax-a 15 voltas
- 13) Ronnie Bucknum(EUA)Honda-a 18 voltas

Melhor Volta: Graham Hill(ING)BRM-1m11s9

OBS: No último ano da Fórmula de 1,5 litro, Jim Clark tinha conquistado seu bicampeonato mundial (como também a lendária 500 Milhas de Indianápolis), quando as escuderias européias chegaram aos Estados Unidos, para a penúltima prova da temporada. Entretanto, o grande nome de Watkins Glen foi Graham Hill, que venceu a prova americana pelo terceiro ano consecutivo, derrotando as Brabham de Dan Gurney e Jack Brabham. O fim de semana estava frio, ventoso e freqüentemente molhado. Nos treinos, a Ferrari estava sentindo a falta de seu campeão de 1964, John Surtees, afastado devido a um acidente em uma corrida de carros esportes na semana anterior. A equipe BRM de Hill e Stewart, vencia sua segunda corrida consecutiva, pois no Grande Prêmio da Itália, **Jackie Stewart havia quebrado uma seqüência de cinco vitórias sucessivas de Clark.** Por outro lado, o americano Bob Bondurant estava fazendo sua estreia na categoria, justamente em seu país. Na sexta feira, devido a névoa que rondava o circuito, os treinos foram bastante atabalhoados. Jim Clark chegou a trocar de carro, como quem trocava de roupa. Primeiro utilizou o Lotus com motor Climax de 32 válvulas. Depois, utilizou o carro de Mike Spence, que tinha o motor Climax de 16 válvulas. Entretanto, Clark acabou a suspensão do carro de seu companheiro, ao bater em um meio fio, obrigando o escocês a retornar ao volante de seu monoposto, fazendo o tempo de 1m12s7, que foi o mais rápido até Hill bater o tempo por dois décimos. **No sábado, ensolarado mais ainda frio, Clark e Hill continuaram sua batalha. O inglês da BRM fez 1m11s25, obrigando o "Escocês Voador" a baixar seu tempo para 1m11s35, entretanto, acima de Hill. A esta altura, Jim Clark resolveu novamente utilizar o carro de Spence, registrando um notável tempo de 1m11s16. Entretanto, por ter optado correr com o carro equipado com o motor Climax de 32 válvulas, ele foi obrigado a largar na segunda posição, já que pelo regulamento, o tempo é do carro e não do piloto.** O americano Richie Ginther, correndo com um Honda equipado com o poderoso motor V12, fez o terceiro tempo. Como curiosidade: a Honda de Ginther era o carro mais baixo em Watkins Glen. Choveu no domingo pela manhã, mas um vento forte contribuiu para que a pista estivesse seca na hora da corrida. Graham Hill pulou na ponta, sendo acompanhado por Clark e Ginther. Jackie Stewart tentava ultrapassar Ginther nas curvas sinuosas, mas tocou no Honda, forçando o escocês da BRM a bater no meio fio, danificando sua suspensão. Stewart continuou na prova, enquanto Ginther caiu para a oitava colocação. **Entretanto, a chuva começou a cair, obrigando Stewart a abandonar, pois seu carro não estava seguro para uma corrida em tais condições. Na segunda volta, Clark assumiu a liderança. Na volta seguinte, Hill recuperou a ponta. Foi uma disputa sensacional até a 12ª volta, quando subitamente apareceu Graham Hill sozinho, pois Clark havia abandonado a prova devido a problemas mecânicos.** O companheiro de Clark, Mike Spence, havia abandonado a prova na volta seis. O motivo: Lorenzo Bandini, por duas vezes, obrigou o inglês a sair da pista, acabando por danificar o Lotus/Climax. Graham Hill completou a volta 24, com uma diferença para o segundo colocado de quase meia volta. **Na volta 37, começou a chover forte. Hill foi surpreendido pela superfície escorregadia e acabou na grama, mas o britânico conseguiu se recuperar, retornando a pista. Os pneus Dunlop de Hill, era quase dois segundos por volta mais lento**

que os Goodyear, isto na pista molhada. Desta forma, Gurney e Brabham, recuperaram terreno, se aproximando perigosamente de Hill. Dan Gurney cometeu então, um erro, que possibilitou ao "seu patrão" assumir o segundo lugar. Brabham logo foi para cima de Hill, mas este, demonstrando uma grande capacidade de direção, forçou o australiano a uma rodada de 360° na grama molhada. Gurney regressou ao segundo lugar, e Brabham ainda conseguiu retornar ao terceiro posto. Gurney não tinha nenhuma condição de ameaçar Hill, pois estava com problemas em sua embreagem. Na volta 105, Graham Hill ainda deu uma demonstração de força, ao marcar a melhor volta da corrida. O britânico da BRM venceu a prova com uma vantagem de doze segundos sobre Gurney. Para Watkins Glen, coube o prêmio da corrida mais bem organizada do ano.

141)GP DO MÉXICO

Local: Cidade do México

Pole-Position:

1)Jim Clark(ESC)Lotus/Climax-1m56s17 Quebrou o motor na volta 8.

- 2)Dan Gurney(EUA)Brabham/Climax-1m56s24
- 3)Richie Ginther(EUA)Honda-1m56s48
- 4)Jack Brabham(AUS)Brabham/Climax-1m56s78
- 5)Graham Hill(ING)BRM-1m57s06
- 6)Mike Spence(ING)Lotus/Climax-1m57s22
- 7)Lorenzo Bandini(ITA)Ferrari-1m57s31
- 8)Jackie Stewart(ESC)BRM-1m57s53
- 9)Moises Solana(MEX)Lotus/Climax-1m57s55
- 10)Ronnie Bucknum(EUA)Honda-1m57s88
- 11)Jo Siffert(SUI)Brabham/BRM-1m57s94
- 12)Jo Bonnier(SUE)Brabham/Climax-1m58s22
- 13)Pedro Rodriguez(MEX)Ferrari-1m59s06
- 14)Bruce McLaren(NZE)Cooper/Climax-1m59s15
- 15)Jochen Rindt(AUT)Cooper/Climax-1m59s30
- 16)Richard Attwood(ING)Lotus/BRM-2m00s61
- 17)Bob Bondurant(EUA)Lotus/BRM-2m00s80

Corrida: 24/10/1965 - 65 voltas

Classificação Final:

1) Richie Ginther(EUA)Honda-2h08m32s10 (9 pontos) 1ª vitória da Honda. Liderou de ponta a ponta. 1a vitória da Goodyear.

- 2) Dan Gurney(EUA)Brabham/Climax-a 2s89 (6 pontos)
- 3) Mike Spence(ING)Lotus/Climax-a 1m00s15 (4 pontos)
- 4) Jo Siffert(SUI)Brabham/BRM-a 1m54s42 (3 pontos)
- 5) Ronnie Bucknum(EUA)Honda-a 1 volta (2 pontos)
- 6) Richard Attwood(ING)Lotus/BRM-a 1 volta (1 ponto)
- 7) Pedro Rodriguez(MEX)Ferrari-a 3 voltas
- 8) Lorenzo Bandini(ITA)Ferrari-a 3 voltas

Grandes pilotos abandonaram a corrida: Clark, Hill, Brabham e Stewart.

Melhor Volta: Dan Gurney(EUA)Brabham/Climax-1m55s8

OBS: O Grande Prêmio do México proporcionou uma série de novos recordes - a última corrida

da era das 1500cc foi a única da temporada que não foi vencida por um carro com motor britânico e também a única corrida que não foi vencida por um piloto britânico. **Os testes da Honda provaram ser benéficos, pois Jim Clark e Graham Hill desistiram com problemas no motor e Jackie Stewart se aposentou com problemas de embreagem para deixar Dan Gurney como o único adversário de Richie Ginther.** Lorenzo Bandini e Pedro Rodríguez colidiram no gancho, deixando [Ginther caminhando para casa para a primeira e única vitória da Honda em um Grande Prêmio.](#) Goodyear também saiu da Fórmula 1 em forma vencedora. Gurney e Mike Spence assumiram os outros lugares do pódio, com Jo Siffert, Ronnie Bucknum e Richard Attwood completando os artilheiros.

Fonte: https://en.wikipedia.org/wiki/1965_Mexican_Grand_Prix

Primeira vitória dos pneus Goodyear na Fórmula 1. A marca chegou à categoria máxima do automobilismo em janeiro de 1965. Era apenas a primeira das 368 vitórias (até 1998) da marca na Fórmula 1.

PROVAS EXTRA-OFICIAIS (NÃO VALEM PONTOS PARA O CAMPEONATO)

GP DA ITÁLIA

Local: Syracuse (PROVA EXTRA-OFICIAL)

Pole-Position:

1)Jim Clark(ESC)Lotus/Climax-1:46.5

Corrida: 13/03/1965 - 56 voltas

Classificação Final:

- 1 Jim Clark Lotus-Climax 33 'R11' 1h43m47.0, 110.60mph
- 2 John Surtees Ferrari 158 '0005' 1h44m29.1
- 3 Lorenzo Bandini Ferrari 1512 '0007' 1h44m43.3
- 4 Jo Bonnier Brabham-Climax BT11 'F1-2-63' 55 laps
- 5 Ludovico Scarfiotti BRM P578 '5785' 54 laps
- 6 Bob Anderson Brabham-Climax BT11 'F1-5-64' 47 laps
- 7 Bernard Collomb Lotus 24-BRM 46 laps
- 8 Jo Siffert Brabham BT11-BRM 46 Engine

Melhor Volta: Jim Clark(ESC)Lotus/Climax-1:46.0

CORRIDA DOS CAMPEÕES

Local: Brands Hatch (INGLATERRA - PROVA EXTRA-OFICIAL)

Pole-Position:

1)Jim Clark(ESC)Lotus/Climax

Corrida: 20/03/1965 - 80 voltas

Classificação Final:

- 1 Mike Spence Lotus-Climax 33 'R9' 2h11m42.0, 96.58mph
- 2 Jackie Stewart BRM P261 '2617' 2h12m41.6
- 3 Jo Bonnier Brabham-Climax BT7 'F1-2-63' 79 laps
- 4 Frank Gardner Brabham-BRM BT11 'F1-4-64' 79 laps

5 Bruce McLaren Cooper-Climax T77 'F1-2-65' 79 laps
6 Jo Siffert Brabham-BRM BT11 'F1-6-63' 79 laps
7 Jochen Rindt Cooper T77-Climax 78 laps
8 John Taylor Cooper T -Climax 77 laps
9 Ian Raby Brabham BT3-BRM 75 laps
10 Jack Brabham Brabham BT11-Climax 67 laps
11 Dick Attwood Lotus - BRM 64 laps

Melhor Volta: Jim Clark(ESC)Lotus/Climax e Dan Gurney - Brabham/Climax

OBS: Quem foi ver a corrida dos campeões de 1965, em Brands Hatch, não viu pilotos famosos chegar ao fim. Todo mundo correu demais e quebrou. A vitória veio calma para Mike Spence, que só andou na ponta no fim, para receber os 6 mil dólares de prêmio prometidos pelo patrocinador, o jornal Daily Mail. Jim Clark foi espetacular e infeliz. Liderou sempre a prova, que tem duas etapas de 40 voltas cada, ganhou a primeira, fez a melhor volta, 1m35s4 numa média de 160 km/h, mas na corrida não quebrou o recorde da pista, que já tinha sido quebrado por ele na véspera, no treino, quando alcançou a marca histórica de 161 km/h, deixando longe o antigo recorde de 155,4 km/h. A Lotus de Clark venceu tranqüila a primeira etapa em 1 hora e 14 minutos exatos, com média de 158,4 km/h. E liderava a segunda parte quando foi duramente perseguido pelo mais famoso piloto americano, Dan Gurney, com um Brabham Coventry-Climax. Clark, que foi campeão mundial de 1963, aceitou o desafio, correu mais até que na 11ª volta saiu da pista na curva sul, onde entrou forte demais. Não conseguiu voltar, bateu na mureta e se machucou, sem gravidade. Voltou a pé para o boxe, mas seu carro já não andava. Gurney não teve tempo de aproveitar a chance. Seu motor fora muito forçado na disputa e ele teve de abandonar a prova na 14ª volta. Não era dia de campeões. Graham Hill e Jack Brabham, dois antigos campeões, saíram em seguida. **Jack Brabham, australiano, estava dirigindo um carro por ele desenhado e liderava a prova, mas quebrou na 27ª volta.** O atual campeão mundial, John Surtees, teve vários problemas. No treino da véspera, sua Ferrari andou apenas 200 metros. Recebeu um novo motor por avião à noite e o carro ficou pronto algumas horas antes da corrida. Mesmo assim nada deu certo. Surtees andou boa parte do tempo só com seis dos oito cilindros do carro. Chegou em sexto ao fim da primeira etapa e na segunda abandonou a prova na sexta volta. Assim, as 70 mil pessoas que foram ver o mais importante acontecimento esportivo daquele fim de semana, viram a Lotus de Mike Spence chegar em primeiro lugar após 2h11m42s, numa velocidade de 154,4 km/h.

SUNDAY MIRROR TROPHY

Local: Goodwood (INGLATERRA - PROVA EXTRA-OFICIAL)

Pole-Position:

1) Jackie Stewart(ESC)BRM-1:19.8

Corrida: 18/04/1965 - 42 voltas

Classificação Final:

1 Jim Clark Lotus-Climax 25 'R6' 57m33.8, 105.07mph
2 Graham Hill BRM P261 '2616' 57m58.0
3 Jack Brabham Brabham-Climax BT11 'F1-1-64' 58m24.6
4 Bruce McLaren Cooper-Climax T77 'F1-1-65' 58m47.6
5 Jo Bonnier Brabham-Climax BT7 'F1-2-63' 58m59.0
6 Richard Attwood Lotus-BRM 25 'R3' 41 laps
7 John Taylor Cooper T -Climax 40 laps
8 John Rhodes Cooper T -Ford 39 laps
9 Dan Gurney Brabham BT11-Climax 37

- 10 Jackie Stewart BRM P261 37 laps
- 11 John Cardwell Brabham BT -Ford 37 laps
- 12 Rodney Bloor Brabham BT -Ford 37 laps

Melhor Volta: Jim Clark(ESC)Lotus/Climax e Jackie Stewart(ESC)BRM-1:20.4

INTERNATIONAL TROPHY

Local: Silverstone (INGLATERRA - PROVA EXTRA-OFICIAL)

Pole-Position:

1)Graham Hill(ING)BRM-1:31.4

Corrida: 02/05/1965 - 52 voltas

Classificação Final:

- 1 Jackie Stewart BRM P261 '2617' 1h21m47.0, 111.66mph
- 2 John Surtees Ferrari 158 '0006' 1h21m50.0
- 3 Mike Spence Lotus-Climax 33 'R9' 1h22m43.4
- 4 Pedro Rodriguez Lotus-Climax 25 'R6' 1h23m20.6
- 5 Jo Bonnier Brabham-Climax BT7 'F1-2-63' 51 laps
- 6 Bruce McLaren Cooper-Climax T77 'F1-2-65' 51 laps
- 7 Lorenzo Bandini Ferrari 1512 51 laps
- 8 Dick Attwood Lotus 25/33-BRM 51 laps
- 9 Mike Hailwood Lotus 25-BRM 51 laps
- 10 Paul Hawkins Lotus 33-Climax 51 laps
- 11 John Taylor Cooper T -Climax 50 laps
- 12 Ian Raby Brabham BT3-BRM 50 laps
- 13 Roberto Businello BRM P578 49 laps
- 14 Bob Anderson Brabham BT11-Climax 44 laps

Melhor Volta: John Surtees(ING)Ferrari-1:33.0

OBS: O motivo do riso era justificado: foi em Silverstone, no Troféu Internacional da Associação Britânica dos Volantes. A classificação de Jackie Stewart fora ótima e sentado ao volante na hora da largada ele via Surtees ao seu lado. Ambos no primeiro pelotão. Saiu na frente, manteve-se na dianteira por muitas voltas, com Surtees empurrando a Ferrari poucos metros atrás. Chegara o momento da grande escolha de Jackie: ou deixava Surtees (o campeão mundial) passar a frente e se contentava com o segundo lugar, ou arriscava tudo ou nada, brigando para valer. "Surtees afinal é o campeão do mundo... vai me passar mais cedo ou mais tarde. Se passar agora, fico em segundo. Não posso deixar. É covardia... E seu eu ganhar?", pensou Stewart. Sua BRM se comportava muito bem. Parecia disposta a ganhar, não queria abrir caminho para a Ferrari vermelha. O barulho do carro de Surtees não era um apelo. Era uma ordem ditatorial de "abre alas". Jackie ofendeu-se. Pisou tudo, concentrando-se totalmente. "Não vou deixar. Se ele for melhor do que eu, que passe por conta própria", desabafava Stewart. A torcida não compreendia o drama, mas o pessoal dos boxes notou a rebeldia de Jackie. E seus mecânicos o apoiaram. Afinal, aquele pesadelo acabou em final feliz: era sua primeira grande vitória. Estava contente consigo mesmo.

GP DA ITÁLIA

Local: Pergusa (PROVA EXTRA-OFICIAL)

Pole-Position:

1)Jim Clark(ESC)Lotus/Climax-1:15.8

Corrida: 15/08/1965 - 60 voltas

Classificação Final:

- 1 Jo Siffert Brabham-BRM BT11 'F1-6-64' 1h17m05.2, 139.219mph
- 2 Jim Clark Lotus-Climax 25 'R6' 1h17m05.5
- 3 Frank Gardner Brabham-BRM BT11 'F1-4-64' 59 laps
- 4 Denny Hulme Brabham-Climax BT7 'F1-1-63' 59 laps
- 5 Innes Ireland Lotus-BRM 25 'R7' 59 laps
- 6 Jack Brabham Brabham-Climax BT11 'F1-1-64' 58 laps

Melhor Volta: Jim Clark(ESC)Lotus/Climax-1:15.8

GP DA ÁFRICA DO SUL

Local: Kyalami (PROVA EXTRA-OFICIAL)

Pole-Position:

1)Jack Brabham(AUS)Brabham/Climax-1:30.8

Corrida: 04/12/1965 - 50 voltas

Classificação Final:

- 1 Jack Brabham Brabham-Climax BT11 50 laps 95.8 MPH Average
- 2 Peter de Klerk Brabham-Climax BT11 50 laps
- 3 Peter Hawkins Lotus 33-Climax 50 laps
- 4 John Love Cooper T77-Climax
- 5 Jo Siffert Brabham-Climax BT11
- 6 Innes Ireland Lotus 33-BRM
- 7 Sam Tingle LDS-Climax
- 8 Doug Serrurier LDS-Climax
- 9 Clive Puzey Lotus 18M-Climax
- 10 Tony Jefferies Cooper T77-Climax
- 11 Jack Holme LDS-Lotus Ford

Melhor Volta: Jack Brabham(AUS)Brabham/Climax-1:31.7

CLASSIFICAÇÃO FINAL

1º Jim Clark(ESC)Lotus/Climax 54 Campeão sem correr em Mônaco, campeão na Indy 500 e pontuação máxima possível com descartes (só eram possíveis 6 melhores resultados).

2º Graham Hill(ING)BRM 40(47)

3º Jackie Stewart(ESC)BRM 33(34) GRANDE ESTREIA NA F1.

4º Dan Gurney(EUA)Brabham/Climax 25

5º John Surtees(ING)Ferrari 17

6º Lorenzo Bandini(ITA)Ferrari 13

7º Richie Ginther(EUA)Honda 11

8º Mike Spence(ING)Lotus/Climax 10

9º Bruce McLaren(NZE)Cooper/Climax 10

10º Jack Brabham(AUS)Brabham/Climax 9

11º Denis Hulme(NZE)Brabham/Climax 5

12º Jo Siffert(SUI)Brabham/BRM 5

13º Jochen Rindt(AUT)Cooper/Climax 4
14º Pedro Rodriguez(MEX)Ferrari 2
Ronnie Bucknum(EUA)Honda 2
16º Richard Attwood(ING)Lotus/BRM 2

TOTAL DE PONTOS DISPUTADOS: 250

CONSTRUTORES PONTOS

1º Lotus/Climax e BRM 54(59)
2º BRM 45(61)
3º Brabham/Climax e BRM 27(32)
4º Ferrari 26(27)
5º Cooper/Climax 14
6º Honda 11

TOTAL DE PONTOS DISPUTADOS: 204

MOTORES PONTOS

1º Climax 117
2º BRM 88
3º Ferrari 32
4º Honda 13

TOTAL DE PONTOS: 250

PAÍSES PONTOS

1º Escócia 88
2º Inglaterra 76
3º Estados Unidos 38
4º Nova Zelândia 15
5º Itália 13
6º Austrália 9
7º Suíça 5
8º Áustria 4
9º México 2

TOTAL DE PONTOS: 250

Fonte: www.gemani.hpg.ig.com.br (site foi descontinuado)