

O Mundial de 1975 confirmou as previsões sobre o a força da Ferrari e o talento de Niki Lauda. Dessa vez o austríaco não teve quebras, errou menos e ficou com o caneco. Atrás da Ferrari a briga foi disputada, havia várias equipes disputando entre si: McLaren, Brabham, Hesketh, Tyrrell e até as “pequenas” Shadow e March fizeram poles. O Brasil começou bem a temporada com Emerson e “Moco” liderando o campeonato por algumas corridas. Mas quando o modelo da Ferrari 312 T estreou na África do Sul se mostrou impecável nas mãos de Lauda e deu à fábrica italiana um título que ela não ganhava desde 1964. E a festa foi em Monza, a casa da Ferrari. Naquele momento, o único adversário capaz de derrotar Niki Lauda era Emerson Fittipaldi, mas a McLaren estava abaixo da Ferrari e não conseguiu impedir a consagração do austríaco. Para os brasileiros, a temporada foi bastante movimentada, na abertura do campeonato, em Buenos Aires, Wilsinho Fittipaldi colocava na pista o primeiro carro brasileiro de F1, o famoso Copersucar usava motor Ford Cosworth e câmbio Hewland, mas o grande gasto era na construção do chassi de alumínio (Anuário Automotor 2015 pg 31), mas o "Fitti F1", como era chamado, pegou fogo logo na estreia. Na corrida seguinte, José Carlos Pace levou o público de Interlagos ao delírio, alcançando sua única vitória a bordo de uma Brabham com Emerson em segundo. Em Silverstone, Emerson Fittipaldi subiria pela última vez ao topo do pódio na F1. Em meios a novidades, uma tristeza, Graham Hill, que abandonara a carreira de piloto em 1975, falecera em um acidente aéreo, nesse acidente morreu também o promissor piloto inglês Tony Brise que fora campeão da F3. O capacete pintado com o logotipo do Rovers, um clube de remo de Londres, faria falta, ficando marcado para sempre na memória daqueles que amam o automobilismo.

REGULAMENTO: Motores de 3,0 litros ou 1,5 litros com compressão externa. Peso mínimo 575 kg. Valiam os 6 melhores resultados das primeiras 7 corridas e os 6 melhores das 7 últimas corridas. Nesse ano ninguém perdeu pontos nos DESCARTES.

PERFORMANCES:

Ferrari melhor: Mon, Bel, Sue, Hol, Fra, Ale, Ita.

McLaren melhor: Arg, Esp, EUA

Brabham melhor: Bra

Tyrrell melhor: Afr

Empate Ferrari e McLaren: Ing, Aut.

Ferrari 7 x 4 McLaren Ferrari 8 x 2 Brabham

Quebras:

Brabham 7 (Pace 5 e Reutemann 2)

Ferrari 3 (Regazzoni 3)

McLaren 3 (Fittipaldi 2 e Mass 1)

Vitórias:

Ferrari 6 (Lauda 5 e Regazzoni 1)

McLaren 3 (Fittipaldi 2 e Mass 1)

Brabham 2 (Pace 1 e Reutemann 1)

Tyrrell 1 (Scheckter 1)

Hesketh 1 (Hunt 1)

March 1 (Brambilla 1)

Poles:

Ferrari 9 (Lauda 9)

Shadow 3 (Jarrier 2 e Pryce 1)

Brabham 1 (Pace 1)

March 1 (Brambilla 1)

VMR:

Ferrari 6 (Regazzoni 4 e Lauda 2)

McLaren 2 (Fittipaldi 1 e Mass 1)

Shadow 1 (Jarrier 1)

Hesketh 1 (Hunt 1)

Brabham 1 (Pace 1)

Parnelli 1 (Andretti 1)

Tyrrell 1 (Depailler 1)

March 1 (Brambilla 1)

Hat Trick:

Não teve

Dobradinhas de largada:

Ferrari 3

Brabham 1

Dobradinhas de chegada:

Não teve

OBS 1: FERRARI:

Nesse ano a Ferrari trabalhou no desenvolvimento do chassi e suspensão, que nunca foi o forte dos técnicos italianos, que sempre confiaram na potência do motor, Mauro Forghiere foi o projetista chefe da Ferrari. O carro era muito bom no seco. Clay Regazzoni era incumbido de ficar com os motores mais potentes, mas menos duradouros. Depois que estrearam o 312T eles dominaram de vez a temporada. Ferrari teve 83,3% de corridas terminadas que foi o mais alto percentual por equipes da temporada de 1975. (Anuário Motores 75 pg 13, 16, 18 e 19).

OBS 2: McLAREN:

A McLaren instalou o sistema de regulagem da suspensão do carro com barras estabilizadoras, que dava o piloto a possibilidade de alterar a rigidez da suspensão devido a variação do peso do carro de acordo com o consumo de gasolina. Esse sistema foi usado pela primeira vez no McLaren M16E de Indianápolis, e tinha sido testado na Hesketh e na March, sendo mais usado nos Porsche Can Am de Roger Penske. (Anuário Motores 75/76 pg 20).

OBS 3: PIT STOP RÁPIDO DA McLAREN:

No GP Mônaco a McLaren fez um pit stop em 27 segundos para colocar pneus slicks no carro do Emerson Fittipaldi, foi considerado um ótimo tempo na época, batendo o recorde da época. Para se ter uma ideia a Lotus fez o pit stop em 40 segundos para trocar os pneus do Ickx e a Ferrari levou 50 segundos para trocar pneus do Regazzoni.

OBS 4: LOTUS:

Esse foi o último ano do Lotus 72 (5º ano de utilização tendo 20 vitórias na F1, era o carro mais vencedor da história), mas teve atuações apagadas. Ickx chegou a ponto de abandonar a equipe até que a equipe lhe desse um carro novo. Na verdade, a Lotus não se adaptou aos pneus da F1 de 1975. A Lotus só andou bem com os pneus de 1973.

(Anuário Motores 75 pg 25 e 26)

OBS 5: BRABHAM:

Gordon Murray lançou o BT44B, que foi uma evolução do carro de 74. Brabham ficou em 2º no campeonato de construtores e chegou a liderar o campeonato no começo do ano, dando tratamento igual aos seus dois pilotos. Gordon Murray teve que se dedicar muito tempo no projeto do carro de 1976 para receber o motor Alfa Romeo V12 e acredita que se dedicasse mais tempo no carro de 1975, poderia tê-lo feito campeão. (Anuário Francisco Santos 1989 pg 59) O motor Alfa Romeo era mais baixo, mas ocupava mais espaço na largura, o que trouxe problemas para o projeto do carro, além de consumir mais combustível que o Ford Cosworth. (Livro Formula Um Campeonato Mundial de 1976 pg 29)

OBS 6: HESKETH:

A Hesketh surpreendeu no início da temporada, graças a progressos na aerodinâmica, pois só nesse campo pode-se ganhar 30 a 40 CV no motor. (Anuário Motores 75/76 pg 16)

OBS 7: COPERSUCAR E RICARDO DIVILA:

Nesse ano surgia a equipe Copersucar liderada por Wilsinho Fittipaldi. O Engenheiro era Ricardo Divila (mãe inglesa e pai tcheco). A equipe brasileira duraria até 1982.

Depois que saiu da equipe brasileira, Ricardo Divila foi para F2, Indy e Esporte Protótipos em 1983. Em 1986 ele foi para a equipe ADA, grupo C de Le Mans e seu carro venceu a corrida. Em 1987 ele foi para a F 3000 e em 1988 voltou para a F1 na equipe Ligier. (Anuário FS 1989 pg 470) Ele morreu em 24 de abril de 2020.

OBS 8: MORTES GRAHAM HILL, TONY BRISE e MARK DONOHUE:

No dia 29 de novembro de 1975 morreram num desastre de avião Graham Hill (46 anos) e Tony Brise (23 anos) campeão da F3 Inglesa e revelação da F Atlantic. Brise era um piloto muito rápido e era a grande promessa do automobilismo inglês para ser campeão na F1 nos anos seguintes.

O avião de sua propriedade caiu perto de Londres, depois de levantar vôo de Marselha, na França, onde, no circuito de Paul Ricard, Hill desenvolvia testes nos carros da escuderia Embassy-Lola-Hill. Junto com ele, morreu Tony Brise, jovem e promissor piloto da equipe do legendário Graham Hill. Era de Hill a famosa frase: "Pilotar um Fórmula 1 é o mesmo que se deitar numa banheira cheia de gasolina, fumando um charuto Havana".

No GP Áustria Mark Donohue teve um acidente no treino de Domingo de manhã, depois deu entrevista aos repórteres, passou mal e morreu algumas horas depois do hospital com coágulo cerebral.

OBS 9: VITÓRIAS EM CASA E JAMES HUNT:

Curiosidade, Reutemann venceu na Argentina, Pace venceu no Brasil Scheckter venceu na África do Sul. James Hunt era apelidado de James "Shunt", ou seja, James "Trombada". (Livro Motores 75/76 pg 29).

OBS 10: PNEUS:

A Firestone se retirou da F1 depois do GP Áustria 1974 e a Goodyear ficou sozinha.

OBS 11: PACE E LAUDA:

Segundo José Carlos Pace o piloto mais completo era o Emerson, o mais rápido Peterson, o maior era Jim Clark e o mais perigoso: Regazzoni. (Anuário Motores 75/76 pg 109)

Niki Lauda, na sua dedicatória do Anuário Motores 75/76, disse que esperava vir a ser o sucessor de Stewart e Fittipaldi. (pg 11)

OBS 12: NOVE VENCEDORES DIFERENTES:

Nesse ano tiveram 9 vencedores diferentes (Lauda, Regazzoni, Fittipaldi, Hunt, Pace, Reutemann, Scheckter, Brambilla e Mass), sendo 5 diferentes até a 5ª corrida do ano. Recorde até 1982.

Nesse ano teve 4 corridas na chuva (Mon, Ing, Hol e Aut).

OBS 13: VENTO A FAVOR NA FRANÇA:

Vento a favor na reta gerou 500 RPM nos motores dos F1. Scheckter regulou o carro para as retas e andava a 306 km/h nos treinos e os demais pilotos andavam em 295 km/h pra baixo. Mas na corrida esse acerto e o CALOR que fez na pista, tornou o carro difícil de dirigir. (Anuário Motores 1975 pg 72)

OBS 14: BALESTRE x FITTIPALDI:

Emerson Fittipaldi se recusou a correr na pista de Montjuich no GP Espanha 75, devido a falta de segurança dos guard rails da pista. O Presidente da FISA, Jean Marrie Balestre, ameaçou apreender o carro da McLaren e suspender Emerson Fittipaldi por 3 corridas.

Emerson não largou e na primeira volta da corrida aconteceu acidente matando 4 espectadores, por causa dos guard rails mal fixados, provando que o brasileiro estava certo. Balestre decidiu não suspender Fittipaldi.

Fonte: <https://www.youtube.com/watch?v=IYEMVgoZYAA&t=1232s> (CANAL PELAS PISTAS)

OBS 15: CRIAÇÃO DA ASSOCIAÇÃO DOS CONSTRUTORES:

Devido toda a confusão do GP Espanha, logo em seguida foi criada a Associação de Construtores de F1 liderada por Bernie Ecclestone. Depois dessa corrida iniciou de forma mais incisiva o movimento para segurança dos autódromos.

OBS 15: LELLA LOMBARDI:

A piloto italiana Lella Lombardi marca o único ponto de uma mulher na história da F1 no polêmico GP Espanha 1975 pela equipe March.

251)GP DA ARGENTINA

Local: Buenos Aires

Pole-Position:

- 1) **Jean-Pierre Jarrier(FRA)Shadow/Ford-1m49s21** Surpresa geral, mas ele quebrou a embreagem antes da largada e não largou.
- 2) **José Carlos Pace(BRA)Brabham/Ford-1m49s64** Na frente do Reutemann, ele passou Reutemann durante a corrida, mas na volta 46 quebrou o motor na frente do argentino.
- 3) **Carlos Reutemann(ARG)Brabham/Ford-1m49s80** Queimou a largada.
- 4) **Niki Lauda(AUT)Ferrari-1m49s96**
- 5) Emerson Fittipaldi(BRA)McLaren/Ford-1m50s2
- 6) **James Hunt(ING)Hesketh/Ford-1m50s26**
- 7) **Clay Regazzoni(SUI)Ferrari-1m50s71**
- 8) Patrick Depailler(FRA)Tyrrell/Ford-1m50s80
- 9) Jody Scheckter(AFS)Tyrrell/Ford-1m50s82
- 10) Mario Andretti(EUA)Parnelli/Ford-1m51s06
- 11) Ronnie Peterson(SUE)Lotus/Ford-1m51s44
- 12) Vittorio Brambilla(ITA)March/Ford-1m51s77
- 13) Jochen Mass(ALE)McLaren/Ford-1m51s82
- 14) Tom Pryce(ING)Shadow/Ford-1m51s92
- 15) **John Watson(IRL)Surtees/Ford-1m52s13** Foi desclassificado na corrida.
- 16) **Mark Donohue(EUA)Penske/Ford-1m52s36** o
- 17) **Jacques Laffite(FRA)Williams/Ford-1m52s88** Equipe FRANK WILLIAMS RACING TEAM.
- 18) Jacky Ickx(BEL)Lotus/Ford-1m52s90
- 19) Rolf Stommelen(ALE)Hill/Ford-1m53s12
- 20) Arturo Merzario(ITA)Williams/Ford-1m53s43
- 21) **Graham Hill(ING)Hill/Ford-1m54s00**
- 22) Mike Wilds(ING)BRM-1m54s48
- 23) **Wilson Fittipaldi(BRA)Copersucar/Ford-2m00s22** Estreia da Copersucar em corridas oficiais, mas bateu e abandonou a corrida na volta 12.

Corrida: 12/01/1975 - 53 voltas

Classificação Final:

- 1) **Emerson Fittipaldi(BRA)McLaren/Ford-1h39m26s29** (9 pontos) Assumiu a ponta, depois foi ultrapassado pelo Hunt, que pressionado pelo Emerson errou e o deixou ganhar.
- 2) **James Hunt(ING)Hesketh/Ford-a 5s91** (6 pontos) Hunt errou numa das curvas e Fittipaldi lhe ultrapassou.
- 3) Carlos Reutemann(ARG)Brabham/Ford-a 17s06 (4 pontos)
- 4) Clay Regazzoni(SUI)Ferrari-a 35s79 (3 pontos)
- 5) Patrick Depailler(FRA)Tyrrell/Ford-a 54s25 (2 pontos)
- 6) Niki Lauda(AUT)Ferrari-a 1m19s65 (1 ponto)
- 7) Mark Donohue(EUA)Penske/Ford-a 1 volta
- 8) Jacky Ickx(BEL)Lotus/Ford-a 1 volta
- 9) Vittorio Brambilla(ITA)March/Ford-a 1 volta
- 10) Graham Hill(ING)Hill/Ford-a 1 volta
- 11) Jody Scheckter(AFS)Tyrrell/Ford-a 1 volta
- 12) Tom Pryce(ING)Shadow/Ford-a 2 voltas
- 13) Rolf Stommelen(ALE)Hill/Ford-a 2 voltas
- 14) Jochen Mass(ALE)McLaren/Ford-a 3 voltas

Melhor Volta: James Hunt(ING)Hesketh/Ford-1m50s91

OBS: Os gritos de "El Lole, El Lole" se juntaram aos rancos dos motores, logo depois da

largada: com uma arrancada espetacular, o argentino Carlos Reutemann saía da 2ª fila, ultrapassava Pace e garantia a liderança do Grande Prêmio de seu país, o primeiro da temporada de 75. Mas na seqüência da corrida, esses gritos de alegria iam se transferir para as gargantas de 8 000 brasileiros que, no autódromo, agitavam bandeiras do Brasil e de seus clubes. E o povo argentino veria seu ídolo ser irremediavelmente batido, primeiro por James Hunt e depois pela categoria de Emerson Fittipaldi, que pulou do terceiro para o primeiro lugar em curto espaço de tempo. E dali ele não sairia mais. Foi uma corrida perfeita de Emerson e seu McLaren M 23. Tudo aconteceu como ele previra no sábado, após os treinos finais: "No treino, senti que meu carro era o mais rápido. O lamentável é que dois parafusos da roda traseira quebraram - e eu parei 40 minutos, perdendo uma posição melhor de largada." Ele largou na quarta posição (seria quinto, mas o Shadow de Jarrier, que conquistara a pole-position nos treinos, não agüentou nem largar, e todos subiram um posto). Depois, manteve sua posição de uma maneira que pudesse acompanhar a briga li na frente, entre Reutemann, Moco, Lauda e a impetuosidade de James Hunt. Pace, finalmente, conseguiu passar Reutemann e assumiu a liderança, mas só por três quartos de volta. Na curva da Horquilla ele rodopiou, a frente do carro saiu da pista e a traseira quase foi batida por Reutemann, que habilmente conseguiu sair fora, assumindo novamente a liderança. Moco, tendo que esperar vários carros passarem, para continuar o percurso, voltou em sétimo. Mas voltou dando um verdadeiro show, ultrapassando sucessivamente a Depailler, Regazzoni e Lauda, para segurar o quarto lugar. Mas, infelicidade: na volta 48, nova derrapagem -e, desta vez, não deu para voltar. Antes disso, na volta 34, James Hunt havia estabelecido aquele que seria o melhor tempo da prova: 1m50s91. Mas Emerson, atrás dele, não se preocupava em melhorar seu tempo. Pelo contrário, mantinha-se impressionantemente regular no seu tempo de 1m51s12. E, aproveitando a rodada do líder, acabou ultrapassando Hunt na volta 37, depois de dar um grande cansaço no inglês. Os argentinos, diante disso, foram calando seu grito de "El Lole". Afinal, eles tinham diante de si uma repetição da performance de seu maior ídolo de todos os tempos. O inesquecível Juan Manuel Fangio sendo revivido na pele e no carro de Emerson Fittipaldi. Depois de ultrapassar Hunt, Emerson nem tomou conhecimento de qualquer outra coisa que não fosse o seu tempo regular, sem dar qualquer demonstração de que ainda poderia perder. Reutemann, dois postos atrás, era impotente para conseguir algo mais que o terceiro lugar. Depois, se queixaria dos freios e da falta de aderência do carro ao solo. Mas seu povo, antes alegre, se amargurava por não ver sua primeira vitória no GP da Argentina. Houve mais gente triste: Chapman, com suas Lotus (Peterson parou na 15ª e lckx não passou do nono lugar); Jarrier, que não largou; Watson, pelo mesmo motivo. Mas não Emerson. Já tem 13 GPs. Por outro lado, em Buenos Aires ocorreu um fato histórico: o Copersucar-Fittipaldi estreava na Fórmula 1. O único objetivo de Wilsinho Fittipaldi era terminar sem parar nos boxes, mas uma peça da suspensão quebrou na 12ª volta. O carro bateu nos guard-rail e pegou fogo, rapidamente controlado pelos bombeiros. Porém, como surgiu a Copersucar? Na festa de aniversário de Emerson, no final de 1973, ele já tinha em mente alguns rascunhos sobre o projeto. **A partir daí, foi dada a largada e Wilson Fittipaldi abandonou sua condição de piloto na equipe Brabham e partiu para um projeto brasileiro de um carro de Fórmula 1.** Ele trocara momentaneamente o capacete para se dedicar a construção do primeiro protótipo na Av. Teotônio Villella, em frente ao portão de Interlagos. O momento era oportuno, devido ao sucesso dos pilotos brasileiros lá fora, especialmente do seu irmão Emerson, para continuar o processo de construir seu próprio carro Fittipaldi. Após o Mini Kart, o Formula Vê e o protótipo Fitti Porsche - todos concebidos para corridas brasileiras - seria a vez do ambicioso projeto que cruzaria fronteiras. Com isso, Wilson Fittipaldi evitava um pesadelo: o de sair correndo atrás de patrocinadores para comprar uma vaga em uma equipe de F-1, uma luta que vinha renovando a cada fim de temporada, desde sua estreia na F-1, em 1972. Com equipe e carro próprio, ele viabilizava meio caminho andado. Na época os carros de F-1 eram construídos com equipamentos básicos, disponíveis no mercado. Todos os motores eram Ford Cosworth (única exceção era a Ferrari); os câmbios eram todos da Hewland e os pneus da Goodyear. Os principais componentes estavam disponíveis, à venda no mercado e aliados a um bom projeto de monocoque era uma questão de mãos à obra. Parece simples, mas não é nada fácil pela enorme quantidade de peças. Compor um automóvel sempre é um trabalho árduo. Wilson Fittipaldi reuniu mecânicos brasileiros e sob a chefia do seu fiel colaborador Ricardo Divilla, que concebeu o projeto,

iniciaram "a sete chaves" a construção da primeira unidade. O parque industrial brasileiro já era vasto e se fabricava tudo, mas o novo desafio era bem diferente do que receber um projeto pronto da matriz e copiá-lo fielmente no Brasil. A novidade exigia desenvolver novos componentes, sem referenciais práticos, e do esforço de materiais na alta tecnologia que envolve a Fórmula 1. Sintonizar performance com durabilidade é sempre o grande desafio em corridas. Em síntese, fabricar peças mais leves possíveis, que não quebrem, sempre envolve ligas de materiais nobres de alto custo, sem esquecer o "esporte" de grande risco. Muitos pilotos pagaram o preço de suas vidas com quebras mecânicas e, naquela época, a média era de uma por ano. **Nesta área, no Brasil, a Embraer estava um passo à frente produzindo seus pequenos aviões e a dupla Fittipaldi/Divilla não titubeou em trocar informações e pedir auxílio. O carro nasceu com uma bela carenagem toda envolvente, que lhe dava um toque diferencial em relação s outros modelos de Fórmula 1. Com as quatro rodas no chão, o carro foi apresentado ao Presidente da Republica, na época o General Ernesto Geisel, e no platô da rampa do palácio do planalto lá estava o Fórmula 1 brasileiro.** Pelos altos investimentos, precisava de influência governamental para obter os recursos financeiros e enfrentar a temporada internacional. Neste particular, temos com exemplo a seguinte história: Luis Pereira Bueno, quando estava na Europa no início dos anos 70, recebeu um telefonema de Luis Greco pedindo para intervir junto a José Carlos Pace e perguntar ao Bernie Ecclestone quanto custava comprar a equipe Brabham. Parecia uma ousadia, mas partindo do Greco nada anormal. Comentava-se nos bastidores que ele teria o aval ou uma meia retaguarda de seu amigo no governo Delfim Neto. Teria sido mais um round da rivalidade Fittipaldi x Greco? A grande diferença é que agora um Fittipaldi era bicampeão mundial de automobilismo. A empresa Copersucar entrou de parceria com a Fittipaldi e o Brasil estava prestes a estreiar uma equipe na máxima categoria - a Fórmula 1. Com o Copersucar ainda em construção, durante a segunda etapa da temporada de 74, no Brasil Wilson Fittipaldi aproveitou para mostrar a realidade ao Bernie Ecclestone, um aliado de peso, pois além de dono da **equipe Brabham já ensaiava seus primeiros passos na FOCA (Formula One Car Association) - a associação dos construtores** - o principal ingrediente na garantia de realização de Grandes Prêmios. Os primeiros testes aconteceram em Interlagos, utilizando motores velhos Ford Cosworth, de alguns modelos aposentados e que estavam em poder da família Fittipaldi, depois de uma feira realizada na praça Roosevelt. Os novos motores custavam para serem liberados, em época de proibição das importações no Brasil. O primeiro sintoma era problema de temperatura, com o carro todo envolvente, e foram necessárias modificações na posição dos radiadores de água e óleo. **A equipe brasileira pagava o preço da juventude sob todos os aspectos. A equipe embarcou para a estreia na Argentina e, via rodovia, um enorme e lento caminhão transportava tudo. Os mecânicos o apelidaram logo de tartaruga e levaram quase 100 horas para percorrer os 2.000 km.** Em 1975, estreia em Buenos Aires. Nas provas de classificação o Copersucar era 11 segundos mais lento que o pole Jarrier e, na corrida, o carro percorreu apenas 12 voltas aquecendo demais com princípio de incêndio. Maneco Combacau brincava: "O Copersucar virou caramelo...". **Brincadeiras à parte, a má estreia do team brasileiro foi apagada pela vitória de Emerson Fittipaldi e pela excelente performance de Carlos Pace, que deixou sua marca ultrapassando o seu companheiro na Brabham, o argentino Reutemann, e logo depois quebrou. O Copersucar FW 001 não nasceu bem, para desapontamento do Wilson Fittipaldi, e a próxima etapa seria no Brasil. O "Tigrão" roía suas unhas tal a responsabilidade diante da torcida.**

252)GP DO BRASIL

Local: Interlagos

Pole-Position:

1)Jean-Pierre Jarrier(FRA)Shadow/Ford-2m29s88 Foi 2a pole da Shadow. Jarrier liderou a corrida toda, mas no final teve que abandonar dando a vitória ao Pace.

- 2)Emerson Fittipaldi(BRA)McLaren/Ford-2m30s68
- 3)Carlos Reutemann(ARG)Brabham/Ford-2m31s00
- 4)Niki Lauda(AUT)Ferrari-2m31s12
- 5)Clay Regazzoni(SUI)Ferrari-2m31s22
- 6)José Carlos Pace(BRA)Brabham/Ford-2m31s58**
- 7)James Hunt(ING)Hesketh/Ford-2m31s70**
- 8)Jody Scheckter(AFS)Tyrrell/Ford-2m31s74
- 9)Patrick Depailler(FRA)Tyrrell/Ford-2m32s94
- 10)Jochen Mass(ALE)McLaren/Ford-2m33s06
- 11)Arturo Merzario(ITA)Williams/Ford-2m33s16**
- 12)Jacky Ickx(BEL)Lotus/Ford-2m33s20
- 13)John Watson(IRL)Surtees/Ford-2m33s23
- 14)Tom Pryce(ING)Shadow/Ford-2m33s24 Sofreu acidente na volta 31.**
- 15)Mark Donohue(EUA)Penske/Ford-2m33s33**
- 16)Ronnie Peterson(SUE)Lotus/Ford-2m33s90
- 17)Vittorio Brambilla(ITA)March/Ford-2m34s44
- 18)Mario Andretti(EUA)Parnelli/Ford-2m34s56
- 19)Jacques Laffite(FRA)Williams/Ford-2m34s76**
- 20)Graham Hill(ING)Hill/Ford-2m35s49**
- 21)Wilson Fittipaldi(BRA)Copersucar/Ford-2m36s05 Estreia a Copersucar no Brasil.**
- 22)Mike Wilds(ING)BRM-2m37s15
- 23)Rolf Stommelen(ALE)Hill/Ford-2m38s05

Corrida: 26/01/1975 - 40 voltas

Classificação Final:

1) José Carlos Pace(BRA)Brabham/Ford-1h44m41s71 (9 pontos) Moco perde os freios no final da corrida, mas ganha assim mesmo. Primeira dobradinha da história para o Brasil.

2) Emerson Fittipaldi(BRA)McLaren/Ford-a 5s79 (6 pontos)

- 3) Jochen Mass(ALE)McLaren/Ford-a 26s66 (4 pontos)
- 4) Clay Regazzoni(SUI)Ferrari-a 43s28 (3 pontos)
- 5) Niki Lauda(AUT)Ferrari-a 1m01s88 (2 pontos)
- 6) James Hunt(ING)Hesketh/Ford-a 1m05s12 (1 ponto)
- 7) Mario Andretti(EUA)Parnelli/Ford-a 1m06s81
- 8) Carlos Reutemann(ARG)Brabham/Ford-a 1m39s62
- 9) Jacky Ickx(BEL)Lotus/Ford-a 1m51s84
- 10) John Watson(IRL)Surtees/Ford-a 2m29s60
- 11) Jacques Laffite(FRA)Williams/Ford-a 1 volta
- 12) Graham Hill(ING)Hill/Ford-a 1 volta
- 13) Wilson Fittipaldi(BRA)Fittipaldi/Ford-a 1 volta**
- 14) Rolf Stommelen(ALE)Hill/Ford-a 1 volta
- 15) Ronnie Peterson(SUE)Lotus/Ford-a 2 voltas

Melhor Volta: Jean-Pierre Jarrier(FRA)Shadow/Ford-2m34s16

OBS: Em 1975, após a abertura da temporada da F-1, na Argentina, com vitória de Emerson Fittipaldi a bordo da McLaren, José C. Pace aparecendo bem e com W. Fittipaldi estreando a equipe brasileira, com apoio da Copersucar, o trio brasileiro veio para Interlagos, que lotou as arquibancadas debaixo de forte calor. O treino para definição do grid foi bem disputado, com J. Pierre Jarrier mais uma vez obtendo a pole position com o Shadow preto. Atribuíam sua alta performance pelo uso de liga de borrachas extremamente duras no curso de suas articulações da suspensão. O francês fazia "flat" as curvas 1 e 2 e fez um tempo 8/10 mais rápido que Emerson Fittipaldi, que ficou em 2º, ao seu lado na primeira fila com a McLaren e o imponente número 1 (pela conquista do seu bicampeonato em 1974). A seguir, a boa disputa entre os dois pilotos da Ferrari e da Brabham, com ligeira vantagem para Carlos Reutemann, que sempre se

dava bem em Interlagos à frente de Lauda e Regazzoni, estes dois com Ferraris, e a outra Brabham de José "Moco" Pace em 6º na terceira fila. O Copersucar, correndo em casa, evoluiu com Wilson Fittipaldi largando na penúltima fila, porém mais perto do bloco vanguardeiro ficando a 6 segundos do tempo da pole position (na Argentina tinham sido 11 segundos, em pista mais curta). No domingo, o forte calor fez com que os bombeiros jogassem água para refrescar o público. Carlos Reutemann comandou a prova durante cinco voltas, quando Jarrier ultrapassou o argentino na entrada da curva do lago. O Shadow parecia rumar para sua primeira vitória e abriu enorme vantagem sobre o outro bloco, que tinha Pace, Emerson e os dois carros da Ferrari com Regazzoni e Lauda. Todos torciam alucinadamente por Pace que há muito tempo perseguia sua primeira vitória. **Faltando sete voltas, Jarrier não apareceu na curva do Sargento. Ele ficara parado pouco antes na curva do Sol e Pace aparecera na ponta, com boa vantagem, quase 10 segundos sobre Emerson Fittipaldi. O carro vinha muito de traseira (desgaste de pneus) e no braço Moco segurava o Brabham, com Emerson - especialista em guardar equipamento - se aproximando perigosamente. Que final emocionante e o alívio na quadriculada de chegada. Dobradinha brasileira, a primeira na história da Fórmula 1.** Na volta de desaceleração, por qualquer motivo, Moco cometeu uma irregularidade que poderia ter-lhe custado a vitória: em vez de percorrer toda a pista, cortou caminho pela junção do anel de velocidade. Emerson, metros atrás dele, percebeu o erro e o seguiu. Jochen Mass, terceiro colocado, também, tornando impossível uma penalização pelas autoridades esportivas. A euforia tomou conta de Interlagos. Ninguém arredou o pé para ver a festa do pódio. Para completar, o Copersucar terminou a corrida em 13º, a uma volta dos líderes. Nada mal para o jovem team brasileiro. Naquela época, os carros paravam na entrada dos boxes sem qualquer formalidade. **No pódio, Pace se enrolou na bandeira brasileira, todo desajeitado, com o macacão meio aberto, com Emerson erguendo seu braço. Que festa!** O pessoal da Brahma, empolgado, nem se importou com a falta do slogan no macacão todo dobrado - detalhe importante para os "marketeiros" - mas nada disso importava naqueles tempos românticos. Era grande a satisfação de Bernie Ecclestone, chefe da Brabham, e do projetista Gordon Murray, que trocava figurinhas com o Pace - demonstrava preocupação quanto ao consumo exagerado dos pneus traseiros - e já pensava na próxima etapa do mundial em Kyalami, na África do Sul, dentro de cinco semanas. Até lá Pace curtia sua primeira vitória na Fórmula 1 no Guarujá. Ele foi passear e esquiar de barco na praia da enseada, ao lado dos seus amigos e sempre com Emerson Fittipaldi por perto, navegando de hobby cat na praia de Pernambuco. Quem diria que no princípio dos anos 60, quem cuidava da manutenção do kart de Pace era o próprio Emerson em sua casa na Av. Rebouças e agora, definitivamente promovido a dois heróis nacionais, liderando a tabela do mundial com Emerson em primeiro (15 pontos) e Pace em segundo (9 pontos). O Wilson Fittipaldi preocupado com o desenvolvimento do Copersucar não perdia o humor e dizia: "Ainda bem que sou irmão do Emerson e amigo do Moco...". **O jeito calado e a falta de disposição para falar sobre assuntos que não fossem ligados a corridas valeram a José Carlos Pace o apelido de "Moco". Mesmo no maior dia de sua vida, ele pouco falou. Depois de vencer o GP do Brasil de 1975 (sua única vitória na Fórmula 1), um jornalista perguntou a ele se vencer o seu primeiro GP em Interlagos, diante da torcida que o adorava e deixando para trás o bicampeão mundial Emerson Fittipaldi, fazia daquele um dia especial. Sentado no chão, macacão arriado até a cintura, uma garrafa d'água entre as mãos, Pace demorou alguns segundos para responder: "Sim. Você está certo". Foi quase tudo o que conseguiram ouvir dele naquele dia glorioso.**

Reutemann assumiu a liderança, depois Jarrier lhe passou. Pace assumiu o 3º lugar seguido de Regazzoni, Lauda e Emerson. Reutemann parou nos boxes para trocar pneus, e Jarrier quebrou.

[Brasil ficou em 1º e 2º na tabela do campeonato com Emerson \(15 pontos\) e Pace \(9 pontos\).](#)

253)GP DA ÁFRICA DO SUL (13 pilotos no mesmo segundo)

Local: Kyalami

Pole-Position:

- 1) **José Carlos Pace(BRA)Brabham/Ford-1m16s41 (única pole do Pace)**
- 2) Carlos Reutemann(ARG)Brabham/Ford-1m16s48
- 3) Jody Scheckter(AFS)Tyrrell/Ford-1m16s64
- 4) Niki Lauda(AUT)Ferrari-1m16s83
- 5) Patrick Depailler(FRA)Tyrrell/Ford-1m16s83
- 6) Mario Andretti(EUA)Parnelli/Ford-1m16s89
- 7) Vittorio Brambilla(ITA)March/Ford-1m17s05
- 8) **Ronnie Peterson(SUE)Lotus/Ford-1m17s14 O carro começou a sair de frente, e ele teve que fazer derrapagens controladas para poder curvar. (Livro Motores 75 pg 45)**
- 9) Clay Regazzoni(SUI)Ferrari-1m17s16
- 10) John Watson(IRL)Surtees/Ford-1m17s17
- 11) **Emerson Fittipaldi(BRA)McLaren/Ford-1m17s22 Fez 6 pits stop para regular o carro.**
- 12) James Hunt(ING)Hesketh/Ford-1m17s30
- 13) **Jean-Pierre Jarrier(FRA)Shadow/Ford-1m17s32 Não andou bem nessa pista.**
- 14) Rolf Stommelen(ALE)Hill/Ford-1m17s47
- 15) **Arturo Merzario(ITA)Williams/Ford-1m17s53**
- 16) Jochen Mass(ALE)McLaren/Ford-1m17s79
- 17) Ian Scheckter(AFS)Tyrrell/Ford-1m18s01
- 18) **Mark Donohue(EUA)Penske/Ford-1m18s28**
- 19) Tom Pryce(ING)Shadow/Ford-1m18s36
- 20) Dave Charlton(AFS)McLaren/Ford-1m18s51
- 21) Jacky Ickx(BEL)Lotus/Ford-1m18s68
- 22) Eddie Keizan(AFS)Lotus/Ford-1m19s01
- 23) **Jacques Laffite(FRA)Williams/Ford-1m19s15**
- 24) Bob Evans(ING)BRM-1m19s17
- 25) Guy Tunmer(AFS)Lotus/Ford-1m19s52
- 26) **Lella Lombardi(ITA)March/Ford-1m19s68 Estreia dela em corridas oficiais da F1.**

Corrida: 01/03/1975 - 78 voltas

Classificação Final:

- 1) **Jody Scheckter(AFS)Tyrrell/Ford-1h43m16s90 (9 pontos) Grande vitória.**
- 2) Carlos Reutemann(ARG)Brabham/Ford-a 3s74 (6 pontos)
- 3) Patrick Depailler(FRA)Tyrrell/Ford-a 16s92 (4 pontos)
- 4) **José Carlos Pace(BRA)Brabham/Ford-a 17s31 (3 pontos) Teve problema de freios.**
- 5) **Niki Lauda(AUT)Ferrari-a 28s63 (2 pontos) Estreou o carro novo Ferrari 312T, que mostrou ter potencial.**
- 6) Jochen Mass(ALE)McLaren/Ford-a 1m03s34 (1 ponto)
- 7) Rolf Stommelen(ALE)Hill/Ford-a 1m12s91
- 8) Mark Donohue(EUA)Penske/Ford-a 1 volta
- 9) Tom Pryce(ING)Shadow/Ford-a 1 volta
- 10) Ronnie Peterson(SUE)Lotus/Ford-a 1 volta
- 11) Guy Tunmer(AFS)Lotus/Ford-a 2 voltas
- 12) Jacky Ickx(BEL)Lotus/Ford-a 2 voltas
- 13) Eddie Keizan(AFS)Lotus/Ford-a 2 voltas
- 14) Dave Charlton(AFS)McLaren/Ford-a 2 voltas
- 15) Bob Evans(ING)BRM-a 2 voltas
- 16) Clay Regazzoni(SUI)Ferrari-a 7 voltas
- 17) Mario Andretti(EUA)Parnelli/Ford-a 8 voltas

Melhor Volta: José Carlos Pace(BRA)Brabham/Ford-1m17s20

OBS: O comportamento de José Carlos Pace no GP da África do Sul, diminuindo o ritmo de corrida ao perceber que o seu carro estava sem freio e desequilibrado, e preferindo manter a quarta posição em vez de arriscar-se a um acidente lutando pela vitória, demonstrou que ele tinha condições de continuar disputando o título até o final do campeonato. Tendo largado na pole position com um carro bem acertado, e que havia vencido o GP do Brasil, Pace poderia ser levado a tentar uma nova vitória de qualquer forma. Principalmente depois que começou liderando a corrida. Mas, quando sentiu algumas reações estranhas do carro, Pace começou a frear mais cedo nas curvas, sem se preocupar com as ultrapassagens de Jody Scheckter, Carlos Reutemann, Patrick Depailler e Emerson Fittipaldi. Mantendo a posição pacientemente, ele só tentou conquistar um resultado melhor nas duas últimas voltas e, não conseguindo terminou a prova em quarto lugar. Isso foi o que valorizou os três pontos obtidos, e que lhe garantiram a permanência na vice-liderança. Os 12 pontos que ele havia somado até agora já era mais do que o total obtido em 1974. A vitória de Jody Scheckter no Grande Prêmio da África do Sul incluiu definitivamente a equipe Tyrrell entre as grandes favoritas ao título mundial de 1975. E isso aconteceu exatamente numa prova em que a equipe não parecia ter condições de vitória, por tudo o que passou durante os treinos. A Ferrari e a Lotus, só decepcionaram. A Shadow, grande atração das duas primeiras corridas, não fez nada na África do Sul e, mesmo com as inovações apresentadas em seu carro, ainda não tinha ponto no campeonato, após a disputa de três corridas.

254)GP DA ESPANHA

Local: Montjuich

Pole-Position:

- 1)Niki Lauda(AUT)Ferrari-1m23s4 Teve um acidente provocado pelo Andretti que foi acertado pelo Brambilla e o austríaco abandonou na volta 1.**
- 2)Clay Regazzoni(SUI)Ferrari-1m23s5 No acidente, Lauda acabou acertando Regazzoni.**
- 3)James Hunt(ING)Hesketh/Ford-1m23s8 Teve um acidente e abandonou na volta 6.**
- 4)Mario Andretti(EUA)Parnelli/Ford-1m23s9 Foi tocado pelo Brambilla, e acabou acertando Lauda, que acertou Regazzoni e Depailler na largada.**
- 5)Vittorio Brambilla(ITA)March/Ford-1m24s2
- 6)John Watson(IRL)Surtees/Ford-1m24s3
- 7)Patrick Depailler(FRA)Tyrrell/Ford-1m24s4 Abandonou na 1 volta com suspensão quebrada.
- 8)Tom Pryce(ING)Shadow/Ford-1m24s5 Sofreu acidente na volta 23 e abandonou.**
- 9)Rolf Stommelen(ALE)Hill/Ford-1m24s7 Depois do acidente na 1ª volta, foi para a ponta, na volta 25 o aerofólio se soltou e sofreu acidente e matando 4 espectadores, por causa do guard rail mal fixados. Fonte: https://en.wikipedia.org/wiki/1975_Spanish_Grand_Prix**
- 10)Jean-Pierre Jarrier(FRA)Shadow/Ford-1m25s0
- 11)Jochen Mass(ALE)McLaren/Ford-1m25s2
- 12)Ronnie Peterson(SUE)Lotus/Ford-1m25s3 Bateu com François Migault e abandonou.**
- 13)Jody Scheckter(AFS)Tyrrell/Ford-1m25s4 Estourou o motor e jogou óleo na pista, provocando rodada de outros pilotos.**
- 14)José Carlos Pace(BRA)Brabham/Ford-1m25s8 Abandonou na volta 25 num furo de pneu causado pelo desprendimento do aerofólio do carro de Rolf Stommelen.**
- 15)Carlos Reutemann(ARG)Brabham/Ford-1m25s8**
- 16)Jacky Ickx(BEL)Lotus/Ford-1m26s3
- 17)Mark Donohue(EUA)Penske/Ford-1m26s3 Rodou no óleo do Scheckter.**
- 18)Tony Brise(ING)Williams/Ford-1m26s4 Estreia do Brise a nova revelação do automobilismo inglês na equipe de Frank Williams!!**
- 19)Roelof Wunderink(HOL)Ensign/Ford-1m26s6
- 20)Alan Jones(AUS)Hesketh/Ford-1m26s7 Estreia do Alan Jones, que fez bela corrida e**

chegou a andar entre os primeiros, mas rodou no óleo do Scheckter na volta 3.

21) Wilson Fittipaldi(BRA)Copersucar/Ford-1m27s2

22) François Migault(FRA)Hill/Ford-1m27s9 Bateu com Peterson e abandonou.

23) Bob Evans(ING)BRM-1m28s8

24) Lella Lombardi(ITA)March/Ford-1m30s3

25) Arturo Merzario(ITA)Williams/Ford-1m54s3

26) Emerson Fittipaldi(BRA)McLaren/Ford-2m10s2 Propositalmente não atingiu o tempo mínimo para não largar, por causa dos guard rails soltos e não queria correr por questão de segurança.

Corrida: 27/05/1975 - 29 voltas

Classificação Final:

1) Jochen Mass(ALE)McLaren/Ford-42m53s70 (4,5 pontos) Pista de rua. Começou com pista úmida, depois foi interrompida pelo acidente. Mass assumiu a ponta na última volta.

2) Jacky Ickx(BEL)Lotus/Ford-a 1s10 (3 pontos)

3) Carlos Reutemann(ARG)Brabham/Ford-a 1 volta (2 pontos)

4) Jean-Pierre Jarrier(FRA)Shadow/Ford-a 1 volta (1,5 ponto)

5) Vittorio Brambilla(ITA)March/Ford-a 1 volta (1 ponto)

6) Lella Lombardi(ITA)March/Ford-a 2 voltas (0,5 ponto) Primeiros pontos de uma mulher na F1.

7) Tony Brise(ING)Williams/Ford-a 2 voltas Fez boa corrida para um estreante.

8) John Watson(IRL)Surtees/Ford-a 3 voltas

Melhor Volta: Mario Andretti(EUA)Parnelli/Ford-1m25s10

OBS: Circuito de rua. Todos torcem o nariz quando fatos lamentáveis mancham o esporte motor, mas naquele fim de semana em Barcelona os cartolas do automobilismo foram longe demais. O circuito urbano dentro do capital Catalã tinha tentava ser uma imitação de Mônaco, mas nunca teve um décimo do charme monegasco. Naquele ano os pilotos, que vinham tentando consolidar a GPDA, uma associação dos pilotos para fazer valer a voz dos verdadeiros artistas do "circo", se depararam com uma organização caótica, incapaz de garantir um mínimo de segurança aos competidores. Numa inspeção rápida foi constatado que os guard-rails estavam mal fixados ou simplesmente não estavam aparafusados nas suas bases. Esse problema e diversos detalhes que causaram revolta nos pilotos provocaram um boicote às três primeiras sessões de treinos. Os únicos "fura-greve" foram Ickx e Wunderink, não associados à GPDA, e Brambilla. Reuniões, pressões da parte das autoridades locais e dos construtores levaram a algumas "guaribadas" no circuito, que não convenceram aos pilotos. Foi necessária uma ameaça de apreensão dos carros no estádio (onde eles ficavam estacionados) por ruptura de contrato para que os cartolas vencessem a queda de braço sobre os indefesos e desorganizados pilotos. Na última sessão programada, lá estavam os pilotos arrastando as sapatilhas, derrotados, para dentro de seus cockpits. Do alto de seu bicampeonato, Emerson Fittipaldi deu algumas voltas lentas pela pista a título de protesto, com o braço levantado, com a intenção de não se classificar para a corrida. De fato, Emerson não alinhou no domingo e conseguiu a solidariedade de seu irmão Wilson e de Merzario, que deram apenas uma volta. Em termos de gestos dignos, foi só. Daí para frente o que se viu foi um dos dias mais negros do automobilismo. Na largada, Andretti, em dia dos mais atabalhoados, tirou num só golpe as duas Ferrari, em acidente que ainda eliminou Depailler da corrida. Outros acidentes ainda alijaram mais da metade dos carros da competição. Depois que todos os favoritos se retiraram, a disputa ficou entre Rolf Stommelen, liderando uma prova pela primeira vez, José Carlos Pace e Ronnie Peterson, que também acabou sofrendo um acidente. Pace perseguia de perto a Embassy-Lola (que naquela corrida passava a ser denominada Hill) do alemão, quando o aerofólio traseiro desta se desprende e deu início a uma série terrível de acrobacias macabras. Primeiro o choque com o lado esquerdo da pista, com o carro totalmente descontrolado. Depois o

alemão foi arremessado para o lado direito da pista, despedaçando-se contra as mal fixadas proteções e voando para fora da pista. As consequências foram gravíssimas: Stommelen com fraturas múltiplas e uma dezena de espectadores feridos (4 morreram) com os pedaços que se desprenderam do carro, além de dois bombeiros e dois fotógrafos esmagados e mortos na aterrissagem do alemão. Pace, que herdaria a ponta, passou por baixo da Lola em pleno vôo e teve um pneu furado nos detritos, acabando também por se acidentar. Três voltas depois, a direção de prova encerrou a corrida, com menos da metade das voltas programadas, tardiamente se dando conta de que não deviam ter sido tão arrogantes. A vitória acabou sobrando para Jochen Mass, seu único e triste triunfo na categoria. Os dirigentes de então conseguiram safar-se desta tarde vergonhosa e provavelmente dormiram à noite. Tanto que muitos deles ainda estão por aí falando em segurança nos autódromos e a aleijar carros e autódromos. De que lado vocês pensam que estavam Ecclestone e Mosley? Como todo perna-de-pau que vira dirigente no futebol, Bernie e Max, pilotos frustrados, tornaram-se "donos da bola" e só deixaram brincar quem joga com as suas regras. Por outro lado, Jacky Ickx, mesmo tendo obtido um ótimo segundo lugar, abandonou a Lotus no meio da temporada, em virtude da pouca competitividade da equipe de Colin Chapman na temporada de 1975.

Campeonato ficou: Fittipaldi 15 pontos, Pace e Reutemann 12 pontos, Mass 9,5 pontos e Scheckter 9 pontos. Dois brasileiros na frente do campeonato.

255)GP DE MÔNACO

Local: Monte Carlo

Pole-Position:

- 1)Niki Lauda(AUT)Ferrari-1m26s40
- 2)Tom Pryce(ING)Shadow/Ford-1m27s09 SURPRESA do TREINO com uma Shadow, mas teve acidente na volta 39 e abandonou.**
- 3)Jean-Pierre Jarrier(FRA)Shadow/Ford-1m27s25
- 4)Ronnie Peterson(SUE)Lotus/Ford-1m27s40
- 5)Vittorio Brambilla(ITA)March/Ford-1m27s50
- 6)Clay Regazzoni(SUI)Ferrari-1m27s55 Sofreu acidente na volta 36.**
- 7)Jody Scheckter(AFS)Tyrrell/Ford-1m27s58
- 8)José Carlos Pace(BRA)Brabham/Ford-1m27s67**
- 9)Emerson Fittipaldi(BRA)McLaren/Ford-1m27s77**
- 10)Carlos Reutemann(ARG)Brabham/Ford-1m27s93**
- 11)James Hunt(ING)Hesketh/Ford-1m27s94 Ao disputar freada com Patrick Depailler na Mirabeau (antes da Lowes), bateu no guard rail e abandonou na volta 63.**
- 12)Patrick Depailler(FRA)Tyrrell/Ford-1m27s95
- 13)Mario Andretti(EUA)Parnelli/Ford-1m28s11
- 14)Jacky Ickx(BEL)Lotus/Ford-1m28s28
- 15)Jochen Mass(ALE)McLaren/Ford-1m28s49
- 16)Mark Donohue(EUA)Penske/Ford-1m28s81 Sofreu acidente na volta 66.**
- 17)John Watson(IRL)Surtees/Ford-1m28s90 Rodou na volta 36.**
- 18)Alan Jones(AUS)Hesketh/Ford-1m29s12**

OBS: Graham Hill aos 46 anos, não consegue classificar o seu carro para o GP Mônaco, pista que ele ganhou 5 vezes.

Corrida: 11/05/1975 - 75 voltas

Classificação Final:

- 1) Niki Lauda(AUT)Ferrari-2h01m21s31 (9 pontos) Começo com chuva. Lauda teve**

problema de pressão de óleo e tirou o pé. Domínio do Lauda em 75 começou aqui.

2) Emerson Fittipaldi(BRA)McLaren/Ford-a 2s78 (6 pontos)

3) José Carlos Pace(BRA)Brabham/Ford-a 17s81 (4 pontos) Pódio com dois brasileiros e brasileiros estavam em 1º e 2º no campeonato!

4) Ronnie Peterson(SUE)Lotus/Ford-a 38s45 (3 pontos) Com a pista com chuva andou próximo do Lauda, mas depois a equipe demorou a trocar os pneus para seco.

5) Patrick Depailler(FRA)Tyrrell/Ford-a 40s86 (2 pontos)

6) Jochen Mass(ALE)McLaren/Ford-a 42s07 (1 ponto)

7) Jody Scheckter(AFS)Tyrrell/Ford-a 1 volta

8) Jacky Ickx(BEL)Lotus/Ford-a 1 volta

9) Carlos Reutemann(ARG)Brabham/Ford-a 2 voltas

Melhor Volta: Patrick Depailler(FRA)Tyrrell/Ford-1m28s67

OBS: Corrida com pista úmida, depois secou. Deu a lógica no GP de Mônaco. Deu Niki lauda com o novo Ferrari 312 T. Era o favorito do público e dos pilotos. E confirmou completando 75 voltas em 2h01m21s - a corrida não chegou as 78 voltas previstas porque a chuva e as trocas de pneus baixaram muito a média de velocidade, estourando o limite de tempo fixado no regulamento da FIA. Foi uma demonstração de maturidade do piloto austríaco, que na temporada passada desperdiçou muitas corridas quando ia à frente e ainda forçava o ritmo para bater recordes. Em Mônaco, Lauda foi sempre tranquilo. Venceu de ponta a ponta com muita regularidade e sem estar entre os pilotos que deram as voltas mais rápidas no sinuoso e perigoso circuito urbano de Monte Carlo. por isso e apesar dos problemas de Regazzoni, que não pode terminar a prova, tudo era alegria no boxe da Ferrari. Depois de três corridas (Kyalami, Silverstone e Montjuich), o 312 T teve um teste definitivo em Mônaco. E, como disse Luca di Montezemolo, o carro provou que é bom, muito bom, tanto em circuitos de alta como nos de baixa velocidade. "Agora já podemos pensar em sermos campeões do mundo", afirmava eufórico o chefe da Ferrari. Mas não vai ser fácil, apesar da facilidade com que Lauda venceu esta corrida. No pior autódromo para as características do McLaren e do Brabham, tanto Emerson Fittipaldi como José Carlos Pace mostraram por que são os líderes do Campeonato Mundial de Pilotos. Depois de um mau treino, Emerson largou em nono e usou toda a sua categoria para chegar em segundo. Para isso, foi importante também a participação da equipe de boxe, na hora em que a chuva parou e todos pararam para trocar pneus. A equipe McLaren bateu o recorde: apenas 27s. "Eu entrei nos boxes atrás do Scheckter e saí na frente de quarto para terceiro", contou Emerson. Depois, Peterson também parou, demorando muito, e o líder do Mundial assumiu a segunda posição. "Foi melhor do que pensei; por isso estou muito contente. Não dava mesmo para alcançar o Niki Lauda". Ótima também foi à corrida de Pace, que saiu em oitavo, ficou bloqueado logo na primeira volta por uma rodada de Brambilla e ainda abiscoitou os 4 pontos da terceira colocação, isolando-se na vice-liderança do Mundial a 5 pontos de Emerson e 2 de Lauda. "Podia ser melhor, pois o Emerson e o Scheckter me passaram quando o March de Brambilla rodou e depois o Ickx me segurou por quinze voltas. Mas foi bom, porque o carro não estava com boa estabilidade na pista molhada nem na seca". Peterson é que podia ter feito mais. Enquanto a pista estava encharcada, ele andou com o Lotus junto ao líder, mas demorou muito a tomar a decisão de mudar os pneus e saiu da segunda para a quinta colocação (recuperando um lugar com a longa parada de Jody Scheckter). Patrick Depailler foi quem acabou conquistando os dois pontos para a Tyrrell. Largou muito atrás, na sexta fila, mas correu com muita garra e deu a volta mais rápida da corrida. Ele passou Jochen Mass - que saíra mais atrás ainda - na última volta. O companheiro de Emerson também correu bem, com muita regularidade, e deu até a segunda volta mais rápida para conseguir o sexto lugar e ficar em quinto na colocação geral. Além desses, terminaram a proa Scheckter, Jacky Ickx e Carlos Reutemann - com uma atuação apagadíssima. Foram figuras muito mais destacadas Tom Pryce, que ia em terceiro até bater na 36ª volta, e o impulsivo Brambilla, que saiu do quinto depois de um surpreendente treino e causou dois sérios acidentes: tirou Jarrier da prova na primeira volta e saiu junto com John Watson na 65ª. Graham Hill, de 46 anos, se aposentou no Grande Prêmio de Mônaco,

prova que ele havia conquistado anteriormente por cinco vezes. Em sua última participação no principado, o lendário piloto inglês não conseguiu obter a classificação para largar entre os dezoito carros do grid. Foi o dia em que o grande campeão perdeu o fulgor. Foi uma cena patética. A sua Lola quebrou na última tentativa de classificação, e Hill voltou a pé para os boxes. Caminhava no balanço do antigo marinheiro da armada britânica, apoiando o tronco forte sobre as pernas de caubói, arqueadas pelas múltiplas fraturas sofridas nos seus dezessete anos de pista. Todo mundo saudava o "Old man". Do alto da sacada dos luxuosos edifícios caíam papéis picados e agitavam-se bandeiras. O velho Hill era uma unanimidade naquele cenário burlesco da Riviera. De repente, como se houvesse sido ensaiado, milhares de lenços brancos foram agitados na arquibancada que separa a pista do azul da milionária baía de Monte Carlo. Nunca se tinha visto um piloto de Fórmula 1 ser festejado tão respeitosa e solenemente. Norman Graham Hill foi, solenemente, reverenciado naqueles 700 metros que percorreu a pé entre a Curva do Cassino e a Chicane Saint Devote. **Parecia que os 55 000 aficionados presentes em Mônaco na sexta-feira de treinos estavam decididos a homenagear todas as façanhas daquele inglês de 46 anos. O piloto que, além de Mister Mônaco, tinha catorze vitórias na F1, era bicampeão do mundo (1962 e 1968), vencedor das 24 horas de Le Mans, das 500 Milhas de Indianápolis, carregava o título de Cavaleiro da Coroa do Império Britânico e já tinha se transformado em filme, A Man and his Shadow, interpretado por Paul Newman.** O carinho da manifestação contagiou Lemyr Martins, então repórter da revista Quatro Rodas. Veja as palavras do jornalista: "Eu segui os passos de Hill, fotografando suas reações. Lembro que o rosto estava sujo, marcado pela moldura do capacete, salientando ainda mais o bigodinho anos 30, cultuado com zelo. Mas estava longe do Hill risonho. Do tipo irreverente, famoso pelo discurso cheio de trocadilhos no jantar de encerramento das temporadas. Também não parecia o homem das frases de efeito. Eu estava fotografando um personagem amargurado, o lutador que acabava de registrar sua primeira e única desclassificação em 176 Grandes Prêmios - ironicamente, no seu palco predileto. Naquele instante, o povo aplaudia o seu passado. O velho piloto dava adeus às glórias, batido pelo inexorável inimigo das estrelas, o tempo". Graham Hill chegou no boxe, colocou o tradicional boné xadrez e sumiu no camarim. Apagava-se a estrela, e nascia o mito.

Corrida na chuva, Lauda assume a ponta com Jarrier, Pryce e Brambilla, a pista secou todos colocaram slicks, Lauda na frente, Emerson em 2º e Pace em 3º. Depailler bateu em Hunt que queria xingar o francês, mas foi contido pelo fiscal de pista e quase sai na porrada com o fiscal. E até essa corrida foram 5 vencedores diferentes em 5 corridas!!! Mas daí em diante a Ferrari começa a dominar a temporada.

Campeonato: Emerson 21 pontos, Pace 16, Lauda 14, Reutemann 12, Mass 10,5.

256)GP DA BÉLGICA (10 pilotos no mesmo segundo)

Local: Zolder

Pole-Position:

1)Niki Lauda(AUT)Ferrari-1m25s43

2)José Carlos Pace(BRA)Brabham/Ford-1m25s47 Surpresa do treino, ficou a 2 centésimos do Lauda!!

3)Vittorio Brambilla(ITA)March/Ford-1m25s66- Liderou a corrida por duas voltas na chuva.

4)Clay Regazzoni(SUI)Ferrari-1m25s85

5)Tom Pryce(ING)Shadow/Ford-1m25s94

6)Carlos Reutemann(ARG)Brabham/Ford-1m26s09

7)Tony Brise(ING)Hill/Ford-1m26s22 Grande treino do Brise meteu 3s no companheiro de equipe e na frente de Emerson Fittipaldi, mas na corrida errou a bateu sozinho!

8)Emerson Fittipaldi(BRA)McLaren/Ford-1m26s26

9)Jody Scheckter(AFS)Tyrrell/Ford-1m26s36

10)Jean-Pierre Jarrier(FRA)Shadow/Ford-1m26s38 Saiu da pista na volta 13 e abandonou.

- 11) James Hunt(ING)Hesketh/Ford-1m26s51
- 12) Patrick Depailler(FRA)Tyrrell/Ford-1m26s74
- 13) Alan Jones(AUS)Hesketh/Ford-1m27s05 Teve acidente na volta 2 e abandonou.
- 14) Ronnie Peterson(SUE)Lotus/Ford-1m27s17
- 15) Jochen Mass(ALE)McLaren/Ford-1m27s38
- 16) Jacky Ickx(BEL)Lotus/Ford-1m27s40
- 17) Jacques Laffite(FRA)Williams/Ford-1m27s70
- 18) John Watson(IRL)Surtees/Ford-1m28s01
- 19) Arturo Merzario(ITA)Williams/Ford-1m28s18
- 20) Bob Evans(ING)BRM-1m28s57
- 21) Mark Donohue(EUA)Penske/Ford-1m28s65
- 22) François Migault(FRA)Hill/Ford-1m29s57
- 23) Lella Lombardi(ITA)March/Ford-1m29s71
- 24) Wilson Fittipaldi(BRA)Copersucar/Ford-1m30s27

Corrida: 25/05/1975 - 70 voltas

Classificação Final:

- 1) Niki Lauda(AUT)Ferrari-1h43m53s98 (9 pontos) Assumiu a liderança do campeonato nessa corrida.
- 2) Jody Scheckter(AFS)Tyrrell/Ford-a 19s22 (6 pontos) Teve que reduzir o ritmo, pois havia risco de ficar sem gasolina.
- 3) Carlos Reutemann(ARG)Brabham/Ford-a 41s82 (4 pontos)
- 4) Patrick Depailler(FRA)Tyrrell/Ford-a 1m00s08 (3 pontos)
- 5) Clay Regazzoni(SUI)Ferrari-a 1m03s86 (2 pontos)
- 6) Tom Pryce(ING)Shadow/Ford-a 1m28s45 (1 ponto)
- 7) Emerson Fittipaldi(BRA)McLaren/Ford-a 1 volta Com problema nos freios, segundo declaração após o GP Suécia.
- 8) José Carlos Pace(BRA)Brabham/Ford-a 1 volta Chegou a liderar mas teve problemas de estabilidade no carro e no câmbio, por isso diminuiu o ritmo de corrida.
- 9) Bob Evans(ING)BRM-a 2 voltas
- 10) John Watson(IRL)Surtees/Ford-a 2 voltas
- 11) Mark Donohue(EUA)Penske/Ford-a 3 voltas
- 12) Wilson Fittipaldi(BRA)Copersucar/Ford-a 3 voltas

Melhor Volta: Clay Regazzoni(SUI)Ferrari-1m26s76

OBS: Emerson Fittipaldi estava bastante otimista: seu McLaren, com os tanques cheios, comportara-se muito bem, melhor do que com os tanques vazios nas provas de classificação. "Acho que poderia conseguir um bom resultado no GP da Bélgica, embora tivesse de alinhar na quarta fila para a largada", falou Emerson. Na hora da largada, o juiz levantou a mão esquerda, num sinal para que os pilotos esperassem um pouco. Deve ter avistado alguém tentando queimar a largada. Emerson achou que ele decidira adiar a bandeirada por alguns momentos, onde o brasileiro teve medo de forçar demais a embreagem e então tirou o pé do acelerador, baixando um pouco o nível de giros do motor. E exatamente no instante em que fez isso o juiz baixou a bandeira. Resultado: largou pessimamente. Jody Scheckter deu uma largada perfeita, ultrapassando uns três concorrentes à sua frente. Emerson caiu para nono, enquanto José Carlos Pace assumiu a ponta, espremido entre as duas Ferrari. Moco conservou a liderança durante as três voltas ou quatro primeiras voltas, até ceder a posição para Niki Lauda, cujo carro estava bem melhor. Foi ultrapassado também por Vittorio Brambilla, logo em seguida. Durante algum tempo, a briga pelo primeiro lugar passou a ser entre Brambilla e Lauda. A esta altura, Vittorio Brambilla tentou ultrapassar Lauda. Niki não percebeu a manobra do italiano, e quando finalmente notou a presença do "Gorila de Monza", o austríaco tomou tremendo susto, desviando a Ferrari e deixando que Brambilla passasse. Mas o local não era bom para ultrapassar: Brambilla, com todas as rodas travadas, não conseguiu completar a curva e saiu

pela grama do acostamento, deixando a Ferrari novamente na ponta. Lauda procurou pilotar mais atentamente, mas isso não impediu que Brambilla, na volta seguinte e na mesma curva, tentasse outra vez ultrapassá-lo. O curioso é que Lauda estava despreocupado, acreditando que Brambilla não se atrevesse a repetir sua loucura, pois eles quase haviam colidido na volta anterior. E assim tomou outro susto. Dessa vez, o March conseguiu completar a curva sem tocar a grama e tomou a liderança. Essa foi sem dúvida a parte mais surpreendente do GP da Bélgica, pois ninguém podia esperar que Brambilla, com um March de Fórmula 2 adaptado para a Fórmula 1, pudesse chegar a liderar um Grande Prêmio. A essa altura, Moco continuava perdendo terreno e já estava bastante longe dos dois ponteiros. **Emerson estava logo atrás de Tony Brise, com Jean-Pierre Jarrier no seu vácuo: corria, portanto, impensado entre os Shadow, os carros mais temidos no início do campeonato. Na quarta volta, Tony Brise havia cometido um erro na frada da gincana, freando demasiado tarde e batendo contra a cerca de proteção.** Com isso, Fittipaldi ganhara mais uma posição, passando a perseguir o Shadow de Pryce. O ritmo da corrida continuava tranqüilo para Emerson. O brasileiro preocupava-se apenas em economizar os freios, sem tentar passar ninguém. Emerson ao perceber que Tom Pryce tinha problemas com o seu carro, ultrapassou o inglês no fim da reta, na freada, por dentro. Entretanto, na décima volta começou a ter problemas com os freios. Lá na frente, Niki Lauda voltava a liderar (desde a oitava volta), seguido por Vittorio Brambilla e Jody Scheckter. O Tyrrell de Scheckter parecia estar com os freios ótimos, pois ele conseguia ultrapassar com facilidade na gincana. Moco ainda se mantinha em quarto lugar, mas com muito dificuldade, acossado por seu companheiro de equipe, Carlos Reutemann. Depois vinham Emerson e Patrick Depailler, cujo Tyrrell também se portava muito bem. Pouco depois, Brambilla também começou a enfrentar dificuldades com os freios. Na Curva do Cotovelo ele quase seguiu em linha reta, chegando a sair pelo acostamento. Na 13ª volta, foi ultrapassado por Scheckter e foi perdendo terreno rapidamente, a exemplo do que já vinha ocorrendo com Pace. Ambos haviam forçado muito seus carros no início, quando ainda estavam pesados. Além disso, Moco tinha problemas de estabilidade. De repente, Brambilla entrou a toda velocidade nos boxes. Brambilla havia percebido que ficara sem freios. Seus mecânicos consertaram o carro e trocaram os pneus. O italiano voltou depois para a pista, mas, algumas voltas depois (54ª) parou definitivamente. Com a parada de Brambilla, Emerson subiu para o quinto lugar. Carlos Reutemann já ultrapassara Pace e abriu uma boa vantagem. Emerson colou atrás de Pace. Na freada da segunda gincana, o Brabham saiu demasiado de frente, subiu na guia e Moco teve de desacelerar para completar a curva. Fittipaldi aproveitou para se aproximar ainda mais, pegando o vácuo do Brabham. Fizeram a reta juntos, pois o carro de Pace andava melhor nas curvas de alta, mas, logo após, no cotovelo, Emerson enfiou o bico do McLaren por dentro e conseguiu passar, embora lutando com dificuldade, pois seus freios pioravam cada vez mais. Assumiu assim o quarto lugar e em seguida diminuiu um pouco a distância que o separava de Reutemann. Voltas depois, bandeiras amarelas estavam sendo agitadas. Ronnie Peterson havia sofrido um acidente na segunda gincana, derrubando quatro cercas de proteção. Ele também perdera os freios e ao alcançar a curva seguiu em linha reta. Pela altura da quadragésima volta, Emerson, devido aos problemas com seus freios, já perdera muita velocidade. Chegara a virar em 1m27s e agora estava virando em 1m37s: dez segundos a menos por volta. Assim, Depailler não teve problemas para o ultrapassar. Até mesmo Clay Regazzoni, que no início da corrida tivera de parar nos boxes para trocar um pneu de sua Ferrari, também o passou facilmente, assumindo o quinto lugar. Emerson continuou em sexto durante algumas voltas, mas, já perto do fim, foi ultrapassado por Tom Pryce. Moco, apertado por falhas de estabilidade de seu Brabham, acabou tendo a terceira marcha quebrada, o que o impediu de manter um bom ritmo. Terminou a prova atrás de Emerson, em oitavo lugar. Niki Lauda mereceu vencer, pois soube aproveitar com eficiência o "foguetete" que pilotava: não cometeu erro algum, dosou com perfeição o carro, conservando-o num ritmo incrivelmente regular. Jody Scheckter também fez uma excelente corrida, pois largou de trás, enquanto Carlos Reutemann, guiando com tranqüilidade e ajudado pela quebra de vários adversários, garantiu o terceiro lugar. O Copersucar de Wilsinho terminou em 12º. Foi a primeira vez que conseguiu completar uma corrida e isso foi um excelente resultado para a equipe brasileira.

Graham Hill não se classificou de novo, Brambilla liderou até onde deu e teve problema de freio. Peterson e Ickx bateram problema no carro.

Lauda 23 pontos (2ª vitória seguida), Emerson 21, Pace e Reutemann 16 pontos e Scheckter 15.

257)GP DA SUÉCIA

Local: Anderstop

Pole-Position:

1)Vittorio Brambilla(ITA)March/Ford-1m24s630

2)Patrick Depailler(FRA)Tyrrell/Ford-1m25s010

3)Jean-Pierre Jarrier(FRA)Shadow/Ford-1m25s060

4)Carlos Reutemann(ARG)Brabham/Ford-1m25s180

5)Niki Lauda(AUT)Ferrari-1m25s457

6)José Carlos Pace(BRA)Brabham/Ford-1m25s802 Rodou sozinho na volta 41 e abandonou a corrida.

7)Tom Pryce(ING)Shadow/Ford-1m25s866 Saiu da pista na volta 53 e abandonou.

8)Jody Scheckter(AFS)Tyrrell/Ford-1m25s900

9)Ronnie Peterson(SUE)Lotus/Ford-1m26s012

10)John Watson(IRL)Surtees/Ford-1m26s085

11)Emerson Fittipaldi(BRA)McLaren/Ford-1m26s088

12)Clay Regazzoni(SUI)Ferrari-1m26s283

13)James Hunt(ING)Hesketh/Ford-1m26s500

14)Jochen Mass(ALE)McLaren/Ford-1m26s773

15)Mario Andretti(EUA)Parnelli/Ford-1m26s821

16)Mark Donohue(EUA)Penske/Ford-1m27s154

17)Tony Brise(ING)Hill/Ford-1m27s318

18)Jacky Ickx(BEL)Lotus/Ford-1m27s320

19)Alan Jones(AUS)Hesketh/Ford-1m27s375

20)Ian Scheckter(AFS)Williams/Ford-1m27s470

21)Torsten Palm(SUE)Hesketh/Ford-1m27s642

22)Damien Magee(IRL)Williams/Ford-1m27s676

23)Bob Evans(ING)BRM-1m28s422

24)Lella Lombardi(ITA)March/Ford-1m28s687

25)Wilson Fittipaldi(BRA)Copersucar/Ford-1m28s810

26)Vern Schuppan(AUS)Hill/Ford-1m28s980

Corrida: 08/06/1975 - 80 voltas

Classificação Final:

1) Niki Lauda(AUT)Ferrari-1h59m18s319 (9 pontos) 3ª vitória seguida. Ferrari corrigiu o problema de saída de frente com pneus macios.

2) Carlos Reutemann(ARG)Brabham/Ford-a 6s288 (6 pontos) Chegou a liderar, mas teve problema com pneus e teve que ceder a liderança ao Lauda.

3) Clay Regazzoni(SUI)Ferrari-a 29s095 (4 pontos)

4) Mario Andretti(EUA)Parnelli/Ford-a 44s380 (3 pontos)

5) Mark Donohue(EUA)Penske/Ford-a 1m30s763 (2 pontos)

6) Tony Brise(ING)Hill/Ford-a 1 volta (1 ponto) Teve problema no câmbio, ainda assim marcou o 1o ponto da equipe de Hill na F1, na frente do Emerson de McLaren!!

7) Jody Scheckter(AFS)Tyrrell/Ford-a 1 volta

8) Emerson Fittipaldi(BRA)McLaren/Ford-a 1 volta Com problema nos freios.

9) Ronnie Peterson(SUE)Lotus/Ford-a 1 volta

10) Torsten Palm(SUE)Hesketh/Ford-a 2 voltas Teve pane-seca.

- 11) Alan Jones(AUS)Hesketh/Ford-a 2 voltas
- 12) Patrick Depailler(FRA)Tyrrell/Ford-a 2 voltas
- 13) Bob Evans(ING)BRM-a 2 voltas
- 14) Damien Magee(IRL)Williams/Ford-a 2 voltas
- 15) Jacky Ickx(BEL)Lotus/Ford-a 3 voltas
- 16) John Watson(IRL)Surtees/Ford-a 3 voltas
- 17) Wilson Fittipaldi(BRA)Copersucar/Ford-a 6 voltas

Melhor Volta: Niki Lauda(AUT)Ferrari-1m28s267

OBS: A equipe March, chefiada por um esperto ex-advogado chamado Max Mosley, administrava o carro laranja de Vittorio Brambilla mais sobre a engenhosidade do que dinheiro vivo. Quando o imprevisível italiano de 37 anos assumiu misteriosamente a pole position no GP da Suécia, alegou-se vergonhosamente que alguém teria ajudado a melhorar seu tempo passando uma prancheta diante da luz do registro de tempo, fato não confirmado. Na corrida, entretanto, o gorila de Monza não teve sorte, abandonando a prova na volta 36, com problemas na transmissão.

- Alô engenheiro. Estamos com o quinto tempo. Na nossa frente estão o Vittorio - é uma surpresa -, é o Vittorio, Depailler, Reutemann e Jarrier; do nosso lado sai o Carlos Pace. A máquina não está tão boa como na Bélgica, mas estamos tranquilos; temos quase certeza de que levaremos alguns pontos para casa. Ah, sim. O Clay está na sexta fila, ao lado do Fittipaldi. Este diálogo foi travado do telefone do Autódromo de Anderstorp, na Suécia, para Maranello, na Itália. As informações eram de Luca di Montezemolo, para o comendador Enzo Ferrari. O "nós" usado por Luca referia-se a Niki Lauda, e ele quase se esqueceu de dizer a posição de Regazzoni. No final da corrida, um novo diálogo telefônico, da mesma boca para o mesmo ouvido: "Sim, comendador, fomos muito bem. A máquina foi ótima, Niki soberbo e Rega magnífico. Sim, sim, muito bom. Eu disse e repito para todo mundo: nossa vitória valeu por duas, pois este circuito não é bom para as nossas máquinas. Grato, grato. Sim, engenheiro, eu transmito. Sim, sim. Grato, grato". E Luca desmanchava-se em agradecimentos, mesuras e gentilezas. Com justa razão: Niki Lauda havia vencido o terceiro grande prêmio consecutivo e disparado na ponta do Campeonato Mundial de Fórmula 1. O boxe da McLaren fazia o contraste. **Emerson, abatido, reclamava com uma veemência que não lhe é normal de Teddy Mayer e de toda a equipe, porque seu carro esteve péssimo. - Vocês Vão ter de pensar em um novo sistema de refrigeração dos freios. Não é possível que aconteça duas vezes a mesma coisa. Em Zolder foi igual; exatamente o mesmo problema. Os freios falharam totalmente na traseira, e de tanto exigir os freios da frente os pneus foram embora, deixando o carro incontrolável. É preciso achar uma solução logo, senão nem adianta fazer os testes de quinta-feira em Silverstone.** Havia tristeza também no boxe da Brabham. Carlos Reutemann não se conformava com o segundo lugar; sequer aceitava que lhe dessem parabéns. - Eu podia ganhar. Nos treinos antes da corrida, fui o mais rápido com os tanques cheios, quase um segundo à frente de Fittipaldi. Parecia que tínhamos escolhido os pneus certos, e foi exatamente aí que ocorreu a falha. **Meus pneus traseiros terminaram na lona, na lona. Quando assumi a liderança, pensei que era imbatível. Não foi o Lauda que ganhou; eu é que perdi.** O inconformismo de Reutemann era completado pela desilusão de José Carlos Pace, que chegou a andar em segundo lugar, fazendo a dobradinha da Brabham. - O carro estava muito instável, saindo de frente e de traseira, mas ainda dava para segurar o Lauda. Aí, na saída da reta dos boxes, não consegui controlar o carro e saí da pista. Transcorria a volta 42 e o boxe da Ferrari vibrou, mais do que satisfeito com os seis pontos que Lauda ia marcar num GP em que esteve longe de figurar entre os favoritos. E a verdade é que Lauda só teve um trabalho para vencer o Grande Prêmio da Suécia: apertar o acelerador quando sentiu que Reutemann - muito à sua frente - estava com problemas. Os outros que largaram na sua frente foram parando por conta própria. **O primeiro foi Depailler, que largou em segundo e forçava muito para superar o líder Brambilla, até rodar numa curva. Depois - como se esperava - o March teve de parar; o carro é veloz, mas não resistente. Jarrier também não**

demorou a rodopiar na pista - como sempre. Aí Lauda já estava em terceiro, sem ultrapassar e sem ameaçar ninguém. Até que Pace rodou e Lauda, que nos treinos prometia correr como Emerson, pensando em primeiro chegar ao fim, viu que podia ganhar. Meteu a bota e fez a volta mais rápida - 1m28s267 na 71ª, exatamente aquela em que ultrapassou Reutemann para assumir a liderança. A festa da Ferrari completou-se com a terceira colocação de Regazzoni, que suportou um longo assédio do Parnelli de Mario Andretti, um surpreendente quarto colocado. Como surpreendente foi a quinta colocação de Mark Donohue com o outro carro norte-americano, o Penske. E mais surpreendente ainda o sexto lugar, embora uma volta atrás, do novato Tony Brise, com o Lola que era de Graham Hill. Wilson Fittipaldi, mais uma vez, conseguiu terminar a prova - seis voltas atrás do vencedor, depois de duas paradas no boxe. Ficou em 17º lugar, o último dos que andaram até o fim.

258)GP DA HOLANDA (14 pilotos no mesmo Segundo)

Local: Zandvoort

Pole-Position:

1)Niki Lauda(AUT)Ferrari-1m20s29 Ferrari forte na Holanda.

2)Clay Regazzoni(SUI)Ferrari-1m20s57

3)James Hunt(ING)Hesketh/Ford-1m20s70

4)Jody Scheckter(AFS)Tyrrell/Ford-1m20s74

5)Carlos Reutemann(ARG)Brabham/Ford-1m20s87

6)Emerson Fittipaldi(BRA)McLaren/Ford-1m20s91

7)Tony Brise(ING)Hill/Ford-1m20s94

8)Jochen Mass(ALE)McLaren/Ford-1m21s01

9)José Carlos Pace(BRA)Brabham/Ford-1m21s06

10)Jean-Pierre Jarrier(FRA)Shadow/Ford-1m21s10

11)Vittorio Brambilla(ITA)March/Ford-1m21s14

12)Tom Pryce(ING)Shadow/Ford-1m21s16

13)Patrick Depailler(FRA)Tyrrell/Ford-1m21s20

14)John Watson(IRL)Surtees/Ford-1m21s23

15)Jacques Laffite(FRA)Williams/Ford-1m21s32

16)Ronnie Peterson(SUE)Lotus/Ford-1m21s46

17)Alan Jones(AUS)Hill/Ford-1m22s01

18)Mark Donohue(EUA)Penske/Ford-1m22s33

19)Ian Scheckter(AFS)Williams/Ford-1m22s82

20)Bob Evans(ING)BRM-1m22s97

21)Jacky Ickx(BEL)Lotus/Ford-1m23s20

22)Gijs Van Lennep(HOL)Ensign/Ford-1m23s30

23)Lella Lombardi(ITA)March/Ford-1m23s99

24)Wilson Fittipaldi(BRA)Copersucar/Ford-1m24s15

Corrida: 22/06/1975 - 75 voltas

Classificação Final:

1) James Hunt(ING)Hesketh/Ford-1h46m57s40 (9 pontos) 1ª vitória do Hunt e da Hesketh.

Corrida na chuva, trocou cedo de pneus e aguentou 10 voltas a pressão do Lauda.

2) Niki Lauda(AUT)Ferrari-a 1s06 (6 pontos) Trocou de pneus de chuva para slicks muito tarde, mas veio ganhando posições até chegar no Hunt, e não conseguiu passar o inglês.

3) Clay Regazzoni(SUI)Ferrari-a 55s06 (4 pontos)

4) Carlos Reutemann(ARG)Brabham/Ford-a 1 volta (3 pontos)

5) José Carlos Pace(BRA)Brabham/Ford-a 1 volta (2 pontos)

6) Tom Pryce(ING)Shadow/Ford-a 1 volta (1 ponto)

7) Tony Brise(ING)Hill/Ford-a 1 volta Andou no ritmo do Hunt e do Lauda no final da

corrida, mesmo em 7º lugar. Estava mostrando ser um piloto acima da média.

- 8) Mark Donohue(EUA)Penske/Ford-a 1 volta
- 9) Patrick Depailler(FRA)Tyrrell/Ford-a 2 voltas
- 10) Gijs Van Lennep(HOL)Ensign/Ford-a 4 voltas
- 11) Wilson Fittipaldi(BRA)Copersucar/Ford-a 4 voltas
- 12) Ian Scheckter(AFS)Williams/Ford-a 5 voltas
- 13) Alan Jones(AUS)Hill/Ford-a 5 voltas
- 14) Lella Lombardi(ITA)March/Ford-a 5 voltas
- 15) Ronnie Peterson(SUE)Lotus/Ford-a 8 voltas Teve pane seca.**

Melhor Volta: Niki Lauda(AUT)Ferrari-1m21s54

OBS: Não houve treino matinal na Holanda porque lá uma tradição religiosa proíbe fazer barulho no domingo de manhã. Por isso não foi possível fazer os treinos normais como em todos os Grandes Prêmios para acertos no carro de tanque cheio. Foram duas horas de nervosismo e indecisão para a largada. A chuva parava, secava o chão, dando a impressão que o sol iria abrir, e chovia novamente. O maior problema de todos era decidir qual a regulagem do carro para a corrida. **Faltando uns 15 minutos para a largada, como a chuva continuava, Emerson Fittipaldi preferiu colocar a regulagem para o chão molhado. Isto é, bastante inclinação no aerofólio, barras estabilizadoras soltas e amortecedores os mais macios possíveis.** Quando os pilotos foram chamados para a largada, parecia que a pista iria secar. Emerson chegou até a pedir a Teddy Meyer que levasse os pneus slick para o grid de largada, pois teria tempo de trocar os pneus caso a pista secasse um pouco e a chuva parasse. Pace foi o único que colocou os pneus slick e saiu para a pista. **Mas a chuva voltou, obrigando-o a colocar os pneus de chuva, tipo "biscoito". Wilson Fittipaldi perdeu uma roda traseira quando ia para a largada. Era a primeira vez que andava com o Copersucar-Fittipaldi no chão molhado - não correu no GP de Mônaco - e o cone da roda traseira não estava assentando bem no sextavado da ponta de eixo. Os organizadores permitiram que os pilotos treinassem 15 minutos na pista molhada antes do alinhamento definitivo para a corrida. Foi a sorte de Wilsinho. Na primeira volta ele sentiu o carro um pouco desequilibrado na traseira por causa dessa roda. Ele pensou que tinha um pneu furado e pediu aos mecânicos para examinar.** Os mecânicos olharam rapidamente os pneus e mandaram que continuasse o treino. Na volta seguinte sentiu novamente a traseira mexer depois de fazer o misto de alta, e quando freava para o cotovelo da pista de Zandvoort, perdeu uma roda traseira, rodou e parou na pista. Faltavam uns 15 minutos para a largada. Wilsinho ainda conseguiu colocar a roda no carro e foi para os boxes. O problema era que nunca tinham utilizado aquela roda para a pista molhada. Mesmo com uma trava de segurança para não soltar a porca que prende a roda, ele deu muitas voltas com a porca solta, forçando a trava até que ela quebrou. Por isso ele quase perdeu a largada. Os pilotos continuaram indecisos até cinco minutos para a largada, quando estavam no grid provisório, pois parou de chover. Continuava a dúvida entre colocar os pneus de seco ou deixar os carros com a regulagem de molhado. Foi quando Emerson e Teddy Meyer cometeram um grande erro. É claro que eles não sabiam se iria chover ou não durante a corrida, mas naquela incerteza deveriam ter colocado o carro na regulagem de pista seca, mesmo com o pneu de molhado. Foi o que James Hunt fez e acabou vencendo. A pista estava totalmente molhada, não deixando ninguém largar com pneus lisos. Mas já não chovia. Emerson deu uma ótima largada em primeira e segunda marchas, colado na traseira de Clay Regazzoni, que deu um bom pulo em primeira. "Acho que ele errou a cambiada de segunda para terceira marcha e perdeu um pouco de velocidade. Eu, que estava logo atrás, fiquei preso na sua traseira e não podia ver se tinha gente me passando devido ao aguaceiro. Isso me atrapalhou muito porque o Jochen Mass, companheiro de equipe que tinha largado uma fila atrás de mim, me ultrapassou por fora", disse Emerson. Carlos Reutemann, que largou pior que o brasileiro e estava por dentro, também o ultrapassou. Emerson entrou na primeira curva e estava com o seu McLaren quase colado em Mass, o brasileiro por dentro e Jochen por fora da curva. No lado interno estava Carlos Reutemann com o Brabham. Juntos, entraram na primeira curva. Logo depois dessa curva, vem outra, à esquerda, de baixa

velocidade, onde é preciso muita transmissão de potência. O carro precisa de uma boa aceleração em saída de curva e aí, pela primeira vez, Emerson viu que seu carro, principalmente no molhado, não estava bem em saída de curvas de baixa velocidade. "O Jochen e eu derrapamos muito, fazendo a roda girar em falso", comentou o Rato. O brasileiro se aproximou dos outros concorrentes, na seqüência de curvas de alta velocidade. Na sua frente estava Carlos Reutemann, atrás de sua McLaren, José Carlos Pace, vindo posteriormente Jean Pierre Jarrier com o Shadow tentando ultrapassá-lo. Na frente de Reutemann, Mass, que largara muito bem. Fecharam a primeira volta quase num vôo cego, vendo apenas a sombra do carro que ia na frente. No fim da reta, Pace ultrapassou Emerson, pois ali a McLaren do brasileiro chegava a apenas 9 600 rotações. "Isso porque o meu carro estava com muita inclinação de aerofólio atrás, enquanto a maioria regulara o aerofólio traseiro para tempo seco, sem muito ângulo. Assim, eu era ultrapassado com facilidade no fim da reta", falou Fittipaldi. Emerson esperava recuperar essa diferença nas saídas de curva, justamente por estar utilizando mais aerofólio, mas acontecia o contrário, pois o seu carro e o do Jochen Mass estavam muito ruins em curvas de baixa. Nem andando no molhado com tanto aerofólio conseguiam acompanhar os outros. Parou de chover e na sétima volta, quando Emerson começou a recuperar terreno para Jochen Mass. Estava a um metro de sua traseira na entrada da reta e, quando tomou embalo para sair de seu vácuo e ultrapassá-lo, o alemão tirou o pé do acelerador para entrar nos boxes. Observe o depoimento de Emerson: **"Foi o maior susto que tive na corrida: minha roda dianteira esquerda e meu aerofólio devem ter passado a meio centímetro de sua roda traseira direita. Eu estava no vácuo, pensando que ele continuaria acelerando forte na reta e, de repente, sem o menor aviso, ele tirou o pé e foi para os boxes. Pensei que iria bater violentamente, mas consegui desviar o carro, apesar de entrar num semipêndulo na reta. Ainda consegui avisar o boxe de que iria parar na volta seguinte"**. Fittipaldi foi o terceiro tempo mais rápido na troca de pneus: 25 segundos. A troca mais rápida foi de Niki Lauda, com 23 segundos, enquanto os pneus da Ferrari do Clay Regazzoni foram trocados em 24 segundos. Com o calor, a roda dianteira esquerda do carro de Emerson encaixou na ponta de eixo e não saiu facilmente. Não fosse isso, teria trocado seus pneus em 20 segundos. Mesmo assim foi uma troca muito rápida e conseguiu sair bem. Na volta seguinte recebeu sinalização do boxe avisando que estava em terceiro. "Eu esperava que o carro fosse andar bem no seco, mas como estava com muito aerofólio na traseira, para pista molhada, o motor chegava a apenas 9 500 rotações em quinta marcha na reta. No treino, meu motor virava a 10 000 rotações por minuto em quinta. Estava com um carro completamente fora de regulagem no seco", relatou um desconsolado Emerson. Emerson andava em quarto, no seu limite, mas logo Jody Scheckter aproximou-se rapidamente, o ultrapassou na reta como quis. Logo em seguida foi a vez de Clay Regazzoni o alcançar e, quando estava muito próximo do brasileiro, quebrou a quinta marcha do McLaren. Foi no misto de alta velocidade e deu a impressão de que havia escapado a marcha. Quando Emerson tentou engatar novamente, notou que a alavanca não havia se movido de sua posição. "Fiquei surpreso, pois nunca ouvi falar da quebrar da quinta marcha. Continuei a corrida tentando andar em quarta marcha. Não adiantaria parar nos boxes, já que os mecânicos nada poderiam fazer. Meu objetivo agora era tentar me manter na corrida para marcar alguns pontos. Utilizava a quarta marcha a 10 800 rotações, mas já na metade da reta tinha que tomar cuidado para não passar muito do giro e forçar uma quebra do motor. Mesmo assim perdia no máximo um segundo por volta, até que dez voltas depois, o motor estourou na saída da gincana de baixa velocidade, quando estava engatando a quarta", disse. Emerson não podia fazer mais nada. Voltou a pé para os boxes. A engrenagem da quinta marcha deve ter quebrado por defeito de material e isso deve ter forçado o motor, precipitando a quebra. James Hunt trocou seus pneus com muita rapidez e liderou a corrida com certa facilidade, enquanto Niki Lauda errou ao não parar antes para a troca de pneus. Quase no final da corrida, Niki estava junto com Jarrier. Depois de ser ultrapassado por Lauda, Jarrier teve um pneu furado, rodou, bateu numa cerca de proteção e parou. Nas voltas finais, Lauda chegou muito próximo de Hunt, mas não conseguiu ultrapassá-lo. Com a vantagem que tem no campeonato, não valia a pena correr o risco de bater e ficar de fora. Hunt conseguiu agüentar a pressão de Lauda, mantendo a cabeça fria e sem cometer nenhum erro. A grade surpresa foi Wilsinho, com o Copersucar, que chegou em 11º e conseguiu andar junto com os carros do bloco intermediário. Chegou a virar em 1m23s6, enquanto a volta mais rápida

foi de 1m21s7. Mas perdeu mais de uma volta na troca de pneus porque foi difícil tirar a roda que havia se soltado no treino e que estava com muito aperto. O carro de José Carlos Pace não estava bem equilibrado, principalmente quando a pista secou, mas ele conseguiu mais dois pontos no Campeonato ao terminar em quinto, enquanto Carlos Reutemann chegava em quarto, Regazzoni em terceiro e Lauda num ótimo segundo lugar. **James Hunt, um inglês de porte atlético, que viu sua vida pessoal ser exposta inteiramente, conseguiu obter sua primeira vitória. O que chamava a atenção dos bisbilhoteiros era a ligação, aparentemente profunda, que mantinha com seu mecenas, o robusto lorde Hesketh. Tudo se iniciou numa corrida de Fórmula 3 no célebre e sinuoso circuito urbano de Monte Carlo, em 1972. Hunt, 1,80 metro, louro e forte, chorava desconsolado à beira da calçada. Seu ultrapassado March 371 quebrara.** A cena sensibilizou sir Alexander Hesketh, que passava por ali. Ele resolveu então adotar esportivamente o jovem Hunt, um moço de talento e sem recursos. Primeiro comprou-lhe um novo Fórmula 3, depois um March/Ford com o qual passou à Fórmula 1. Em 1974, criou a equipe Hesketh/Ford exclusivamente para James Hunt. Lorde Hesketh seguia o circo ao longo das temporadas, não se separava do protegido, organizava recepções, atraía celebridades - enfim, fez de Hunt um astro. Comemoraram juntos, ruidosamente, o primeiro dos dez triunfos - GP da Holanda, 1975 - e ficaram lado a lado nos momentos difíceis. Assim, lorde Hesketh consolou o pupilo quando este entrou numa séria crise de depressão após vencer o GP da Inglaterra de 1977. Mal desceu do pódio, James Hunt recebeu a notícia de que sua mulher, a esguia modelo Suzi Miller, cansara-se daquela rotina de badalações e aventuras. Pediu o divórcio e trocou-o pelo já um tanto idoso ator Richard Burton. "Nossa equipe continuará disputando o Campeonato. E com as mesmas cores, sem patrocínio". Saltitando e abraçado por todos, o jovem Alexander Hesketh nem queria esconder as lágrimas que corriam pelo rosto. Não era para menos: seu carro acabava de vencer a primeira prova, quando a crise financeira que abatia sobre a equipe Hesketh começava a se tornar conhecida nos círculos da Fórmula 1. Somente lorde Hesketh não queria admitir a crise. Começou a ser pressionado por sua mãe, lady Hesketh, que já não suportava os gastos excêntricos de seu jovem filho, um rapaz que teve a ousadia de transformar os estábulos dos cavalos puro-sangue da família (uma ótima renda nos hipódromos da Inglaterra) em oficina mecânica. O jovem Hesketh ainda tentou comover a mãe. Para tanto, fez questão de reunir as mais importantes revistas de amenidades européias para uma foto em família, onde a velha lady Hesketh aparecia sentada no "brinquedo" do filho. A ascensão da equipe Hesketh foi meteórica, assim como a queda. Traços do declínio financeiro da equipe foram sentidos no GP de Mônaco de 75. Desde 1973, quando entrou para a F1, o jovem Hesketh costumava desfilar no pequeno principado de Mônaco com seu imenso iate, menor apenas que o "Cristina", de Onassis. Um helicóptero pintado nas mesmas cores do carro sobrevoava constantemente nas ruas com os dois membros mais importantes da equipe: o chefe Hesketh e o piloto James Hunt. Mas, em 1975, Hesketh resolveu aparecer em Mônaco sem seu iate. Em vez de se hospedar nas suítes presidenciais, onde grandes recepções eram oferecidas, dormia num trailer, fazendo ele mesmo seu almoço. E dizia aos repórteres assustados: "Estamos atravessando uma fase difícil. Mas temos condições de continuar no Campeonato, modestamente, mas com dignidade". **Depois da vitória no GP da Holanda, com o novo carro, totalmente desenhado nas oficinas (estábulo) da equipe por Harvey Postlethwaite, Alexander Hesketh esqueceu completamente que a equipe atravessava uma crise financeira: "Continuo com o firme propósito de fazer um campeão mundial inglês: e ele será James Hunt".** No final de 1975, a até então firme associação Hesketh-Hunt, que funcionou junta por cinco anos (começou na Fórmula 3) seria desfeita. Entre outras coisas, as principais revistas inglesas acusavam Hesketh de não pagar os salários de James Hunt há vários meses. Finalmente, Hesketh tentou comover os ingleses: **"Ou consigo um patrocinador para minha equipe, ou serei obrigado a fechá-la"**. Os planos de lorde Hesketh caso não conseguisse um apoio financeiro, seriam tão fantásticos como sempre: iniciar a construção do Hesketh 308 C em série e vendê-lo no mercado da F1. O carro mostrou-se competitivo, mas os possíveis patrocinadores não apareceram (era preciso um milhão de dólares). Nada restou a não ser a retirada do circo que ele tanto ajudou a promover durante dois anos.

[Corrida na chuva, Lauda assume a ponta, mas quando a pista seca demora 7 voltas a mais que Hunt para colocar pneus slick. Hunt que estava com slick há mais tempo segurou Lauda no final da corrida.](#)

259)GP DA FRANÇA (10 pilotos no mesmo Segundo)

Local: Paul Ricard

Pole-Position:

- 1)Niki Lauda(AUT)Ferrari-1m47s82**
- 2)Jody Scheckter(AFS)Tyrrell/Ford-1m48s22
- 3)James Hunt(ING)Hesketh/Ford-1m48s25
- 4)Jean-Pierre Jarrier(FRA)Shadow/Ford-1m48s44
- 5)José Carlos Pace(BRA)Brabham/Ford-1m48s48
- 6)Tom Pryce(ING)Shadow/Ford-1m48s48
- 7)Jochen Mass(ALE)McLaren/Ford-1m48s54
- 8)Vittorio Brambilla(ITA)March/Ford-1m48s56
- 9)Clay Regazzoni(SUI)Ferrari-1m48s68
- 10)Emerson Fittipaldi(BRA)McLaren/Ford-1m48s75
- 11)Carlos Reutemann(ARG)Brabham/Ford-1m48s85
- 12)Tony Brise(ING)Hill/Ford-1m49s21
- 13)Patrick Depailler(FRA)Tyrrell/Ford-1m49s31
- 14)John Watson(IRL)Surtees/Ford-1m49s70
- 15)Mario Andretti(EUA)Parnelli/Ford-1m49s72
- 16)Jacques Laffite(FRA)Williams/Ford-1m49s72**
- 17)Ronnie Peterson(SUE)Lotus/Ford-1m50s04
- 18)Mark Donohue(EUA)Penske/Ford-1m50s15**
- 19)Jacky Ickx(BEL)Lotus/Ford-1m50s94
- 20)Alan Jones(AUS)Hill/Ford-1m51s02**
- 21)Jean-Pierre Jabouille(FRA)Tyrrell/Ford-1m51s06
- 22)Gijs Van Lennep(HOL)Ensign/Ford-1m51s21
- 23)Wilson Fittipaldi(BRA)Copersucar/Ford-1m51s64
- 24)François Migault(FRA)Williams/Ford-1m51s82**
- 25)Bob Evans(ING)BRM-1m51s85
- 26)Lella Lombardi(ITA)March/Ford-1m52s97**

Corrida: 06/07/1975 - 54 voltas

Classificação Final:

- 1) Niki Lauda(AUT)Ferrari-1h40m18s84 (9 pontos)**
- 2) James Hunt(ING)Hesketh/Ford-a 1s59 (6 pontos) Hesketh estava forte.**
- 3) Jochen Mass(ALE)McLaren/Ford-a 2s31 (4 pontos) Mass fez sua melhor corrida na McLaren andando bem a frente do Emerson.**
- 4) Emerson Fittipaldi(BRA)McLaren/Ford-a 39s77 (3 pontos)
- 5) Mario Andretti(EUA)Parnelli/Ford-a 1m02s08 (2 pontos)
- 6) Patrick Depailler(FRA)Tyrrell/Ford-a 1m07s40 (1 ponto) Queimou a embreagem na largada caiu para 19o lugar, mas se recuperou e fez ótima corrida.**
- 7) Tony Brise(ING)Hill/Ford-a 1m09s61
- 8) Jean-Pierre Jarrier(FRA)Shadow/Ford-a 1m19s78
- 9) Jody Scheckter(AFS)Tyrrell/Ford-a 1m31s68
- 10) Ronnie Peterson(SUE)Lotus/Ford-a 1m36s02
- 11) Jacques Laffite(FRA)Williams/Ford-a 1m36s77
- 12) Jean-Pierre Jabouille(FRA)Tyrrell/Ford-a 1m37s13
- 13) John Watson(IRL)Surtees/Ford-a 1 volta

- 14) Carlos Reutemann(ARG)Brabham/Ford-a 1 volta
- 15) Gijs Van Lennep(HOL)Ensign/Ford-a 1 volta
- 16) Alan Jones(AUS)Hill/Ford-a 1 volta
- 17) Bob Evans(ING)BRM-a 2 voltas
- 18) Lella Lombardi(ITA)March/Ford-a 4 voltas

Melhor Volta: Jochen Mass(ALE)McLaren/Ford-1m50s60

OBS: Emerson estava na quinta fila, ao lado direito da pista, ao lado de Clay Regazzoni. Como a primeira curva de Paul Ricard é para esquerda, é bom ir por fora enquanto os que estão por dentro têm que diminuir o ritmo devido ao grande tráfego. Mas, quem largar mal, corre o risco de esperar passar muita gente até entrar na fila. Emerson deu uma ótima largada, pulando bem em primeira marcha e em segunda. Entretanto, o brasileiro viu uma traseira preta na sua frente (era o Shadow de Tom Pryce), e nem deu tempo de olhar com o rabo do olho se vinha alguém do seu lado direito. "Logo imaginei que ninguém viria por esse lado, que é a parte de fora da curva. Por isso, virei para a direita, escapando de bater, mas precisei tirar o pé do acelerador, pois estava completamente de lado. Depois de uns 100 metros da largada, olhando pelo espelho, pensei que ainda haveria alguma batida, pois o Tom Pryce, que estava na terceira fila não conseguiu largar por quebra da embreagem", comentou Fittipaldi. A largada é o momento mais crítico numa corrida de Fórmula 1. Todos ficam muito atentos à sinalização e, logo depois da placa dos 30 segundos, engatam a marcha e seguram o motor a uma rotação muito alta, correndo o risco de quebrar a embreagem. Foi o que aconteceu com Pryce, como poderia acontecer com qualquer outro. Por causa de Pryce, Emerson perdeu muito tempo nessa largada, sendo ultrapassado por quatro carros que estavam do lado esquerdo e que conseguiram pegar a pista limpa. Reutemann e Tony Brise, que estavam na sexta fila, também conseguiram ficar na frente do brasileiro, mas Emerson passou por ambos logo na primeira curva, o S de alta velocidade em que foi por fora. Então, na tomada de curva seguinte, para a direita, Fittipaldi estava na tomada ideal, por dentro. Com isso, melhorou um pouco sua posição, passando em nono lugar na primeira volta. Emerson passou por Brambilla num lugar meio estranho: ao sair de uma curva de baixa velocidade, no cotovelo, o italiano arrastou tanto as rodas traseiras que ficou completamente de lado; Emerson saiu por dentro e passou na aceleração. Em condições normais seria impossível ultrapassar alguém daquele jeito. Sem Brambilla para segurá-lo, Emerson conseguiu chegar novamente no pelotão da frente, colando na traseira do Shadow de Jean-Pierre Jarrier. **Na segunda volta, Moco tinha problemas de estabilidade e começou a sobrar no pelotão da frente. Fittipaldi logo encostou em Pace, ultrapassando o piloto da Brabham, ficando em oitavo. Niki Lauda abria cada vez mais distância em relação ao segundo colocado, Jody Scheckter.** Quando os pilotos chegavam ao miolo de baixa velocidade, Jody praticamente parava, pois, se tentasse entrar forte, poderia sair completamente da pista. Na sexta volta Regazzoni, que não deu uma boa largada e tentava recuperar terreno, teve o motor fundido. Emerson ganhou mais uma posição. A essa altura, Lauda estava tranquilo em primeiro lugar, com quase 10 segundos de vantagem sobre James Hunt e Jochen Mass, que poderiam se aproximar dele, mas que, também estavam presos por Scheckter. Logo, aproveitando-se da estabilidade do Shadow de Jean-Pierre Jarrier, Emerson ganhou mais uma posição. Hunt conseguiu ultrapassar Scheckter, o que foi conseguido também por Jochen Mass e Fittipaldi. **"Enquanto meu carro estava bom, diminuí de 16 para 10 segundos a diferença em relação ao Lauda. Mas, quando estava a apenas um segundo e meio do Mass, diminuindo cada vez mais a distância, comecei a sentir instabilidade no carro. Na curva de baixa velocidade, antes da reta de chegada, o carro começou a sair muito, subir na lavadeira (proteção de cimento em volta da pista) e arrastar as rodas dianteiras. Resolvi diminuir um pouco o ritmo, para tentar baixar a temperatura dos pneus, virando acima de 1m51s, mas os pneus já estavam num estado crítico e não adiantaria fazer mais nada, a não ser tentar me manter em quarto lugar e ganhar alguns pontos no campeonato", relatou Emerson.** O brasileiro começou a perder um segundo por volta, em relação aos três primeiros, Lauda, Hunt e Mass. Na última fase da corrida, Mass ainda tentou passar Hunt, mas não conseguiu porque o Hesketh era muito rápido nas retas. **No final**

da corrida, Niki Lauda também estava com problemas de estabilidade, e Hunt e Mass conseguiram se aproximar bastante. Entretanto, não conseguiram tomar a posição do austríaco. Sem dúvida, Lauda fez mais uma ótima corrida, conseguindo se manter na frente. Mass também foi muito bem (ganhou o prêmio Rouge et Blanc pela combatividade), sem cometer um erro. A temperatura elevada em Paul Ricard foi responsável pela mudança de características em alguns carros. Por exemplo: quem estava andando bem nos treinos, no limite, quando estava ventando e a pista era mais fria, não conseguiu ir bem na corrida. **Com a temperatura ambiente próxima de 30 graus, muitos carros passaram a andar fora do limite de temperatura dos pneus, o que explica tantos problemas de estabilidade ao mesmo tempo. E, por outro lado, quem não tinha alcançado o limite nos treinos, pôde andar bem na corrida. Uma curiosidade: Mario Andretti era um piloto polivalente. Disputando à F1 pela Parnelli, o americano corria ao mesmo tempo pelo campeonato da Indy. Ele chegou a disputar uma classificação em Indianápolis, para dois dias depois estar treinando para o GP de Mônaco. Um jornalista escreveu na época, que "Mario usava aviões com a naturalidade de quem andava de ônibus".**

260)GP DA INGLATERRA (12 pilotos no mesmo segundo)

Local: Silverstone

Pole-Position:

1)Tom Pryce(ING)Shadow/Ford-1m19s36 3a pole da Shadow no ano, mas teve acidente na volta 20 e abandonou.

2)José Carlos Pace(BRA)Brabham/Ford-1m19s50 Assumiu a ponta na largada.

3)Niki Lauda(AUT)Ferrari-1m19s54

4)Clay Regazzoni(SUI)Ferrari-1m19s55

5)Vittorio Brambilla(ITA)March/Ford-1m19s63

6)Jody Scheckter(AFS)Tyrrell/Ford-1m19s81

7)Emerson Fittipaldi(BRA)McLaren/Ford-1m19s91

8)Carlos Reutemann(ARG)Brabham/Ford-1m20s04

9)James Hunt(ING)Hesketh/Ford-1m20s14

10)Jochen Mass(ALE)McLaren/Ford-1m20s18

11)Jean-Pierre Jarrier(FRA)Shadow/Ford-1m20s33

12)Mario Andretti(EUA)Parnelli/Ford-1m20s36

13)Tony Brise(ING)Hill/Ford-1m20s41

14)Hans Stuck(ALE)March/Ford-1m20s46

15)Mark Donohue(EUA)Penske/Ford-1m20s50

16)Ronnie Peterson(SUE)Lotus/Ford-1m20s58

17)Patrick Depailler(FRA)Tyrrell/Ford-1m20s60

18)John Watson(IRL)Surtees/Ford-1m20s83

19)Jacques Laffite(FRA)Williams/Ford-1m21s01

20)Alan Jones(AUS)Hill/Ford-1m21s19

21)Brian Henton(ING)Lotus/Ford-1m21s36

22)Lella Lombardi(ITA)March/Ford-1m21s60

23)Dave Morgan(ING)Surtees/Ford-1m21s65

24)Wilson Fittipaldi(BRA)Copersucar/Ford-1m21s67

25)Jim Crawford(ING)Lotus/Ford-1m21s86

26)John Nicholson(NZE)Lyncar/Ford-1m22s86

Corrida: 19/07/1975 - 56 voltas

Classificação Final:

1) Emerson Fittipaldi(BRA)McLaren/Ford-1h22m05s0 (9 pontos) 2ª dobradinha do Brasil e última vitória dele na F1. Choveu, Emerson trocou pneus e todo mundo rodou, menos ele.

Só ele completou a corrida !!

2) José Carlos Pace(BRA)Brabham/Ford-a 1 volta (6 pontos) Todos tomaram 1 volta, por que quando começou a chover todos os carros rodaram ou bateram na chuva.

3) Jody Scheckter(AFS)Tyrrell/Ford-a 1 volta (4 pontos)

4) James Hunt(ING)Hesketh/Ford-a 1 volta (3 pontos) Quebrou o escapamento e perdeu rendimento.

5) Mark Donohue(EUA)Penske/Ford-a 1 volta (2 pontos)

6) Vittorio Brambilla(ITA)March/Ford-a 1 volta (1 ponto)

7) Jochen Mass(ALE)McLaren/Ford-a 1 volta

8) Niki Lauda(AUT)Ferrari-a 2 voltas

9) Patrick Depailler(FRA)Tyrrell/Ford-a 2 voltas

10) Alan Jones(AUS)Hill/Ford-a 2 voltas

11) John Watson(IRL)Surtees/Ford-a 2 voltas

12) Mario Andretti(EUA)Parnelli/Ford-a 2 voltas

13) Clay Regazzoni(SUI)Ferrari-a 2 voltas

14) Jean-Pierre Jarrier(FRA)Shadow/Ford-a 3 voltas

15) Tony Brise(ING)Hill/Ford-a 3 voltas

16) Brian Henton(ING)Lotus/Ford-a 3 voltas

17) John Nicholson(ING)Lyncar/Ford-a 5 voltas

18) Dave Morgan(ING)Surtees/Ford-a 6 voltas

19) Wilson Fittipaldi(BRA)Fittipaldi/Ford-a 6 voltas

Melhor Volta: Clay Regazzoni(SUI)Ferrari-1m20s09

OBS: Em julho de 1975, a veloz pista de Silverstone, na Inglaterra, sediou uma das mais tumultuadas e curiosas etapas da história do automobilismo mundial. Chuvas, batidas e muita confusão fizeram da última vitória de Emerson Fittipaldi na Fórmula 1, uma corrida toda especial. Já havia controvérsias antes mesmo de a corrida começar. O tema era a nova chicane na curva Woodcote. Ninguém criticou abertamente o engenheiro que projetou a chicane. O problema foi instalá-la bem no meio da Woodcote, considerada, ao lado da dupla Curva de Lesmo, em Monza, e da Eau Rouge, em Spa, as mais belas, desafiadoras e perigosas curvas do automobilismo mundial. Retocar o traçado dessas curvas é como fazer uma permanente na Mona Lisa. Com seu traçado plano, seu ângulo pouco maior que 90° e sua estonteante velocidade, a velha Woodcote era um lugar que separava os homens dos meninos. Ela era a essência do automobilismo, exigindo coragem, habilidade, confiança nos próprios meios e nos do carro. Entrar e sair rápido da nova chicane era desafiante para os pilotos e espetacular para o público, que via aqueles monstrinhos de 400 cavalos gingando para a direita, esquerda e novamente direita, como se fossem Karts. Mas, como observou o jornalista Pete Lyons, a velha Woodcote fazia o coração parar - e a nova era apenas interessante. **As surpresas começaram ainda nos treinos. Tom Pryce confirmou sua boa fase e da equipe UOP-Shadow, marcando a pole-position com um tempo considerado excepcional. O jovem galês ia se firmando como a maior promessa do automobilismo britânico, ao lado de James Hunt.** Já as Ferraris, que vinham dominando a temporada, decepcionaram. Lauda e Clay Regazzoni fizeram apenas os 3º e 4º tempos, deixando José Carlos Pace, da Brabham, em 2º no grid. **A largada teve uma novidade: pela primeira vez, foi usado um sistema de luzes, parecido com um sinal de trânsito, substituindo a bandeirada. A ausência de um homem abaixando a bandeira era mais uma gota d'água na quebra de tradições que já atingia a F1, mas foi saudada com alegria pelos pilotos, cansados dos problemas causados por largadas falhadas.** Os carros alinhavam num grid falso e, momentos antes da largada, se encaminhavam para o grid definitivo. A luz vermelha se acendia e, no máximo de dez segundos, a luz verde autorizava a largada. Pace saltou na frente, seguido de Pryce e Regazzoni. Com o carro saindo muito de frente, Pace aguentou-se até a 12ª volta, quando foi ultrapassado por Regazzoni. Em três voltas, o suíço tinha uma vantagem de 3 segundos. Lá vão as Ferraris de novo, pensaram todos. Mas a garoa fina que começara a cair ia embaralhar de novo as cartas. **Na 19ª volta, é Pryce quem aparece em 1º. Regazzoni entrou forte**

demais numa curva, saiu da pista e teve seu aerofólio danificado. Mas ele conseguiu chegar aos boxes e reparar o carro. A mesma sorte aguarda Pryce na volta seguinte, o que dá a liderança a Scheckter - que pára em seguida e coloca pneus de chuva. O 1º lugar volta para Pace, o quarto piloto a liderar nas últimas cinco voltas. Era o momento decisivo da corrida: **devia-se ou não trocar os pneus slicks para os de chuva? A maioria dos pilotos preferiu trocar. James Hunt, Pace e Emerson, optaram por esperar mais um pouco. Emerson era o 6º quando a chuva começou e chegara, na 22ª volta, à 2ª posição. Hunt vinha em 3º. As pessoas não podiam acreditar: por que aqueles malucos não se rendiam às evidências e punham, também, os pneus de chuva? Quanto tempo mais eles poderiam se aguentar na pista encharcada?** Jody Scheckter teve que parar para trocar pneus, a equipe Tyrrell demorou 43 segundos. O atraso não perturbou o sul-africano: ele voltou em 9º lugar na 22ª volta e, na 28ª, liderava com 15 segundos de vantagem sobre Pace e Emerson, que estava agora muito próximo de seu compatriota, depois de ser retido por Lauda. Pobre Scheckter. Uma volta mais tarde, o sol brilhava forte sobre toda a pista, que secava rapidamente e deteriorava os tenros pneus de chuva. Na 32ª volta, lá foi ele de novo para os boxes. Dessa vez, a equipe demorou apenas 30 segundos. **Emerson e Pace tinham perdido algumas posições, enquanto se equilibravam sobre os pneus slick sob chuva forte. Por isso, Jean-Pierre Jarrier liderou duas voltas e Hunt, outras oito, enquanto todos os carros voltavam aos pneus slick. Na 40ª volta, Hunt liderava seguido de Emerson (2 segundos atrás), Pace e Scheckter. Uma trilha seca crescia volta a volta. O McLaren era o carro mais largo na pista, de forma que Emerson não conseguia colocar as quatro rodas simultaneamente no seco. Isso o obrigava a alguns malabarismos para manter o carro sob controle. Arrastando as rodas ao máximo para manter os pneus bem aquecidos, foi aumentando sua velocidade, até aproveitar um erro de Hunt e tomou a liderança na 42ª volta. Regazzoni ajudou o brasileiro dificultando a ultrapassagem de Pace e de outros pilotos que poderiam perseguir Emerson. Faltavam vinte voltas para o final quando uma versão moderada do Dilúvio Universal se abateu sobre as curvas Stowe e Club. Scheckter disse depois que, naquelas circunstâncias, "nem adianta segurar o volante porque não se pode fazer nada, mesmo". Os carros rodopiavam loucamente e iam direto ao guard-rail. Scheckter bateu na Stowe e achou prudente ficar dentro do carro, para não ser atingido pelos carros que vinham a seguir. Além de Scheckter, foram para fora da pista Wilson Fittipaldi, John Watson, Tony Brise, Jean-Pierre Jarrier, John Nicholson, David Morgan, Jochen Mass, James Hunt, Patrick Depailler, Brian Henton e José Carlos Pace. A vitória acabou nas mãos de Emerson Fittipaldi, que tinha entrado nos boxes quando começou a chover. Ele não imaginava que esta seria sua última vitória na Fórmula 1.**

A corrida começou no seco depois choveu pouco, e Fittipaldi permaneceu de slick. Depois secou e choveu forte. 16 dos 19 pilotos se acidentaram na corrida (Pace, Hunt, Donohue, Hunt, Scheckter, Mass, Depailler, Watson, Jarrier, Brise, Henton, Nicholson, Morgan, Wilson Fittipaldi e Stuck). Emerson colocou pneus de chuva e foi o único que não rodou, ganhando a corrida com uma volta de vantagem e Dobradinha com Pace. Prova interrompida na volta 57, mas valeram todos os pontos.

261)GP DA ALEMANHA

Local: Nürburgring

Pole-Position:

1)Niki Lauda(AUT)Ferrari-6m58s6

2)José Carlos Pace(BRA)Brabham/Ford-7m00s0 Excelente tempo.

3)Jody Scheckter(AFS)Tyrrell/Ford-7m01s3 Saiu da pista na volta 7 e abandonou.

4)Patrick Depailler(FRA)Tyrrell/Ford-7m01s4 Quebrou o tirante da suspensão quando era o 2o colocado.

5)Clay Regazzoni(SUI)Ferrari-7m01s6

- 6) Jochen Mass(ALE)McLaren/Ford-7m01s8
- 7) Hans Stuck(ALE)March/Ford-7m02s1
- 8) Emerson Fittipaldi(BRA)McLaren/Ford-7m02s7
- 9) James Hunt(ING)Hesketh/Ford-7m02s7
- 10) Carlos Reutemann(ARG)Brabham/Ford-7m04s0
- 11) Vittorio Brambilla(ITA)March/Ford-7m06s0
- 12) Jean-Pierre Jarrier(FRA)Shadow/Ford-7m07s1
- 13) Mario Andretti(EUA)Parnelli/Ford-7m08s2
- 14) John Watson(IRL)Lotus/Ford-7m09s4
- 15) Jacques Laffite(FRA)Williams/Ford-7m10s0**
- 16) Tom Pryce(ING)Shadow/Ford-7m10s1
- 17) Tony Brise(ING)Hill/Ford-7m10s9 Teve acidente na volta 9 e abandonou.**
- 18) Ronnie Peterson(SUE)Lotus/Ford-7m11s6
- 19) Mark Donohue(EUA)Penske/Ford-7m11s8
- 20) Ian Ashley(ING)Williams/Ford-7m15s9
- 21) Alan Jones(AUS)Hill/Ford-7m18s6
- 22) Wilson Fittipaldi(BRA)Copersucar/Ford-7m19s1
- 23) Harald Ertl(AUT)Hesketh/Ford-7m19s5
- 24) Gijs Van Lennep(HOL)Ensign/Ford-7m20s4
- 25) Lella Lombardi(ITA)March/Ford-7m36s4**

Corrida: 03/08/1975 - 14 voltas

Classificação Final:

- 1) Carlos Reutemann(ARG)Brabham/Ford-1h41m14s1 (9 pontos)
- 2) Jacques Laffite(FRA)Williams/Ford-a 1m37s7 (6 pontos) Melhor resultado da equipe Williams no ano.**
- 3) Niki Lauda(AUT)Ferrari-a 2m23s3 (4 pontos) Liderava folgado, quando furou um pneu, trocou em 20s e voltou à corrida.**
- 4) Tom Pryce(ING)Shadow/Ford-a 3m31s4 (3 pontos)**
- 5) Alan Jones(AUS)Hill/Ford-a 3m50s3 (2 pontos)**
- 6) Gijs Van Lennep(HOL)Ensign/Ford-a 5m05s5 (1 ponto)
- 7) Lella Lombardi(ITA)March/Ford-a 7m30s4**
- 8) Harald Ertl(AUT)Hesketh/Ford-a 7m40s9
- 9) Patrick Depailler(FRA)Tyrrell/Ford-a 1 volta
- 10) Mario Andretti(EUA)Parnelli/Ford-a 2 voltas Teve pane seca no final.**

Melhor Volta: Clay Regazzoni(SUI)Ferrari-7m06s4

OBS: Quando Mark Donohue parou nos boxes para trocar um pneu furado, ao completar a primeira volta do GP da Alemanha, ninguém poderia adivinhar que aquela cena se repetiria tantas vezes envolvendo a maioria dos pilotos, a ponto de definir a classificação final da corrida. Em Nürburgring, dia 3 de agosto, quinze dos 24 pilotos que largaram tiveram que abandonar a prova, a maior parte por pneu furado ou conseqüências disso na suspensão do carro, por causa das muitas pedras espalhadas pelos 22,8 quilômetros de pista. Emerson Fittipaldi, uma das vítimas desse problema, teve que parar e assistir à vitória de Carlos Reutemann, que assumiu a vice-liderança do Mundial de Pilotos. O líder Niki Lauda ficou em terceiro lugar e, com 17 pontos de vantagem sobre Reutemann e 18 em relação a Emerson, tem quase assegurado o título de 1975 pois, com o cancelamento do GP do Canadá, sobraram apenas três provas para que a diferença entre eles possa ser tirada. Os pneus furados foram os grandes problemas dos brasileiros em Nürburgring. Como o problema de Emerson aconteceu a cerca de 10 quilômetros dos boxes, a suspensão não resistiu andar tanto tempo com o pneu vazio. O piloto só voltou à pista para atender um pedido de Teddy Meyer, seu chefe de equipe, mas já sabia que não poderia recuperar o tempo perdido e nem andar muito mais com a suspensão afetada daquele jeito, o que foi comprovado três voltas depois, quando abandonou definitivamente a prova. Já

nos treinos havia ficado claro que Emerson não conseguiria acompanhar a Ferrari de Niki Lauda, que foi o primeiro piloto a fazer a volta em Nürburgring em menos de 7 minutos, conquistando a pole-position com o excelente tempo de 6m58s6. Ao lado do piloto austríaco estava José Carlos Pace que, depois de um 18º lugar no primeiro dia de treinamentos, conseguiu o segundo melhor tempo no último dia de classificação. Atrás de Moco saíram Patrick Depailler e Jochen Mass. O piloto alemão acabou sentindo demais a torcida do público para o seu sucesso e, não controlando o entusiasmo na largada, foi de encontro ao guard-rail e ficou fora da prova. Moco tivera problemas com a bomba de gasolina momentos antes da largada - foi o último piloto a alinhar - e logo na primeira volta foi ultrapassado por Depailler, que colou em Niki Lauda. Mesmo assim Moco conseguiu-se manter na terceira posição, mas longe dos dois primeiros. Atrás dele vinham Reutemann, Regazzoni, Hans Stuck, Emerson e James Hunt. Scheckter era um dos últimos, pois havia rodado por erro próprio na curva do Carrossel, e Ronnie Peterson, seguindo a rotina da Lotus em 1975, foi um dos primeiros a desistir, por problemas no motor. Na segunda volta, Lauda começou a livrar vantagem sobre Patrick Depailler, enquanto Moco perdia cada vez mais terreno e era pressionado por Reutemann, seu companheiro de equipe. As posições estavam inalteradas em relação à primeira volta, com apenas uma exceção: Emerson Fittipaldi. Depois da passagem de todos os concorrentes, surgiu o piloto brasileiro se arrastando, com pedaços de pneus se espalhando pelo asfalto. Mesmo voltando depois à pista, a corrida estava encerrada para ele e é provável que até o Campeonato Mundial tenha se definido nessa volta. Na seguinte, Clay Regazzoni passou para quarto lugar, livrando-se de Reutemann, enquanto James Hunt assumiu a sexta posição ao ultrapassar Stuck, que desistiu por quebra do motor do March 751. Na metade da quarta volta, quando sofria o ataque de Regazzoni, Moco teve um pneu traseiro de seu carro furado e precisou rodar vários quilômetros com o pneu vazio, o que afetou a suspensão traseira e o obrigou a abandonar a corrida na curva do carrossel. Lauda manteve ainda o primeiro lugar na sexta volta, seguido de Depailler, Regazzoni, Reutemann, Hunt e Jarrier, este último correndo com seu Shadow equipado com motor Ford, em vez do Matra que havia testado antes dos treinos. Na oitava volta, Depailler foi para os boxes trocar um pneu dianteiro e consertar o freio, o que lhe custou mais de sete minutos (uma volta) e a chance de marcar algum ponto na prova. O boxe da Ferrari estava em festa. Lauda era o líder e Regazzoni vinha em segundo, recebendo a sinalização para se manter nessa posição. Mas havia pedras espalhadas na pista para todos e Lauda não escapou: teve também um pneu furado. Para sua sorte, isso aconteceu a dois quilômetros dos boxes. O piloto austríaco pôde trocar o pneu e voltar ainda à pista entre os seis primeiros. Nessa mesma volta, James Hunt parou para trocar um pneu furado, só que não voltou mais. Na volta seguinte chegava a vez de Regazzoni abandonar a competição. Reutemann assumiu a liderança e conseguiu ir até o final sem problemas. Quando Reutemann assumiu a ponta, Tom Pryce era o segundo colocado, seguido de Jacques Laffite, Niki Lauda, Alan Jones e Gijs Van Lennep. Nas duas últimas voltas, todos estranharam ao ver Pryce passando diante dos boxes meio curvado, evitando encostar no banco. Ele foi ultrapassado por Laffite e Lauda, chegando em quarto e parando imediatamente depois da bandeirada. Tinha um ferimento nas costas, causado por uma pedra que ficou presa ao banco do carro. A vitória foi de Carlos Reutemann, [mas o fato que mais chamou a atenção, foi o segundo lugar do francês Jacques Laffite com uma Williams. Parecia que finalmente, Frank Williams teria momentos bons no automobilismo. Entretanto, ainda não seria desta vez. Em 1976, Frank passou a enfrentar dificuldades financeiras, vendendo sua equipe para o milionário Walter Wolf. Seria o primeiro passo para sua reviravolta. Pouco depois, Williams se associou com Patrick Head, e fundou a Williams Grand Prix Engineering, estabelecida em Didcot, perto do circuito de Donington Park e, com o apoio financeiro da Saudia Air, empresa aérea da Arábia Saudita, deu uma reviravolta em sua vida. O resto da história, todos nós conhecemos. "Tomei Dociton cinco ou seis vezes em 1975, mas deixei. Verifiquei que não obtinha nenhum resultado prático". O autor dessas declarações é o piloto alemão Hans Stuck, numa longa entrevista que deu à imprensa europeia sobre automobilismo. O doping existe em vários esportes, principalmente naqueles onde é exigido muito esforço físico do atleta. Mas quando isso ocorre no automobilismo, envolvendo um piloto de Fórmula 1, chega até a causar surpresa. A polêmica foi levantada por um semanário alemão ao publicar uma matéria com o título: "O piloto Hans](#)

Stuck dopa-se". O medicamento utilizado por Hans Stuck, o Dociton, tem a função de reduzir a batida cardíaca, que pode aumentar nos seres humanos quando em atividades competitivas. Hans Stuck afirmou que era mais uma defesa que usava nas competições e especificou em quais provas correu sob o efeito dessa droga, entre elas o GP da Alemanha de 1975. Afirmou, porém, que não pretende mais utilizar o medicamento: "Não tomarei mais o Dociton. A experiência não me levou a nada. Não fiz tempos melhores, mesmo com a calma que o remédio me dava. Acho melhor não insistir, mesmo que não seja um remédio perigoso".

As ondulações de Nurburgring fizeram 22 pneus furarem nos treinos e 7 furarem durante a corrida, entre eles Pace, Emerson e Lauda.

262)GP DA ÁUSTRIA

Local: Zeltweg

Pole-Position:

1)Niki Lauda(AUT)Ferrari-1m34s85 Fez media de 224 km/h de média nos treinos, e em Monza a média era de 225 km/h. Essa pista é uma das mais rápidas da história da F1.

2)James Hunt(ING)Hesketh/Ford-1m34s97

3)Emerson Fittipaldi(BRA)McLaren/Ford-1m35s21

4)Hans Stuck(ALE)March/Ford-1m35s38 Teve um acidente na volta 10 e abandonou.

5)Clay Regazzoni(SUI)Ferrari-1m35s41

6)José Carlos Pace(BRA)Brabham/Ford-1m35s71

7)Patrick Depailler(FRA)Tyrrell/Ford-1m35s78

8)Vittorio Brambilla(ITA)March/Ford-1m35s80

9)Jochen Mass(ALE)McLaren/Ford-1m36s12

10)Jody Scheckter(AFS)Tyrrell/Ford-1m36s14

11)Carlos Reutemann(ARG)Brabham/Ford-1m36s43

12)Jacques Laffite(FRA)Williams/Ford-1m37s60 Se retirou da corrida na volta 21.

13)Ronnie Peterson(SUE)Lotus/Ford-1m37s61

14)Jean-Pierre Jarrier(FRA)Shadow/Matra-1m37s62

15)Tom Pryce(ING)Shadow/Ford-1m37s64

16)Tony Brise(ING)Hill/Ford-1m37s69

17)Brett Lunger(EUA)Hesketh/Ford-1m37s87

18)John Watson(IRL)Surtees/Ford-1m37s96

19)Mario Andretti(EUA)Parnelli/Ford-1m37s97 Teve acidente na volta 1 e abandonou.

20)Lella Lombardi(ITA)March/Ford-1m38s43

21)Chris Amon(NZE)Ensign/Ford-1m38s75 Retorno do Amon na F1!!!

22)Bob Evans(ING)BRM-1m39s53

23)Rolf Stommelen(ALE)Hill/Ford-1m39s56

24)Harald Ertl(AUT)Hesketh/Ford-1m40s72

25)Roelof Wunderink(HOL)Ensign/Ford-1m42s58

26)Jo Von Lanthen(SUI)Williams/Ford-1m42s80

OBS: Wilson Fittipaldi bateu forte no treino de sexta-feira e quebrou o osso da mão esquerda, indo direto para o hospital. Mark Donohue teve um acidente no treino de Domingo de manhã, depois deu entrevista aos repórteres, passou mal e morreu algumas horas depois do hospital com coágulo cerebral.

Corrida: 27/08/1975 - 28 voltas

Classificação Final:

1) Vittorio Brambilla(ITA)March/Ford-57m56s69 (4,5 pontos) Corrida na chuva, prova

interrompida, Brambilla usou acerto de chuva, ganhou a corrida e bateu no guard rail.

2) James Hunt(ING)Hesketh/Ford-a 27s03 (3 pontos)

3) Tom Pryce(ING)Shadow/Ford-a 34s85 (2 pontos)

4) Jochen Mass(ALE)McLaren/Ford-a 1m12s66 (1,5 ponto)

5) Ronnie Peterson(SUE)Lotus/Ford-a 1m23s33 (1 ponto)

6) Niki Lauda(AUT)Ferrari-a 1m30s28 (0,5 ponto)

7) Clay Regazzoni(SUI)Ferrari-a 1m39s07

8) Jody Scheckter(AFS)Tyrrell/Ford-a 1 volta

9) Emerson Fittipaldi(BRA)McLaren/Ford-a 1 volta

10) John Watson(IRL)Surtees/Ford-a 1 volta

11) Patrick Depailler(FRA)Tyrrell/Ford-a 1 volta

12) Chris Amon(NZE)Ensign/Ford-a 1 volta Fez boa corrida.

13) Brett Lunger(EUA)Hesketh/Ford-a 1 volta

14) Carlos Reutemann(ARG)Brabham/Ford-a 1 volta

15) Tony Brise(ING)Hill/Ford-a 1 volta

16) Rolf Stommelen(ALE)Hill/Ford-a 2 voltas

17) Lella Lombardi(ITA)March/Ford-a 3 voltas

Melhor Volta: Vittorio Brambilla(ITA)March/Ford-1m53s90

OBS: Por apenas meio ponto, Niki Lauda não comemorou o título de campeão mundial na Áustria, seu país. A festa em Osterreichring, programada com muita antecedência, reuniu mais de 50 mil italianos que planejavam comemorar o primeiro título de Fórmula 1 conquistado pela Ferrari desde 1964, quando John Surtees venceu o campeonato. Com o cancelamento do GP do Canadá, por desacordo financeiro entre a Associação dos Construtores e os organizadores, e com a pole position conquistada nos treinos, as chances de Lauda eram maiores ainda. Ele precisava marcar apenas um ponto e esperar que Emerson e Reutemann não se colocassem entre os seis primeiros. No começo da corrida, tudo estava dando certo para o piloto austríaco, que liderava a prova e era saudado por bandeiras italianas agitadas em todo o circuito de 5,911 km. Mas, ultrapassado por James Hunt e em seguida por Vittorio Brambilla, depois da 15ª volta, Lauda começou a gesticular muito, avisando a seu boxe que o carro estava sem estabilidade. Niki Lauda ainda foi ultrapassado por Jochen Mass, Tom Pryce e Ronnie Peterson, ficando à frente de seu companheiro Clay Regazzoni, uma garantia para o sexto lugar. Do boxe veio a ordem para Regazzoni impedir a ultrapassagem de Jody Scheckter, e assim, permitir que Lauda conquistasse o ponto decisivo. **A chuva aumentava a cada volta e, na 28ª Brambilla foi surpreendido pela bandeira quadriculada dos vencedores, ao passar diante da chegada. Ficou tão eufórico com sua primeira vitória na Fórmula 1 que se esqueceu do volante e ergueu os braços para saudar o público. Desgovernado, seu March bateu violentamente no guard rail, danificando a frente.** Lauda acabou cruzando em sexto lugar e, juntas, as torcidas italiana e austríaca começaram a comemorar o título. Até mesmo os membros da equipe Ferrari o saudaram como campeão mundial, esquecendo-se do regulamento: Brambilla havia percorrido menos de dois terços do total de voltas previsto (54), e nesse caso é computada apenas metade dos pontos para os seis primeiros colocados. Se o meio ponto conseguido não lhe garantiu o título, pelo menos serviu para Lauda eliminar matematicamente Emerson Fittipaldi. Mesmo vencendo as duas provas restantes o brasileiro chegaria apenas aos 51 pontos. Apenas Reutemann manteve a possibilidade de chegar aos 52 pontos, se vencesse na Itália e nos Estados Unidos. **O GP da Áustria foi ainda desastroso para um brasileiro e fatal para um norte-americano. Wilson Fittipaldi Jr. acidentou-se no treino de sábado, fraturando a mão esquerda. E, na manhã da corrida durante o treino de meia hora, Mark Donohue sofreu um acidente que lhe tirou a vida dois dias depois. O acidente aconteceu na Curva Rápida, que é feita a mais de 200 quilômetros por hora. O March/Ford atravessou as redes de proteção chocando-se violentamente contra o guard-rail e Donohue, mesmo com o capacete, bateu a cabeça provocando um coágulo no cérebro. O capacete ficou perfeito. Uma foto mostrou o piloto americano visivelmente atordoado, sentado na pista, olhando distraído para algum lugar, como se estivesse acordando de**

uma noite mal dormida. A caminho do hospital, para exames de rotina, perdeu os sentidos. Mais tarde, foi diagnosticada uma hemorragia, da qual não se recuperou morrendo à noite. Um clima pesado envolveu a corrida. Galvão Bueno, jornalista brasileiro, chegou a comentar que viu o piloto da Penske chegar ao Paddock bem, andando sozinho. Sem dúvida, foi estranha e triste a morte do promissor piloto americano. Por causa do acidente sofrido por Mark Donohue no treino da manhã, o restante do treinamento ficou para ser realizado pouco antes da largada, que foi adiada das 15 para as 15:30 horas. Mas, depois desse treino, as nuvens de chuva cobriram Osterreichring e Bernie Ecclestone, presidente da Associação dos Construtores, pediu o adiamento da largada por mais 40 minutos, para que se evitasse a troca dos pneus "slicks" pelos de chuva durante a corrida. Às 16h e 10 min. os carros foram alinhados, mas voltaram aos boxes para colocar pneus de chuva. Com isso a prova só começou às 16h e 30 min. Niki Lauda, largou muito bem, seguido por James Hunt e Patrick Depailler, que saiu da quarta fila, logo atrás de Regazzoni. Emerson não conseguiu largar bem, caindo para o sexto lugar. O rendimento da Ferrari de Lauda era muito bom e, com Hunt, conseguiu abrir dos demais. Largando também na quarta fila, Vittorio Brambilla ganhou algumas posições, passando a primeira volta em sexto lugar, enquanto Moco era o 12º, sem condições de melhorar sua situação. Na segunda volta, Brambilla conseguiu passar Emerson e foi melhorando sempre, enquanto o brasileiro só piorava. Na quinta volta, Brambilla ultrapassou Hans Stuck, que logo em seguida destruiu seu March num acidente. Na volta seguinte, o italiano se livrou de Depailler. Enquanto isso, James Hunt se aproximava bastante de Lauda, até ultrapassá-lo na 15ª volta, o que foi conseguido também por Vittorio Brambilla. Na chuva que aumentava, o March de Brambilla tinha um excelente desempenho. Por várias vezes Hunt atravessou seu Hesketh nas curvas, para não deixar o italiano passar, até que na 19ª volta os líderes foram contidos pelo norte-americano Brett Lunger, companheiro de equipe de Hunt. Por inexperiência ou má visibilidade, Lunger dificultou a passagem de Hunt e Brambilla não deixou escapar a oportunidade, assumindo a liderança que manteve sem erros. Lauda foi ainda ultrapassado por Mass, Pryce e Peterson. Com problemas sérios de estabilidade, Emerson acabou em nono, uma volta atrás do ganhador. Ao aproximar-se da linha de chegada, Brambilla acenava loucamente com um dos braços. **Ao cruzar a linha seu carro tinha começado a oscilar. Somente vários metros adiante, ainda a uns 220 Km/h, saiu de lado, e em seguida rodopiou dentro da neblina e do spray. O estrondo quando ele bateu no guard rail pôde ser ouvido e sentido por toda a pista do pit. Considerando-se que a corrida não tinha passado dos 60% do percurso total, seria apenas uma vitória de meios pontos. Mas quando Brambilla, ileso e sorridente, retornou aos pits em seu macacão laranja todo sujo, nada importava.** Tinha ocorrido uma reviravolta na temporada.

Depois dessa corrida 3 pilotos tinham chances de título: Lauda (51 pontos), Reutemann (34 pontos) e Fittipaldi (33 pontos).

263)GP DA ITÁLIA

Local: Monza

Pole-Position:

1)Niki Lauda(AUT)Ferrari-1m32s24 Ferrari sempre forte em Monza.

2)Clay Regazzoni(SUI)Ferrari-1m32s75

3)Emerson Fittipaldi(BRA)McLaren/Ford-1m33s08

4)Jody Scheckter(AFS)Tyrrell/Ford-1m33s27

5)Jochen Mass(ALE)McLaren/Ford-1m33s29

6)Tony Brise(ING)Hill/Ford-1m33s34 Sofreu um acidente na volta 2 e abandonou.

7)Carlos Reutemann(ARG)Brabham/Ford-1m33s44

8)James Hunt(ING)Hesketh/Ford-1m33s73

9)Vittorio Brambilla(ITA)March/Ford-1m33s90

10)José Carlos Pace(BRA)Brabham/Ford-1m33s94

11)Ronnie Peterson(SUE)Lotus/Ford-1m34s22

- 12) Patrick Depailler(FRA) Tyrrell/Ford-1m34s36
- 13) Jean-Pierre Jarrier(FRA) Shadow/Matra-1m34s61
- 14) Tom Pryce(ING) Shadow/Ford-1m34s71
- 15) Mario Andretti(EUA) Parnelli/Ford-1m34s72 Sofreu um acidente na volta 2 e abandonou.**
- 16) Hans Stuck(ALE) March/Ford-1m35s29 Sofreu acidente na volta 15 e abandonou.**
- 17) Harald Ertl(AUT) Hesketh/Ford-1m35s43
- 18) Jacques Laffite(FRA) Williams/Ford-1m35s48**
- 19) Chris Amon(NZE) Ensign/Ford-1m35s56
- 20) Bob Evans(ING) BRM-1m35s61
- 21) Brett Lunger(EUA) Hesketh/Ford-1m36s11
- 22) Renzo Zorzi(ITA) Williams/Ford-1m36s19**
- 23) Rolf Stommelen(ALE) Hill/Ford-1m36s44
- 24) Lella Lombardi(ITA) March/Ford-1m37s06**
- 25) Jim Crawford(ING) Lotus/Ford-1m37s14
- 26) Arturo Merzario(ITA) Copersucar/Ford-1m37s33**

Corrida: 07/09/1975 - 52 voltas

Classificação Final:

- 1) Clay Regazzoni(SUI) Ferrari-1h22m42s6 (9 pontos) Prova interrompida por causa da chuva, Luca de Montezemolo deu ordens para Regazzoni ganhar a corrida.**
- 2) Emerson Fittipaldi(BRA) McLaren/Ford-a 16s6 (6 pontos) Ultrapassou Lauda no final.**
- 3) Niki Lauda(AUT) Ferrari-a 23s2 (4 pontos) Lauda teve um amortecedor traseiro quebrado, mas chegou em 3o lugar. Lauda CAMPEÃO!!**
- 4) Carlos Reutemann(ARG) Brabham/Ford-a 55s1 (3 pontos)
- 5) James Hunt(ING) Hesketh/Ford-a 57s1 (2 pontos)
- 6) Tom Pryce(ING) Shadow/Ford-a 1m15s9 (1 ponto)
- 7) Patrick Depailler(FRA) Tyrrell/Ford-a 1 volta
- 8) Jody Scheckter(AFS) Tyrrell/Ford-a 1 volta
- 9) Harald Ertl(AUT) Hesketh/Ford-a 1 volta
- 10) Brett Lunger(EUA) Hesketh/Ford-a 2 voltas
- 11) Arturo Merzario(ITA) Copersucar/Ford-a 4 voltas**
- 12) Chris Amon(NZE) Ensign/Ford-a 4 voltas
- 13) Jim Crawford(ING) Ensign/Ford-a 6 voltas
- 14) Renzo Zorzi(ITA) Williams/Ford-a 6 voltas

Melhor Volta: Clay Regazzoni(SUI) Ferrari-1m33s1

OBS: Quando a chuva adiou a festa que a Ferrari havia preparado no dia 17 de agosto, na Áustria, para o título mundial que Niki Lauda obteria se fizesse um só ponto, acabou beneficiando o público italiano. A decisão ficou para o autódromo de Monza, a 7 de setembro, e a festa foi maior porque a Ferrari obteve o título e a vitória no GP da Itália diante de 200 mil italianos, que festejaram as vitórias de Clay Regazzoni pela conquista do GP; **de Niki Lauda pelo título mundial e da Ferrari pelo de campeã mundial de construtores. A marca italiana estava recuperando um título que havia obtido pela última vez em 1964. Para vencer pela Ferrari há onze anos, John Surtees havia ganho apenas dois grandes prêmios, os da Alemanha e Itália. Em 1975, Lauda cumpriu provavelmente a mais brilhante campanha de um piloto da Ferrari: venceu quatro grandes prêmios - Mônaco, Bélgica, Suécia e França, aproximando-se do recorde de Jim Clark, que venceu quatro grandes prêmios consecutivos em 1965.** Com o título de Campeão Mundial de Construtores, assegurado pela vantagem inatingível de 9,5 pontos da vitória de Regazzoni em Monza, a Ferrari conseguiu mostrar aos ingleses que os carros italianos são os melhores do mundo. Ao terminar o campeonato de 1974, Luca di Montezemolo, o jovem chefe de equipe da Ferrari e um dos principais auxiliares do presidente da Fiat, Gianni Agnelli, disse: "Tínhamos um piloto que queria

andar na frente do carro (Lauda) e outro que não conseguia acompanhar o carro (Regazzoni)", para justificar a perda do título para Emerson. Este ano, no GP da Argentina, primeira prova do campeonato, quando a Ferrari decepcionou, com seu modelo 312 B4, ele anunciou: "Agora temos um piloto que se completa com o carro (Lauda) e tudo faremos para que ele consiga o título". A Ferrari de fato confiou em Lauda, apesar da ameaça de Emerson, que acabou estimulando a fábrica italiana. Emerson venceu na Argentina e chegou em segundo lugar no Brasil. Por isso Agnelli liberou verbas extras para concluir o novo projeto, um dos mais fantásticos da Fórmula 1: o câmbio transversal. Na estreia do modelo 312T, na África do Sul, Lauda chegou em quinto lugar. Mas, já na Espanha, as Ferrari foram superiores. Lauda e Regazzoni largaram juntos na primeira fila e, não fosse Mario Andretti bater em Lauda logo na largada, provavelmente o piloto austríaco venceria. Depois ele venceu três vezes seguidas (Mônaco, Bélgica e Suécia), voltando a vencer na França após o segundo lugar na Holanda, enquanto Emerson não marcava nenhum ponto na Bélgica, Suécia e Holanda. Assim, Lauda foi para o GP da Áustria precisando de um só ponto. **Não fosse a prova ter sido interrompida por causa da chuva, é possível que ele já tivesse assegurado o título em Zeltweg, dia 17 de agosto.** Em Monza, Lauda e Regazzoni mostraram desde o início que estavam à vontade para vencer e conquistar o título. Classificaram-se em primeiro e segundo lugares para a largada. Lauda marcou 1m32s23, quase um segundo à frente de Emerson, que largava em terceiro lugar. Regazzoni, com um carro excelente, estava pronto para justificar a renovação de seu contrato por mais um ano. Lauda deveria acompanhar Regazzoni para juntos, cruzarem a linha de chegada. Seria a glória total para a Ferrari e para os italianos. Mas Emerson impediu que a festa fosse completa e intrometeu-se entre os dois, fazendo uma de suas melhores corridas. Na largada, apoiado por Montezemolo, que lhe deu todas as condições, Regazzoni largou mais rápido do que Lauda e passou liderando a primeira volta com tranquilidade. Foi assim, aliás, que ele percorreu as 52 voltas da prova, sem nenhum erro. Lauda o acompanhou de perto, seguido de Reutemann, Emerson, Scheckter e Hunt. Na freada da gincana, a primeira surpresa: Scheckter passou do limite na freada e teve de entrar na variante. Mas não esperou e, de marcha à ré, tentou voltar para a pista, provocando várias rodadas e batidas. Moco também não teve muita sorte no início. O motor não resistiu e ele teve de parar depois de algumas voltas, enquanto Arturo Merzario, que pilotava o Copersucar-Fittipaldi passava entre os quinze primeiros colocados, mas bem distante dos líderes. Emerson se manteve em quarto lugar até a 14ª volta, quando saiu do vácuo do carro de Reutemann e passou para terceiro. Reutemann havia atrasado Emerson quase 10 segundos em relação a Lauda. Sem outros obstáculos, Emerson começou a descontar a diferença, aproveitando-se do fato de que o carro de Lauda estava com problemas de estabilidade. **Na 44ª volta, Emerson entrou no vácuo da Ferrari de Lauda e, na frente da maior concentração de assistentes de Monza, na freada da gincana, jogou seu carro para a esquerda e passou-o espetacularmente.** Isto serviu para lembrar que Emerson é o piloto mais hábil do mundo. Faltavam apenas sete voltas para o fim da corrida e já era muito tarde para que Emerson tentasse descontar a diferença que o separava de Regazzoni. Mesmo assim, Luca di Montezemolo mostrou a Regazzoni uma placa mostrando que Emerson o seguia e que ele deveria dar tudo nas seis voltas restantes. Reutemann se manteve em quarto lugar, à frente de Hunt. Merzario chegou em 11º, quatro voltas atrás do vencedor.

264)GP DOS ESTADOS UNIDOS

Local: Watkins Glen

Pole-Position:

1)Niki Lauda(AUT)Ferrari-1m42s003

2)Emerson Fittipaldi(BRA)McLaren/Ford-1m42s360 McLaren melhorou depois de testes com a nova suspensão.

3)Carlos Reutemann(ARG)Brabham/Ford-1m42s685

4)Jean-Pierre Jarrier(FRA)Shadow/Ford-1m42s759 Trocou o motor Matra V12 por Ford

Cosworth V8, e andou bem no treino.

5) Mario Andretti(EUA)Parnelli/Ford-1m42s822

6) Vittorio Brambilla(ITA)March/Ford-1m42s846

7) Tom Pryce(ING)Shadow/Ford-1m42s960

8) Patrick Depailler(FRA)Tyrrell/Ford-1m43s032 Teve acidente na volta 2 e abandonou.

9) Jochen Mass(ALE)McLaren/Ford-1m43s100

10) Jody Scheckter(AFS)Tyrrell/Ford-1m43s127

11) Clay Regazzoni(SUI)Ferrari-1m43s246 Foi desclassificado por atitude anti-desportiva na volta 28, por ter segurado o Emerson Fittipaldi para Lauda ganhar.

12) John Watson(IRL)Lotus/Ford-1m43s310

13) Hans Stuck(ALE)March/Ford-1m43s417

14) Ronnie Peterson(SUE)Lotus/Ford-1m43s570

15) James Hunt(ING)Hesketh/Ford-1m43s820

16) José Carlos Pace(BRA)Brabham/Ford-1m44s054 Sofreu acidente na volta 2 e abandonou a corrida.

17) Tony Brise(ING)Hill/Ford-1m44s064 Teve acidente na volta 5 e abandonou.

18) Brett Lunger(EUA)Hesketh/Ford-1m45s236

19) Brian Henton(EUA)Lotus/Ford-1m45s244

20) Michel Lèclere(FRA)Tyrrell/Ford-1m46s023

21) Jacques Laffite(FRA)Williams/Ford-1m46s032

22) Roelof Wunderink(HOL)Ensign/Ford-1m47s224

23) Wilson Fittipaldi(BRA)Copersucar/Ford-1m48s226

24) Lella Lombardi(ITA)March/Ford-1m49s734

Corrida: 05/10/1975 - 59 voltas

Classificação Final:

1) Niki Lauda(AUT)Ferrari-1h42m58s175 (9 pontos)

2) Emerson Fittipaldi(BRA)McLaren/Ford-a 4s943 (6 pontos) McLaren melhorou muito no final do ano, com as alterações feitas nos testes de Paul Ricard. Emerson VICE!!

3) Jochen Mass(ALE)McLaren/Ford-a 47s637 (4 pontos) McLaren bem na última corrida do ano.

4) James Hunt(ING)Hesketh/Ford-a 49s475 (3 pontos)

5) Ronnie Peterson(SUE)Lotus/Ford-a 49s986 (2 pontos)

6) Jody Scheckter(AFS)Tyrrell/Ford-a 50s321 (1 ponto)

7) Vittorio Brambilla(ITA)March/Ford-a 1m44s031

8) Hans Stuck(ALE)March/Ford-a 1 volta

9) John Watson(IRL)Lotus/Ford-a 2 voltas

10) Wilson Fittipaldi(BRA)Copersucar/Ford-a 4 voltas

Melhor Volta: Emerson Fittipaldi(BRA)McLaren/Ford-1m43s374

OBS: Só o vice-campeonato interessava a Emerson depois que Niki Lauda conquistou o título mundial no GP da Itália. Por isso, no GP dos EUA, disputado em Watkins Glen, Emerson tentaria sua última arrancada. **Entre seus planos até mesmo a vitória era prevista, e talvez ela tivesse acontecido se não fosse a atitude antiesportiva do suíço Clay Regazzoni, companheiro de Lauda na Ferrari. Durante cinco voltas - da 18ª à 23ª - Regazzoni colocou-se na frente de Emerson, freando antes do limite e acelerando nas retas, para evitar que Fittipaldi continuasse na "traseira" da Ferrari de Lauda. Os dirigentes norte-americanos tomaram uma atitude corajosa, acenando a bandeira preta para Regazzoni parar nos boxes, apesar dos protestos da Ferrari, principalmente de Luca di Montezemolo, chefe da equipe, que quase agrediu o diretor da prova. Matematicamente, três pilotos - Emerson, Carlos Reutemann e James Hunt - tinham chances de conquistar o vice-campeonato. Hunt poderia igualar-se a Emerson, caso vencesse a corrida e o brasileiro não marcasse nenhum ponto, empatando também em número de vitórias em**

GPs, duas cada um. Reutemann estava apenas 2 pontos atrás de Emerson e, nos dois treinos de classificação, mostrou que lutaria até o final para vencer o brasileiro. Mas Emerson mostrou ser um piloto muito combativo e conseguiu o segundo melhor tempo de classificação, alinhando na primeira fila. Na "pole position" foi colocada mais uma vez a Ferrari número 12 de Niki Lauda, sem dúvida a melhor combinação carro-piloto deste ano. Poucas vezes Emerson largou tão bem como nos Estados Unidos. Poderia até mesmo fazer uma tentativa - entrar na frente de Lauda na primeira curva, passando à direita no fim da reta dos boxes, mas, como Lauda estava um pouco à sua frente, resolveu entrar logo atrás, fechando o caminho para Carlos Reutemann, que também largou muito bem. A impressão inicial era de que Lauda iria se destacar logo no início, deixando bem atrás a luta pelo segundo lugar. Mas o McLaren de Emerson correspondeu muito bem e, para surpresa de todos conseguia manter-se no vácuo da Ferrari. Mais atrás, Reutemann já era ultrapassado por Vittorio Brambilla, até desistir definitivamente antes da volta 15. Brambilla também durou pouco no terceiro lugar, **logo ultrapassado por Jean-Pierre Jarrier, que resolveu correr com o motor Ford Cosworth, ao invés do Matra de 12 cilindros.** Brambilla foi ficando para trás e Jarrier abandonou logo, e Jochen Mass, que fez uma boa corrida, se aproximou de Hunt. Moco ficou fora logo na segunda volta, quando bateu contra o guard-rail. Apesar de ter voltado aos boxes numa ambulância, ele nada sofreu. **Até a 18ª volta Lauda e Emerson davam um grande espetáculo, com o austríaco preocupado com a proximidade de Emerson, pilotando com pouca tranquilidade e travando as rodas nas freadas para evitar uma possível ultrapassagem de Emerson. Foi quando ambos encontraram Clay Regazzoni que tinha parado no boxe e acabara de voltar à pista. Regazzoni abriu caminho para Lauda, mas resolveu fechar para Emerson, segurando-o proposadamente. Durante cinco voltas, Emerson fazia sinais com o braço direito para que Regazzoni abrisse caminho, já que nas retas era impossível ultrapassar, devido à maior potência da Ferrari. Mas Regazzoni não mudou de tática, até que o diretor da prova resolveu punir sua atitude antiesportiva, acenando-lhe a bandeira preta, que significa parada imediata nos boxes.** Regazzoni ainda completou mais uma volta, só parando por ordem de Montezemolo. **Mas voltou a sair quando viu que Montezemolo estava tentando agredir o diretor da prova. Correu mais cinco voltas e encostou definitivamente nos boxes, pois houve uma ameaça: ou Regazzoni saia da pista ou Niki Lauda seria desclassificado. Mas Emerson, 15 segundos atrás de Lauda, perdera a chance de disputar o primeiro lugar na corrida e os 50 mil dólares de prêmio. Só conseguiu diminuir a diferença nas últimas voltas, quando Lauda resolveu poupar um pouco seu carro.** Jochen Mass, que havia ultrapassado Hunt, garantia o terceiro lugar, enquanto Peterson, Hunt e Scheckter brigavam pelo quarto.

Laffite não correu, por que antes dos treinos inadvertidamente colou detergente nos olhos, achado que era colírio para os olhos. (Anuário Motores 1975 pg 99)

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

CORRIDA DOS CAMPEÕES

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

Pole-Position:

- 1) Tom Pryce(ING)Shadow/Ford-1m34s9**
- 2) Jody Scheckter(AFS)Tyrrell/Ford-1m35s9
- 3) Jean-Pierre Jarrier(FRA)-1m37s3
- 4) Jacky Ickx(BEL)Lotus/Ford-1m37s3
- 5) Rolf Stommelen(ALE)Hill/Ford-1m37s4
- 6) Ronnie Peterson(SUE)Lotus/Ford-1m37s7
- 7) Mark Donohue(EUA)1m38s5
- 8) Arturo Merzario(ITA)ISO/Ford-1m40s1
- 9) John Watson(IRL)Surtees/Ford-1m40s4

- 10)Lella Lombardi(ITA)-1m40s6
- 11)Tony Trimmer-1m41s8
- 12)Jochen Mass(ALE)McLaren/Ford-1m42s1
- 13)Emerson Fittipaldi(BRA)McLaren/Ford-1m43s2
- 14)Roelof Wunderink(AUT)Ensign/Ford-1m43s6
- 15)Bob Evans(ING)BRM-1m44s2
- 16)Maurizio Flamini-1m47s
- 17)John Nicholson-1m48s
- 18)Mario Casoni-1m48s1

Corrida: 16/03/1975 - 40 voltas

Classificação Final:

1) Tom Pryce(ING)Shadow/Ford-55m53s5

- 2) John Watson(IRL)Surtees/Ford-56m24s
- 3) Ronnie Peterson(SUE)Lotus/Ford-56m25s5
- 4) Jacky Ickx(BEL)Lotus/Ford-a 1 volta
- 5) Emerson Fittipaldi(BRA)McLaren/Ford-1 volta
- 6) Bob Evans(ING)BRM-a 2 voltas
- 7) Arturo Merzario(ITA)ISO/Ford-a 3 voltas
- 8) Jean-Pierre Jarrier(FRA)Shadow/Ford-a 4 voltas
- 9) Rolf Stommelen(ALE)Hill/Ford-a 5 voltas
- 10) Roelof Wunderink(AUT)Ensign/Ford-a 5 voltas

Melhor Volta: Tom Pryce(ING)Shadow/Ford-1m21s1

OBS: Tom Pryce, com um Shadow, conseguiu sua primeira vitória na Fórmula 1, em Brands Hatch, na Corrida dos Campeões, prova não válida para o Campeonato Mundial. Pole position nos treinos de sexta-feira, ele manteve sua posição na largada para a corrida, pois as fortes chuvas que caíram no sábado impediram que qualquer piloto melhorasse seu tempo no treino daquele dia. O Racing Champion é um GP aberto a carros de F1 e da Fórmula 5000, que correm juntos, e com dúzias de garrafas de champanha para o piloto que consegue o melhor tempo nos dias de treino, a melhor volta, a vitória, etc. A Ferrari e a Brabham não inscreveram seus carros, preferiram continuar seus testes fora de disputas. O mesmo não aconteceu com a McLaren, que tinha Emerson e Jochen Mass na pista, só que mais preocupados em testar a nova suspensão dianteira de seus carros. Uma zebra: a vitória de Pryce, que além do mais se mostrou bem mais rápido que seu companheiro de equipe, o recordista Jarrier. Outra grande zebra foi o segundo lugar de John Watson, com o discutido Surtees TS 16. A Lotus também deu o ar de sua graça, com o 3º e 4º lugares obtidos por Peterson e Ickx. E a coisa não ficou nisso: em sexto lugar entrou a BRM P 201, pilotada por Bob Evans. Emerson Fittipaldi foi o quinto colocado, mas não pode avaliar o novo sistema de suspensão, pois a pista molhada não permitiu uma conclusão definitiva. A Tyrrell tinha apenas Jody Scheckter, também para conhecer o melhor o novo 008. Scheckter largou bem, foi o primeiro líder da prova, mas seu motor quebrou e ele teve de sair. Com a vitória a merecer o respeito dos demais concorrentes, pois o DN 5 tem mesmo condições de brigar pela ponta - com qualquer dos seus pilotos. Pryce igualou duas vezes o recorde oficial da pista.

INTERNATIONAL TROPHY

Local: Silverstone (INGLATERRA - PROVA EXTRA-OFICIAL)

Pole-Position:

- 1)James Hunt(ING)Hesketh/Ford-1m17s3
- 2)Niki Lauda(AUT)Ferrari-1m17s4
- 3)Ronnie Peterson(SUE)Lotus/Ford-1m17s6

- 4)Emerson Fittipaldi(BRA)McLaren/Ford-1m17s8
- 5)Tom Pryce(ING)Shadow/Ford-1m17s9
- 6)Carlos Reutemann(ARG)Brabham/Ford-1m18s3
- 7)Patrick Depailler(FRA)Tyrrell/Ford-1m18s3
- 8)John Watson(IRL)Surtees/Ford-1m18s5
- 9)Alan Jones(AUS)-1m18s6
- 10)Mario Andretti(EUA)Parnelli/Ford-1m18s7
- 11)Mark Donohue(EUA)Penske/Ford-1m19s9
- 12)John Nicholson-1m19s9
- 13)Arturo Merzario(ITA)-1m20s
- 14)Lella Lombardi(ITA)-1m20s1
- 15)Tony Trimmer-1m20s3
- 16)Graham Hill(ING)-1m20s4
- 17)Rudolf Wunderink - 1m20s6
- 18)Bob Evans-1m20s7
- 19)Wilson Fittipaldi(BRA)Copersucar/Ford-1m21s3

Corrida: 13/04/1975 - 40 voltas

Classificação Final:

- 1 Niki Lauda Ferrari 312T '022' 52m17.6, 134.22mph
- 2 Emerson Fittipaldi McLaren-Cosworth M23 'M23/4' 52m17.7
- 3 Mario Andretti Parnelli-Cosworth VPJ4 '002' 40 laps
- 4 John Watson Surtees-Cosworth TS16 '04' 40 laps
- 5 Patrick Depailler Tyrrell-Cosworth 007 '4' 40 laps
- 6 Mark Donohue Penske-Cosworth PC1 '002' 40 laps
- 7 Alan Jones Hesketh 308/1-DFV 40 laps
- 8 Carlos Reutemann Brabham BT44B/3-DFV 40 laps
- 9 Tom Pryce Shadow DN5/2A-DFV 40 laps
- 10 Bob Evans BRM P201/05-V12 39 laps
- 11 Graham Hill Hill GH1/2-DFV 39 laps

Melhor Volta: James Hunt(ING)Hesketh/Ford e Emerson Fittipaldi(BRA)McLaren/Ford-1m17s7

OBS: Se Emerson e seu McLaren já estavam ameaçados pelos Brabham, Tyrrell e Shadow, podem passar agora a se preocupar também com os Ferrari. No circuito de Silverstone, o novo modelo 312 T da fábrica italiana mostrou que poderá repetir as façanhas de 1974, quando os Ferrari de Lauda e Regazzoni incomodaram até o fim do Campeonato. O Daily Express International Trophy foi disputado em 40 voltas, sem pelo mundial - e quase metade delas resumiu-se a uma luta entre Emerson e Lauda, que se isolaram dos demais depois que o Hesketh de James Hunt fundiu o motor na 24ª e perdeu a liderança. O brasileiro perseguiu o austríaco até o fim, mas o Ferrari era mais veloz nas retas, só permitindo que o McLaren encostasse nas curvas. Mesmo assim, Emerson soube mais uma vez mostrar sua categoria e quase ganha na última volta. A diferença foi de um décimo de segundo - menos da metade de um carro. A derradeira manobra de Emerson foi uma saída do vácuo perto da bandeirada, mas Lauda percebeu a tempo, abriu um pouco e não deu passagem. Uma corrida que de emoção só teve mesmo esta luta, mas que serviu para mostrar que tanto o McLaren como o Ferrari estão acertados para o GP da Espanha, em Barcelona. Nesta prova de Silverstone, cada fábrica alinhou apenas um carro. Hunt, pole-position, tomou a ponta, seguido de Lauda, Emerson, Andretti, Depailler, Watson e Donohue. Peterson e Merzario não alinharam porque tanto o Lotus como o ISSO explodiram o motor no treino extra-oficial, pouco antes da prova. Reutemann, um dos mais cotados, largou mal, bem atrás, mas bateu o recorde de pista na sexta volta. O terceiro lugar foi de Mario Andretti.

GP DA SUÍÇA

Local: Dijon (FRANÇA - PROVA EXTRA-OFICIAL)

Pole-Position:

- 1) Jean-Pierre Jarrier(FRA)Shadow/Ford-59s25
- 2) Emerson Fittipaldi(BRA)McLaren/Ford-59s27
- 3) Clay Reggazoni(SUI)Ferrari-59s76
- 4) Jochen Mass(ALE)McLaren/Ford-59s92
- 5) Patrick Depailler(FRA)Tyrrell/Ford-59s99
- 6) John Watson(IRL)Surtees/Ford-1m00s04
- 7) José Carlos Pace(BRA)Brabham/Ford-1m00s13
- 8) Tom Pryce(ING)Shadow/Ford-1m00s28
- 9) Chris Amon(NZE)Ensign/Ford-1m00s32
- 10) Ronnie Peterson(SUE)Lotus/Ford-1m00s41
- 11) James Hunt(ING)Hesketh/Ford-1m00s47
- 12) Vittorio Brambilla(ITA)March/Ford-1m00s63
- 13) Jacques Laffite(FRA)Williams/Ford-1m01s07
- 14) Rolf Stommelen(ALE)Hill/Ford-1m02s00
- 15) Jo Van Lanthen - Williams/Ford-1m02s81
- 16) Tony Trimmer(ING)Maki/Ford-1m04s29

Corrida: 24/08/1975 - 60 voltas

Classificação Final:

- 1) Clay Regazzoni(SUI)Ferrari-1h01m25s34
- 2) Patrick Depailler(FRA)Tyrrell/Ford-1h01m33s69
- 3) Jochen Mass(ALE)McLaren/Ford-1h01m40s78
- 4) Ronnie Peterson(SUE)Lotus/Ford-1h02m05s48
- 5) John Watson(IRL)Surtees/Ford-1h02m10s89
- 6) José Carlos Pace(BRA)Brabham/Ford-a 1h02m11s24
- 7) Tom Pryce(ING)Shadow/Ford-1h02m12s
- 8) James Hunt(ING)Hesketh/Ford-a 1 volta
- 9) Chris Amon(NZE)Ensign/Ford-a 1 volta
- 10) Jacques Laffite(FRA)Williams/Ford-a 1 volta
- 11) Vittorio Brambilla(ITA)March/Ford-a 2 voltas
- 12) Rolf Stommelen(ALE)March/Ford-a 2 voltas
- 13) Tony Trimmer Maki F1O1C-Ford-a 6 voltas

Melhor Volta: Jean-Pierre Jarrier(FRA)Shadow/Ford-1m00s44

OBS: Clay Regazzoni foi o vencedor do GP da Suíça - realizado no Autódromo de Dijon-Prénois, em território francês, porque as corridas de automóveis continuam proibidas na terra do chocolate. Mesmo sem contagem para o Mundial de Pilotos, a Ferrari mais uma vez marcou presença de forma categórica. Revivido depois de 21 anos, o GP da Suíça teve dezesseis carros inscritos. A novidade maior foi à estreia do Hesketh 308 C que, no entanto, não permitiu melhor desempenho a James Hunt. Depois dos treinos de classificação, o piloto mais satisfeito era Emerson Fittipaldi, que conseguira a segunda posição para a largada, a apenas dois centésimos de segundo de Jean-Pierre Jarrier - que voltava a usar o Shadow DN 7 cilindros com o motor Cosworth de oito cilindros. Com um carro totalmente novo - construído em quinze dias, depois que Jochen Mass destruiu duas máquinas no GP da Áustria -, mas sem qualquer alteração de linha, Emerson queimou a embreagem na largada e deu apenas duas voltas, perdendo a chance de um bom teste para o GP da Itália. José Carlos Pace, com o sexto tempo, largou em sétimo, chegou a quinto, rodou feio, caiu para décimo, reagiu bem e terminou a corrida em sexto. Mas na verdade houve poucas alterações nas sessenta voltas pelo rápido circuito. Jarrier, Regazzoni, Depailler, Mass, Watson, Pace, Hunt e Peterson eram os primeiros na volta inicial. Desses, só Jarrier não chegou ao final. Peterson progrediu, Hunt piorou, Jarrier

quebrou pouco além da metade da corrida. Na bandeirada, Regazzoni, Depailler e Mass subiram ao pódio; Peterson, John Watson e Pace completaram o marcador. Quem lavou a alma foi Regazzoni. Além de vencer o GP de sua terra - embora além da fronteira -, mostrou que a Ferrari andou certa ao renovar seu contrato, depois de muitos boatos que previam sua saída da equipe. Muito seguro, Rega ratificou a supremacia dos 312 T nos circuitos curtos e velozes como o de Dijon, onde a volta é completada em torno de um minuto.

CLASSIFICAÇÃO FINAL

- 1º Niki Lauda(AUT)Ferrari 64,5**
- 2º Emerson Fittipaldi(BRA)McLaren/Ford 45**
- 3º Carlos Reutemann(ARG)Brabham/Ford 37**
- 4º James Hunt(ING)Hesketh/Ford 33**
- 5º Clay Regazzoni(SUI)Ferrari 25
- 6º José Carlos Pace(BRA)Brabham/Ford 24**
- 7º Jody Scheckter(AFS)Tyrrell/Ford 20
- 8º Jochen Mass(ALE)McLaren/Ford 20
- 9º Patrick Depailler(FRA)Tyrrell/Ford 12
- 10º Tom Pryce(ING)Shadow/Ford 8
- 11º Vittorio Brambilla(ITA)March/Ford 6,5
- 12º Jacques Laffite(FRA)Williams/Ford 6**
- 13º Ronnie Peterson(SUE)Lotus/Ford 6**
- 14º Mario Andretti(EUA)Parnelli/Ford 5**
- 15º Mark Donohue(EUA)Penske/Ford 4
- 16º Jacky Ickx(BEL)Lotus/Ford 3
- 17º Alan Jones(AUS)Hill/Ford 2**
- 18º Jean-Pierre Jarrier(FRA)Shadow/Ford 1,5
- 19º Tony Brise(ING)Hill/Ford 1 Era uma promessa na F1, mas morreu no acidente aéreo junto com Graham Hill.**
- Gijs Van Lennep(HOL)Ensign/Ford 1
- 21º Lella Lombardi(ITA)March/Ford 0,5**

TOTAL DE PONTOS DISPUTADOS: 325

CONSTRUTORES PONTOS

- 1º Ferrari 72,5
- 2º Brabham/Ford 54
- 3º McLaren/Ford 53
- 4º Hesketh/Ford 33**
- 5º Tyrrell/Ford 25
- 6º Shadow/Ford 9,5
- 7º Lotus/Ford 9
- 8º March/Ford 6,5
- 9º Williams/Ford 6 Equipe de Frank Williams usou pela 1a vez o seu nome.**
- 10º Parnelli/Ford 5
- 11º Penske/Ford 4**
- 12º Hill/Ford 3**
- 13º Ensign/Ford 1

TOTAL DE PONTOS DISPUTADOS: 281,5

OBS: O campeonato de Construtores foi dividido em duas partes, ou seja, na primeira parte era computado às sete primeiras corridas, descartando-se o pior resultado, o mesmo ocorrendo na

segunda parte, com às sete corridas restante do campeonato.

MOTORES PONTOS

- 1º Ford 235,5
- 2º Ferrari 89,5

TOTAL DE PONTOS: 325

PAÍSES PONTOS

- 1º Brasil 69
- 2º Áustria 64,5
- 3º Inglaterra 42
- 4º Argentina 37
- 5º Suíça 25
- 6º África do Sul 20
- Alemanha 20
- 8º França 19,5
- 9º Estados Unidos 9
- 10º Itália 7
- 11º Suécia 6
- 12º Bélgica 3
- 13º Austrália 2
- 14º Holanda 1

TOTAL DE PONTOS: 325

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