

O campeonato de 1968 marcou uma das maiores mudanças nos carros na história da F1: a introdução dos aerofólios no GP da Bélgica. A partir dessa mudança a dinâmica e o limite dos carros mudou e não apenas o acerto mecânico passou a ser importante, mas como também o acerto aerodinâmico. Como não havia telemetria, o piloto passou a ser a melhor referência para acertar e desenvolver os carros. A Ferrari e a Lotus foram as primeiras a usarem esses novos equipamentos e depois as demais equipes passaram a usar. A diferença era tão grande que no GP Inglaterra, todos que o usavam largaram nas primeiras posições e quem não usava os aerofólios largou nas últimas filas do grid. Mas logo esses carros se transformaram em armadilhas, pois os primeiros aerofólios eram frágeis demais, e quando soltavam provocavam graves acidentes. Para a temporada de 1969 eles foram proibidos. Jim Clark era o favorito para ser campeão dessa temporada e já tinha ganho a primeira corrida do ano, mas faleceu num acidente na Fórmula 2. Sua Lotus provavelmente teve uma falha mecânica e voou em direção a uma árvore em Hockenheim na Alemanha. Com o acidente, o campeonato tomou outro rumo e o título foi para Graham Hill numa disputa apertada com Jackie Stewart e Denny Hulme no final da temporada, onde prevaleceu a qualidade do Lotus 49 B nas duas últimas corridas da temporada e Graham Hill se sagrou bicampeão do mundo. O ano marcou também a morte de outros pilotos da Fórmula 1, Mike Spence perdeu sua vida em treino para as 500 milhas de Indianápolis, Ludovico Scarfiotti morreu num acidente com Porsche 910 e Jo Schlesser perdeu sua vida no GP da França na F1. Jackie Stewart também sofreu acidente na F2, quebrou o pulso e ficou de fora das duas corridas (Espanha e Mônaco), senão poderia até ter sido o campeão da temporada.

REGULAMENTO: Motores de 3,0 litros ou 1,5 litros com compressão externa. Peso mínimo 500 kg. Introdução dos aerofólios na Lotus e Ferrari, depois as outras passaram a usar. Valiam os 5 melhores resultados nas 6 primeiras corridas e os 5 melhores resultados nas 6 últimas corridas.

PERFORMANCES:

Lotus melhor: Afr, Esp, Mon, Ing, EUA e Mex

Matra: Bel, Hol

Ferrari: Fra, Ale

McLaren: Ita, Can

Lotus 6 x 5 Matra Lotus 7 x 4 McLaren Lotus 7 x 2 Ferrari

Quebras:

Lotus 14 (Hill 4, Siffert 4, Oliver 3, Brack 1, Andretti 1, Solana 1)

Matra 9 (Beltoise 4, Stewart 2, Servoz-Gavin 2, Pescarolo 1)

Vitórias:

Lotus 5 (Hill 3, Clark 1 e Siffert 1)

McLaren 3 (Hulme 2 e McLaren 1)

Matra 3 (Stewart 3)

Ferrari 1 (Ickx 1)

Poles:

Lotus 5 (Hill 2, Clark 1, Siffert 1 e Andretti 1)

Ferrari 4 (Amon 3 e Ickx 1)

Brabham 2 (Rindt 2)

Honda 1 (Surtees 1)

VMR:

Lotus 5 (Siffert 3, Clark 1, Oliver 1)

Matra 4 (Stewart 2 e Beltoise 2)

BRM 2 (Attwood 1 e Rodriguez 1)

Honda 1 (Surtees 1)

Pódios:

Lotus 9 (Hill 6, Clark 1, Siffert 1, Oliver 1)

Matra 6 (Stewart 4, Beltoise 1 Servoz-Gavin 1)

McLaren 6 (Hulme 3 e McLaren 3)

Ferrari 5 (Ickx 4 e Amon 1)

BRM 4 (Rodriguez 3 e Attwood 1)

Brabham 2 (Rindt 2)

Honda 2 (Surtees 2)

Cooper 2 (Redman 1 e Bianchi 1)

Hat Trick:

Lotus 1 (Clark 1)

Dobradinhas de largada:

Lotus 2

Ferrari 1

Dobradinhas de chegada:

Lotus, Matra e McLaren 1

OBS 1: AZARES DE AMON:

Chris Amon fez 3 poles, mas teve azares em seis corridas quando estava entre os 3 primeiros colocados (Esp, Bel, Ita, Can, EUA e Mex), inclusive perdeu três vitórias por causa de um fusível (Esp), por causa de rodada em óleo na pista (Ita) e quebra na transmissão (Can).

OBS 2: MOTORES REPCO:

A Repco que era um motor confiável em 67, passou a ter muitas quebras durante a temporada de 68, por causa da falha do controle de qualidade dos assentos das válvulas e das bielas.



Um dos mecânicos da Brabham era Ron Dennis (que viria a ser conhecido no futuro) que passava várias noites trocando motores. (Anuário Francisco Santos 1989 pg 58)

Em 1971, Ron Dennis montou sua equipe de F2 e em 1981 ele assumiria a McLaren e ficaria

nela como chefe de equipe até 2017.

Vídeo sobre a carreira de Ron Dennis: <https://www.youtube.com/watch?v=3pz1DUgHQjQ>

OBS 3: STEWART E TYRRELL:

Stewart já conhecia Ken Tyrrell desde os tempos de F3 Inglesa e se transfere para a Matra que era chamada a equipe do "Tio Ken". Ken Tyrrell viria ser seu parceiro até o final da carreira na F1.

Jackie Stewart sofreu uma fratura no pulso depois do acidente de Fórmula 2 e ficou duas corridas de fora (Espanha e Mônaco), se corresse nessas corridas teria chances de ser o campeão da temporada. (Fonte: Formula Um Campeonato Mundial de 1976 pg 62)

OBS 4: TEMPORADA COMEÇOU MAIS CEDO:

Essa temporada começou 1/1/1968, mas cedo da história ao lado de 65 e 66. Nessa temporada tiveram 7 vencedores diferentes (Clark, Hill, Hulme, McLaren, Ickx, Siffert e Stewart).

OBS 5: PATROCINADORES NA F1 E LOTUS 49 B:

O GP Espanha 1968, marcou uma revolução na F1, pela primeira vez a Lotus mudou as cores para vermelho e dourado a cor do patrocinador Gold Leaf. Depois dela outras equipes fizeram isso para vender espaço para patrocinador em seus carros.

O lendário Lotus 49 B estreou no GP Mônaco, antes tinha sido usado o Lotus 49.

OBS 6: MORTES DE JIM CLARK, MIKE SPENCER E JO SCHLESSER:

No dia 7 de abril de 1968, Clark havia sofrido um grave acidente em uma corrida de Fórmula 2, onde não resistiu aos ferimentos e faleceu. A prova foi realizada em Hockenheim, na Alemanha, e Clark simplesmente não gostou da pista. Na hora da largada estava chovendo e o escocês, com um carro desacertado, completou a primeira volta em 6º lugar. Ao iniciar a sétima, havia perdido uma posição. Três curvas depois, estava morto. A causa do acidente nunca foi conhecida: o Lotus saiu da pista e se chocou violentamente contra uma árvore, ficando totalmente destruído. Na manhã da corrida em que ocorreu o acidente, muitos pilotos foram acordados às 6 h, quando um mecânico da Lotus corria com o carro de Clark pela rua em frente ao hotel, tentando achar um problema no motor, que falhou repetidamente durante os treinos. Os técnicos admitiram que um defeito na suspensão deve ter sido a causa mais provável. Chris Irving, um piloto que corria pela pista na ocasião do acidente, disse ter visto o carro de Clark sair para a esquerda subitamente: uma reação típica de quebra na suspensão. Foi sem dúvida nenhuma, uma grande tragédia. Jim Clark foi o único piloto de ponta da história da F1 que nunca mudou de equipe. Em seu primeiro teste com um F1 em Brands Hatch, Clark adotou a tática de dar tudo nas curvas que não podiam ser vistas dos boxes e pilotar com suavidade nos locais visíveis. Quando parou, um mecânico disse que os tempos estavam muito bons, mas que ele poderia ser ainda mais rápido. "Então vá ver as curvas atrás dos boxes", foi a resposta. Como o brasileiro Ayrton Senna, Jim Clark morreu no auge da carreira, sendo considerado por muitos que o viram correr nos anos 60, o melhor piloto de todos os tempos.

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



Imagem reproduzida do CANAL ENERTO.

Imagem do Fórmula 2 de Jim Clark em Hockenheim. Era uma corrida na chuva, ele perdeu o controle do seu carro, acertou uma árvore que estava a 18 metros da pista, foi atirado para fora do carro e o carro caiu encima dele. Havia desconfiança que o Sistema de Direção do carro quebrou. (Ver Jornal O Globo 08/04/1968) Mas outras fontes apontam para perda de pressão num dos pneus. (Fonte: <https://www.youtube.com/watch?v=wr2oKvmo4nM&t=200s>)

MORTE TRÁGICA DO GRANDE CAMPEÃO JIM CLARK

HOCKENHEIM. Alemanha Federal. AP - FP - UPI - O GLOBO - Jim Clark, "O Escocês Voador", duas vezes campeão mundial, morreu ao cumprir a quinta volta do Troféu Alemão, quando o seu carro, uma Lotus Ford-Cov-worth, espantou-se contra uma árvore, a 18 metros da "curva de este".

A pista molhada, devido às chuvas caídas pela manhã, fez com que Jim Clark perdesse o controle do veículo, que deu várias cambalhotas antes de bater e incendiar-se. Com as vertebrais cervicais quebradas, além de várias fraturas no crânio, o piloto foi levado ao hospital da Universidade de Heidelberg, onde morreu, pouco depois, aos 32 anos, com duas horas e meia de vida.

Vitória do Francês

Beltoise

A corrida, que seria vencida pelo francês Jean Pierre Beltoise, com um Ford-March-Cosworth, continuou, sem que os corredores e os 200 mil espectadores sentissem do acidente com Jim Clark. AP às 15 horas (hora local) e seguinte não

A essa altura, tornou-se por isso o grande rival de seu compatriota Graham Hill.

Em 1963, conquistou os laureas de campeão do mundo, depois de haver dominado toda a temporada automobilística. Jim Clark conseguiu vencer 7 das dez provas e nada mais impediu a sua trajetória, nem mesmo o acidente com Manuel Fancini.

Entre a infinidade de vitórias nos grandes prêmios, se conta em 1965 "500 milhas de Indianapolis", corrida que nenhum piloto europeu conseguira vencer desde 1916.

Suas vitórias nas grandes provas que deram pontos para o empastamento do mundo dos automobilistas foram: GP da Bélgica 1962, 1963, 1964 e 1965; GP da Holanda 1963, 1964, 1965 e 1967; GP da Grã-Bretanha 1962, 1963, 1964, 1965 e 1967; GP do Automóvel Clube da França 1963 e 1965; GP da Itália 1963; GP da Alemanha 1963; GP dos Estados Unidos 1962, 1966 e 1967; GP do México 1963 e 1967; GP da África do Sul 1963, 1964 e 1965.

O desaparecimento de Jim Clark seria dolorosamente sentido no mundo automobilístico, onde convivia com simpáticos. Nos circuitos, vo-

da corrida foi a estreia do carro experimental e turbulento, norte-americano, que se espantou na sétima volta. Era conduzido por Dick Thompson, um dentista de Washington, e seu co-piloto britânico não teve condições de evitá-lo.

O carro propulsado à turbina tomou grande velocidade numa curva fechada, desviou-se da pista e chocou-se com uma árvore. Thompson saiu ferido, mas a parte dianteira do carro ficou totalmente amassada. Informou-se que o piloto não sofreu grandes danos.

Capricho do Destino

Outro desamparado foi provocado por um novo modelo Ford, conduzido por Bruce McLaren, da Nova Zelândia, e Mike Spence, da Inglaterra. O carro conseguiu bem a corrida, mas um pouco antes das quatro vol-

tas, depois de ter recuperado a prova a maior parte do tempo, sofreu defeitos mecânicos.

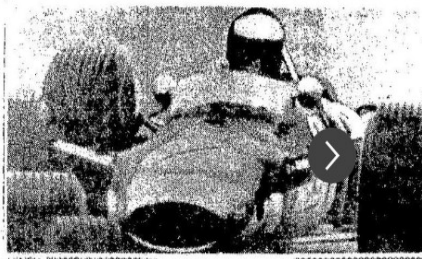
Trata-se do carro que deveria ser dirigido por Jim Clark, de acordo com o programa, caso não se tivessem decidido que correria na Alemanha, onde morreu.

ACIDENTE INEXPLICÁVEL

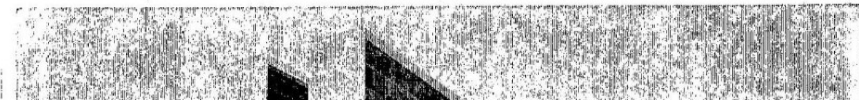
Segundo as declarações do piloto britânico Chris Irwin, que se encontrou ao volante de sua Lotus a 250 metros atrás de Jim Clark, o acidente é "inesplicável". Disse que pode ter sido um defeito mecânico. Seu compatriota Graham Hill, opinava que a direção havia quebrado.

Pouco antes do acidente, Clark perdeu de frente sua Lotus, mas conseguiu controlar um instante seu veículo que se havia desviado à esquerda quinhentos metros mais à frente. A máquina de Clark, após o choque, ficou em três pedregos. O seu veículo era de motor cilíndrico alinhado checou à casa de saúde de Heidelberg, contudo, foram aplicadas todas as medidas de reanimação. Mas, o anúncio da morte, de forma oficial, foi feita duas horas depois de sua entrada na Clínica Universitária.

O médico de serviço compareceu à fratura das vertebrais cervicais e várias fraturas do crânio. Todas as tentativas de reanimação se tornaram inúteis.



Flagrante tomado dois minutos antes de Jim Clark sofrer o acidente que lhe roubou a vida. O grande campeão corria no meio do grupo, afastado dos dianteiros (Radiofoto Associated Press)



ACIDENTE INEXPLICÁVEL

Segundo as declarações do piloto britânico Chris Iryju, que se encontrava ao volante de sua Lola a 250 metros atrás de Jim Clark, o acidente é "inesplicável". Disse que pode ter sido um defeito mecânico. Seu compatriota Graham Hill, opinava que a direção havia quebrado.

Pouco antes do acidente, Clark perdeu de pronto sua linha, mas conseguiu controlar um instante seu veículo que se havia desviado à esquerda quinhentos metros mais à frente. A máquina de Clark, após o choque, ficou em três pedaços. O seu estado era de morte clínica quando chegou à casa de saúde de Heidelberg, contudo, foram aplicados todos os meios de reanimação. Mas, o anúncio da morte, de forma oficial, foi feito duas horas depois de sua entrada na Clínica Universitária.

O médico de serviço comprovou a fratura das vértebras cervicais e várias fraturas do crânio. Todas as tentativas de reanimação se tornaram inúteis.

Reproduzido do Jornal O Globo de 08/04/1968 pg 1 e 3.

Nesse mesmo ano Mike Spencer da Lotus tem acidente fatal nos testes para Indy 500.

A Honda veio com carro feito de Magnésio que é um metal inflamável, e John Surtees se recusou a correr, então Jo Schlesser correu pela Honda sofreu um acidente e seu carro pegou fogo, vindo a falecer.

(Fonte: <https://www.youtube.com/watch?v=wr2oKvmo4nM&t=200s>)

OBS 7: CAPACETE INTEGRAL:

Dan Gurney usa pela primeira vez capacete integral no GP Alemanha 1968.

OBS 8: JACKIE STEWART E STIRLING MOSS SOBRE GRAHAM HILL EM 2012:

Jackie Stewart: "Eu posso ver seu argumento, Colin; talvez "não natural" não seja bem a frase certa ou mesmo justa, mas não há dúvida de que Graham tinha um estilo de condução diferente da maioria dos outros. Eu descreveria como metódico."

"Enquanto Jimmy [Clark], Stirling, até certo ponto eu mesmo, dirigia em torno do problema de esterço do um carro, Graham consertava até que o carro estivesse alinhado. Graham pegava linhas muito diferentes nas curvas em relação aos outros, e eu sei porque às vezes eu fazia o mesmo que ele."

Stirling Moss: "Eu concordava com Jackie e dizia que Graham não tinha uma habilidade natural de dirigir um carro muito rapidamente. (Matéria de Agosto de 2012)

Fonte: <https://www.motorsportmagazine.com/archive/article/august-2012/61/1962-68-graham-hill/>

OBS 9: INTRODUÇÃO DOS AEROFÓLIOS NA F1:

A partir do GP Mônaco, a Lotus introduz um protótipo de aerofólio aproveitando a extensão da carenagem do carro.

Nessa mesma temporada, no GP Bélgica, a Ferrari trouxe aerofólios erguidos por hastes acima da carenagem do carro, que são conhecidos nos dias de hoje.

OBS 10: Essa temporada começou 01/01/1968, a mais cedo junto com 1965.

162)GP DA ÁFRICA DO SUL

Local: Kyalami

Pole-Position:

- 1) Jim Clark(ESC)Lotus/Ford-1m21s6**
- 2) Graham Hill(ING)Lotus/Ford-1m22s6**
- 3) Jackie Stewart(ESC)Matra/Ford-1m22s7 Equipe de Ken Tyrrell.**
- 4) Jochen Rindt(AUT)Brabham/Repco-1m23s0**
- 5) Jack Brabham(AUS)Brabham/Repco-1m23s2**
- 6) John Surtees(ING)Honda-1m23s5**
- 7) Andrea de Adamich(ITA)Ferrari-1m23s6
- 8) Chris Amon(NZE)Ferrari-1m23s8
- 9) Denis Hulme(NZE)McLaren/BRM-1m24s0
- 10) Pedro Rodriguez(MEX)BRM-1m24s9
- 11) Jacky Ickx(BEL)Ferrari-1m24s9
- 12) Dan Gurney(EUA)Eagle/Weslake-1m25s6**
- 13) Mike Spence(ING)BRM-1m25s9**
- 14) Dave Charlton(AFS)Brabham/Repco-1m26s2
- 15) Ludovico Scarfiotti(ITA)Cooper/Maserati-1m26s3
- 16) Jo Siffert(SUI)Cooper/Maserati-1m26s4
- 17) John Love(ROD)Brabham/Repco-1m27s0
- 18) Jean-Pierre Beltoise(FRA)Matra/Ford-1m27s2
- 19) Jo Bonnier(SUE)Cooper/Maserati-1m27s3
- 20) Basil Van Rooyen(AFS)Cooper/Climax-1m27s8
- 21) Brian Redman(ING)Cooper/Maserati-1m28s0
- 22) Sam Tingle(ROD)LDS/Repco-1m28s6
- 23) Jackie Pretorius(AFS)Brabham/Climax-1m29s0

Corrida: 01/01/1968 - 80 voltas

Classificação Final:

- 1) Jim Clark(ESC)Lotus/Ford-1h53m56s6 (9 pontos) Última vitória de Jim Clark.**
- 2) Graham Hill(ING)Lotus/Ford-a 25s3 (6 pontos)**
- 3) Jochen Rindt(AUT)Brabham/Repco-a 30s4 (4 pontos)**
- 4) Chris Amon(NZE)Ferrari-a 2 voltas (3 pontos)
- 5) Denis Hulme(NZE)McLaren/BRM-a 2 voltas (2 pontos)
- 6) Jean-Pierre Beltoise(FRA)Matra/Ford-a 3 voltas (1 ponto)
- 7) Jo Siffert(SUI)Cooper/Maserati-a 3 voltas
- 8) John Surtees(ING)Honda-a 5 voltas**
- 9) John Love(ROD)Brabham/Repco-a 5 voltas

Melhor Volta: Jim Clark(ESC)Lotus/Ford-1m23s7

OBS: Ao vencer o primeiro GP de 1968, o da África do Sul, Jim Clark apenas confirmou o que dele já se pensava nos últimos meses de 1967: de que seria o favorito para o campeonato atual. Sua vitória, no circuito de Kyalami, com recordes assinalados já nos treinos, mostrou o escocês voador nos seus melhores dias, **quando conseguiu 24 triunfos em GPs, aos quais se soma este 25º, permitindo-lhe superar por uma vitória a Juan Manuel Fangio, recordista até então.** Nas últimas provas do campeonato anterior, Clark já começara a mostrar que Colin Chapman estava reencontrando afinal o ponto certo no preparo dos possantes Lotus-Ford. Mas esse acerto veio um pouco tarde, de maneira que, quando a máquina ficou em ponto de bala, não havia mais pista para Clark correr. O campeonato acabou, deixando a dupla Clark-Chapman com uma leve decepção, por não ter conseguido um título que esteve quase ao seu alcance. O GP da África do Sul é uma corrida rara. Como se trata da primeira prova do ano (num autódromo a 2.000 metros de altura sobre o nível do mar) muitos pilotos da Fórmula 1 se lançam sobre esse circuito esperando pegar desprevenidos os maiores do torneio, - todos ainda frios, sem muita motivação para a luta. Mas, em 68, os que foram garimpar algum ponto de surpresa, encontraram pela frente uma equipe que vinha embalada do campeonato anterior, sedenta de novos triunfos - a equipe Lotus-Ford, forte e muito bem preparada por Chapman, um mago que não somente sabe fazer máquinas, como também harmonizar dois campeões mundiais, ambos aspirantes ao título de 68 - Jim Clark e Graham Hill. A árdua luta que travam esses dois é um capítulo à parte, na história de uma prova. A nenhum dos dois interessa ser o segundo, eles correm para valer. Na África do Sul, Clark ganhou. Mas seu companheiro o perseguiu o tempo todo. Não houve praticamente descanso, nem para as máquinas nem para os pilotos, entre a temporada de 67 e 68. Mas alguns passos importantes se verificaram. A mudança sensacional foi a de Denis Hulme, campeão mundial, que trocou o Brabham pela McLaren. Jochen Rindt passou da Cooper para a Brabham, substituindo Hulme. **A Matra com Jean-Pierre Beltoise e Jackie Stewart (correndo no GP africano para a Matra Internacional, de Ken Tyrrell), fez sua primeira apresentação do ano, mostrando como os franceses estão fazendo força para entrar na primeira faixa do automobilismo de competição no mundo.** Dos 120 000 espectadores que se esperavam para esse GP, apenas 90 000 compareceram, a maioria afastada pelo calor que oscilava entre 38 a 45º. Pelo mesmo motivo, os mecânicos da Ferrari precisaram trabalhar a noite toda de domingo, para pôr em ordem o sistema de injeção dos carros. O aumento de pressão pelo calor produziu ruptura nos condutores de óleo e alterou vários dos carros participantes: os de Brian Redman (Cooper/Maserati), Ludovico Scarfiotti (Cooper/Maserati), Sam Tingle (LDS/Repco), Jackie Stewart (Matra/Ford), Jacky Ickx (Ferrari) e Dan Gurney (Eagle/Weslake). Por falar em Scarfiotti, o italiano foi vítima de um acidente em Kyalami, sofrendo queimaduras.

Dias mais tarde, Clark morreria na 7ª volta numa corrida com chuva de F2 correndo pela Lotus, quando estava em 7º lugar. Ele bateu numa árvore e quebrou o pescoço. Antes da corrida ele reclamou que não conseguia aquecer os pneus na temperatura ideal. Essa corrida foi ganha no final por Beltoise. (Fonte a História de Jim Clark de Bill Gavin pg 5)

Segundo Francisco Santos a causa do acidente foi um furo no pneu do seu carro de F1 (Anuário Francisco Santos 1998 pg 16)

163)GP DA ESPANHA

Local: Jarama

Pole-Position:

1)Chris Amon(NZE)Ferrari-1m27s9 Perdeu a corrida quando liderava por causa de um fusível queimado da bomba de gasolina na 57ª volta.

2)Pedro Rodriguez(MEX)BRM-1m28s1

3)Denis Hulme(NZE)McLaren/Ford-1m28s3

4)Bruce McLaren(NZE)McLaren/Ford-1m28s3

5)Jean-Pierre Beltoise(FRA)Matra/Ford-1m28s3

[6\)Graham Hill\(ING\)Lotus/Ford-1m28s4 Pela primeira vez patrocinador num carro de F1, Gold Leaf e foi usado aerofólio pela 1ª vez na F1. \(Fonte vídeo “Who is the fastest man?”\)](#)

7)John Surtees(ING)Honda-1m28s8

8)Jacky Ickx(BEL)Ferrari-1m29s6

9)Jochen Rindt(AUT)Brabham/Repco-1m29s7 Abandonou com problema na pressão de óleo.

10)Jo Siffert(SUI)Lotus/Ford-1m29s7

11)Piers Courage(ING)BRM-1m29s9

12)Ludovico Scarfiotti(ITA)Cooper/BRM-1m30s8

13)Brian Redman(ING)Cooper/BRM-1m31s0

OBS: Stewart não correu nessa corrida, devido a um acidente de F2 na qual quebrou o pulso. Jack Brabham treinou fez o 14º tempo (1m44s2) mas não correu por problema no motor.

Corrida: 12/05/1968 - 90 voltas

Classificação Final:

1) Graham Hill(ING)Lotus/Ford-2h15m20s1 (9 pontos)

2) Denis Hulme(NZE)McLaren/Ford-a 15s9 (6 pontos)

3) Brian Redman(ING)Cooper/BRM-a 1 volta (4 pontos)

4) Ludovico Scarfiotti(ITA)Cooper/BRM-a 1 volta (3 pontos)

5) Jean-Pierre Beltoise(FRA)Matra/Ford-a 9 voltas (2 pontos)

OBS: 6º colocado não chegou na zona de classificação (90% da corrida completada).

Melhor Volta: Jean-Pierre Beltoise(FRA)Matra/Ford-1m28s3

OBS: Doze horas em ponto. A bandeira espanhola é baixada. Treze carros partem para o GP da Espanha, a segunda prova do Campeonato. Jarama inteira está em suspense. Denis Hulme, campeão de 1967, prometera ganhar, repetindo o melhor tempo dos treinos; Jean-Pierre Beltoise corre pela primeira vez com um carro de F1; **John Surtees, Pedro Rodriguez, Chris Amon, Bruce McLaren, Ludovico Scarfiotti e Jacky Ickx têm chances de vencer; Graham Hill, rosto sério, não faz comentários.** Pesa sobre seus ombros a responsabilidade de levar à vitória a equipe Lotus/Ford, da qual o líder era Jim Clark, o companheiro morto. Noventa voltas depois, a Lotus/Ford, de Hill, recebe a bandeirada da vitória, completando os 306 quilômetros e 360 metros com uma média horária de 135,842. Uma garrafa de champanha é aberta para comemorar o triunfo. Graham Hill ergue sua taça sem dizer nada, numa homenagem silenciosa ao companheiro a quem substituíra. A corrida de Jarama esteve ameaçada de não se realizar. Os pilotos reclamavam que o circuito não reunia as condições mínimas de segurança. Mas os problemas foram superados a tempo e a prova se realizou com índice excelente de organização. Apenas um acidente se registrou, na volta 31, com o carro de Pedro Rodriguez, que derrapou numa mancha de óleo. O piloto escapou ileso, embora sua máquina tivesse à frente destrocada, depois de bater contra uma valeta. Pedro Rodriguez comandara as primeiras voltas da corrida. O segundo a ocupar a liderança foi o novato Beltoise, que corria exigindo tudo da máquina. Quatro voltas depois está parado nos boxes. Esse atraso liquidaria suas possibilidades de vitória em sua primeira prova. Apesar dos contratemplos, Beltoise termina em quinto lugar, acrescentando ao que ganhara na África do Sul, pilotando um carro de Fórmula 2 (permitido pelo regulamento vigente na época). **Vinte voltas depois de iniciada a corrida, Chris Amon é o líder, seguido de Pedro Rodriguez e de Graham Hill. Com a saída de Pedro Rodriguez, Graham Hill passa a segunda posição, enquanto Chris Amon mantém a liderança. A corrida vai assim até a 58ª volta, quando Amon para nos boxes.** Começa aí a vitória do britânico Hill. Depois de largar na sexta posição, ele mantivera sua Lotus correndo regularmente, subindo de classificação até chegar à liderança. Na volta 60 só restavam nove carros na pista. E a luta que se trava entre Hill e Hulme mostra a classe desses pilotos, e a qualidade de suas máquinas. Nas retas avança a Lotus, nas curvas o McLaren.

John Surtees leva o Honda em terceiro. Ao faltarem catorze voltas, ele para definitivamente. Quando restavam dez voltas para o fim da corrida, vários dos grandes pilotos transformaram-se em tranquilos espectadores. Já não correm: Siffert, Ickx, Rindt, McLaren, Surtees. Ficam os cinco que vão concluir a corrida. Hill e Hulme brigam nos primeiros lugares. A prova termina. O público aplaude Hill, o campeão; Hulme, o campeão do mundo; Redman, o campeão inglês de motociclismo, que se inicia no automobilismo; Beltoise, o campeão da Fórmula 2, que começa com êxito na Fórmula 1. Mas falta alguma coisa: ninguém pode aplaudir o piloto considerado favorito indiscutível para o título de 68, o campeão Jim Clark.

164)GP DE MÔNACO

Local: Monte Carlo

Pole-Position:

- 1)Graham Hill(ING)Lotus/Ford-1m28s2 Lotus 49 B.
- 2)Johnny Servoz-Gavin(FRA)Matra/Ford-1m28s8 Estreia dele na F1 largando na 1a fila!! Liderou a corrida várias voltas.**
- 3)Jo Siffert(SUI)Lotus/Ford-1m28s8
- 4)John Surtees(ING)Honda-1m29s1**
- 5)Jochen Rindt(AUT)Brabham/Repco-1m29s2 Sofreu um acidente na volta 8, quebrou o nariz e abandonou.**
- 6)Richard Attwood(ING)BRM-1m29s6
- 7)Bruce McLaren(NZE)McLaren/Ford-1m29s6
- 8)Jean-Pierre Beltoise(FRA)Matra-1m29s7
- 9)Pedro Rodriguez(MEX)BRM-1m30s4
- 10)Denis Hulme(NZE)McLaren/Ford-1m30s4
- 11)Piers Courage(ING)BRM-1m30s6
- 12)Jack Brabham(AUS)Brabham/Repco-1m31s2
- 13)Jackie Oliver(ING)Lotus/Ford-1m31s7
- 14)Lucien Bianchi(BEL)Cooper/BRM-1m31s9
- 15)Ludovico Scarfiotti(ITA)Cooper/BRM-1m32s9
- 16)Dan Gurney(EUA)Eagle/Weslake-1m32s9**

OBS: Stewart também não correu nessa corrida, se recuperando de um acidente de F2 na qual quebrou o pulso.

Corrida: 26/05/1968 - 80 voltas

Classificação Final:

- 1) Graham Hill(ING)Lotus/Ford-2h00m32s3 (9 pontos) Essa Lotus já usava um protótipo de aerofólios, só a Lotus do Hill tinha esse dispositivo. Depois as outras equipes a copiaram.**
- 2) Richard Attwood(ING)BRM-a 2s2 (6 pontos)
- 3) Lucien Bianchi(BEL)Cooper/BRM-a 4 voltas (4 pontos) Avô do Jules Bianchi piloto da F1 de 2013 em diante.**
- 4) Ludovico Scarfiotti(ITA)Cooper/BRM-a 4 voltas (3 pontos)
- 5) Denis Hulme(NZE)McLaren/Ford-a 7 voltas (2 pontos)

OBS: 6º colocado não chegou na zona de classificação (90% da corrida completada)

Melhor Volta: Richard Attwood(ING)BRM-1m28s1

OBS: O GP de Mônaco, a terceira prova do mundial, apenas confirmou a boa fase técnica dos Lotus/Ford e o favoritismo de Graham Hill para a conquista do título de 1968. Depois desse triunfo, a equipe de Colin Chapman permanece invicta, e o piloto britânico - um veterano que parece ter

rejuvenescido depois que passou a defender sozinho o prestígio da equipe - deu passo importante para reconquistar esse título, que já lhe pertenceu em 1962. Mônaco é considerado um dos circuitos mais difíceis do Campeonato (Lorenzo Bandini morreu ali, no GP de 1966), e Hill, que já o vencera várias vezes, era apontado como em condições de ganhar mais uma vez. Ele acabou confirmando as previsões. Por ser um circuito difícil, o destaque deste GP foi a boa classificação obtida por alguns cobras da Fórmula 1: Richard Attwood, segundo; Lucien Bianchi, terceiro; Scarfiotti, em quarto; e Hulme chegando em quinto. Com esta classificação (e a derrota de outros sérios candidatos, que não conseguiram concluir o GP), Hulme mantém a vice-liderança na classificação geral do campeonato. Neste mundial, ele vem pilotando um McLaren, considerado um carro excepcional, mas que até agora não lhe deu as vitórias necessárias para que repita as performances que lhe propiciaram o título de 1967, ao volante de um Brabham/Repco.

Devido à greve geral na França e falta de combustível, a Ferrari não correu nesse GP.

165)GP DA BÉLGICA

Local: Spa

Pole-Position:

- 1)Chris Amon(NZE)Ferrari-3m28s6 Foi a 1a equipe a usar aerofólio como é conhecido nos dias de hoje, meteu 3,5s no Stewart, mas teve problema no radiador na volta 8 e abandonou.**
- 2)Jackie Stewart(ESC)Matra/Ford-3m32s3**
- 3)Jacky Ickx(BEL)Ferrari-3m34s3**
- 4)John Surtees(ING)Honda-3m35s0 Equipe Honda**
- 5)Denis Hulme(NZE)McLaren/Ford-3m35s4
- 6)Bruce McLaren(NZE)McLaren/Ford-3m37s1
- 7)Piers Courage(ING)BRM-3m37s2
- 8)Pedro Rodriguez(MEX)BRM-3m37s8
- 9)Jo Siffert(SUI)Lotus/Ford-3m39s0**
- 10)Brian Redman(ING)Cooper/BRM-3m41s4
- 11)Richard Attwood(ING)BRM-3m45s2
- 12)Lucien Bianchi(BEL)Cooper/BRM-3m45s9
- 13)Jean-Pierre Beltoise(FRA)Matra-3m52s9
- 14)Graham Hill(ING)Lotus/Ford-4m06s1 Treinou mal. Usou o Lotus 49 B.**
- 15)Jackie Oliver(ING)Lotus/Ford-4m30s8**
- 16)Jo Bonnier(SUE)McLaren/BRM-4m34s3
- 17)Jochen Rindt(AUT)Brabham/Repco-4m46s7 Quebrou o motor na volta 5.
- 18)Jack Brabham(AUS)Brabham/Repco SEM TEMPO

Corrida: 09/06/1968 - 28 voltas

Classificação Final:

- 1) Bruce McLaren(NZE)McLaren/Ford-1h40m02s1 (9 pontos) 4a vitória da carreira. Venceu a corrida na última volta com pane seca do Stewart. McLaren e o Brabham foram os únicos que venceram com seus próprios carros na F1.**
- 2) Pedro Rodriguez(MEX)BRM-a 12s1 (6 pontos)**
- 3) Jacky Ickx(BEL)Ferrari-a 39s6 (4 pontos)**
- 4) Jackie Stewart(ESC)Matra/Ford-a 1 volta (3 pontos) Teve pane seca na penúltima volta.**
- 5) Jackie Oliver(ING)Lotus/Ford-a 2 voltas (2 pontos)
- 6) Lucien Bianchi(BEL)Cooper/BRM-a 2 voltas (1 ponto)
- 7) Jo Siffert(SUI)Lotus/Ford-a 3 voltas
- 8) Jean-Pierre Beltoise(FRA)Matra-a 3 voltas

Melhor Volta: John Surtees(ING)Honda-3m30s5

OBS: John Surtees liderou com folga, mas um problema na suspensão o obrigou a parar. Denis Hulme e Jackie Stewart também tiveram de desistir e Bruce McLaren, que saiu em sexto lugar, conseguiu uma vitória inesperada. Bruce em tom profético dizia: "Esta foi apenas a nossa primeira vitória. Em dois anos, estaremos prontos para correr pelo título". Era apenas o começo de glórias da Equipe McLaren. **Entretanto, um fator era decisivo para o sucesso da equipe britânica: o uso dos motores Ford. Em 1967, Colin Chapman junto com Walter Heyes da Ford, decidiram que para o bem do esporte, o motor DFV Cosworth deveria ficar disponível para todos os seus rivais em 1968. Outro fato que marcou a prova foi o advento dos aerofólios suspensos, usados pela primeira vez pela Ferrari, invenção logo imitada por outras equipes.**

166)GP DA HOLANDA

Local: Zandvoort

Pole-Position:

- 1)Chris Amon(NZE)Ferrari-1m23s54 Liderou o começo da corrida.**
- 2)Jochen Rindt(AUT)Brabham/Repco-1m23s70 Teve problema de ignição na volta 35.
- 3)Graham Hill(ING)Lotus/Ford-1m23s84 Lotus 49 B
- 4)Jack Brabham(AUS)Brabham/Repco-1m23s90 Saiu da pista na volta 22 e abandonou.**
- 5)Jackie Stewart(ESC)Matra/Ford-1m24s41
- 6)Jacky Ickx(BEL)Ferrari-1m24s42**
- 7)Denis Hulme(NZE)McLaren/Ford-1m24s45
- 8)Bruce McLaren(NZE)McLaren/Ford-1m24s58 Teve acidente na volta 18 e abandonou.**
- 9)John Surtees(ING)Honda-1m25s22**
- 10)Jackie Oliver(ING)Lotus/Ford-1m25s48
- 11)Pedro Rodriguez(MEX)BRM-1m25s51
- 12)Dan Gurney(EUA)Brabham/Repco-1m25s79**
- 13)Jo Siffert(SUI)Lotus/Ford-1m25s86
- 14)Piers Courage(ING)BRM-1m26s07
- 15)Richard Attwood(ING)BRM-1m26s72
- 16)Jean-Pierre Beltoise(FRA)Matra-1m26s76
- 17)Silvio Moser(SUI)Brabham/Repco-1m28s29
- 18)Lucien Bianchi(BEL)Cooper/BRM-1m28s31
- 19)Jo Bonnier(SUE)McLaren/BRM-1m28s43

Corrida: 23/06/1968 - 90 voltas

Classificação Final:

- 1) Jackie Stewart(ESC)Matra/Ford-2h46m11s26 (9 pontos) Corrida na chuva.**
- 2) Jean-Pierre Beltoise(FRA)Matra/Ford-a 1m33s93 (6 pontos) BOM DE CHUVA.**
- 3) Pedro Rodriguez(MEX)BRM-a 1 volta (4 pontos)
- 4) Jacky Ickx(BEL)Ferrari-a 2 voltas (3 pontos)
- 5) Silvio Moser(SUI)Brabham/Repco-a 3 voltas (2 pontos)
- 6) Chris Amon(NZE)Ferrari-a 5 voltas (1 ponto)
- 7) Richard Attwood(ING)BRM-a 5 voltas
- 8) Jo Bonnier(SUE)McLaren/BRM-a 8 voltas
- 9) Graham Hill(ING)Lotus/Ford-a 9 voltas Sofreu um acidente na volta 81 e abandonou a corrida.**

Melhor Volta: Jean-Pierre Beltoise(FRA)Matra/Ford-1m45s91 **Beltoise bom de chuva.**

OBS: O Grande Prêmio da Holanda de 1968 foi uma corrida de Fórmula 1 realizada no circuito de Zandvoort em 23 de junho de 1968. Foi uma corrida 5 de 12 no Campeonato Mundial de Pilotos de 1968 e na Copa Internacional de 1968 para Fabricantes de Fórmula Um. A corrida de 90 voltas foi ganha pelo piloto da Matra, Jackie Stewart, depois que ele largou da quinta posição. Seu companheiro de equipe Jean-Pierre Beltoise terminou em segundo e o piloto da BRM Pedro Rodríguez ficou em terceiro.

Fonte: https://en.wikipedia.org/wiki/1968_Dutch_Grand_Prix

Vitória de Jackie Stewart na Holanda, primeira do escocês com o motor Ford Cosworth. O fato da Matra usar o motor Ford, pode ser explicado através de um acontecimento ocorrido em 1967. Ken Tyrrell, procurou Walter Hayes na Ford e disse: "Você sabe, se não fizermos algo, este homem (Stewart) vai para a Ferrari". Hayes concordou em pagar o salário de 20 000 libras que Stewart pedira à Tyrrell e, como resultado o Ford DFV foi vendido à Matra.

167)GP DA FRANÇA

Local: Rouen

Pole-Position:

- 1)Jochen Rindt(AUT)Brabham/Repco-1m56s1**
- 2)Jackie Stewart(ESC)Matra/Ford-1m57s3
- 3)Jacky Ickx(BEL)Ferrari-1m57s7**
- 4)Denis Hulme(NZE)McLaren/Ford-1m57s7
- 5)Chris Amon(NZE)Ferrari-1m57s8**
- 6)Bruce McLaren(NZE)McLaren/Ford-1m58s0
- 7)John Surtees(ING)Honda-1m58s2**
- 8)Jean-Pierre Beltoise(FRA)Matra-1m58s9
- 9)Graham Hill(ING)Lotus/Ford-1m59s1 Lotus 49 B. Semieixo quebrado na volta 14.**
- 10)Pedro Rodriguez(MEX)BRM-1m59s3
- 11)Jo Siffert(SUI)Lotus/Ford-2m00s3
- 12)Richard Attwood(ING)BRM-2m00s8
- 13)Jack Brabham(AUS)Brabham/Repco-2m00s8 Teve algum problema nos treinos.
- 14)Piers Courage(ING)BRM-2m01s1
- 15)Johnny Servoz-Gavin(FRA)Cooper/BRM-2m01s2
- 16)Jo Schlesser(FRA)Honda-2m04s5 Teve um acidente fatal aos 40 anos na 2a volta da corrida, seu carro pegou fogo. (Livro F1 Moderna pg 154) Honda V12 RA 302.Seu Honda era feito de Magnésio que é um metal inflamável, e John Surtees se recusou a correr com ele.**
- 17)Vic Elford(ING)Cooper/BRM-2m05s5

Corrida: 07/07/1968 - 60 voltas

Classificação Final:

- 1) Jacky Ickx(BEL)Ferrari-2h25m40s9 (9 pontos) Corrida com chuva, 1ª vitória do Ickx. Teve muita sorte, pois estreou o novo pneu Firestone YB 10 bons para chuva e se deu bem.**
- 2) John Surtees(ING)Honda-a 1m58s6 (6 pontos) Se recusou a correr no modelo Honda V12 RA 302 que foi para Schlesser que acabou morrendo nesse carro.**
- 3) Jackie Stewart(ESC)Matra/Ford-a 1 volta (4 pontos)**
- 4) Vic Elford(ING)Cooper/BRM-a 2 voltas (3 pontos)
- 5) Denis Hulme(NZE)McLaren/Ford-a 2 voltas (2 pontos)
- 6) Piers Courage(ING)BRM-a 3 voltas (1 ponto)
- 7) Richard Attwood(ING)BRM-a 3 voltas
- 8) Bruce McLaren(NZE)McLaren/Ford-a 4 voltas

- 9) Jean-Pierre Beltoise(FRA)Matra-a 4 voltas
- 10) Chris Amon(NZE)Ferrari-a 5 voltas
- 11) Jo Siffert(SUI)Lotus/Ford-a 6 voltas

Melhor Volta: Pedro Rodriguez(MEX)BRM-2m11s5

OBS: Colin Chapman deixou todos apavorados nos boxes de Rouen, ao afirmar que a batida de Jackie Oliver nos treinos foi resultado de uma rachadura na carcaça da embreagem, apenas com o intuito de se divertir e deixar seus rivais preocupados. Oliver entretanto, não pensava desta maneira: **"Não me lembro bem o que aconteceu. Estava no circuito de rua da França, entrando na terceira volta, que me qualificava. Quando me aproximei da descida, um pouco antes dos boxes, a traseira do carro se soltou, então rodei e comecei a ir para atrás, não dei uma volta completa, então virei de novo e a única coisa que vi na minha frente foi o muro. Algumas pessoas, eu entre elas, acreditaram que não foi um erro. Aquele aerofólio alto, de repente saiu para atrás, então a força descendente provocada por esta posição o levantou e deve ter feito com que as rodas traseiras do carro saíssem do chão. De qualquer modo, o resultado foi que bati na entrada do palacete a na grade de ferro. Felizmente, não foi de encontro ao ferro, pois se eu batesse contra o ferro, teria morrido.** Bati nos dois lados do muro de proteção. Devia estar a uns 190 km/h. Tudo que enxerguei foi a poeira sentando, e então vi uma cena que me deu a impressão que estava no céu: vi um palacete lindo, um caminho lindo, com vacas pastando. Só me dei conta que ainda estava vivo quando Colin Chapman atravessou a pista, correndo, pois bati na frente dos boxes, onde ele sacudiu meu ombro dizendo: 'o que foi que aconteceu? O que foi que aconteceu? Meu Deus, você está branco...'", relatou Oliver. Todavia, na corrida ocorreu um desastre. **O chassi RA 302 da Honda foi um exemplo trágico do erro de correr com equipamento não testado. Ele era o fruto da imaginação do próprio Soichiro Honda, que insistira que seu motor V8 fosse refrigerado a ar, conforme a bem-sucedida prática adotada por sua empresa para os motores de corridas de motos. Estava longe de ficar pronto para uma corrida. O próprio piloto titular da equipe John Surtees, se recusou a pilotar o carro quando a Honda queria competir no GP da França de 1968. Contrariando seu conselho, a empresa japonesa o inscreveu através da Honda France para o veterano piloto francês Jo Schlesser, que veio a morrer na terceira volta no Hairpin Nouveau Monde.**

A história foi enigmaticamente contada com ironia. O RA 302 era leve enquanto os carros anteriores de 3 litros da Honda tinham sido extremamente pesados, e parecia conceitualmente estar muito mais de acordo com o pensamento mais recente da F1, deixando de lado seu sistema de refrigeração. Schlesser após se empenhar intensamente durante anos. **John Surtees prosseguiu até conquistar um ótimo segundo lugar, naquela trágica corrida, pilotando o convencional V12 RA 301, embora tivesse que parar a certa altura, para trocar suas viseiras que tinham sido danificadas por causa de detritos do acidente de Schlesser.**

168)GP DA INGLATERRA

Local: Brands Hatch

Pole-Position:

- 1)Graham Hill(ING)Lotus/Ford-1m28s9 Já usava aerofólio. Teve semieixo quebrado na volta 26, nas primeiras voltas já saía fumaça do seu carro. Lotus 49 B.
- 2)Jacky Oliver(ING)Lotus/Ford-1m29s4 Já usava aerofólio.
- 3)Chris Amon(NZE)Ferrari-1m29s5 Já usava aerofólio.
- 4)Jo Siffert(SUI)Lotus/Ford-1m29s7 Já usava aerofólio.
- 5)Jochen Rindt(AUT)Brabham/Repco-1m29s9 Já usava aerofólio, Mas teve vazamento de gasolina e abandonou.

- 6) Dan Gurney(EUA)Eagle/Weslake-1m30s0 Já usava aerofólio, mas ficou parado na largada.
- 7) Jackie Stewart(ESC)Matra/Ford-1m30s0 Já usava aerofólio.
- 8) Jack Brabham(AUS)Brabham/Repco-1m30s2 Já usava aerofólio.
- 9) John Surtees(ING)Honda-1m30s3 Já usava aerofólio.
- 10) Bruce McLaren(NZE)McLaren/Ford-1m30s4 Já usava aerofólio.
- 11) Denis Hulme(NZE)McLaren/Ford-1m30s4 Já usava aerofólio.
- 12) Jacky Ickx(BEL)Ferrari-1m31s0 Já usava aerofólio.
- 13) Pedro Rodriguez(MEX)BRM-1m31s6 Já usava aerofólio.
- 14) Jean-Pierre Beltoise(FRA)Matra-1m31s6 Já usava aerofólio.
- 15) Richard Attwood(ING)BRM-1m31s7
- 16) Piers Courage(ING)BRM-1m32s3
- 17) Vic Elford(ING)Cooper/BRM-1m33s0 Já usava aerofólio
- 18) Robin Widdows(ING)Cooper/BRM-1m34s0
- 19) Silvio Moser(SUI)Brabham/Repco-1m35s4
- 20) Jo Bonnier(SUE)McLaren/BRM-1m36s8 Não usou aerofólio, largou em último, tomou 6s do Bruce McLaren.

Corrida: 20/07/1968 - 80 voltas

Classificação Final:

- 1) Jo Siffert(SUI)Lotus/Ford-2h01m20s3 (9 pontos) 1ª vitória de um piloto suíço na F1. Teve sorte pelo problema do Hill.
- 2) Chris Amon(NZE)Ferrari-a 4s4 (6 pontos) Na frente do Ickx.
- 3) Jacky Ickx(BEL)Ferrari-a 1 volta (4 pontos)
- 4) Denis Hulme(NZE)McLaren/Ford-a 1 volta (3 pontos)
- 5) John Surtees(ING)Honda-a 2 voltas (2 pontos)
- 6) Jackie Stewart(ESC)Matra/Ford-a 2 voltas (1 ponto)
- 7) Bruce McLaren(NZE)McLaren/Ford-a 3 voltas
- 8) Piers Courage(ING)BRM-a 8 voltas

Melhor Volta: Jo Siffert(SUI)Lotus/Ford-1m29s7

OBS: O Grande Prêmio da Inglaterra de 1968 foi uma corrida de Fórmula 1 realizada no Circuito Brands Hatch em 20 de julho de 1968. Foi uma corrida 7 de 12 no Campeonato Mundial de Pilotos de 1968 e na Copa Internacional de 1968 para Fabricantes de Fórmula Um. A corrida de 80 voltas foi vencida por Jo Siffert, sua primeira vitória na Fórmula 1 e a primeira vitória de um piloto suíço. A vitória de Siffert também marcou a 9ª e última vitória do piloto privado Rob Walker Racing Team.

Fonte: https://en.wikipedia.org/wiki/1968_British_Grand_Prix

Jo Siffert venceu o GP da Inglaterra, com uma Lotus da equipe independente de Rob Walker. A vitória foi muito emocionante, sendo esta, a última vez que um verdadeiro participante particular, com um carro particular, venceria um Grande Prêmio.

169) GP DA ALEMANHA

Local: Nürburgring

Pole-Position:

- 1) [Jacky Ickx\(BEL\)Ferrari-9m04s0 Foi 10,9s mais rápido no treino que o 2º colocado com nevoeiro, pois ele conhecia bem essa pista, por isso ele chamou a atenção da F1.](#)
- 2) [Chris Amon\(NZE\)Ferrari-9m14s9 Sofreu um acidente na volta 11 e abandonou a corrida.](#)
- 3) Jochen Rindt(AUT)Brabham/Repco-9m31s9

- 4)Graham Hill(ING)Lotus/Ford-9m46s0 Lotus 49 B
- 5)Vic Elford(ING)Cooper/BRM-9m53s0
- 6)Jackie Stewart(ESC)Matra/Ford-9m54s2**
- 7)John Surtees(ING)Honda-9m57s8**
- 8)Piers Courage(ING)BRM-10m00s1
- 9)Jo Siffert(SUI)Lotus/Ford-10m03s4
- 10)Dan Gurney(EUA)Eagle/Weslake-10m13s9**
- 11)Denis Hulme(NZE)McLaren/Ford-10m16s0
- 12)Jean-Pierre Beltoise(FRA)Matra-10m17s3
- 13)Jackie Oliver(ING)Lotus/Ford-10m18s7
- 14)Pedro Rodriguez(MEX)BRM-10m19s7
- 15)Jack Brabham(AUS)Brabham/Repco-10m23s1
- 16)Bruce McLaren(NZE)McLaren/Ford-10m33s0
- 17)Kurt Ahrens(ALE)Brabham/Repco-10m37s3
- 18)Hubert Hahne(ALE)Lola/BMW-10m42s9
- 19)Lucien Bianchi(BEL)Cooper/BRM-10m46s6
- 20)Richard Attwood(ING)BRM-10m48s2

Corrida: 04/08/1968 - 14 voltas

Classificação Final:

[1\) Jackie Stewart \(ESC\)Matra/Ford-2h19m03s2 \(9 pontos\) Corrida genial do Stewart com chuva e nevoeiro!! \(Fonte: \[http://en.wikipedia.org/wiki/1968_German_Grand_Prix\]\(http://en.wikipedia.org/wiki/1968_German_Grand_Prix\)\) A 3 voltas do fim saiu da pista, mas conseguiu voltar a corrida para vencer. Graham Hill saiu da pista na mesma volta e no mesmo local.](#)

2) Graham Hill (ING)Lotus/Ford-a 4m03s2 (6 pontos)

3) Jochen Rindt (AUT)Brabham/Repco-a 4m09s4 (4 pontos)

4) Jacky Ickx (BEL)Ferrari-a 5m55s2 (3 pontos)

5) Jack Brabham(AUS)Brabham/Repco-a 6m21s1 (2 pontos)

6) Pedro Rodriguez(MEX)BRM-a 6m25s0 (1 ponto)

7) Denis Hulme(NZE)McLaren/Ford-a 6m31s0

8) Piers Courage(ING)BRM-a 7m56s4

[9\) Dan Gurney\(EUA\)Eagle/Weslake-a 8m13s7 Primeira vez na história que um piloto corre com capacete integral. \(fonte \[http://en.wikipedia.org/wiki/1968_German_Grand_Prix\]\(http://en.wikipedia.org/wiki/1968_German_Grand_Prix\)\)](#)

10) Hubert Hahne(ALE)Lola/BMW-a 10m11s4

11) Jackie Oliver(ING)Lotus/Ford-a 1 volta

12) Kurt Ahrens(ALE)Brabham/Repco-a 1 volta

13) Bruce McLaren(NZE)McLaren/Ford-a 1 volta

14) Richard Attwood(ING)BRM-a 1 volta

Melhor Volta: Jackie Stewart(ESC)Matra/Ford-9m36s0 Andou mais rápido na corrida do que no treino.

OBS: "Nunca percorri uma volta em Nurburgring que não fosse necessária". Analisando friamente esta frase de John Young Stewart, poder-se-ia questionar porquê incluir seu nome entre os Reis da Chuva; afinal, o maior defensor da segurança nas pistas nunca se sentiu à vontade correndo riscos injustificáveis. Por todo seu ativismo em nome de melhores condições de trabalho para os pilotos, Jackie foi pejorativamente chamado pela imprensa da época de "piloto vacilante". Em 1968, uma vez mais, o homem que chamavam de medroso mostrou do que era capaz. O longo, sinuoso e traiçoeiro circuito de Nurburgring amanheceu sob densa névoa naquele domingo. O asfalto, molhado, apresentava vários pontos de alagamento, por conta da chuva que caiu durante todo o fim de semana. Correr à 300 Km/h com visibilidade zero não seria aceito hoje em dia, mas não significou muito para os dirigentes de então, que apenas retardaram a largada, esperando uma improvável melhora no tempo. **Stewart temeu o pior. Quando o seu chefe de equipe, o lendário Ken**

Tyrrell, pediu para que ele enfrentasse a pista no treino livre da manhã de domingo, para localizar as temíveis poças d'água, o escocês disse-lhe não. O velho Ken não aceitou tamanha insubordinação e, pela única vez em toda sua carreira, obrigou um de seus pilotos a ir para a pista. Os verdadeiros rios que atravessavam a pista eram o maior problema, pois poderiam levar um carro a aquaplanar e atingir em cheio uma das inúmeras árvores que circundavam Nurburgring. A visibilidade era tão ruim que nem os oficiais de pista conseguiam ver uns aos outros, tampouco o público podia identificar seus heróis das arquibancadas. Chegou-se a afirmar nos boxes que Jackie Stewart abandonaria a prova ainda em seu início, simulando uma quebra, em sinal de protesto. Visivelmente contrariado pelo perigo daquela situação, Jackie alinhou seu Matra na sexta posição do grid. **A pole era de Jackie Ickx, da Ferrari, famoso por sua qualidade sob chuva.** Logo atrás vinham Chris Amon, Jochen Rindt, Graham Hill, e uma zebra, Vic Elford, da Cooper. A bandeirada de largada (é bom lembrar que na época não havia semáforo para dar início a corrida) demorou longos cinco minutos para ser dada, o que superaqueceu muitos motores. Logo após a partida, levantou-se um spray inexpugnável ao redor dos carros, o que apenas reafirmou para Stewart que o único lugar seguro seria a ponta. Com a faca entre os dentes, partiu para cima de seus adversários, cruzando a longa reta de chegada na frente de todos, ainda na primeira volta! Apesar das dramáticas condições, o homem que viria a ser tricampeão mundial conduziu seu Fórmula 1 com maestria, despachando os adversários volta a volta. Ninguém conseguiu acompanhar seu ritmo, abrindo rapidamente uma vantagem desconcertante para o segundo colocado, Graham Hill. No final da prova, a chuva realmente desabou, e as condições se tornaram ainda mais complicadas. Conta Jackie que, a três voltas do fim, o carro fugiu totalmente de seu controle após uma curva em "S", indo em direção de um desafortunado fiscal de pista que perigosamente estava localizado distante de qualquer proteção. O homem ameaçou mergulhar para um lado, depois decidiu pular para outro, até simplesmente congelar de medo diante do bólido que se aproximava. Graças a Deus Stewart recuperou o controle, e o pior foi evitado. Pouco depois, Hill rodou no mesmo ponto, mas o fiscal a essa hora já havia escolhido um lugar mais seguro para acompanhar a prova. A bandeirada trouxe um imenso alívio para Jackie Stewart, após terem sido completadas todas as voltas originalmente programadas. Sem dúvida, foi sua maior conquista; sempre se referiu a Nurburgring 1968 como sua vitória favorita, justamente a mais difícil de todas as 27 que conquistou. Foi realmente um momento histórico, ainda mais quando se verifica que o segundo colocado chegou apenas 4 minutos depois... Que grande momento de autoafirmação para o pequeno escocês! Os críticos baixaram a cabeça para o futuro campeão, passando a ver sua luta por maior segurança nas pistas e melhor proteção para os pilotos com outros olhos. **Debaixo de uma densa neblina, sobre um asfalto escorregadio, Jackie Stewart provou para todo o mundo que prudência não é sinônimo de covardia.**

170)GP DA ITÁLIA

Local: Monza

Pole-Position:

- 1)John Surtees(ING)Honda-1m26s07 Motor Honda muito bem, mas saiu da pista para desviar da Ferrari de Amon.
- 2)Bruce McLaren(NZE)McLaren/Ford-1m26s11
- 3)**Chris Amon(NZE)Ferrari-1m26s21 Liderava quando na volta 8 passou na poça de óleo deixando pelo motor do Honda e sofreu acidente.**
- 4)Jacky Ickx(BEL)Ferrari-1m26s41
- 5)Graham Hill(ING)Lotus/Ford-1m26s57 Teve problema na roda do Lotus 49 B na volta 10.
- 6)Jackie Stewart(ESC)Matra/Ford-1m26s60
- 7)Denis Hulme(NZE)McLaren/Ford-1m26s61
- 8)Derek Bell(ING)Ferrari-1m26s90
- 9)Jo Siffert(SUI)Lotus/Ford-1m26s96

- 10) Jochen Rindt(AUT)Brabham/Repco-1m27s30 Quebrou o motor na volta 33.
- 11) Jackie Oliver(ING)Lotus/Ford-1m27s40
- 12) Dan Gurney(EUA)Eagle/Weslake-1m27s61**
- 13) Johnny Servoz-Gavin(FRA)Matra/Ford-1m27s63
- 14) David Hoobs(ING)Honda-1m27s70**
- 15) Pedro Rodriguez(MEX)BRM-1m28s20
- 16) Jack Brabham(AUS)Brabham/Repco-1m28s80
- 17) Piers Courage(ING)BRM-1m29s10
- 18) Jean-Pierre Beltoise(FRA)Matra-1m29s30
- 19) Jo Bonnier(SUE)McLaren/BRM-1m30s55
- 20) Vic Elford(ING)Cooper/BRM-1m31s30

Corrida: 08/09/1968 - 68 voltas

Classificação Final:

- 1) Denis Hulme(NZE)McLaren/Ford-1h40m14s8 (9 pontos)**
- 2) Johnny Servoz-Gavin(FRA)Matra/Ford-a 1m28s4 (6 pontos)**
- 3) Jacky Ickx(BEL)Ferrari-a 1m28s6 (4 pontos) Teve problema na asa do carro.**
- 4) Piers Courage(ING)BRM-a 1 volta (3 pontos)
- 5) Jean-Pierre Beltoise(FRA)Matra-a 2 voltas (2 pontos)
- 6) Jo Bonnier(SUE)McLaren/BRM-a 4 voltas (1 ponto)

Melhor Volta: Jacky Oliver(ING)Lotus/Ford-1m26s5

OBS: A corrida foi realizada ao longo de 68 voltas do Autódromo Nazionale di Monza, ocorrendo em condições de sol, com John Surtees na liderança desde o início. No final da primeira volta, Bruce McLaren estava à frente. McLaren permaneceu na frente até Surtees deslizar de volta para a liderança. Na volta seguinte, a McLaren estava à frente novamente, **enquanto o líder Ferrari de Chris Amon perdeu o controle do óleo derrubado por um dos Honda RA301s (provavelmente do David Hoobs) e seu carro voou por cima das barreiras para as árvores em uma das curvas rápidas de Lesmo. Surtees também bateu na parede tentando evitar a Ferrari.** Isso colocou Jo Siffert em segundo lugar, com Jackie Stewart em terceiro. O escocês passou para o segundo lugar e uma batalha acelerada se desenvolveu pela liderança entre McLaren, Stewart, Siffert e Denny Hulme. O M7A da McLaren teve que parar para mais óleo na volta 35 e abandonou. Stewart desapareceu na volta 43, quando seu motor Cosworth falhou. Nesta fase, Hulme já liderava a corrida e quando Siffert foi eliminado devido a uma falha na suspensão traseira, a nove voltas do fim, Hulme ficou com a vitória. Ele venceu com um tempo de 1h40: 14,8mins. Com uma velocidade média de 146,284 mph. Houve uma batalha animada atrás dele, entre Johnny Servoz-Gavin, Jacky Ickx e Jochen Rindt. A Ferrari de Ickx saiu na frente, apenas para parar na volta final para mais combustível. No processo, ele caiu para terceiro atrás de Servoz-Gavin, enquanto Rindt teve que abandonar com uma falha de motor. Piers Courage, Jean-Pierre Beltoise e Jo Bonnier completaram os seis primeiros, sem outros finalistas.

Fonte: https://en.wikipedia.org/wiki/1968_Italian_Grand_Prix

[Nessa corrida estreiam os novos pneus Goodyear de borracha G9, que deu vantagem a McLaren, que por sua vez retirou os aerofólios do carro. Teve muitas quebras inclusive a de Jackie Stewart e Graham Hill.](#)

[Nessa corrida a Ferrari instala aletas móveis no carro do Jackie Ickx e uma luz instalada na luz na barra de direção. Mas a luz queimou e Ickx andou grande parte da corrida com a aleta inclinada no máximo fazendo andar menos nas retas.](#)

171)GP DO CANADÁ

Local: M.Tremblant

Pole-Position:

- 1)Jochen Rindt(AUT)Brabham/Repco-1m33s8 Superaqueceu o motor e abandonou volta 39.
- 2)Chris Amon(NZE)Ferrari-1m33s8 Liderou toda a corrida quando a 18 voltas do fim a transmissão do carro quebrou.
- 3)Jo Siffert(SUI)Lotus/Ford-1m34s5
- 4)Dan Gurney(EUA)McLaren/Ford-1m34s5
- 5)Graham Hill(ING)Lotus/Ford-1m34s8 Correu com Lotus 49 B
- 6)Denis Hulme(NZE)McLaren/Ford-1m34s9
- 7)John Surtees(ING)Honda-1m34s9
- 8)Bruce McLaren(NZE)McLaren/Ford-1m35s0
- 9)Jackie Oliver(ING)Lotus/Ford-1m35s2
- 10)Jack Brabham(AUS)Brabham/Repco-1m35s4
- 11)Jackie Stewart(ESC)Matra/Ford-1m35s4
- 12)Pedro Rodriguez(MEX)BRM-1m35s7
- 13)Johnny Servoz-Gavin(FRA)Matra/Ford-1m36s6
- 14)Piers Courage(ING)BRM-1m37s3
- 15)Jean-Pierre Beltoise(FRA)Matra-1m38s7
- 16)Vic Elford(ING)Cooper/BRM-1m39s4
- 17)Jo Bonnier(SUE)McLaren/BRM-1m39s6
- 18)Lucien Bianchi(BEL)Cooper/BRM-1m40s5
- 19)Henri Pescarolo(FRA)Matra-1m41s2
- 20)Bill Brack(CAN)Lotus/Ford-1m41s2

OBS: Jack Ickx quebrou as pernas no treino e ficou fora do restante do campeonato.

Corrida: 22/09/1968 - 90 voltas

Classificação Final:

- 1) Denis Hulme(NZE)McLaren/Ford-2h27m11s2 (9 pontos)
- 2) Bruce McLaren(NZE)McLaren/Ford-a 1 volta (6 pontos)
- 3) Pedro Rodriguez(MEX)BRM-a 2 voltas (4 pontos)
- 4) Graham Hill(ING)Lotus/Ford-a 4 voltas (3 pontos)
- 5) Vic Elford(ING)Cooper/BRM-a 4 voltas (2 pontos)
- 6) Jackie Stewart(ESC)Matra/Ford-a 7 voltas (1 ponto) Perdeu tempo nos Boxes ao mudar um triângulo de suspensão.

Melhor Volta: Jo Siffert(SUI)Lotus/Ford-1m35s1

OBS: Os Brabham surpreendiam no Canadá ao obterem uma ótima classificação nos treinos. Era um fato novo, já que na temporada de 1968, a Brabham se perdera por conta do novo motor da Repco, que apresentava quatro comandos de válvulas, mas não era nem rápido, nem resistente. Com este fato, o piloto Jochen Rindt, contratado como promessa de bons desempenhos, acabou deixando a equipe ao final da temporada. Por outro lado, Jacky Ickx quebrou a perna nos treinos para o GP do Canadá, prova vencida por Denis Hulme. Desta forma, o belga ficou afastado do restante do campeonato.

Campeonato ficou empatado em Hill 33, Hulme 33 e Stewart 27.

172)GP DOS ESTADOS UNIDOS

Local: Watkins Glen

Pole-Position:

1) Mario Andretti(EUA) Lotus/Ford-1m04s20 Pole na estreia do Andretti na F1, provando que a Lotus era boa, mas teve quebra do bico e da embreagem do carro e abandonou na volta 31. Meu tempo no Graham Hill, campeão do mundo.

2) Jackie Stewart(ESC)Matra/Ford-1m04s27

3) Graham Hill(ING) Lotus/Ford-1m04s28

4) Chris Amon(NZE) Ferrari-1m04s37 Quebrou a bomba d'água quando era o 3o colocado.

5) Denis Hulme(NZE) McLaren/Ford-1m04s57 Teve acidente na volta 92 a abandonou.

6) Jochen Rindt(AUT)Brabham/Repco-1m04s81 Quebrou motor na volta 73.

7) Dan Gurney(EUA) McLaren/Ford-1m05s22

8) Jack Brabham(AUS)Brabham/Repco-1m05s25

9) John Surtees(ING) Honda-1m05s32

10) Bruce McLaren(NZE) McLaren/Ford-1m05s69

11) Pedro Rodriguez(MEX)BRM-1m06s10

12) Jo Siffert(SUI) Lotus/Ford-1m06s17

13) Jean-Pierre Beltoise(FRA)Matra-1m06s96

14) Piers Courage(ING) BRM-1m07s02 Teve pane seca na volta 93.

15) Derek Bell(ING) Ferrari-1m07s06

16) Jackie Oliver(ING) Lotus/Ford-1m07s46

17) Vic Elford(ING) Cooper/BRM-1m08s53

18) Jo Bonnier(SUE) McLaren/BRM-1m08s93

19) Bobby Unser(EUA) BRM-1m09s60

20) Lucien Bianchi(BEL) Cooper/BRM-1m09s77

Corrida: 06/10/1968 - 108 voltas

Classificação Final:

1) Jackie Stewart(ESC) Matra/Ford-1h59m20s29 (9 pontos)

2) Graham Hill(ING) Lotus/Ford-a 24s68 (6 pontos)

3) John Surtees(ING) Honda-a 1 volta (4 pontos)

4) Dan Gurney(EUA) McLaren/Ford-a 1 volta (3 pontos)

5) Jo Siffert(SUI) Lotus/Ford-a 3 voltas (2 pontos)

6) Bruce McLaren(NZE) McLaren/Ford-a 5 voltas (1 ponto) Teve Pane Seca.

Melhor Volta: Jackie Stewart(ESC)Matra/Ford-1m05s22

OBS: Jackie Stewart, com um Matra/Ford, venceu o GP dos EUA, mantendo suas esperanças de conquistar o campeonato de 1968. **O escocês assumiu a ponta na primeira volta, após ultrapassar um surpreendente Mario Andretti, que havia conquistado a pole em sua primeira prova na Fórmula 1. Graham Hill, que também está disputando o título da temporada foi o segundo colocado.** John Surtees com Honda foi o terceiro, enquanto que, Denis Hulme, que também tem chances de conquistar o título, não pontuou. Nos treinos da sexta-feira, debaixo de um tempo fechado, com ventos frios e com ocasionais queda de neve e granizo, todos observavam o **duelo entre Stewart e Chris Amon.** O escocês fez o melhor tempo do dia, 1m04s27. No sábado, também frio, porém com o céu limpo, um problema mecânico impediu Stewart de defender sua marca. **Mario Andretti, até então pouco conhecido na categoria máxima do automobilismo, fez uma volta sensacional, batendo o tempo do escocês em 0s07. Andretti recordou anos depois: "Certamente, aquele acontecimento foi incrível. O carro era obviamente fantástico, mas eu era o terceiro piloto da equipe. Maurice Philippe trabalhou no meu carro e nós tínhamos um bom relacionamento. Quando estava na volta rápida, o carro correspondeu da maneira que eu queria".** No domingo pela manhã, uma multidão de 93.000 pessoas, impressionadas com o feito de seu conterrâneo, lotou o circuito. Não se pode

esquecer, porém, que no grid também estava Dan Gurney, em sétimo, e o piloto da Fórmula Indy, Bobby Unser, uma lenda nos Estados Unidos, em décimo nono. Unser estava correndo após quebrar seu tornozelo em um jogo de basquete. A multidão fez um grande barulho quando Andretti largou à frente de Stewart e Hill. Porém, no final da reta, o Matra azul freou posteriormente a Andretti, assumindo a liderança. Na primeira passagem, a ordem era: Stewart, Andretti, Amon, Hill, Jochen Rindt, Hulme, Gurney, John Surtees e Bruce McLaren. **Na volta 6, Andretti tinha aberto um pouco de vantagem sobre Amon, ameaçando a liderança de Jackie Stewart. Todavia, três voltas depois, o sonho de Andretti terminou. O nariz de seu carro estava quebrado. De acordo com Mario, ele não tinha tocado em ninguém, o problema aparecera sozinho. Ao se completarem dez voltas, apareceu Amon, na terceira posição, pois o neozelandês havia rodado em uma poça d'água. Hill, portanto, era o segundo colocado. Seis voltas depois, Hulme teve problemas e caiu para a nona colocação. Na 26ª passagem, era a vez de Gurney, correndo em um excelente terceiro lugar, rodar sozinho, perdendo uma posição para John Surtees. Finalmente na volta 33, Mario Andretti abandonaria a corrida após ter sua embreagem quebrada, para a grande decepção de seu público.** A esta altura, Gurney havia ultrapassado Surtees, com os dois pilotos empreendendo uma grande batalha, que duraria toda a prova. Na 40ª volta, Stewart estava 26 segundos à frente de Hill, com Gurney e Surtees outros 10 segundos atrás. Stewart estava em grande forma, quando marcou na passagem 52, a volta mais rápida da corrida. **Hill, por sua vez, estava com problemas em sua coluna de direção.** Na volta 97, um minuto e vinte segundos à frente de Bruce McLaren, o Lotus de Jo Siffert começou a pegar fogo. O suíço parou nos boxes, onde seu pequeno painel foi removido e vários consertos foram feitos. Quando retornou a prova, o suíço perdera a posição para Bruce McLaren. Após duas voltas, Siffert recuperou a posição. **Bruce McLaren, a esta altura, também parou por causa do combustível.** Logo após, Surtees que estava fazendo uma tranquila corrida, percebeu que Gurney estava lento. O problema do americano era o mesmo de McLaren, falta de combustível. Surtees acelerou e ultrapassou Gurney na última volta. Vitória de Stewart, importantíssima para a disputa do campeonato mundial, que seria decidido na última prova, no México.

173)GP DO MÉXICO

Local: Cidade do México

Pole-Position:

- 1)Jo Siffert(SUI)Lotus/Ford-1m45s22
- 2)Chris Amon(NZE)Ferrari-1m45s62 Quebrou a transmissão.
- 3)Graham Hill(ING)Lotus/Ford-1m46s01 Correu com Lotus 49 B
- 4)Denis Hulme(NZE)McLaren/Ford-1m46s04 Quebrou a suspensão traseira no começo.
- 5)Dan Gurney(EUA)McLaren/Ford-1m46s29
- 6)John Surtees(ING)Honda-1m46s49
- 7)Jackie Stewart(ESC)Matra/Ford-1m46s69
- 8)Jack Brabham(AUS)Brabham/Repco-1m46s80
- 9)Bruce McLaren(NZE)McLaren/Ford-1m47s00
- 10)Jochen Rindt(AUT)Brabham/Repco-1m47s07 Teve problema de ignição na volta 2.
- 11)Moises Solana(ESP)Lotus/Ford-1m47s67 Quebrou a asa na volta 14 e abandonou.
- 12)Pedro Rodriguez(MEX)BRM-1m47s80
- 13)Jean-Pierre Beltoise(FRA)Matra-1m48s38
- 14)Jackie Oliver(ING)Lotus/Ford-1m48s44
- 15)Jacky Ickx(BEL)Ferrari-1m49s24
- 16)Johnny Servoz-Gavin(FRA)Matra/Ford-1m49s27
- 17)Vic Elford(ING)Cooper/BRM-1m19s48
- 18)Jo Bonnier(SUE)Honda-1m19s96
- 19)Piers Courage(ING)BRM-1m50s28
- 20)Henri Pescarolo(FRA)Matra-1m50s43

21) Lucien Bianchi(BEL)Cooper/BRM-1m50s57

Corrida: 03/11/1968 - 65 voltas

Classificação Final:

1) Graham Hill(ING)Lotus/Ford-1h56m43s95 (9 pontos) BI CAMPEÃO DO MUNDO.

2) Bruce McLaren(NZE)McLaren/Ford-a 1m19s32 (6 pontos)

3) Jacky Oliver(ING)Lotus/Ford-a 1m40s65 (4 pontos)

4) Pedro Rodriguez(MEX)BRM-a 1m41s09 (3 pontos)

5) Jo Bonnier(SUE)Honda-a 1 volta (2 pontos)

6) Jo Siffert(SUI)Lotus/Ford-a 1 volta (1 ponto)

7) Jackie Stewart(ESC)Matra/Ford-a 1 volta Estava disputando o título com Hill, mas teve problemas de falta de gasolina no final, mas completou a corrida.

8) Vic Elford(ING)Cooper/BRM-a 2 voltas

9) Henri Pescarolo(FRA)Matra-a 3 voltas

10) Jack Brabham(AUS)Brabham/Repco-a 6 voltas

Melhor Volta: Jo Siffert(SUI)Lotus/Ford-1m44s23

OBS: Resultados do **Grande Prémio do México** realizado em [Ciudad Deportiva Magdalena Mixhuca](#) a 1968 de Novembro de 3. Foi a corrida 1968 de 12 no Campeonato Mundial de Pilotos de 12 e na [Copa Internacional de Construtores de Fórmula 1968 de 1968](#). Esta corrida determinaria o Campeonato Mundial de Pilotos, disputado entre os britânicos Graham Hill no [Lotus 49B-Ford](#) e Jackie Stewart no [Matra MS10-Ford](#), e o atual campeão, o neozelandês [Denny Hulme](#) no [McLaren M7A-Ford](#). A prova foi adiada uma semana para não colidir com os [Jogos Olímpicos de Verão da Cidade do México](#), que terminaram em 26 de outubro.

Hulme começou com chances matemáticas de se tornar campeão mundial, mas sua McLaren quebrou um membro da suspensão traseira cedo, bateu e pegou fogo. [Jo Siffert](#) assumiu a liderança, mas teve que ir aos boxes com um cabo de acelerador quebrado. Stewart caiu para trás quando seu motor começou a falhar, o manuseio de seu carro começou a disparar e teve um problema de alimentação de combustível. Hill venceu esta corrida e seu segundo Campeonato de Pilotos, depois que Stewart caiu para sétimo após um problema no motor de seu Matra. O esforço do governo mexicano para conter a agitação civil levou a uma mudança da polícia militar para policiais desarmados e fiscais de rastreamento para controle de multidões; No final da corrida, os espectadores invadiam a própria pista. Esta foi uma das razões para o cancelamento final do futuro *GP do México*.

Fonte: https://en.wikipedia.org/wiki/1968_Mexican_Grand_Prix

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

CORRIDA DOS CAMPEÕES

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

Pole-Position:

1) Bruce McLaren(NZE)McLaren/Ford-1:30.0

Corrida: 17/03/1968 - 50 voltas

Classificação Final:

- 1) Bruce McLaren(NZE)McLaren/Ford-1h18m53s4
- 2) Pedro Rodriguez(MEX)BRM-1h19m07s6
- 3) Denis Hulme(NZE)McLaren/Ford-1m19s24s2
- 4) Chris Amon(NZE)Ferrari-1h19m30s8
- 5) Brian Redman(ING) - 1h20m20s6
- 6) Jackie Stewart(ESC)Matra/Ford-a 1 volta
- 7) Tony Lanfranchi - a 3 voltas
- 8) Jacky Ickx(BEL) - a 4 voltas
- 9) David Hoobs(ING) - a 7 voltas
- 10) Peter Gethin(ING) - a 14 voltas

Melhor Volta: Bruce McLaren(NZE)McLaren/Ford-1:31.6

OBS: Quarenta mil pessoas, público recorde no circuito inglês de Brands Hatch, viram o neozelandês Bruce McLaren vencer a clássica "Corrida dos Campeões" com um carro que ele próprio construiu usando um motor Ford. Mas o dono das maiores emoções foi o mexicano Pedro Rodriguez, que, depois de estar atrás de todo mundo, realizou uma dramática corrida com a sua BRM, e conseguiu chegar em segundo lugar. O mexicano impediu com sua façanha que a alegria de McLaren fosse dupla: no terceiro lugar ficou um outro carro seu, dirigido pelo atual campeão do mundo, Denis Hulme. **O quarto lugar, conseguido por Chris Amon com uma Ferrari, foi uma decepção para os italianos, já tristes com o acidente que sofrera outro piloto, Andrea de Adamich.** No começo da prova, a decepção foi de todo o público presente, quando se anunciou que não correria o tricampeão Jack Brabham, nem John Surtees, recentemente transferido para a Honda. Mas McLaren cuidou logo de quebrar esse gelo inicial. Liderou a prova desde o início e cobriu os 214 quilômetros do circuito em 1 hora, 18 minutos, 53 segundos e 4 décimos. Com média horária de 167,4 quilômetros, bateu um novo recorde para a corrida, que estava em poder do americano Dan Gurney, com os 195,96 km/h conseguidos em 1967. A má sorte impediu que o escocês Jackie Stewart conseguisse melhor colocação que a sexta. Durante um bom tempo da prova, sua Matra francesa com motor Ford foi vista garantindo o terceiro lugar, até que ele foi obrigado a parar no boxe para corrigir um defeito muito aborrecido no seu carro. Os pedais estavam desajustados e, toda vez que pisava a embreagem, o freio era apertado junto. Enquanto os mecânicos acertavam, perdeu duas voltas. Mas também não esteve sozinho com o azar. De todos os competidores, somente dez carros conseguiram chegar ao fim das 50 voltas.

INTERNATIONAL TROPHY

Local: Silverstone (INGLATERRA - PROVA EXTRA-OFICIAL)

Pole-Position:

- 1)Denis Hulme(NZE)McLaren/Ford-1:24.3

Corrida: 25/04/1968 - 52 voltas

Classificação Final:

- 1 Denny Hulme McLaren-Cosworth M7A 'M7A/2' 1h14m44.8, 122.17mph
- 2 Bruce McLaren McLaren-Cosworth M7A 'M7A/1' 1h14m55.7
- 3 Chris Amon Ferrari 312 '0007' 52 laps
- 4 Jacky Ickx Ferrari 312 '0009' 52 laps
- 5 Piers Courage BRM P126 '126-01' 51 laps
- 6 David Hobbs BRM P261 Special '2615' 50 laps
- 7 Silvio Moser Brabham BT20-Repco 49 laps

Melhor Volta: Chris Amon(NZE)Ferrari-1:25.1

OBS: Em Silverstone, International Trophy, uma imagem emocionante. Os carros de F1 alinhados, todos os pilotos em pé, ao lado de seus carros, um minuto de silêncio ao som de uma gaita de foles tocada por um instrumentista a caráter: última homenagem a Jim Clark.

GOLD CUP

Local: Oulton Park (INGLATERRA - PROVA EXTRA-OFICIAL)

Pole-Position:

1)Graham Hill(ING)Lotus/Ford-1:29.2

Corrida: 17/08/1968 - 40 voltas

Classificação Final:

1 Jackie Stewart Matra-Cosworth MS10 '02' 1h00m39.0, 109.29mph
2 Chris Amon Ferrari 312 '0011' 1h00m43.6
3 Jack Oliver Lotus-Cosworth 49B 'R2' 40 laps
4 Pedro Rodriguez BRM P126 '126-03' 39 laps
5 Tony Lanfranchi BRM P261 '2614' 34 laps
6 David Hobbs BRM P261 Special '2615' 34 laps

Melhor Volta: Jackie Stewart(ESC)Matra/Ford e Chris Amon(NZE)Ferrari-1:30.0

CLASSIFICAÇÃO FINAL

1º Graham Hill(ING)Lotus/Ford 48

2º Jackie Stewart(ESC)Matra/Ford 36 Ficou de fora duas corridas, por causa de um acidente na F2 na qual quebrou o pulso. Se não fosse por isso, teria chances de ser campeão.

3º Denis Hulme(NZE)McLaren/BRM e McLaren/Ford 33

4º Jacky Ickx(BEL)Ferrari 27

5º Bruce McLaren(NZE)McLaren/Ford 22

6º Pedro Rodriguez(MEX)BRM 18

7º Jo Siffert(SUI)Lotus/Ford 12

8º John Surtees(ING)Honda 12

9º Jean-Pierre Beltoise(FRA)Matra e Matra/Ford 11

10º Chris Amon(NZE)Ferrari 10 Fez 3 poles, mas perdeu duas vitórias por quebras e uma vez em Spa saiu na pole, mas teve problema no radiador e abandonou.

11º Jim Clark(ESC)Lotus/Ford 9

12º Jochen Rindt(AUT)Brabham/Repco 8 As boas atuações dele nesse ano, fez ele se transferir para a Lotus em 69. Ele teve 10 abandonos nesse ano!!

13º Richard Attwood(ING)BRM 6

Johnny Servoz-Gavin(FRA)Matra/Ford 6

15º Jacky Oliver(ING)Lotus/Ford 6

16º Ludovico Scarfiotti(ITA)Cooper/BRM 6

17º Lucien Bianchi(BEL)Cooper/BRM 5

18º Vic Elford(ING)Cooper/BRM 5

19º Brian Redman(ING)Cooper/BRM 4

20º Piers Courage(ING)BRM 4

21º Dan Gurney(EUA)McLaren/Ford 3

22º Jo Bonnier(SUE)McLaren/BRM e Honda 3

23º Silvio Moser(SUI)Brabham/Repco 2

Jack Brabham(AUS)Brabham/Repcó 2

TOTAL DE PONTOS DISPUTADOS: 298

CONSTRUTORES PONTOS

1º Lotus/Ford 62

2º McLaren/Ford e BRM 51

3º Matra/Ford e Matra 45 Equipe de Ken Tyrrell.

4º Ferrari 32 Fez 4 poles no ano, mas perdeu 3 corridas por azar do Chris Amon.

5º BRM 28

6º Cooper/BRM 14

Honda 14

8º Brabham/Repcó 10

TOTAL DE PONTOS DISPUTADOS: 256

MOTORES PONTOS

1º Ford 182

2º BRM 51

3º Ferrari 37

4º Honda 14

5º Repco 12

6º Matra 2

TOTAL DE PONTOS: 298

PAÍSES PONTOS

1º Inglaterra 85

2º Nova Zelândia 65

3º Escócia 45

4º Bélgica 32

5º México 18

6º França 17

7º Suíça 14

8º Áustria 8

9º Itália 6

10º Estados Unidos 3

Suécia 3

12º Austrália 2

TOTAL DE PONTOS: 298

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