

A temporada de 1967 premiou de novo a confiabilidade dos carros da Brabham. Denny Hulme foi o campeão da F1 e poucos sabem que Hulme correu com motor e/ou modelo de carro defasado em relação ao do patrão Jack Brabham (Fonte Livro A Fórmula 1 Moderna pg 120 e site F1 Fandom), por esse motivo ninguém pode tirar os méritos do Neozelandês por ter sido campeão sem ter tido nenhuma pole position. Mas um fato ficou marcado nessa temporada, as atuações sensacionais de Jim Clark que com uma Lotus Ford Cosworth, motor esse que faria sucesso no futuro. O escocês fez o que pôde, e de novo só não foi campeão por causa dos problemas (pane-seca em Monza e cinco quebras no carro). Clark terminou o ano em modesto terceiro lugar, embora tenha vencido o mesmo número de corridas que o campeão e o vice-campeão juntos. Além disso, o escocês tinha o famoso Lotus 49 (que três anos depois, ainda seria usado por Emerson Fittipaldi na F1). Por que, então, Clark não foi campeão? A resposta é falta de confiabilidade. Enquanto que Hulme conseguiu levar seu Brabham/Repco ao final de nove das onze corridas do calendário, sempre entre os quatro primeiros, Clark se envolvia em problemas com sua Lotus 49. Na sua regularidade, Hulme apelidado de "Velho Urso" por seu jeito meio desengonçado, foi seguido pelo próprio Jack Brabham, dono da equipe e, naquele ano, o australiano foi vice-campeão. A se lamentar a morte de Lorenzo Bandini, o piloto da Ferrari que foi fundamental para o título de Surtees em 1964, sofreu um acidente em Mônaco e ficou preso embaixo do carro que pegou fogo e veio a falecer 3 dias depois.

REGULAMENTO: Motores de 3,0 litros ou 1,5 litros com compressão externa. Peso mínimo 500 kg. Nesse ano a regra dos descartes passou a ser dividida por partes da temporada. Valiam os 5 melhores resultados nas 6 primeiras corridas e os 4 melhores resultados nas 5 últimas corridas.

PERFORMANCES:

Brabham melhor: Mon, Fra, Ale, Can, Ita
Cooper melhor: Afr
Lotus: Hol, Ing, EUA, Mex
Eagle: Bel

Brabham 5 x 4 Lotus

Quebras:

Hill (7): Hol, Bel, Fra, Ing, Ale, Ita e Mex
Clark (5): Afr, Fra, Mon, Ale, Can
Brabham (3): Afr, Mon, Bel
Hulme (2): Bel, Ita

Vitórias:

Brabham 4 (Brabham 2 e Hulme 2)
Lotus 4 (Clark 4)
Eagle 1 (Gurney 1)
Honda 1 (Surtees 1)
Cooper 1 (Rodriguez 1)

Poles:

Lotus 9 (Clark 6 e Hill 3)
Brabham 2 (Brabham 2)

VMR:

Lotus 7 (Clark 5 e Hill 2)
Brabham 2 (Hulme 2)
Eagle 2 (Gurney 2)

*Hat Trick:
Lotus 1 (Clark 1)*

*Dobradinhas de largada:
Lotus 3
Brabham 1*

*Dobradinhas de chegada:
Brabham 3
Lotus 1*

OBS 1: DIFERENÇA DE MODELOS EQUIPE BRABHAM:

Jack Brabham era o patrão e tinha preferência dentro da equipe e usava um motor novo com 9.000 RPM e cerca de 350 HP, enquanto Denny Hulme usava o motor de 1966 com giro de 8.200 RPM com 330 HP. (Fonte: Livro A Fórmula 1 Moderna pg 120).

Segundo o site de F1 Fandom havia diferença de motores e também de modelos de carro e aconteceu da seguinte forma:

África do Sul: ambos com mesmo modelo BT 20 (motor 330 HP).

Mônaco, Holanda: modelos BT19 (motor 350 HP) e BT20 (motor 330HP).

Bélgica: modelos BT 20 e BT 24 e ambos com o mesmo motor (350 HP).

França até México: modelo BT 24 e ambos com o mesmo motor (350HP).

(Fonte: https://f1.fandom.com/wiki/1967_Dutch_Grand_Prix)

(Fonte: https://f1.fandom.com/wiki/1967_Belgian_Grand_Prix)

(Fonte: https://f1.fandom.com/wiki/1967_French_Grand_Prix)

OBS 2: RON DENNIS:

Ron Dennis era mecânico do Cooper Maserati de Jochen Rindt em 1966, e quando Rindt se transferiu para a Brabham em 1967, Ron Dennis foi junto dele e passou a trabalhar diretamente no carro do Jack Brabham e passou a fazer todo o papel de chefe de equipe e gerenciar todo o TEAM BRABHAM. (Anuário F1 Francisco Santos 1987 pg 44)

OBS 3: ESTREIA DO FORD COSWORTH:

O motor Ford Cosworth estreou nesse ano e depois do GP Holanda fez nada mais de todas as poles da temporada (6 com Clark e 3 com Hill) e venceu 4 corridas com o Clark. Apesar do bom desempenho da Lotus/Cosworth, as 12 quebras da Lotus (Brabham teve 5) fez o título de construtores ir para a Brabham.

OBS 4: STEWART E OS CINTOS DE SEGURANÇA NA F1:

Nessa temporada Jackie Stewart pediu para instalar cintos de segurança pela 1ª vez na F1 na sua BRM. (Fórmula Um Campeonato Mundial 1976 pg 128)

OBS 5: GENIALIDADE DE STEWART E DE CLARK:

No GP Bélgica 67, Stewart chegou em 2º lugar, guiando parte da corrida com uma só mão no volante, e a outra ficou segurando a alavanca de câmbio que se recusava a segurar as marchas.

No GP Itália 67, em Monza, Jim Clark fez corrida de gênio. Gurney largou na frente seguido de Brabham, Hill, Amon e Clark. Na volta 3 Clark passa os 3 pilotos e assume a liderança. Na volta 13 teve um pneu traseiro direito furado, e perde uma volta inteira. Jim Clark retorna em 15º lugar com uma volta de desvantagem. Na volta 21 Clark tira uma volta de desvantagem dos 3 líderes. Na volta 55 Clark já estava em 4º lugar. Na volta 58 Clark já estava em 2º lugar. Na volta 59 Hill abandona com motor quebrado. Mas o motor da Lotus de Clark começa a falhar provavelmente com problema no pescador de combustível, Brabham e Surtees passam Clark, Brabham escorrega na areia da pista e John Surtees ganhar a corrida.

Fonte: https://www.youtube.com/watch?v=5kvk_Ao-UQg

OBS 6: EQUIPE EAGLE:

Em 1967, Dan Gurney criou a equipe Eagle com apoio financeiro de Carroll Shelby

OBS 7: MORTE DE LORENZO BANDINI:

Na octogésima-segunda volta do GP Mônaco 1967, o carro de Lorenzo Bandini bateu, acidente provavelmente causado pela exaustão física do piloto, onde acabou capotando numa chicane. O carro do italiano acabou por se incendiar, demorando muito para que ele fosse retirado do cockpit. Levado para o hospital, ele não resistiu aos ferimentos e morreu três dias depois. Era uma ducha de água fria nas esperanças dos italianos, em ter um novo campeão mundial nascido na Itália.

151)GP DA ÁFRICA DO SUL

Local: Kyalami

Pole-Position:

1)Jack Brabham(AUS)Brabham/Repco-1m28s3 Saiu da pista no começo da corrida e perdeu muito tempo.

2)Denis Hulme(NZE)Brabham/Repco-1m28s9 Hulme e Brabham usaram o mesmo modelo de carro BT 20.

3)Jim Clark(ESC)Lotus/BRM-1m29s0 Quebrou o motor na volta 22.

4)Pedro Rodriguez(MEX)Cooper/Maserati-1m29s1

5)John Love(ROD)Cooper/Climax-1m29s5

6)John Surtees(ING)Honda-1m29s6

7)Jochen Rindt(AUT)Cooper/Maserati-1m30s2

8)Dave Charlton(AFS)Brabham/Climax-1m30s2

9)Jackie Stewart(ESC)BRM-1m30s3

10)Bob Anderson(ING)Brabham/Climax-1m30s6

11) Dan Gurney(EUA)Eagle/Climax-1m30s7

12) Jo Bonnier(SUE)Cooper/Maserati-1m31s8

13) Mike Spence(ING)BRM-1m32s1

14) Sam Tingle(ROD)LDS/Climax-1m32s4

15) Graham Hill(ING)Lotus/BRM-1m32s6 Sofreu um acidente e abandonou na volta 6.

16) Jo Siffert(SUI)Cooper/Maserati-1m32s8

17) Luki Botha(AFS)Brabham/Climax-1m33s1

18) Piers Courage(ING)Lotus/BRM-1m33s8

Corrida: 02/01/1967 - 80 voltas

Classificação Final:

1) Pedro Rodriguez(MEX)Cooper/Maserati-2h05m45s9 (9 pontos)

2) John Love(ROD)Cooper/Climax-a 26s4 (6 pontos) Teve Pane seca quando liderava.

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

4) Denis Hulme(NZE)Brabham/Repco-a 2 voltas (3 pontos) Parou na volta 59 para repor o fluido de freio, dando a liderança para John Love que teve pane seca na última volta.

5) Bob Anderson(ING)Brabham/Climax-a 2 voltas (2 pontos)

6) Jack Brabham(AUS)Brabham/Repco-a 4 voltas (1 ponto)

Melhor Volta: Denis Hulme(NZE)Brabham/Repco-1m29s9

OBS: Este foi o primeiro uso do circuito de Kyalami perto de Joanesburgo em uma corrida de Fórmula Um. Houve algumas mudanças na formação de pilotos: John Surtees estava pela Honda, Mike Spence pela BRM enquanto Pedro Rodríguez estava em julgamento pela Cooper. Denny Hulme afastou Jack Brabham da largada, mas o australiano logo girou, entregando o segundo lugar a Surtees, mas na volta 21 conseguiu recuperar o segundo. Mais adiante no campo, o piloto corsário da Rodésia John Love alcançou o terceiro lugar em um Cooper Climax de quatro cilindros. Na volta 41, Brabham retirou-se, seguido por Dan Gurney na volta 44. Na volta 59, Hulme teve que ir aos boxes para mais fluido de freio, passando a liderança para Love. Sua direção foi interrompida com apenas sete voltas restantes, ele teve que ir para os boxes para abastecer mais. Rodríguez conquistou sua primeira vitória na Fórmula 1 para Cooper from Love em segundo lugar e Surtees em terceiro.

Fonte: https://en.wikipedia.org/wiki/1967_South_African_Grand_Prix

O piloto John Love, em uma magnífica atuação com sua Cooper/Climax, só perdeu a corrida da África do Sul por falta de gasolina. Vitória de Pedro Rodriguez, em uma surpreendente Cooper/Maserati. Love terminou em segundo, com John Surtees da Honda em terceiro.

152) GP DE MÔNACO

Local: Monte Carlo

Pole-Position:

1) Jack Brabham(AUS)Brabham/Repco-1m27s6 Quebrou o motor na 1a volta.

2) Lorenzo Bandini(ITA)Ferrari-1m28s3 Lideou uma volta, mas Hulme e Stewart o passaram. Na volta 82, capotou e ficou preso debaixo do carro que se incendiou e o resgate demorou. Ele veio a falecer 3 dias depois.

3) John Surtees(ING)Honda-1m28s4

4) Denis Hulme(NZE)Brabham/Repco-1m28s8 Correu com modelo BT 20 diferente em relação ao Brabham que correu com o BT 19.

- 5) Jim Clark(ESC)Lotus/Climax-1m28s8 Escorregou no óleo do Brabham e saiu da pista, caindo para 14o lugar, se recuperou e foi para 4o, mas quebrou a suspensão na volta 42.
6) Jackie Stewart(ESC)BRM-1m29s0
7) Dan Gurney(EUA)Eagle/Weslake-1m29s3
8) Graham Hill(ING)Lotus/BRM-1m29s9
9) Jo Siffert(SUI)Cooper/Maserati-1m30s0
10) Bruce McLaren(NZE)McLaren/BRM-1m30s0
11) Johnny Servoz-Gavin(FRA)Matra/Ford-1m30s4
12) Mike Spence(ING)BRM-1m30s6
13) Piers Courage(ING)BRM-1m30s6
14) Chris Amon(NZE)Ferrari-1m30s7
15) Jochen Rindt(AUT)Cooper/Maserati-1m30s8
16) Pedro Rodriguez(MEX)Cooper/Maserati-1m32s4

Corrida: 07/05/1967 - 100 voltas

Classificação Final:

- 1) Denis Hulme(NZE)Brabham/Repco-2h34m34s3 (9 pontos) Teve um bom duelo com Stewart da volta 2 a volta 6, até o escocês abandonar com embreagem quebrada.
2) Graham Hill(ING)Lotus/Climax-a 1 volta (6 pontos)
3) Chris Amon(NZE)Ferrari-a 2 voltas (4 pontos) Teve pneu furado e caiu de 2o para 3o.
4) Bruce McLaren(NZE)McLaren/BRM-a 3 voltas (3 pontos)
5) Pedro Rodrigues(MEX)Cooper/Maserati-a 4 voltas (2 pontos)
6) Mike Spence(ING)BRM-a 4 voltas (1 ponto)

Melhor Volta: Jim Clark(ESC)Lotus/BRM-1m29s5

OBS: As primeiras voltas foram agitadas - Bandini assumiu a liderança. **O motor Repco de Brabham explodiu quase imediatamente**, em Spélugues cruve, e ele girou na frente de Bruce McLaren e Jo Siffert, que colidiram evitando uma ação. Apenas Siffert danificou seu carro e teve que fazer reparos no poço. Brabham continuou, mas estava perdendo óleo de Mirabeau para o porto, enquanto Clark teve que pegar a estrada de fuga depois de escorregar no óleo de Brabham. (Brabham abandonou em Mirabeau com um motor queimado como resultado). **Na segunda volta, Clark saiu e caiu para a retaguarda do campo**, enquanto Hulme e Stewart conseguiram passar Bandini para a liderança depois que ele também escorregou no óleo de Brabham. Hulme manteve-se na frente até a sexta volta, quando Stewart passou por ele, até que a roda dentada e o pinhão quebraram na volta 14. Hulme voltou a assumir a liderança. A corrida terminou com Bandini em segundo, McLaren em terceiro, após a saída de Surtees, com uma falha de motor. **A batalha heróica de Clark do 14º ao quarto lugar terminou com o amortecedor quebrado na volta 43.** Isso promoveu Chris Amon ao quarto lugar. Na segunda metade da corrida, Bandini começou a se aproximar de Hulme. A McLaren estava mantendo Amon sob controle até que ele foi forçado a entrar nos boxes para trocar a bateria. Isso o deixou atrás de Amon e Graham Hill. Piers Courage na BRM girou na colina perto de Sainte Devote na volta 65 e retirou-se imediatamente após sair da pista. Volta 82 acidente e chegada

Na volta 82 o desastre aconteceu. A perseguição de Bandini terminou em horror quando ele cortou a chicane e atingiu um ponto de amarração escondido, com o carro virando e explodindo em chamas entre os fardos de palha. Bandini ficou preso em seu carro enquanto ele queimava. A operação de resgate foi desesperadamente inadequada, a intervenção foi muito lenta e preciosos minutos se passaram antes que o incêndio fosse extinto e Bandini fosse resgatado e levado às pressas para o hospital. O resgate não foi auxiliado por um helicóptero que transportava uma equipe de câmera de televisão, pois pairava em nível baixo, a corrente descendente das pás do rotor espalhou o que restava do fogo, que reacendeu com uma nova ferocidade. Enquanto isso, Hulme continuou a liderar a corrida até o final sem ser contestado. Com apenas oito voltas para o fim, Amon sofreu um furo e caiu para o terceiro lugar,

com o segundo indo para Hill.

Bandini sofreu queimaduras horríveis e morreu em decorrência dos ferimentos três dias depois - a tragédia ofuscou a primeira vitória de Hulme em um dos circuitos mais difíceis do mundo. Quando a notícia foi divulgada, muitos dos melhores pilotos estavam viajando para os Estados Unidos para se classificarem para as 500 milhas de Indianápolis. **Este foi o último Grande Prêmio de Mônaco que durou 100 voltas. Após os tristes acontecimentos desta corrida, os fardos de palha foram banidos dos circuitos do Grande Prêmio.** O desenvolvimento de sistemas de combustível retardadores de fogo e roupas à prova de fogo para motoristas e oficiais de justiça foi acelerado, e nunca mais uma equipe de câmera de TV teria permissão para voar de helicóptero sobre um carro em chamas.

Fonte: https://en.wikipedia.org/wiki/1967_Monaco_Grand_Prix

153)GP DA HOLANDA

Local: Zandvoort

Pole-Position:

1)Graham Hill(ING)Lotus/Ford-1m24s6 Estreou o Ford Cosworth no Lotus 49, mas quebrou o motor na volta 11.

2)Dan Gurney(EUA)Eagle/Weslake-1m25s1 Bom treino da Eagle. Quebrou a injeção na corrida.

3)Jack Brabham(AUS)Brabham/Repco-1m25s6

4)Jochen Rindt(AUT)Cooper/Maserati-1m26s5

5)Pedro Rodriguez(MEX)Cooper/Maserati-1m26s58

6)John Surtees(ING)Honda-1m26s65

7)Denis Hulme(NZE)Brabham/Repco-1m26s65

8)Jim Clark(ESC)Lotus/Ford-1m26s8 Estreou o Ford Cosworth, mas se classificou atrás do Graham Hill.

9)Chris Amon(NZE)Ferrari-1m26s9

10)Mike Parkes(ING)Ferrari-1m27s0

11)Jackie Stewart(ESC)BRM-1m27s2

12)Mike Spence(ING)BRM-1m27s4

13)Chris Irwing(ING)Lotus/BRM-1m27s5 Última corrida do Lotus 25 chassi R4 utilizado pelo Clark em 63.

14)Bruce McLaren(NZE)McLaren/BRM-1m27s7

15)Ludovico Scarfiotti(ITA)Ferrari-1m27s9

16)Jo Siffert(SUI)Cooper/Maserati-1m28s8

17)Bob Anderson(ING)Brabham/Climax-1m30s6

Corrida: 04/06/1967 - 90 voltas

Classificação Final:

1) Jim Clark(ESC)Lotus/Ford-2h14m45s1 (9 pontos) 1º Vitória do Ford Cosworth na estreia do Lotus 49, ele passou Brabham.

2) Jack Brabham(AUS)Brabham/Repco-a 23s6 (6 pontos)

3) Denis Hulme(NZE)Brabham/Repco-a 25s7 (4 pontos)

4) Chris Amon(NZE)Ferrari-a 27s3 (3 pontos)

5) Mike Parkes(ING)Ferrari-a 1 volta (2 pontos)

6) Ludovico Scarfiotti(ITA)Ferrari-a 1 volta (1 ponto)

7) Chris Irwing(ING)Lotus/BRM-a 2 voltas

8) Mike Spence(ING)BRM-a 3 voltas

- 9) Bob Anderson(ING)Brabham/Climax-a 4 voltas
10) Jo Siffert(SUI)Cooper/Maserati-a 7 voltas

Melhor Volta: Jim Clark(ESC)Lotus/Ford-1m28s08

OBS: No GP da Holanda de 1967, a Fórmula 1 vivenciou o nascimento de uma era. No dia 4 de junho de 1967 em Zandvoort, Holanda, ocorreu o XVI GP da Holanda de Fórmula 1, corrida válida pelo Campeonato Mundial da categoria. O tempo estava nublado, ventava bastante e a diversão das crianças presentes, eram umas estruturas em concreto que ficavam meio enterradas na areia, deixando para fora pequenas entradas e minúsculas janelas. Se tratavam de "casamatas", pontos de defesa dos nazistas e que existiam em todo litoral da Holanda, Bélgica e França. Em 1966, um novo regulamento introduzia motores de três litros e deixava as equipes sem opção quanto ao fornecimento de propulsores. O dono da Lotus, Colin Chapman, tinha um plano para solucionar o impasse. Os motores produzidos pela pequena Cosworth vinham arrasando nas categorias menores durante os anos 60 e a idéia de Chapman era a Ford financiar os US\$ 160 mil necessários para viabilizar o trabalho genial do engenheiro Keith Duckworth - uma pechincha. O resultado da iniciativa foi um dos capítulos mais interessantes da história da F 1. O compacto motor Ford-Cosworth DFV (double four valve, ou duplo comando, quatro válvulas por cilindro) era um sensacional V8, que revolucionou o automobilismo. Os motores Ford formaram a base sobre a qual se construíram grandes times. Tudo proporcionado pela política de tornar o propulsor disponível ao maior número de equipes possível. Sem a Ford, a Fórmula 1 teria perdido muitos de seus mais belos momentos e personagens. Sem dúvida, a maior novidade nesta corrida era a esperada estreia do motor DFV e da nova Lotus 49, que havia sido "desenhada" especialmente por Maurice Philippe para receber o novo propulsor. Sua carcaça servia como um prolongamento autoportante do chassi, recebendo a ancoragem de toda a suspensão traseira. Caso o monocoque fosse desparafusado, o carro se dividiria em dois - motor com toda a suspensão traseira de um lado e o cockpit com a dianteira no outro. Além disto, Jack Brabham estreava a nova Brabham BT24 (? Algumas fontes citam que foi na França). Nos treinos as expectativas frustraram-se, pois apesar de Graham Hill, pilotando a Lotus/Ford nº 6, ter obtido a pole position com um tempo de 1'24.6, meio segundo mais rápido que o segundo colocado Dan Gurney que pilotava o Eagle/Weslake nº 15 e um segundo à frente do terceiro colocado Jack Brabham pilotando um Brabham/Repco; Jim Clark, com a Lotus nº 5, amargava a oitava posição no grid, após um treino cheio de problemas mecânicos. Na largada, Graham Hill manteve a primeira colocação, sendo perseguido por Jack Brabham e Dan Gurney. Bruce McLaren, pilotando a McLaren/BRM nº 17, rodou, chocando-se contra o guard-rail. Ao final da primeira volta, Hill já estava dois segundos à frente do 2º colocado. Jochen Rindt, com sua Cooper/Maserati já ocupava a terceira colocação, após ter ultrapassado Gurney; em quinto passou Chris Amon que havia feito uma excelente largada com sua Ferrari e em sexto passava Jim Clark. A grande disputa da corrida era entre Gurney e Rindt, porém na volta nº 11 o Eagle/Weslake de Gurney começou a apresentar problemas no sistema de injeção, sendo obrigado a abandonar a prova. Clark passava por Amon, mas imediatamente viu-se atacado por **Denny Hulme, pilotando a outra Brabham/Repco, que fazia uma excelente corrida.** Nesta mesma volta a Lotus/Ford de Hill, que liderava com uma folga impressionante, passou a apresentar problemas mecânicos e na volta 14 acabou abandonando a corrida. Brabham ficou na liderança, seguindo por Rindt em segundo e Clark em terceiro. Na volta seguinte Clark ultrapassou Rindt e na 16ª volta tomou a liderança de Brabham. Após 90 voltas e mais de duas horas de corrida, Jim Clark, pilotando sua Lotus/Ford nº 5, chegou à frente de Jack Brabham com quase 25 segundos de vantagem, dando ao motor Ford Cosworth DFV sua primeira vitória.

154)GP DA BÉLGICA

Local: Spa

Pole-Position:

- 1) Jim Clark(ESC)Lotus/Ford-3m28s1
- 2) Dan Gurney(EUA)Eagle/Weslake-3m31s2 Bom treino da Eagle.**
- 3) Graham Hill(ING)Lotus/Ford-3m32s9
- 4) Jochen Rindt(AUT)Cooper/Maserati-3m34s3
- 5) Chris Amon(NZE)Ferrari-3m34s3
- 6) Jackie Stewart(ESC)BRM-3m34s8
- 7) Jack Brabham(AUS)Brabham/Repco-3m35s0 Quebrou o motor.**
- 8) Mike Parkes(ING)Ferrari-3m36s6
- 9) Ludovico Scarfiotti(ITA)Ferrari-3m37s7
- 10) John Surtees(ING)Honda-3m38s4**
- 11) Mike Spence(ING)BRM-3m38s5
- 12) Jo Bonnier(SUE)Cooper/Maserati-3m39s1
- 13) Pedro Rodriguez(MEX)Cooper/Maserati-3m39s5
- 14) Denis Hulme(NZE)Brabham/Repco-3m40s3 Quebrou o motor.**
- 15) Chris Irwing(ING)BRM-3m44s4
- 16) Jo Siffert(SUI)Cooper/Maserati-3m45s4
- 17) Bob Anderson(ING)Brabham/Climax-3m49s5
- 18) Guy Ligier(FRA)Cooper/Maserati-4m01s2**

Corrida: 18/06/1967 - 28 voltas

Classificação Final:

- 1) Dan Gurney(EUA)Eagle/Weslake-1h40m49s4 (9 pontos) 4ª Vitória do Gurney e a única da Eagle. Chegou a alcançar 331 km/h. (fonte: http://en.wikipedia.org/wiki/1967_Belgian_Grand_Prix)**
- 2) Jackie Stewart(ESC)BRM-a 1m03s0 (6 pontos) Stewart pilotou com uma só mão, segurando com a outra mão a alavanca de câmbio.**
- 3) Chris Amon(NZE)Ferrari-a 1m40s0 (4 pontos)
- 4) Jochen Rindt(AUT)Cooper/Maserati-a 2m13s9 (3 pontos)
- 5) Mike Spence(ING)BRM-a 1 volta (2 pontos)
- 6) Jim Clark(ESC)Lotus/Ford-a 1 volta (1 ponto) Liderou 11 voltas, mas teve que parar nos Boxes e perdeu mais de 1 minuto no pit.**
- 7) Jo Siffert(SUI)Cooper/Maserati-a 1 volta
- 8) Bob Anderson(ING)Brabham/Climax-a 2 voltas
- 9) Pedro Rodriguez(MEX)Cooper/Maserati-a 3 voltas
- 10) Guy Ligier(FRA)Cooper/Maserati-a 3 voltas**

Melhor Volta: Dan Gurney(EUA)Eagle/Weslake-3m31s9

OBS: Jackie Stewart pilotando a sua BRM em Spa obteve um segundo lugar mesmo pilotando com uma só mão no volante, um feito heróico porque a caixa de câmbio do seu carro se recusava a reter as marchas. O escocês estava louco para ver o resultado disto, e o H16 foi uma das principais razões para sua mudança para a Matra/Ford na temporada seguinte. Por outro lado, Mike Parkes sofreu um acidente quando se encontrava na terceira colocação, após derrapar numa mancha de óleo, se espatifando fora das pistas. O piloto inglês, felizmente, sobreviveu ao acidente.

Campeonato: 1- Hulme 16 pontos, 2- Rodriguez e Amon 11 pontos, 4- Clark 10 pontos e 5- Gurney 9 pontos.

155)GP DA FRANÇA

Local: Le Mans

Pole-Position:

- 1)Graham Hill(ING)Lotus/Ford-1m36s2 Quebrou o diferencial na volta 13.
- 2)Jack Brabham(AUS)Brabham/Repco-1m36s3 Usou o modelo BT 24.
- 3)Dan Gurney(EUA)Eagle/Weslake-1m37s0 Liderou após o abandono do Clark, mas quebrou a bomba de combustível na volta 41.
- 4)Jim Clark(ESC)Lotus/Ford-1m37s5 Quebrou o diferencial na volta 23, quando liderava.
- 5)Bruce McLaren(NZE)Eagle/Weslake-1m37s6
- 6)Denis Hulme(NZE)Brabham/Repco-1m37s9 Usou o modelo BT 24.
- 7)Chris Amon(NZE)Ferrari-1m38s0
- 8)Jochen Rindt(AUT)Cooper/Maserati-1m38s9
- 9)Chris Irwing(ING)BRM-1m39s4
- 10)Jackie Stewart(ESC)BRM-1m39s6
- 11)Jo Siffert(SUI)Cooper/Maserati-1m40s1
- 12)Mike Spence(ING)BRM-1m40s3
- 13)Pedro Rodriguez(MEX)Cooper/Maserati-1m40s5
- 14)Bob Anderson(ING)Brabham/Climax-1m44s9
- 15)Guy Ligier(FRA)Cooper/Maserati-1m45s2

Corrida: 02/07/1967 - 80 voltas

Classificação Final:

- 1) Jack Brabham(AUS)Brabham/Repco-2h13m21s3 (9 pontos) Somente 5 pilotos realmente completaram a corrida.
- 2) Denis Hulme(NZE)Brabham/Repco-a 49s5 (6 pontos)
- 3) Jackie Stewart(ESC)BRM-a 1 volta (4 pontos) Chegou em 3o com o motor “fumando”.
- 4) Jo Siffert(SUI)Cooper/Maserati-a 3 voltas (3 pontos)
- 5) Chris Irwing(ING)BRM-a 4 voltas (2 pontos) Quebrou o motor
- 6) Pedro Rodriguez(MEX)Cooper/Maserati-a 4 voltas (1 ponto)

Melhor Volta: Graham Hill(ING)Lotus/Ford-1m36s7

Dessa corrida em diante Brabham e Hulme estrearam o novo modelo BT24.

Fonte: https://f1.fandom.com/wiki/1967_French_Grand_Prix

OBS: Graham Hill estava na pole e liderou na primeira volta até que Jack Brabham assumiu. Na volta 7 Jim Clark assume a liderança e Hill passa Brabham para torná-lo um Lotus 1-2. Hill então retomou a liderança até que sua coroa e pinhão falharam na volta 14. O mesmo problema causou o abandono de Clark da liderança na volta 23, deixando Brabham à frente de Dan Gurney, Chris Amon e Denny Hulme. Na volta 41, um tubo de combustível quebrou no carro de Gurney, tornando-o um Brabham 1-2 e o cabo do acelerador de Amon quebrou várias voltas depois. Brabham dirigiu para casa serenamente para vencer sua primeira corrida em oito Grandes Prêmios por 49,5 segundos do companheiro de equipe Hulme, e mais uma volta à frente do BRM de Jackie Stewart.

Fonte: https://en.wikipedia.org/wiki/1967_French_Grand_Prix

Os anos sessenta eram uma época romântica para a Fórmula 1. Sem patrocínios e sem a presença maciça da imprensa, os pilotos eram mais alegres e simpáticos. Não havia a alta tecnologia, que seria a marca da categoria nos anos noventa. Por exemplo, não existia os pneus de classificação, ou os famosos "slicks". Para conseguir bons tempos, nos treinos

de classificação, as equipes adotavam uma estratégia: era comum, os chefes de equipes mandarem os pilotos da escuderia saírem juntos para as tomadas de tempos, onde um ia aproveitando o vácuo deixado pelo outro. Valia nessa época, a inteligência em vez da parafernália eletrônica.

156)GP DA INGLATERRA

Local: Silverstone

Pole-Position:

- 1)Jim Clark(ESC)Lotus/Ford-1m25s3**
- 2)Graham Hill(ING)Lotus/Ford-1m26s0** Quebrou o motor na volta 64.
- 3)Jack Brabham(AUS)Brabham/Repco-1m26s2**
- 4)Denis Hulme(NZE)Brabham/Repco-1m26s3**
- 5)Dan Gurney(EUA)Eagle/Weslake-1m26s4**
- 6)Chris Amon(NZE)Ferrari-1m26s9
- 7)John Surtees(ING)Honda-1m27s2**
- 8)Jochen Rindt(AUT)Cooper/Maserati-1m27s2
- 9)Pedro Rodriguez(MEX)Cooper/Maserati-1m27s9
- 10)Bruce McLaren(NZE)Eagle/Weslake-1m28s1
- 11)Mike Spence(ING)BRM-1m28s3
- 12)Jackie Stewart(ESC)BRM-1m28s7**
- 13)Chris Irwing(ING)BRM-1m29s6
- 14)David Hobbs(ING)BRM-1m30s1
- 15)Alan Rees(ING)Cooper/Maserati-1m30s3
- 16)Piers Courage(ING)BRM-1m30s4
- 17)Bob Anderson(ING)Brabham/Climax-1m30s7
- 18)Jo Siffert(SUI)Cooper/Maserati-1m31s0
- 19)Jo Bonnier(SUE)Cooper/Maserati-1m32s0
- 20)Silvio Moser - Cooper/ATS-1m32s9
- 21)Guy Ligier(FRA)Brabham/Repco-1m34s8

Corrida: 15/07/1967 - 80 voltas

Classificação Final:

- 1) Jim Clark(ESC)Lotus/Ford-1h59m25s6 (9 pontos)**
- 2) Denis Hulme(NZE)Brabham/Repco-a 12s8 (6 pontos)
- 3) Chris Amon(NZE)Ferrari-a 16s6 (4 pontos)
- 4) Jack Brabham(AUS)Brabham/Repco-a 21s8 (3 pontos)
- 5) Pedro Rodriguez(MEX)Cooper/Maserati-a 1 volta (2 pontos)
- 6) John Surtees(ING)Honda-a 2 voltas (1 ponto)
- 7) Chris Irwing(ING)BRM-a 3 voltas
- 8) David Hobbs(ING)BRM-a 3 voltas
- 9) Alan Rees(ING)Cooper/Maserati-a 4 voltas
- 10) Guy Ligier(FRA)Brabham/Repco-a 4 voltas

Melhor Volta: Denis Hulme(NZE)Brabham/Repco-1m27s0

OBS: O Grande Prêmio da Inglaterra de 1967 foi uma corrida de Fórmula 1 realizada em Silverstone em 15 de julho de 1967. Foi a corrida 6 de 11 no Campeonato Mundial de Pilotos de 1967 e na Copa Internacional de 1967 para Fabricantes de Fórmula Um. A corrida de 80 voltas foi vencida pelo piloto da Lotus Jim Clark depois que ele largou da pole position. Denny Hulme terminou em segundo para a equipe Brabham e o piloto da Ferrari, Chris Amon, ficou em

terceiro.

Fonte: https://en.wikipedia.org/wiki/1967_British_Grand_Prix

157)GP DA ALEMANHA

Local: Nurburgring

Pole-Position:

- 1)Jim Clark(ESC)Lotus/Ford-8m04s1** Liderou a corrida até a volta 3, quando quebrou a suspensão, abandonando a corrida na volta 4.
- 2)Denis Hulme(NZE)Brabham/Repco-8m13s5**
- 3)Jackie Stewart(ESC)BRM-8m15s2** Quebrou o diferencial na volta 5.
- 4)Dan Gurney(EUA)Eagle/Weslake-8m16s9** Quando Clark abandonou, assumiu a liderança, mas quebrou o semi-eixo na volta 12.
- 5)Bruce McLaren(NZE)Eagle/Weslake-8m17s7**
- 6)John Surtees(ING)Honda-8m18s2**
- 7)Jack Brabham(AUS)Brabham/Repco-8m18s9**
- 8)Chris Amon(NZE)Ferrari-8m20s4
- 9)Jochen Rindt(AUT)Cooper/Maserati-8m20s9
- 10)Pedro Rodriguez(MEX)Cooper/Maserati-8m22s2
- 11)Mike Spence(ING)BRM-8m26s5
- 12)Jo Siffert(SUI)Cooper/Maserati-8m31s4
- 13)Graham Hill(ING)Lotus/Ford-8m31s7** Saiu da pista na 1ª curva e caiu para trás do grid, depois quebrou a suspensão na volta 8.
- 14)Hubert Hahne - Lola/BMW-8m32s8
- 15)Chris Irwing(ING)BRM-8m41s6
- 16)Jo Bonnier(SUE)Cooper/Maserati-8m47s8
- 17)Guy Ligier(FRA)Brabham/Repco-9m14s4
- 18) Jack Ickx Matra/Ford Carro de F2
- 19) Jack Olivier Lotus/Climax
- 20) Alan Rees Brabham/ Repco
- 21) Jo Schelessner Matra/Ford
- 22) David Hoobs Lola/BMW
- 23) Kurt Ahrens Protos/ Ford
- 24) Gehard Mitter Brabham/ Repco
- 25) Brian Hart (ING) Protos/Ford Com um carro de F2 feito de madeira! (Fonte: http://en.wikipedia.org/wiki/1967_German_Grand_Prix)**

Corrida: 06/08/1967 - 15 voltas

Classificação Final:

- 1) Denis Hulme(NZE)Brabham/Repco-2h05m55s7 (9 pontos)**
- 2) Jack Brabham(AUS)Brabham/Repco-a 38s5 (6 pontos)**
- 3) Chris Amon(NZE)Ferrari-a 39s0 (4 pontos)
- 4) John Surtees(ING)Honda-a 2m25s7 (3 pontos)
- 5) Jo Bonnier(SUE)Cooper/Maserati-a 8m42s1 (2 pontos)
- 6) Guy Ligier(FRA)Brabham/Repco-a 1 volta (1 ponto)
- 7) Chris Irwing(ING)BRM-a 2 voltas
- 8) Pedro Rodriguez(MEX)Cooper/Maserati-a 2 voltas

Melhor Volta: Dan Gurney(EUA)Eagle/Weslake-8m15s1

OBS: Nesta prova participaram carros de Fórmula 2, com classificação separada. A antiga pista alemã tinha 22 quilômetros, apelidados por Jackie Stewart de "inferno verde". Aquele traçado permaneceu como a mais exigente sequência de curvas, subidas e quedas súbitas jamais colocadas num mesmo circuito. Memorizar a sequência de 174 curvas era apenas um dos problemas de quem corria em Nürburgring. Um dos poucos que a dominavam era Jacky Ickx. No GP da Alemanha de 1967, o piloto belga conduziu um Fórmula 2 de Ken Tyrrell equipado com motor de 1,6 litro. A performance de Ickx dirigindo um Matra de F2, foi simplesmente hipnotizante. Ele conseguiu levar o pequeno carro de reduzida potência até o quarto lugar entre os carros de F1, quando teve que parar por defeito mecânico. A corrida de Ickx só foi possível, pelo fato de haver grids de largada pequenos na década de 60. Assim, os organizadores engordavam as corridas com carros de Fórmula 2. Outro que também brilhou na prova alemã, foi Brian Hart, que se tornaria famoso na categoria, como preparador de motores. Hart teve seu momento de glória ao volante de um Protos de Fórmula 2, quando foi o 14º colocado (chegou com 3 voltas de atraso). Detalhe: foi o único carro da categoria com carenagem de madeira.

CURIOSIDADE: Nessa corrida que gravaram o famoso vídeo de Nurburgring dos carros pulando as lombadas, e essas lombadas ajudaram a quebrar muitos carros durante a corrida.

158)GP DO CANADÁ

Local: Mosport

Pole-Position:

1)Jim Clark(ESC)Lotus/Ford-1m22s4 Largou na frente, depois perdeu posições e chegou a liderar de novo, mas quebrou a ignição na volta 69, quando era o líder.

2)Graham Hill(ING)Lotus/Ford-1m22s7

3)Denis Hulme(NZE)Brabham/Repco-1m23s2

4)Chris Amon(NZE)Ferrari-1m23s3

5)Dan Gurney(EUA)Eagle/Weslake-1m23s4

6)Bruce McLaren(NZE)McLaren/BRM-1m23s5

7)Jack Brabham(AUS)Brabham/Repco-1m24s7

8)Jochen Rindt(AUT)Cooper/Maserati-1m24s9

9)Jackie Stewart(ESC)BRM-1m25s4 Regulador de pressão quebrou na volta 65.

10)Mike Spence(ING)BRM-1m25s8

11)Chris Irwing(ING)BRM-1m26s0

12)David Hoobs(ING)BRM-1m26s2

13)Richard Attwood(ING)Cooper/Maserati-1m27s1

14)Jo Bonnier(SUE)Cooper/Maserati-1m27s3

15)Al Pease(CAN)Eagle/Climax-1m30s1

16)Eppie Wietzes(CAN)Lotus/Ford-1m30s8

17)Mike Fisher(EUA)Lotus/BRM-1m31s9

Corrida: 27/08/1967 - 90 voltas

Classificação Final:

1) Jack Brabham(AUS)Brabham/Repco-2h40m40s0 (9 pontos) Começou com pista úmida, secou, depois choveu de novo. Vários pilotos saíram da pista, mas conseguiam voltar.

2) Denis Hulme(NZE)Brabham/Repco-a 1m01s9 (6 pontos) Chegou a sair da pista e ir para a grama, mas conseguiu voltar.

3) Dan Gurney(EUA)Eagle/Weslake-a 1 volta (4 pontos) Entrou nos boxes para trocar a viseira em torno da volta 60 e perdeu muito tempo.

4) Graham Hill(ING)Lotus/Ford-a 2 voltas (3 pontos) Teve problema em torno da volta 60, o

carro morreu e teve que empurrar para pegar.

- 5) Mike Spence(ING)BRM-a 3 voltas (2 pontos)
- 6) Chris Amon(NZE)Ferrari-a 3 voltas (1 ponto)
- 7) Bruce McLaren(NZE)McLaren/BRM-a 4 voltas
- 8) Jo Bonnier(SUE)Cooper/Maserati-a 5 voltas
- 9) David Hoobs(ING)BRM-a 5 voltas
- 10) Richard Attwood(ING)Cooper/Maserati-a 6 voltas
- 11) Mike Fisher(EUA)Lotus/BRM-a 9 voltas

Melhor Volta: Jim Clark(ESC)Lotus/Ford-1m23s1

OBS: No dia 14/08/1967 Bob Anderson morreu durante os testes extra oficiais com a Ferrari em Silverstone.

O **Grande** Prêmio do Canadá de 1967 foi a oitava etapa do **Campeonato Mundial de Fórmula 1967** de 27, realizado no **Mosport Park** no **dia 27 de agosto de 1967**. A corrida, que seria o primeiro Grande Prêmio do Canadá a ser realizado como parte do Campeonato Mundial, seria lembrada por um recorde de classificação e um golpe decisivo na Copa Intercontinental de Construtores.

A qualificação/treino teve uma exibição dominante da **Team Lotus**, onde **Jim Clark** e **Graham Hill** aproveitaram bem a sua vantagem de potência. Também foi uma pole recorde para Clark, já que o escocês conquistou sua trigésima pole da carreira para ir à frente de **Juan Manuel Fangio** na lista de todos os tempos.

A corrida começaria na chuva, com Clark largando na liderança, enquanto **Denny Hulme** ficou em segundo, à frente de Hill. Uma primeira volta bastante ordenada, então viu Clark e Hill perderem, Hulme assumindo a liderança enquanto Jack Brabham ficou em terceiro, enquanto a **Brabham-Repco** parecia o pacote mais forte.

Bruce McLaren então se tornou a fonte de entretenimento, descendo de quinto em seu novo **McLaren M5A** antes de lutar para tomar o segundo lugar de Clark na volta 22. No entanto, quando o circuito começou a secar, o ritmo do neozelandês começou a desaparecer, então o escocês e o australiano seguiram em frente.

O circuito estava quase seco quando Clark retomou a liderança na volta 58, mas as nuvens mais uma vez estouraram no circuito. A Lotus verde-amarela continuaria a liderar por dez voltas até que uma falha de ignição o tirou completamente da corrida.

Quando a corrida de Clark chegou ao fim, a Brabham ultrapassou o companheiro de equipe Hulme para o que então se tornou a liderança, com os dois antípodas orbitando até o final para levar uma dobradinha e garantir ao esforço anglo-australiano um segundo triunfo na Copa Intercontinental de Construtores. Gurney sobreviveu bem para reivindicar o terceiro lugar, levando Hill nos estágios finais, enquanto **Mike Spence** e **Chris Amon** venceram a McLaren até os pontos finais.

Fonte: https://f1.fandom.com/wiki/1967_Canadian_Grand_Prix (F1 Fandom)

159)GP DA ITÁLIA

Local: Monza

Pole-Position:

- 1)Jim Clark(ESC)Lotus/Ford-1m28s5
- 2)Jack Brabham(AUS)Brabham/Repco-1m28s8**
- 3)Bruce McLaren(NZE)McLaren/BRM-1m29s31

- 4) Chris Amon(NZE)Ferrari-1m29s35
- 5) **Dan Gurney(EUA)Eagle/Weslake-1m29s38** Quebrou o motor na volta 4.
- 6) **Denis Hulme(NZE)Brabham/Repco-1m29s46**
- 7) Jackie Stewart(ESC)BRM-1m29s6
- 8) **Graham Hill(ING)Lotus/Ford-1m29s7** Quebrou o motor na volta 58.
- 9) **John Surtees(ING)Honda-1m30s3**
- 10) Ludovico Scarfiotti(ITA)Eagle/Weslake-1m30s8
- 11) Jochen Rindt(AUT)Cooper/Maserati-1m31s3
- 12) Mike Spence(ING)BRM-1m32s1
- 13) Jo Siffert(SUI)Cooper/Maserati-1m32s3
- 14) Jo Bonnier(SUE)Cooper/Maserati-1m32s5
- 15) Jacky Ickx(BEL)Cooper/Maserati-1m33s0
- 16) Chris Irwing(ING)BRM-1m33s2
- 17) Giancarlo Baghetti(ITA)Lotus/Ford-1m35s2
- 18) Guy Ligier(FRA)Brabham/Repco-1m37s3

Corrida: 10/09/1967 - 68 voltas

Classificação Final:

- 1) **John Surtees(ING)Honda-1h43m45s0 (9 pontos) 2ª vitória da Honda, ganhou a corrida na última volta depois da pane seca do Clark.**
- 2) **Jack Brabham(AUS)Brabham/Repco-a 0s2 (6 pontos)**
- 3) **Jim Clark(ESC)Lotus/Ford-a 23s1 (4 pontos) Liderou a corrida, furou o pneu na volta 12, na volta 55 conseguiu recuperar a liderança e teve problema no pescador de combustível (pane seca) na última volta. Corrida de Gênio, apesar do 3º lugar!!**
- 4) **Jochen Rindt(AUT)Cooper/Maserati-a 56s6 (3 pontos)**
- 5) Mike Spence(ING)BRM-a 1 volta (2 pontos)
- 6) **Jacky Ickx(BEL)Cooper/Maserati-a 2 voltas (1 ponto)**
- 7) Chris Amon(NZE)Ferrari-a 4 voltas

Melhor Volta: Jim Clark(ESC)Lotus/Ford-1m28s5

OBS: Nos anos Sessenta, Monza era um dos circuitos mais rápidos da F1. Sem as chicanes que iriam desfigurá-la nos Anos Setenta, geralmente as corridas se desenvolviam em sua maior parte com um carro "rebocando" o outro, sugado pelo vácuo. Permanecendo no vácuo gerado por um carro mais veloz à frente, um piloto podia economizar potência enquanto estava sendo sugado com velocidade igual à do carro que perseguiu. A arte consiste em pegar o vácuo no momento certo, e se lançar à frente quando for o caso de conquistar uma posição. **Em 1967, este tipo de pista caía como uma luva para o piloto mais veloz da época, o escocês Jim Clark, que tinha também o melhor equipamento, o Lotus 49 com o potente motor Ford Cosworth, exclusividade da equipe naquele ano.** Seria uma prova de coragem e resistência, com 68 voltas (quase 400 quilômetros) cobertas a uma velocidade média superior a 225 km/h. Clark fez a pole-position com 1min28s5, seguido por Jack Brabham (Brabham-Repco) e Bruce McLaren (McLaren-BRM). Mas num período em que a formação do grid incluía três ou quatro carros na primeira fila e as filas eram montadas praticamente juntas, isto pouco significava. **Ao cair da bandeira verde Clark já foi deixado para trás por Brabham, McLaren, Dan Gurney (Eagle-Weslake) e seu companheiro na Lotus Graham Hill. Gurney assume a ponta, mas seu motor quebra na quinta volta, deixando a liderança com Clark, que já se recuperara da largada ruim. A corrida seguia num ritmo frenético, com incontáveis trocas de posições. Ironicamente, o azar de Clark apareceu justamente na volta 13. O escocês lutava pela ponta com o Brabham de Dennis Hulme quando este sinalizou para o escocês que havia um problema nos pneus do Lotus. Um furo fazia o composto murchar lentamente. Clark se dirige aos boxes para a troca e, no processo, volta em 15º lugar, mais de uma volta atrás do líder Hulme. Imprimindo um ritmo alucinante, passa o neozelandês na 24ª passagem, descontando a volta perdida. Com pista livre, o escocês acelera ainda mais e iguala o seu**

tempo do treino de classificação na volta 26: 1min28s5, novo recorde do circuito.

Comprovando a superioridade dos Lotus, Graham Hill assume a ponta e vai abrindo vantagem. Hulme abandona na volta 31 com superaquecimento do motor, uma ocorrência comum em Monza. Clark vai galgando posições, através de ultrapassagens e também do abandono de alguns rivais. O escocês é quarto na volta 54, se aproximando dos carros de Brabham e John Surtees (Honda), que lutam ferozmente pela segunda posição. Em primeiro, com uma vantagem quase inalcançável, segue Hill. Mas o inglês abandona cinco passagens depois com o motor de seu Lotus estourado. Na volta seguinte, Clark reassume a ponta após uma espetacular ultrapassagem sobre Brabham na Curva Grande e ele tinha estado uma volta atrás...

Utilizando a técnica de andar em zigue-zague nas retas para que os rivais não se aproveitem do vácuo deixado por seu Lotus, o escocês vai abrindo vantagem. Mas na última volta, Surtees e Brabham se aproximam de Clark. O motor Ford começa a ratear e seus rivais o ultrapassam por fora na Curva Grande - a gasolina está acabando! Clark ainda cruza a linha de chegada em terceiro lugar, se arrastando e parando na beira da pista logo a seguir. Brabham e Surtees vinham numa disputa que já durava diversas voltas e iria ser decidida na última curva. O inglês da Honda se mantém à esquerda na tomada da Parabólica, enquanto Brabham joga seu carro pela direita, mas escorrega no óleo deixado lá após a explosão do motor de Hill. Assim, Surtees entra na reta final em primeiro. Brabham recupera o controle do carro milagrosamente e entra no vácuo deixado pelo rival, tentando a ultrapassagem logo a seguir. Foi uma questão de um ou dois metros, já que Surtees vence por apenas dois décimos de segundo. Como é tradição, os tifosi invadem a pista e gritam dois nomes: o de Surtees, que havia sido campeão do mundo pela Ferrari três anos antes; e do Clark, que presenteou os torcedores com uma das exibições mais exuberantes na história da Fórmula 1. Incrédula foi à explicação para a pane seca de Clark: com a finalidade de reduzir peso, Colin Chapman arriscou, colocando um mínimo de combustível no carro de Clark. Em sua brilhante perseguição ele quase esvaziou o tanque e o sistema falhou deixando de puxar os últimos litros. Foi uma das poucas vezes em que Clark se desentendeu com seu chefe...

160)GP DOS ESTADOS UNIDOS

Local: Watkins Glen

Pole-Position:

1)Graham Hill(ING)Lotus/Ford-1m05s48 Hill 0,6s mais rápido que Clark.

2)Jim Clark(ESC)Lotus/Ford-1m06s07

3)Dan Gurney(EUA)Eagle/Weslake-1m06s64 Andou em 3º lugar, mas quebrou a suspensão na volta 24.

4)Chris Amon(NZE)Ferrari-1m06s65 Quebrou o motor quando estava em 2o lugar.

5)Jack Brabham(AUS)Brabham/Repco-1m06s73

6)Denis Hulme(NZE)Brabham/Repco-1m07s45

7)Moises Solana(MEX)Lotus/Ford-1m07s88

8)Jochen Rindt(AUT)Cooper/Maserati-1m07s99

9)Bruce McLaren(NZE)McLaren/BRM-1m08s05

10)Jackie Stewart(ESC)BRM-1m08s09

11)John Surtees(ING)Honda-1m08s13

12)Jo Siffert(SUI)Cooper/Maserati-1m08s25

13)Mike Spence(ING)BRM-1m09s01

14)Chris Irwing(ING)BRM-1m09s64

15)Jo Bonnier(SUE)Cooper/Maserati-1m09s78

16)Jacky Ickx(BEL)Cooper/Maserati-1m09s94

17)Guy Ligier(FRA)Brabham/Repco-1m11s32

18)Jean-Pierre Beltoise(FRA)Matra/Ford-1m12s05

Corrida: 01/10/1967 - 108 voltas

Classificação Final:

1) Jim Clark(ESC)Lotus/Ford-2h03m13s2 (9 pontos) Ganhou com a suspensão traseira quebrada!!! (Fonte: A história de Jim Clark pg 125)

2) Graham Hill(ING)Lotus/Ford-a 6s3 (6 pontos)

3) Denis Hulme(NZE)Brabham/Repco-a 1 volta (4 pontos)

4) Jo Siffert(SUI)Cooper/Maserati-a 2 voltas (3 pontos)

5) Jack Brabham(AUS)Brabham/Repco-a 4 voltas (2 pontos)

6) Jo Bonnier(SUE)McLaren/BRM-a 7 voltas (1 ponto)

7) Jean-Pierre Beltoise(FRA)Matra/Ford-a 7 voltas

Melhor Volta: Graham Hill(ING)Lotus/Ford-1m06s0

OBS: A pista de Watkins Glen era veloz e exigente, recompensando a resistência e a perseverança. Isso era evidente em especial na difícil curva Bridge, uma subida onde a barreira de proteção se afunilava até a beira da pista. Conseguir ser veloz ali ajudava a manter o ritmo ao longo da comprida reta que vinha a seguir. O frio do outono do Estado de Nova York afetava os pneus e fazia com que os pilotos com habilidade para controlar carros que saíam de frente se dessem melhor ali. Jim Clark, um talento nato, era um dos pilotos que dominavam um carro com extraordinária destreza. No GP dos EUA de 1967, o escocês mesmo diminuindo a velocidade na última volta, venceu o GP dos EUA, sua 23ª vitória na carreira. **Considerando que ele tinha aparecido apenas na terceira corrida do ano, na Holanda, o Lotus 49 de Colin Chapman era um dos carros mais sensacionais que aparecera até então na Fórmula 1, inclusive por ser impulsionado por um motor de última geração, o Ford Cosworth. A equipe Lotus, desde a Holanda, foi a detentora de todas as pole-position. Entretanto, a confiabilidade do motor deixava um pouco a desejar, possibilitando a Denis Hulme, ir acumulando pontos importantíssimos, que seria fundamental na conquista do título mundial.** Os treinos da sexta-feira começaram debaixo de uma escuridão, tempo nublado, mais com visíveis melhoras. Logo, os Lotus assumiram a ponta nos treinos, novamente com Clark à frente de Hill. No sábado, estava muito mais claro, onde quase todos os pilotos marcaram tempos melhores. Clark marcou 1m06s07, quebrando a barreira das 125 mph. **Todos pensavam que o "escocês voador" seria a pole, inclusive ele mesmo, já que começou a guiar seu Lotus com o tanque cheio, preparando-o para a prova. Porém, Graham Hill, com um sensacional tempo de 1m05s48, ganhou o prêmio de \$ 1.000 oferecido ao primeiro lugar na largada. Dan Gurney, que havia sido o primeiro americano a ganhar um grande prêmio, com um carro construído por ele próprio (Eagle/Weslake na Bélgica), foi o terceiro. Chris Amon, na única Ferrari presente aos EUA, foi o quarto.** Uma multidão de 80.000 pessoas foi saudada com um bonito sol luminoso no dia da corrida. Na noite anterior, Walter Hayes, um dos diretores da Ford, confiante na vitória da Lotus propôs que os pilotos da escuderia de Colin Chapman jogassem uma moeda para escolher o vencedor, no caso de ambos estiverem com folga ao final da corrida. Os pilotos concordaram, se a ordem fosse invertida no México. Ganhou Hill, mas na corrida o resultado foi outro. No começo da prova, as Lotus como era esperado, assumiram a ponta ao término da primeira volta. Hill estava na frente de Clark, Gurney, Brabham, Amon, Hulme e McLaren. Na segunda passagem, Gurney ultrapassou o escocês. Em seguida, Hulme ganhava a posição de Amon e logo após foi a vez de seu "patrão" ser ultrapassado. Na volta 10, Clark retornaria ao segundo posto, depois de uma ultrapassagem sobre Gurney. **A esta altura, Chris Amon, numa boa performance da Ferrari, ultrapassaria o "velho" Jack.** Na volta 21, Hulme ultrapassaria Gurney, assumindo um importante terceiro lugar. O americano estava com pouca velocidade, devido ao fato de sua suspensão estar quebrada. **A Ferrari sem dúvida, era a surpresa da prova. Chris Amon estava se aproximando cada vez mais da Lotus. Logo após, Hill teve de entregar a ponta da corrida para o seu companheiro, devido a um problema de embreagem. Assim, Amon aproveitou-se da instabilidade de Hill e passou para o segundo lugar. Entretanto, mais uma vez o azar estava acompanhando Amon. Seu óleo esgotou-se, possibilitando a Hill retomar a segunda posição. Amon correu até a volta 96, quando teve**

que abandonar a prova, pois sua Ferrari estava sem condições mecânicas. Com Hill muito atrasado, a "aposta da moeda", ocorrida na noite anterior, ficou sem efeito. Porém, na volta 106, Clark sofreu um susto, pois um apoio da suspensão traseira foi danificado. O escocês levantou seu pescoço para perceber o dano. Desta forma, não restou outra alternativa senão diminuir o ritmo, tentando chegar ao final. O escocês passou a linha de chegada apenas seis segundos na frente de seu companheiro. Hulme até que poderia ter brigado com os pilotos da Lotus, mas sua Brabham estava com problemas de combustível. Desta forma, o neozelandês se contentou com o terceiro posto, somando assim, pontos importantíssimos para o campeonato.

161)GP DO MÉXICO

Local: Cidade do México

Pole-Position:

- 1)Jim Clark(ESC)Lotus/Ford-1m47s56
- 2)Chris Amon(NZE)Ferrari -1m48s04
- 3)Dan Gurney(EUA)Eagle/Weslake-1m48s10**
- 4)Graham Hill(ING)Lotus/Ford-1m48s74
- 5)Jack Brabham(AUS)Brabham/Repco-1m49s08**
- 6)Denis Hulme(NZE)Brabham/Repco-1m49s46**
- 7)John Surtees(ING)Honda-1m49s80**
- 8)Bruce McLaren(NZE)McLaren/BRM-1m50s06**
- 9)Moises Solana(MEX)Lotus/Ford-1m50s52
- 10)Jo Siffert(SUI)Cooper/Maserati-1m51s89
- 11)Mike Spence(ING)BRM-1m52s25
- 12)Jackie Stewart(ESC)BRM-1m52s34
- 13)Pedro Rodriguez(MEX)Cooper/Maserati-1m52s85
- 14)Jean-Pierre Beltoise(FRA)Matra/Ford-1m53s08
- 15)Chris Irwing(ING)BRM-1m54s38
- 16)J. Williams - Ferrari-1m54s80
- 17)Jo Bonnier(SUE)Cooper/Maserati-1m55s57
- 18)Mike Fisher - Lotus/BRM-1m57s41
- 19)Guy Ligier(FRA)Brabham/Repco-1m58s45

Corrida: 22/10/1967 - 65 voltas

Classificação Final:

1) Jim Clark(ESC)Lotus/Ford-1h59m28s70 (9 pontos) Igualou Fangio no número de vitórias.

- 2) Jack Brabham(AUS)Brabham/Repco-a 1m25s36 (6 pontos)
- 3) Denis Hulme(NZE)Brabham/Repco-a 1 volta (4 pontos)
- 4) John Surtees(ING)Honda-a 1 volta (3 pontos)
- 5) Mike Spence(ING)BRM-a 2 voltas (2 pontos)
- 6) Pedro Rodriguez(MEX)Cooper/Maserati-a 2 voltas (1 ponto)
- 7) Jean-Pierre Beltoise(FRA)Cooper/Maserati-a 2 voltas
- 8) J. Williams - Ferrari-a 2 voltas
- 9) Chris Amon(NZE)Ferrari-a 3 voltas Pressionou Clark no começo, mas teve pane seca no final da corrida quando estava em 2o lugar.**
- 10) Jo Bonnier(SUE)Cooper/Maserati-a 4 voltas
- 11) Guy Ligier(FRA)Brabham/Repco-a 4 voltas
- 12) Jo Siffert(SUI)Cooper/Maserati-a 6 voltas

Melhor Volta: Jim Clark(ESC)Lotus/Ford-1m48s13

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

CORRIDAS DOS CAMPEÕES

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

Pole-Position:

1) Dan Gurney(EUA)Eagle/Weslake

Corrida: 12/03/1967 - 40 voltas

Classificação Final:

- 1 Dan Gurney Eagle-Weslake T1G '102' 1h04m30.6, 98.66mph
- 2 Lorenzo Bandini Ferrari 312 '0001' 1h04m31.0
- 3 Jo Siffert Cooper-Maserati T81 'F1-2-66' 40 laps
- 4 Pedro Rodriguez Cooper-Maserati T81 'F1-6-66' 40 laps
- 5 Ludovico Scarfiotti Ferrari 312 '0011' 40 laps
- 6 Chris Irwin Lotus-BRM 25 'R13' 39 laps
- 7 Mike Spence BRM P83
- 8 Chris Lawrence Cooper T -Ferrari
- 9 Jack Brabham Brabham BT20-Repco
- 10 Richie Ginther Eagle T1G-Weslake

Melhor Volta: Jack Brabham(AUS)Brabham/Repco

SPRING TROPHY

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

Pole-Position:

1) Jackie Stewart(ESC)BRM

Corrida: 15/04/1967 - 30 voltas

Classificação Final:

- 1 Jack Brabham Repco-Brabham BT20 'F1-1-66' 47m21.4, 104.94mph
- 2 Denny Hulme Repco-Brabham BT20 'F1-2-66' 47m21.8
- 3 John Surtees Honda RA273 'F-102' 30 laps
- 4 Jack Oliver Lotus-Cosworth 41B 30 laps
- 5 Bruce McLaren McLaren-BRM M4B 'M4B/1' 29 laps
- 6 Mike Spence BRM P83 '8302' 29 laps
- 7 Bob Anderson Brabham BT11-Climax 29 laps
- 8 Graham Hill Lotus 48-Ford 29 laps

Melhor Volta: Jack Brabham(AUS)Brabham/Repco

INTERNATIONAL TROPHY

Local: Silverstone (INGLATERRA - PROVA EXTRA-OFICIAL)

Pole-Position:

1) Jackie Stewart(ESC)BRM-1:27.8

Corrida: 29/04/1967 - 52 voltas

Classificação Final:

- 1 Mike Parkes Ferrari 312 '0012' 1h19m39.2, 114.65mph
- 2 Jack Brabham Repco-Brabham BT20 'F1-1-66' 1h19m56.8
- 3 Jo Siffert Cooper-Maserati T81 'F1-2-66' 52 laps
- 4 Graham Hill Lotus-BRM 33 'R11' 51 laps
- 5 Bruce McLaren McLaren-BRM M4B 'M4B/1' 51 laps
- 6 Mike Spence BRM P261 '2614' 50 laps
- 7 Chris Irwin Lotus 25-BRM 50 laps
- 8 Bob Anderson Brabham BT -Climax 49 laps

Melhor Volta: Graham Hill(ING)Lotus/BRM-1:30.0

GP DA ITÁLIA

Local: Syracuse (PROVA EXTRA-OFICIAL)

Pole-Position:

1) Mike Parkes(ING)Ferrari-1:41.6

Corrida: 21/05/1967 - 56 voltas

Classificação Final:

- 1 Mike Parkes Ferrari 312 '0012' /Ludovico Scarfiotti Ferrari 312 '0011' 1h40m58.4
- 2 Jo Siffert Cooper-Maserati T81 'F1-2-66' 54 laps
- 3 Chris Irwin Lotus-BRM 25 'R13' 53 laps
- 4 Jo Bonnier Cooper-Maserati T81 'F1-5-66' 53 laps

Melhor Volta: Ludovico Scarfiotti(ITA)Ferrari-1:41.0

GOLD CUP

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

Pole-Position:

1) Jack Brabham(AUS)Brabham/Repco-1:30.6

Corrida: 16/09/1967 - 45 voltas

Classificação Final:

- 1 Jack Brabham Repco-Brabham BT24/1 1h10m07.0, 106.37mph
- 2 George Pitt Brabham BT -Climax 1h10m38.6

Melhor Volta: Jackie Stewart(ESC)Matra/Ford-1:31.6

GP DA ESPANHA

Local: Jarama (PROVA EXTRA-OFICIAL)

Pole-Position:

1) Jim Clark(ESC) Lotus/Ford-1:28.2

Corrida: 12/11/1967 - 90 voltas

Classificação Final:

- 1 Jim Clark Lotus-Cosworth 49 'R1' 1h31m10.4, 83.60mph
- 2 Graham Hill Lotus-Cosworth 49 'R2' 1h31m25.6
- 3 Jack Brabham Repco-Brabham BT19 'F1-1-65' 60 laps
- 4 Andrea de Adamich Ferrari 312 58 laps

Melhor Volta: Jim Clark(ESC) Lotus/Ford-1:28.8

CLASSIFICAÇÃO FINAL

1º Denis Hulme(NZE)Brabham/Repco 51 Ganhou o campeonato na regularidade, pontuou em 9 das 11 corridas e não fez uma só POLE, igual Lauda em 84. Venceu DUAS corridas.

2º Jack Brabham(AUS)Brabham/Repco 48

3º Jim Clark(ESC)Lotus/Ford 41 Poderia ter sido campeão se não fosse a pane seca de Monza e o problema em Spa. Teve 5 quebras (Afr, Mon, Fra, Ale e Can) e ganhou nos EUA com a suspensão quebrada !!

4º John Surtees(ING)Honda 20

5º Chris Amon(NZE)Ferrari 20 Fez boa temporada, marcando 4 pódios, mas quebrou uma vez em 2º lugar e teve pane seca em 2º lugar.

6º Pedro Rodriguez(MEX)Cooper/Maserati 15

7º Graham Hill(ING)Lotus/BRM e Lotus/Ford 15

8º Dan Gurney(EUA)Eagle/Weslake 13

9º Jackie Stewart(ESC)BRM 10

10º Mike Spence(ING)BRM 9 Quase empatou Jackie Stewart na pontuação.

11º John Love(ZAM)Cooper/Climax 6

12º Jochen Rindt(AUT)Cooper/Maserati 6

Jo Siffert(SUI)Cooper/Maserati 6

14º Bruce McLaren(NZE)McLaren/BRM 3

15º Jo Bonnier(SUE)Cooper/Maserati e McLaren/BRM 3

16º Chris Irwing(ING)BRM 2

Mike Parkes(ING)Ferrari 2

Bob Anderson(ING)Brabham/Climax 2

19º Ludovico Scarfiotti(ITA)Ferrari 1

Guy Ligier(FRA)Brabham/Repco 1

Jacky Ickx(BEL)Cooper/Maserati 1

TOTAL DE PONTOS DISPUTADOS: 275

OBS: Nesta temporada foi modificado novamente o regulamento para a contagem de pontos do campeonato de pilotos. O Campeonato foi dividido em duas metades iguais e, em cada uma, foram somados todos os resultados, menos um.

CONSTRUTORES PONTOS

1º Brabham/Repco e Climax 67

2º Lotus/Ford e BRM 50

3º Cooper/Maserati e Climax 28

4º Honda 20

5º Ferrari 20 A partir da França em diante a Ferrari teve só um carro no grid.

6º BRM 17

7º Eagle/Weslake 13

8º McLaren/BRM 4

TOTAL DE PONTOS DISPUTADOS: 219

MOTORES PONTOS

1º Repco 100

2º Ford 50

3º BRM 31

4º Maserati 30

5º Ferrari 23

6º Honda 20

7º Weslake 13

8º Climax 8

TOTAL DE PONTOS: 275

PAÍSES PONTOS

1º Nova Zelândia 74

2º Escócia 51

3º Inglaterra 50

4º Austrália 48

5º México 15

6º Estados Unidos 13

7º Zâmbia 6

Áustria 6

Suíça 6

10º Suécia 3

11º Itália 1

França 1

Bélgica 1

TOTAL DE PONTOS: 275

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