

A temporada de 1980 marcou o domínio da equipe Williams com o australiano Alan Jones. O carro projetado por Patrick Head era o que mais dominava o efeito solo da F1 e Alan Jones disputou o título com um jovem e talentoso brasileiro que estava surgindo na F1: Nelson Piquet. Na penúltima corrida do ano, no GP Canadá, com uma manobra não muito leal, o australiano se chocou com o brasileiro, que foi para fora da pista e foi dada bandeira vermelha. Piquet trocou para o carro reserva e depois abandonou, fazendo o australiano garantir o título por antecipação. Vale ressaltar que o GP EUA I 1980 marcou duas grandes atuações de dois brasileiros: Nelson Piquet que fez pole e ganhou a corrida e de Emerson Fittipaldi que ganhou 21 posições e chegou no pódio em 3º lugar depois de largar na última posição. O bicampeão se retirou da F1 no final do ano, depois de tantos anos tentando fazer um carro brasileiro vencer corridas. O final da carreira de Fittipaldi marcou a transição da sua geração para a geração de Piquet e Senna, sempre mantendo a tradição de pilotos brasileiros vencendo na F1. Outra despedida foi a de Jody Scheckter da F1, depois do título de 79 ele nunca mais seria o mesmo piloto e marcou a estreia de dois pilotos que acabariam se transformando nos inimigos dos pilotos brasileiros: Alain Prost e Nigel Mansell, sendo que Mansell foi adversário dos três brasileiros campeões: Piquet e Senna na F1 e Fittipaldi na F CART. A se lamentar os graves acidentes acontecidos com: Clay Regazzoni em 30/03/1980 que veio a ficar paraplégico e o acidente fatal com o promissor piloto Patrick Depailler em 01/08/1980 nos testes privados da Alfa Romeo em Hockenheim.

REGULAMENTO: Motores de 3,0 litros ou 1,5 litros com compressão externa. Peso mínimo 575 kg. Valiam os 5 melhores resultados das 7 primeiras corridas e os 5 melhores resultados das 7 últimas corridas. Foram proibidos pneus de classificação (que duravam uma ou duas voltas).

PERFORMANCES:

Williams melhor: Arg, Mon, Fra, Ing, EUA II

Renault melhor: Bra, Afr, Aut, Hol

Brabham melhor: EUA I, Ita, Can

Ligier: Bel, Ale

Williams melhor: Arg, Bra, Bel, Mon, Fra, Ing, Ale, Aut, EUA II

Brabham melhor: Afr, EUA I, Hol, Can, Ita

Williams 9 x 5 Brabham Williams 9 x 5 Ligier

Quebras:

Williams 5 (Reutemann 3 e Jones 2)

Brabham 8 (Rebaque 4, Piquet 2 e Zunino 2)

Renault 13 (Jabouille 10 e Arnoux 3)

Vitórias:

Williams 6 (Jones 5 e Reutemann 1)

Renault 3 (Arnoux 2, Jabouille 1)

Brabham 3 (Piquet 3)

Ligier 2 (Pironi 1 e Laffite 1)

Poles:

Renault 5 (Arnoux 3 e Jabouille 2) Motor turbo dava vantagem nos treinos.

Williams 3 (Jones 3)

Ligier 3 (Pironi 2 e Laffite 1)

Brabham 2 (Piquet 2)

Alfa Romeo 1 (Giacomelli 1)

VMR:

Williams 5 (Jones 5)

Renault 4 (Arnoux 4)

Ligier 4 (Pironi 3 e Laffite 1)

Brabham 1 (Piquet 1)

Hat Trick:

Williams 1 (Jones 1)

Brabham 1 (Piquet 1)

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

Brabham 1 (Piquet 1 EUA)

Dobradinhas de largada:

Renault 4

Ligier 1

Dobradinhas de chegada:

Williams 2

OBS 1: RECORDE DE EQUIPES:

Nesse ano houve recorde de equipes no grid (14), todas elas usavam os motores Ford Cosworth com exceção da Ferrari, Renault e Alfa Romeo. Nesse ano os “garagistas” (construtores independentes) deram aula nos grandes construtores: Williams, Ligier e Brabham estavam fortes.

OBS 2: McLAREN:

Nesse ano seria formada a McLaren Internacional, apadrinhada pela Philip Morris com a fusão do Team McLaren de Teddy Mayer e a Project 4 de Ron Dennis. Em 1982 com a saída de Teddy Mayer e Tyler Alexander, Ron ficou como sócio majoritário até a entrada de Mansour Ojjegh (TAG) para a sociedade. (Anuário Francisco Santos 87 pg 44)

OBS 3: BRABHAM E NELSON PIQUET:

Gordon Murray era o projetista da Brabham.

A Brabham já preparava o seu motor BMW turbo para os próximos anos. (Fonte A Trajetória de um Grande Campeão pg 71 e 77).

Piquet: “O BT49 é tão competitivo quando a Williams, principalmente nas retas. Meu problema está na suspensão, que é muito fraca e abaixa em demasia a frente do carro nas curvas. Trocaremos as molas macias, por outras mais duras. E aí tenho certeza que foi disputar a pole-position.” (Fonte A Trajetória de um Grande Campeão pg 72)

Jones e Piquet trocam elogios mútuos: “Jones é um adversário difícil para qualquer um, capaz de se distinguir em todas as circunstâncias” e “Piquet é o rival mais perigoso e o piloto mais interessante da nova geração.” (A Trajetória de um Grande Campeão pg 76)

Piquet sobre Jones: “Jones quis me tirar da corrida. Mas não tem importância ele mereceu o título, por que é bom piloto. Em 81 eu serei o campeão”. (A Trajetória de um Grande

Campeão pg 78)

OBS 4: EQUIPE FITTIPALDI E A WOLF:

A Fittipaldi comprou o espólio da equipe Wolf e de quebra trouxe Keke Rosberg para ser piloto da equipe, o projetista Harvey Postlethwaite e Peter Warr (ex- Lotus) dirigindo a equipe dos mecânicos. (Revista Racing Setembro 2013 número 319 pg 53). A Fittipaldi correu num Wolf 79 nas primeiras corridas e fizeram um trabalho razoavelmente bom. Ricardo Divila era o projetista chefe.

Adrian Newey era o aerodinamicista da equipe, esse foi o primeiro projeto do Newey na F1.

Fonte: https://f1.fandom.com/wiki/Adrian_Newey

OBS 5: OUTRAS EQUIPES:

Alfa Romeo fez sua 1a temporada completa desde 1951. Renault era a única a usar motor turbo da F1, mas Alfa Romeo e Ferrari estavam anunciando que construiriam seus primeiros motores turbos. A grande decepção do ano foram Lotus e Ferrari em 1980.

OBS 6: PROST E DEPAILLER:

Prost quebrou o pulso nos treinos do GP África do Sul e ficou de fora de duas corridas (África do Sul e EUA), e não correu nos EUA II no final do ano, pois estava machucado. Foram 3 corridas de fora.

Em 1/8/1980 morre Patrick Depailler durante testes privados em Hockenheim pela ALFA ROMEO quando bateu a 250 Km/h, seccionando as duas pernas e tendo fatura no braço direito e no crânio.

Afinal fora ali que uma semana antes morreria o francês Patrick Depailler ao volante do Alfa Romeo. Se existe morte inglória, a de Depailler foi uma delas. Dia 1º de agosto, no veloz e trágico circuito alemão de Hockenheim, pilotando um Alfa Romeo de Fórmula 1, a carreira desse hábil piloto foi interrompida. As causas do acidente jamais serão apuradas. Seu carro bateu violentamente contra o guard-rail, seccionando suas pernas. Por ironia, morreu no mesmo circuito onde há 13 anos morreria seu maior ídolo: Jim Clark. Patrick André Eugene Joseph Depailler nasceu em 9 de setembro de 1944 em Clermont-Ferrand, na França, local do famoso circuito de montanha de Auvergne e onde até 1972 era disputado o GP da França. E foi por assistir às corridas que ali se realizavam que Depailler, filho de arquiteto e dentista por profissão, resolveu largar seu consultório e se iniciar no automobilismo a partir de 1965. Além do automobilismo, ele gostava de outros esportes perigosos, tendo escapado da morte pelo menos duas vezes fora das pistas. A primeira foi num acidente de moto, no final de 1973, quando acabara de ser contratado pela Tyrrell para ocupar, junto com Jody Scheckter, os lugares deixados por Jackie Stewart e François Cevert. Em consequência desse acidente, meses depois, no GP da Argentina, ele ainda precisava ser carregado até o carro para poder pilotá-lo. Em 1979, despontava como um dos sérios candidatos ao título mundial, quando sofreu um acidente com asa delta na França, uma semana antes do GP França. Ficou fora do resto da temporada, tendo sido substituído em 1980 na Ligier por Didier Pironi. Durante toda sua carreira, Depailler venceu apenas dois grandes prêmios - o de Mônaco em 1978, e o da Espanha em 1979, com Ligier. Mas até chegar à Fórmula 1 sua carreira foi pontilhada de êxitos. Começou em 1966 correndo pelos "seven" da Lotus graduando-se depois na equipe Renault. Até 1971 correu na Fórmula 3 pela equipe Alpine e em 1972, novamente pela Renault, obteve seu maior

triunfo ao vencer o GP de Mônaco. Depailler era casado e não tinha filhos. Morava ainda em Clermont-Ferrand. No GP da Inglaterra, último que participou, completou 95 grandes prêmios disputados, o que lhe dava a condição de veterano da F1. Contratado pela Alfa Romeo no final de 79, foi o responsável pelos bons resultados alcançados por esses carros em provas de classificação. Seu objetivo com isso era mostrar a seus compatriotas franceses, principalmente a Guy Ligier, que não estava acabado para o automobilismo. A morte, entretanto, chegou antes. Ainda estavam no ar as perguntas sobre as possíveis causas do acidente. O carro tinha sido apreendido pelas autoridades alemãs e os resultados dos testes não tinham sido anunciados. Mas de qualquer forma muita gente duvidava da teoria mais corrente de falha humana. Jody Scheckter deu uma declaração sobre seu ex-companheiro: "Patrick e eu trabalhamos juntos na equipe Tyrrell. Ele era a caricatura perfeita de um piloto de grande prêmio e um francês. Sua vida era excitante; carros rápidos, hobbies perigosos e mulheres bonitas, sempre. Aproveitou a vida e encorajou outros a aproveitar também. Era daquele tipo de homem desinteressado. Vou sentir sua ausência".

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

OBS 7: LIGIER TRINCA AS RODAS POR CAUSA DO DOWNFORCE:

Em Brands Hatch, as duas Ligier tiveram problemas de trincar as rodas por causa do downforce gerado pelos carro-asa. Provavelmente já estava acontecendo o "porpoising" nos carros que excesso de downforce gerado pelo EFEITO SOLO.

OBS 8: EQUILÍBRIO:

Temporada bem equilibrada com 7 vencedores diferentes: Reutemann, Jones, Piquet, Pironi, Laffite, Arnoux, Jabouille.

OBS 9: AUSÊNCIA DA F1 EM MONZA, FERRARI E APOSENTADORIA DE SCHECKTER:

Nesse ano não teve corrida em Monza, foi a única vez na história da F1, que o GP da Itália foi disputado em Ímola.

Nesse ano, a Ferrari esteve muito mal, marcou apenas 8 pontos na temporada (6 com Villeneuve e 2 com Scheckter) e o sul-africano abandonou a F1.

OBS 10: PIT STOPS:

Nessa época um bom pit stop durava 15 ou 16 segundos.

OBS 11: GALVÃO NA BANDEIRANTES:

Em 1980, a Bandeirantes passou a transmitir a F1, haja vista que a Rede Globo recomprou os direitos de transmissão da F1 para 1981 em diante. Galvão Bueno narrou as corridas de 1980. Veja vídeo: <https://www.youtube.com/watch?v=LI0zmH8nMOE>

329)GP DA ARGENTINA

Local: Buenos Aires

Pole-Position:

- 1) Alan Jones(AUS)Williams/Ford-1m44s17
- 2) Jacques Laffite(FRA)Ligier/Ford-1m44s44
- 3) Didier Pironi(FRA)Ligier/Ford-1m44s64
- 4) Nelson Piquet(BRA)Brabham/Ford-1m45s02**
- 5) Elio de Angelis(ITA)Lotus/Ford-1m45s46
- 6) Mario Andretti(EUA)Lotus/Ford-1m45s78
- 7) Riccardo Patrese(ITA)Arrows/Ford-1m46s01
- 8) Gilles Villeneuve(CAN)Ferrari-1m46s07 Teve acidente na volta 36 e abandonou.
- 9) Jean-Pierre Jabouille(FRA)Renault-1m46s15
- 10) Carlos Reutemann(ARG)Williams/Ford-1m46s19 Rodou e abandonou por causa da Temperatura do motor.**
- 11) Jody Scheckter(AFS)Ferrari-1m46s28
- 12) Alain Prost(FRA)McLaren/Ford-1m46s75 Estreia do Prost.**
- 13) Keke Rosberg(FIN)Fittipaldi/Ford-1m46s97 TEMPORAL, meteu 2,5s no Fittipaldi!!!!**
- 14) Jochen Mass(ALE)Arrows/Ford-1m47s05
- 15) Clay Regazzoni(SUI)Ensign/Ford-1m47s18
- 16) Ricardo Zunino(ARG)Brabham/Ford-1m47s41 Era um piloto fraco, mas ficou como 2º piloto da Brabham pelo dinheiro da Empresa Argentina Yacimientos Petrolíferos Fiscales.
- 17) John Watson(IRL)McLaren/Ford-1m47s70
- 18) Jean-Pierre Jarrier(FRA)Tyrrell/Ford-1m47s83 Teve uma batida na volta 1 e abandonou.
- 19) Rene Arnoux(FRA)Renault-1m48s24
- 20) Bruno Giacomelli(ITA)Alfa Romeo-1m48s44
- 21) Marc Surer(SUI)ATS/Ford-1m48s86
- 22) Derek Daly(IRL)Tyrrell/Ford-1m48s95
- 23) Patrick Depailler(FRA)Alfa Romeo-1m49s20
- 24) Emerson Fittipaldi(BRA)Fittipaldi/Ford-1m49s42 Tinha chances de pontuar, mas teve que trocar a bateria do carro, perdendo tempo.**

Corrida: 13/01/1980 - 53 voltas

Classificação Final:

- 1) Alan Jones(AUS)Williams/Ford-1h43m24s38 (9 pontos)**
- 2) Nelson Piquet(BRA)Brabham/Ford-a 24s59 (6 pontos)**
- 3) Keke Rosberg(FIN)Fittipaldi/Ford-a 1m18s64 (4 pontos) 1º pódio do Rosberg na Fittipaldi. Andou bem. Ótimo resultado.**
- 4) Derek Daly(IRL)Tyrrell/Ford-a 1m23s48 (3 pontos)
- 5) Bruno Giacomelli(ITA)Alfa Romeo-a 1 volta (2 pontos)
- 6) Alain Prost(FRA)McLaren/Ford-a 1 volta (1 ponto) 4 futuros campeões no pódio**
- 7) Ricardo Zunino(ARG)Brabham/Ford-a 2 voltas

Melhor Volta: Alan Jones(AUS)Williams/Ford-1m50s45

OBS: "Não está bom, mas não é perigoso". Quando Jackie Stewart, ex-tricampeão mundial de Fórmula 1 disse isso para Derek Ongaro, inspetor de segurança de circuitos da Fisa, estava garantida a continuação do GP da Argentina, em Buenos Aires, no autódromo de San Martin. A corrida estava na 17ª volta e, por causa das reclamações dos pilotos quanto à segurança do circuito, Stewart e Ongaro foram fazer a vistoria do asfalto na curva do Umby, onde houve problemas com o asfalto durante os dois dias de treinos e também na corrida. Caso a corrida tivesse de ser interrompida, como queriam Jody Scheckter e Emerson Fittipaldi, teria de ser antes que se completassem 27 voltas (metade), para que não se contassem pontos pelo campeonato. Mas tanto Stewart quanto Ongaro julgaram a pista em condições, e a corrida continuou. Felizmente para Alan Jones (o vencedor) e Nelson Piquet (segundo colocado), os pilotos que melhor atuação tiveram no Grande Prêmio da Argentina. Como era esperado, **Alan Jones, o piloto que melhor atuação teve no final de 1979, era favorito. E confirmou isto com a pole-position de 1m44s17, à média de 206,155 km/h, não baixando o recorde extra-oficial de**

Jacques Laffite, de 1m44s20, somente por causa do estado da pista. Durante a corrida, Jones somente perdeu a ponta da 17ª à 29ª volta, quando teve de parar nos boxes para retirar um plástico que tapava os radiadores do lado esquerdo do carro. **Numa demonstração de total superioridade, Jones deu-se ao luxo de diminuir o ritmo a partir da 40ª volta, deixando que Nélson Piquet se aproximasse até ficar 3 segundos atrás. Então como se estivesse economizando pelo menos 100 HP de potência, voltou a acelerar forte sumindo de Piquet em apenas uma volta e terminando a corrida com quase 24 segundos de vantagem sobre o brasileiro.** Piquet também mostrou que tem potencial e carro para disputar o título desta temporada. **O seu Brabham BT49 era o mais rápido em linha reta e só não conseguiu acompanhar o ritmo de Jones por problemas de estabilidade causados pela suspensão dianteira. Só os jornalistas italianos, que instituíram um troféu para o piloto mais combativo em cada grande prêmio, não viram a boa atuação de Piquet, que nessa votação não recebeu nenhum voto.** E pilotos como Bruno Giacomelli, Alain Prost e Marc Surer receberam pontos, embora tivessem apenas passeado pela pista. O mais combativo de Buenos Aires, que recebeu a maioria dos pontos, foi Alan Jones, o vencedor do troféu Candy de 1979. A pressão que os pilotos de Fórmula 1 estão fazendo aos organizadores de Grandes Prêmios acabou recebendo troco. Antes do início desta temporada, os pilotos, principalmente Jody Scheckter, fizeram grande campanha de segurança contra os atuais circuitos, criticando excessivamente os de Buenos Aires e Interlagos. No caso de Interlagos ameaçaram não correr. Preocupados com as críticas, os organizadores argentinos resolveram recapear alguns pontos ondulados do circuito número 15 do autódromo de Buenos Aires, atendendo às reclamações dos pilotos. No primeiro treino extraoficial, não apareceram muitos defeitos no asfalto. Primeiro porque era o primeiro dia de treinos e também porque os pilotos procuraram apenas acertar seus carros, não se preocupando com os tempos. Mas no dia seguinte, primeiro de treinos com cronometragem, o asfalto começou a soltar pedaços. O primeiro a ir de encontro às telas de proteção foi o novato David Kennedy, com um Shadow. Os assistentes até fizeram chacotas com Kennedy, **mas logo em seguida era Carlos Reutemann, o grande ídolo argentino, que rodava no mesmo local. Daí para a frente, todos rodaram, sem exceção, causando temor aos organizadores e provocando a ira dos pilotos.** As reclamações foram muitas, e os organizadores tentaram um conserto na pista afetada. Jones conseguiu a pole-position nesse treino, mas quase 2 segundos inferior ao recorde extra-oficial e a seu tempo obtido nos treinamentos em dezembro no mesmo autódromo. No segundo dia de treinos aconteceu o mesmo. Na primeira sessão não cronometrada - agora apenas as últimas sessões são válidas para a largada; as mais longas de hora e meia, não contam tempo, servindo para ajustes nos carros - o asfalto resistiu um pouco, mas na segunda sessão, **quando os pilotos começam a exigir tudo de seus carros, o asfalto voltou a soltar pedaços, formando uma trilha para apenas um carro. "Até mesmo um carro de passeio roda", dizia Nélson Piquet após o treino. Tão logo terminou o treino, Jody Scheckter e Jacques Laffite se reuniram com Bernie Ecclestone e Nélson Piquet e tomaram a decisão de não correr caso os organizadores não melhorassem o estado da pista,** principalmente na curva do Umbu. Uma reunião foi convocada por todos os pilotos e chefes de equipes. E eles decidiram esperar o treino de tanques cheios, no dia da corrida, para tomar uma decisão definitiva. Os argentinos garantiram que a pista seria consertada e que não haveria problemas durante a corrida, mas os pilotos avisaram: "Caso a pista piore muito depois da 15ª volta nós paramos". Os argentinos concordaram, e Jackie Stewart foi eleito o representante dos pilotos; junto com Derek Ongaro faria uma inspeção na pista depois da 15ª volta. Se fosse necessário teria autoridade para interromper a corrida. Os pilotos fizeram questão de interromper a corrida antes da 27ª volta para que não se completasse metade do percurso percorrido; até então não valeria a pontuação para o campeonato (apenas a metade), e a corrida seria anulada e não transferida. **Alguns pilotos não concordaram com a decisão, como Keke Rosberg, segundo piloto da equipe Skol-Fittipaldi, que nem participou da reunião. E comentou: "O circuito está muito bom, não há problemas."** O mesmo não pensava Emerson Fittipaldi, que era um dos defensores da idéia de encerrar a corrida com quinze voltas, querendo até mesmo se vingar das críticas feitas a Interlagos por apenas um piloto, Jean-Pierre Jabouille, o único a fazer testes de pneus em Interlagos. Os Brabham tiveram problemas sérios de estabilidade durante os treinos oficiais e a corrida, por não terem sido testados em Buenos Aires: a equipe não chegou preparada para o

problema de falta de aderência na suspensão dianteira. Assim, o carro era o mais rápido em linha reta, tinha boa estabilidade na traseira, mas nenhuma aderência nas rodas dianteiras. Por mais que Piquet tivesse tentado, foi impossível corrigir esse defeito. E eles não esperavam marcar um bom tempo para a largada. Mas do tempo obtido na primeira sessão (1m46s04) Piquet conseguiu baixar 1 segundo no dia seguinte, ao percorrer o circuito em 1m45s02, o que lhe valeu o quarto lugar no grid de largada. O mesmo não aconteceu com Emerson Fittipaldi, que foi superado por seu segundo piloto. Keke Rosberg largou no 13º lugar e Emerson em 24º, 5 segundos atrás de Alan Jones. O pior é que Emerson não conseguiu achar uma explicação convincente: "Não sei o que está acontecendo. Os carros estavam regulados exatamente iguais, mas o Keke conseguia colocar potência no motor nas curvas bem antes de mim. Meu motor era ruim no último dia de classificação e a estabilidade pior ainda". Keke mostrou qualidades inesperadas. Foi um dos poucos pilotos que não rodaram na curva do Umbu durante os treinos e manteve tempos constantes. A maior surpresa nos treinos de tanques cheios foi Didier Pironi, da Ligier, mais rápido quase 2 segundos do que Alan Jones, o quarto mais rápido. Para Piquet, uma pequena melhora, pois conseguiu ser o terceiro mais rápido, enquanto Emerson era o 15º tempo, 4 segundos inferior a Pironi. Por ironia, uma velha idéia de Emerson foi colocada em prática e deverá ser utilizada em todos os grandes prêmios: os carros não largam mais dois a dois, mas sim um a um formando uma fila até o último colocado, que era justamente Emerson. O piloto que larga em último tem muita dificuldade para largar. Porque nem sempre vê a luz de sinalização de largada. Jones foi o mais rápido a largar, chegando meio carro à frente de Jacques Laffite no final da reta. Piquet saiu no vácuo de Jones e conseguiu entrar na reta em segundo. John Watson e Jarrier se tocaram no final da reta, e Jarrier parou já na primeira volta. Didier Pironi, que poderia lutar pelos primeiros lugares, parou durante a segunda volta na curva do Umbu com o motor quebrado. Foram essas as duas primeiras desistências. Os Renault Turbo, que não estiveram bem nos treinos, também pararam cedo. Arnoux ficou parado na largada, enquanto que Jabouille teve problema de embreagem, ambos abandonando na segunda volta. Só que Arnoux, depois de uma batida na curva da Horquilla. Jones, Piquet, Laffite e Reutemann logo se distanciaram dos demais. E Jones, na quinta volta, já tinha 6 segundos de vantagem sobre Piquet, que era ferozmente assediado por Laffite no miolo da pista. Mas ele conseguia se distanciar nas retas por causa da boa aerodinâmica do seu Brabham BT49. Na quinta volta foi a vez de John Watson abandonar com problemas na caixa de marchas, e na volta seguinte Elio de Angelis rodou e bateu na curva Horquilla, deixando a corrida. Na nova volta Laffite conseguiu ultrapassar Piquet na saída da curva do Umbu, saindo em perseguição a Jones, que já tinha 12 segundos de vantagem. Os dois Ferrari, que não iniciaram bem a corrida, se recuperaram e, nessa volta, Villeneuve era o quinto e Scheckter o sexto colocado. Keke Rosberg conseguiu largar bem e mantinha bom ritmo, mantendo o sétimo lugar sem ser ameaçado. Já Emerson teve muita dificuldade em fazer ultrapassagens no início, mas na décima volta era o 12º colocado. Tinha boas chances de terminar entre os seis primeiros colocados se não tivesse parado nos boxes na volta seguinte com problemas na parte elétrica. Perdeu muitas voltas parado nos boxes para trocar a bateria retornando em último lugar. Parou mais duas vezes para trocar de novo a bateria e terminou em 11º lugar, beneficiado pelas várias desistências, pois ficou atrás de Patrick Depailler e Jody Scheckter que pararam antes. Para os argentinos a corrida perdeu o interesse quando Reutemann, que era o quarto colocado, teve de parar nos boxes para exame da suspensão dianteira. Voltou em oitavo lugar, mas acabou rodando na gincana e desistiu por causa da alta temperatura do motor. Para justificar o abandono, Reutemann, que já está sendo visto como o mais azarado dos pilotos da Fórmula 1, porque não consegue vencer o GP da Argentina, saiu do carro, sentou-se junto ao pneu traseiro direito e começou a chorar. Não esperou nem o final da corrida para sair do autódromo com sua mulher, Mimicha. Outro momento de emoção: na 17ª volta Alan Jones foi para os boxes. Agitaram-se os boxes de Piquet e da Ligier, pois pensaram que era um problema grave. Mas quando um dos mecânicos retirou um pequeno pedaço de plástico do radiador de água do lado esquerdo, Jones pôde voltar à pista em quarto lugar, 10 segundos de Jacques Laffite, que liderava. Na 25ª volta, Jones conseguiu ultrapassar Villeneuve, aliviando um pouco a pressão que o canadense fazia sobre o brasileiro, e duas voltas depois ultrapassava com facilidade Nelson Piquet. Na trigésima volta Jones voltou ao primeiro lugar, que não mais deixou, e, para ficar ainda mais tranquilo, Laffite parou nessa mesma volta com o motor

quebrado. Jones tinha então mais de 10 segundos de vantagem sobre Villeneuve, que fora para o segundo ao ultrapassar Piquet na 28ª volta. Na 36ª, com o abandono de Villeneuve, que bateu na curva do tobogã, a corrida se tornou monótona, pois Piquet se mantinha em segundo lugar com facilidade, já que Scheckter, que o seguia a mais de 15 segundos, abandonou na 44ª volta com o motor quebrado. Apenas os quatro primeiros colocados terminaram a corrida na mesma volta, e apenas sete pilotos conseguiram receber a bandeirada de chegada. Para os brasileiros uma novidade. Nelson Piquet conseguia seu primeiro pódio, fato que não seria comum em sua consagrada carreira. "É claro que eu estou feliz ao subir pela primeira vez num pódio na Fórmula 1. Até porque hoje meu carro esteve uma bosta", disse o irreverente Piquet.

330)GP DO BRASIL

Local: Interlagos

Pole-Position:

- 1) Jean-Pierre Jabouille(FRA)Renault-2m21s40
- 2) Didier Pironi(FRA)Ligier/Ford-2m21s65
- 3) Gilles Villeneuve(CAN)Ferrari-2m22s17
- 4) Carlos Reutemann(ARG)Williams/Ford-2m22s26 Semieixo quebrado na 1ª volta**
- 5) Jacques Laffite(FRA)Ligier/Ford-2m22s30
- 6) René Arnoux(FRA)Renault-2m22s31
- 7) Elio de Angelis(ITA)Lotus/Ford-2m22s40
- 8) Jody Scheckter(AFS)Ferrari-2m23s02
- 9) Nelson Piquet(BRA)Brabham/Ford-2m23s16 Furou o pneu e andou muito tempo com o pneu vazio o que quebrou a suspensão do carro.**
- 10) Alan Jones(AUS)Williams/Ford-2m23s38**
- 11) Mario Andretti(EUA)Lotus/Ford-2m23s46 Saiu da pista na volta 1 e abandonou.**
- 12) Clay Regazzoni(SUI)Ensign/Ford-2m24s85
- 13) Alain Prost(FRA)McLaren/Ford-2m24s95**
- 14) Riccardo Patrese(ITA)Arrows/Ford-2m25s06
- 15) Keke Rosberg(FIN)Fittipaldi/Ford-2m25s74 Meteu tempo no Fittipaldi de novo, 1,1s.**
- 16) Jochen Mass(ALE)Arrows/Ford-2m25s75
- 17) Bruno Giacomelli(ITA)Alfa Romeo-2m25s80
- 18) Ricardo Zunino(ARG)Brabham/Ford-2m26s53
- 19) Emerson Fittipaldi(BRA)Fittipaldi/Ford-2m26s86**
- 20) Marc Surer(SUI)ATS/Ford-2m27s10
- 21) Patrick Depailler(FRA)Alfa Romeo-2m27s11
- 22) Jean-Pierre Jarrier(FRA)Tyrrell/Ford-2m27s15
- 23) John Watson(IRL)McLaren/Ford-2m27s29**
- 24) Derek Daly(IRL)Tyrrell/Ford-2m28s21

Eddie Cheever e Stefan Johansson não se classificaram.

Corrida: 27/01/1980 - 40 voltas

Classificação Final:

- 1) René Arnoux(FRA)Renault-1h40m01s33 (9 pontos) 1ª vitória da carreira do Arnoux. Michellin veio com vários tipos de pneus, o que ajudou a Renault a ganhar a corrida. Acabou a gasolina dele ao cruzar a linha de chegada.**
- 2) Élio de Angelis(ITA)Lotus/Ford-a 21s86 (6 pontos) Com 21 anos e 307 dias, De Angelis se tornou até então o piloto mais novo a fazer pódio na F1.**
- 3) Alan Jones(AUS)Williams/Ford-a 1m06s11 (4 pontos)
- 4) Didier Pironi(FRA)Ligier/Ford-a 1m40s13 (3 pontos)
- 5) Alain Prost(FRA)McLaren/Ford-a 2m25s41 (2 pontos)

- 6) Riccardo Patrese(ITA)Arrows/Ford-a 1 volta (1 ponto)
- 7) Marc Surer(SUI)ATS/Ford-a 1 volta
- 8) Ricardo Zunino(ARG)Brabham/Ford-a 1 volta
- 9) **Keke Rosberg(FIN)Fittipaldi/Ford-a 1 volta**
- 10) Jochen Mass(ALE)Arrows/Ford-a 1 volta
- 11) John Watson(IRL)McLaren/Ford-a 1 volta
- 12) Jean-Pierre Jarrier(FRA)Tyrrell/Ford-a 1 volta
- 13) Bruno Giacomelli(ITA)Alfa Romeo-a 1 volta
- 14) Derek Daly(IRL)Tyrrell/Ford-a 2 voltas
- 15) **Emerson Fittipaldi(BRA)Fittipaldi/Ford-a 2 voltas Reclamou que Keke Rosberg lhe fechou numa curva. Depois ainda teve que fazer 2 pit stops. Veja abaixo.**
- 16) Gilles Villeneuve(CAN)Ferrari-a 4 voltas

Melhor Volta: René Arnoux(FRA)Renault-2m27s31

OBS: O pequeno e inquieto René Arnoux nem esperou Elio de Angelis e Alan Jones, respectivamente segundo e terceiro colocados para comemorar sua vitória no GP do Brasil. Afinal, **era sua primeira vitória na F1**. Por isso, fez questão de comparecer na sala de imprensa do autódromo - fato raro nos Grandes Prêmios anteriores - onde não se cansou de dar entrevistas até mesmo para emissoras de rádio brasileiras. **Mas a vitória desse piloto de 31 anos, que nasceu e vive em Magny-Cours, pequena cidade francesa dotada de autódromo e escola de pilotagem, não teria acontecido se não fosse a quebra de Jean-Pierre Jabouille**, seu companheiro de equipe na 25ª volta. Jabouille liderava com facilidade e, no máximo, Arnoux deveria fazer a dobradinha da equipe Renault. Curiosamente, a equipe francesa foi a que mais reclamou da falta de segurança do autódromo de Interlagos. Segundo Bernie Ecclestone, as reclamações tinham total apoio da Michelin, fábrica de pneus que dá assistência à Renault e Ferrari, e que não se sentia em condições de bater a Goodyear em Interlagos. Mas, o que se viu nas duas provas de classificação foi a superioridade da Renault e dos pneus Michelin, com Jabouille conseguindo a pole-position depois de marcar o tempo de 2m21s48 à média de 200,470 km/h. E esse tempo foi obtido no primeiro dia de treinos, depois de quatro voltas. **René Arnoux confessou que a Michelin utilizou várias táticas para vencer, começando por dar pneus de compostos diferentes para os quatro carros (dois Renault e dois Ferrari), enquanto que a Goodyear tinha apenas um tipo de composto, mais duro para classificação e corrida. Isso acabou gerando muitos protestos dos pilotos que correm com Goodyear, principalmente do brasileiro Nelson Piquet, que declarou após o último treino: "Se a Michelin adotasse a mesma política da Goodyear, fornecendo apenas um tipo de pneu, haveria mais equilíbrio e segurança para os pilotos, pois esses pneus especiais de classificação não duram nem três voltas e colocam em risco a vida dos pilotos". (reclamação do Piquet) Pierre Blanchet, um dos engenheiros da Michelin, que soube das reclamações de Piquet, limitou-se a comentar: "Mas é proibido pela FISA ter vários tipos de pneus? Acho que não, por isso continuaremos desenvolvendo quantos tipos julgarmos necessários.** Brigas à parte, este GP do Brasil mostrou que a evolução dos carros de Fórmula 1 atingiu um estágio muito perigoso. Pela primeira vez dois pilotos, Jabouille e Pironi, ultrapassaram a média de 200 km/h no circuito de Interlagos - apesar das reclamações contra o estado da pista e contra o estreitamento da pista na Curva Um, que obrigou alguns pilotos a diminuir a velocidade. Com o asfalto em boas condições, talvez os pilotos tivessem chegado à marca dos 2m20s, um tempo incrível para os 7 800 metros do autódromo paulista. Comentando as reclamações dos pilotos contra a falta de segurança nos circuitos, Frank Williams, chefe da equipe Williams, argumentava antes do início da corrida: "Os pilotos sempre pedem aos donos de equipe ou projetistas que façam carros velozes para poder vencer as corridas, e nós fazemos. Mas fazer um carro é bem mais fácil do que construir ou modificar um autódromo. Jabouille conseguiu o tempo que lhe deu a pole-position, logo na primeira sessão. Deu apenas cinco voltas e obteve a incrível marca de 2m21s40. Pironi, o segundo na largada, só conseguiu seu tempo no dia seguinte, e também passou dos 200 km/h na melhor volta. Piquet teve problemas com o carro nos dois treinos. No primeiro, o pescador do tanque de gasolina não funcionava corretamente. O carro melhorou no segundo

treino e Piquet ficou com o nono lugar. **Com Emerson os problemas foram maiores. O F7 não rendeu o esperado e quando treinava com o carro reserva, Emerson acabou batendo violentamente na curva do Sol, por causa de um furo de pneu. "A causa do acidente, descobrimos depois, fora o pneu traseiro esquerdo furado, que no meio da curva do Sol saiu totalmente do aro. Acho que ele furou na subida da curva do Lago, e isso é que fez o carro sair de traseira", disse Fittipaldi. Apesar da violência do acidente, Emerson mantinha o bom humor, que, no entanto, desapareceu quando começaram os problemas no segundo treino.** Emerson teve de parar várias vezes nos boxes para corrigir falhas que não existiriam numa equipe bem organizada, como o capô do motor solto ou a mangueira de ar do capacete mal ajustada. E a situação piorou com os testes de rapidez na troca de pneus, já que havia a previsão de chuva durante a corrida. As duas tentativas foram grotescas. Na primeira, o mecânico responsável pela elevação do macaco na frente do F7 acabou arrancando o bico do carro; na segunda, o carro foi ao chão sem os pneus quando o macaco traseiro falhou. Foi demais até mesmo para o fleumático chefe de equipe, Peter Warr, que deu por encerrado o ensaio. Na corrida, como era esperado, Jabouille não largou bem, ao contrário de Gilles Villeneuve, que assumiu a ponta na curva Um. Villeneuve liderou até o início da segunda volta, quando foi ultrapassado por Jabouille. **Carlos Reutemann, apoiado por grande número de torcedores argentinos, não passou da primeira volta, pois teve o semieixo quebrado. Outra desistência precoce foi a de Mario Andretti, que bateu na curva Dois,** quando estava atrás de Jody Scheckter, brigando pelo oitavo lugar. Piquet também não largou bem (caiu para 13º), enquanto que Emerson pulava para o 15º lugar. Jabouille logo distanciou-se dos dois Ligier, pilotado por Pironi e Laffite, enquanto em quarto colocava-se Villeneuve. Pironi, um dos favoritos para a vitória, parou nos boxes na quarta volta para a troca dos pneus, retornando no último lugar. **Piquet entusiasmou pela primeira vez a torcida na terceira volta, quando ultrapassou Jochen Mass e Riccardo Patrese, ganhando o nono lugar.** Emerson mantinha mais atrás um bom ritmo de corrida, conquistando algumas posições. Jabouille distanciava-se cada vez mais enquanto René Arnoux acercava-se de Jacques Laffite, que abandonou na 13ª volta por falta de pressão do óleo no motor. Aliás, essa 13ª volta foi fatídica para os brasileiros. Emerson parou nos boxes para consertar a minissaia do F7. **E Piquet, que estava no sexto lugar, teve um pneu furado na curva do Sol, sendo obrigado a fazer todo o percurso com a suspensão traseira esquerda raspando o chão. Ambos retornaram logo à pista, mas Piquet ficou na curva do Lago, preso às telas de proteção após sair da pista por quebra da suspensão. Durante a corrida, Emerson pararia mais uma vez nos boxes, com o mesmo problema da parada anterior.** A vitória de Jabouille parecia fácil, pois tinha mais de 10 segundos sobre Arnoux. Mas na 24ª volta o turbo do seu carro começou a falhar obrigando-o a parar nos boxes e abandonar a corrida. Arnoux assumiu a liderança, vencendo com facilidade. A única emoção ficou por conta de Riccardo Patrese e do jovem Alain Prost, que disputavam o quinto lugar. Por várias voltas, Prost tentou ultrapassar Patrese, que era muito lento nas curvas e rápido nas retas, mas não conseguia. Contudo, na 34ª passagem, Prost conseguiu passar Patrese na Junção, garantindo o quinto lugar. Por causa dos 8 km de pista, a corrida foi monótona para o público, **que aplaudiu muito Arnoux quando o vencedor parou próximo à entrada dos boxes, sem gasolina, antes de completar a volta de desaceleração. No boxe da Skol-Fittipaldi o ambiente estava carregado. Emerson acusava seu companheiro de equipe, Keke Rosberg, de tê-lo fechado na curva 3 na 11ª volta, quando ambos ultrapassaram John Watson. "Pegamos o vácuo do Watson e o ultrapassamos no final da reta", explicou Emerson. "Mas o Keke, que estava atrás, forçou a ultrapassagem na curva 3 e eu tive que tirar o pé para não bater no seu carro e acabar com a equipe logo no começo da corrida. Acho que ele não sabe bem qual a cor do meu carro". No outro canto dos boxes, Rosberg defendia-se: "Eu apenas ultrapassei o Emerson porque ele tirou o pé do acelerador na curva 3. Eu não podia bater na sua traseira".** Sobre Fittipaldi, Jody Scheckter comentou: **"Uma coisa que me chamou a atenção no GP do Brasil, foi o esforço de Emerson para se sair bem diante de sua torcida. Acho que ele agora tem uma boa equipe, com pessoal competente e profissional. Infelizmente, não me parece que tenha um carro vencedor. O próprio Emerson, depois de ter sido campeão mundial duas vezes e de ter passado por tão maus momentos nos últimos anos, me parece um pouco cansado, sem o ímpeto de antes. E nem poderia ser diferente, não? O tempo deixa marcas fortes na gente".** O GP estava encerrado e o que mais

interessava era a comemoração da vitória de Arnoux. Só os incidentes entre polícia e público não estavam previstos. Os culpados foram os próprios organizadores, que desativaram o esquema de segurança tão logo a prova terminou, permitindo que o público invadissem os boxes.

331)GP DA ÁFRICA DO SUL

Local: Kyalami

Pole-Position:

1)Jean-Pierre Jabouille(FRA)Renault-1m10s00 Os motores turbos funcionam melhor com o ar mais rarefeito, era estimado que os turbos tinham 110 HP a mais que os Ford Cosworth.

2)René Arnoux(FRA)Renault-1m10s21

3)Nélson Piquet(BRA)Brabham/Ford-1m11s87

4)Jacques Laffite(FRA)Ligier/Ford-1m11s88

5)Didier Pironi(FRA)Ligier/Ford-1m12s11

6)Carlos Reutemann(ARG)Williams/Ford-1m12s15

7)Patrick Depailler(FRA)Alfa Romeo-1m12s16

8)Alan Jones(AUS)Williams/Ford-1m12s23 Quebrou o câmbio

9)Jody Scheckter(AFS)Ferrari-1m12s32

10)Gilles Villeneuve(CAN)Ferrari-1m12s38

11)Riccardo Patrese(ITA)Arrows/Ford-1m12s50 Saiu da pista na volta 10 e abandonou.

12)Bruno Giacomelli(ITA)Alfa Romeo-1m12s51

13)Jean-Pierre Jarrier(FRA)Tyrrell/Ford-1m12s70

14)Elio de Angelis(ITA)Lotus/Ford-1m12s74 Saiu da pista na volta 1 e abandonou.

15)Mario Andretti(EUA)Lotus/Ford-1m12s93

16)Derek Daly(IRL)Tyrrell/Ford-1m13s04

17)Ricardo Zunino(ARG)Brabham/Ford-1m13s05

18)Emerson Fittipaldi(BRA)Fittipaldi/Ford-1m13s23

19)Jochen Mass(ALE)Arrows/Ford-1m13s25

20)Clay Regazzoni(SUI)Ensign/Ford-1m13s25

21)John Watson(IRL)McLaren/Ford-1m13s61

22)Eddie Cheever(EUA)Osella/Ford-1m13s83 Saiu da pista na volta 8 e abandonou.

23)Keke Rosberg(FIN)Fittipaldi/Ford-1m13s84 Teve acidente na volta 58 e abandonou.

24)Geoff Lees(ING)Shadow/Ford-1m14s46

Prost não correu por que quebrou o uso do pulso nos treinos e ficou de fora dessa corrida.

Corrida: 01/03/1980 - 78 voltas

Classificação Final:

1) René Arnoux(FRA)Renault-1h36m52s54 (9 pontos) Jabouille estourou o pneu faltando 16 voltas para acabar a corrida, Arnoux que era o 2º ganhou com motor TURBO!!

2) Jacques Laffite(FRA)Ligier/Ford-a 34s07 (6 pontos)

3) Didier Pironi(FRA)Ligier/Ford-a 52s49 (4 pontos)

4) Nélson Piquet(BRA)Brabham/Ford-a 1m01s02 (3 pontos)

5) Carlos Reutemann(ARG)Williams/Ford-a 1 volta (2 pontos)

6) Jochen Mass(ALE)Arrows/Ford-a 1 volta (1 ponto)

7) Jean-Pierre Jarrier(FRA)Tyrrell/Ford-a 1 volta

8) Emerson Fittipaldi(BRA)Fittipaldi/Ford-a 1 volta

9) Clay Regazzoni(SUI)Ensign/Ford-a 1 volta

10) Ricardo Zunino(ARG)Brabham/Ford-a 1 volta

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

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

13) Geoff Lees(ING)Shadow/Ford-a 8 voltas

Melhor Volta: René Arnoux(FRA)Renault-1m13s15

OBS: A vitória fácil de um Renault turbo no Grande Prêmio da África do Sul era esperada. O que não se esperava era que o vencedor fosse René Arnoux, o segundo piloto da equipe, que já havia ganhado o GP do Brasil, em Interlagos. Evidentemente, Arnoux só venceu, porque Jean-Pierre Jabouille perdeu a ponta quando o pneu dianteiro direito furou na 61ª volta, logo após a passagem pelos boxes. Mas, "le petit Arnoux" estava fazendo uma corrida sensacional, só de espera, às vezes atrasando-se ao sair do vácuo de Jabouille na reta, para refrigerar melhor seu motor e demonstrar que cumpria as determinações dos boxes de não ultrapassar Jabouille, primeiro piloto da equipe. A previsão do bom desempenho dos carros turbo-alimentados no circuito de Kyalami, que fica a mais de 1 800 metros de altitude, foi confirmada. Jabouille e Arnoux fizeram os dois melhores tempos de classificação, mais de 1 segundo à frente de Nelson Piquet, o terceiro colocado. A situação dos demais pilotos, diante dessa façanha foi sintetizada pelo comentário de Emerson Fittipaldi durante os treinos: "Com os motores turbo-alimentados na África do Sul todos os outros correm pelo segundo lugar". Na atmosfera rarefeita de Kyalami, os motores turbo não precisam de tanto ar para a mistura com a gasolina, pois podem ser regulados para qualquer altitude. O mesmo não acontece com os motores Cosworth, onde o ar entra pelas cornetas de injeção direta. Em Kyalami, os motores Cosworth, Ferrari e Alfa Romeo não recebem todo o ar que necessitam, e por isso perdem muita potência. Os motores Renault, por exemplo, estavam com sua potência máxima de 580/590 cv, enquanto que os Cosworth, que normalmente desenvolvem 500/510 cv, em Kyalami atingiam apenas 470/480 cv. Em velocidade final, isso representa cerca de 20 km/h. Assim, era comum ver na grande reta do circuito de Kyalami os Renault ultrapassarem carros Cosworth ou Ferrari com a maior facilidade. Era como se os carros ultrapassados estivessem parados. Mas o Grande Prêmio da África do Sul, disputado no dia 1º de março, não mostrou apenas o domínio dos motores turbo. Foi uma autêntica festa francesa com Arnoux, Jacques Laffite e Didier Pironi comemorando os três primeiros lugares em grande estilo, com autêntico champanha Moët & Chandon. Nelson Piquet, que surpreendeu com o terceiro melhor tempo no grid de largada, teve problemas de pneus durante a corrida e foi perdendo várias posições. No final, recuperou-se e chegou em quarto lugar, mantendo-se em terceiro na classificação do Campeonato Mundial. Emerson não teve problemas como nas duas primeiras provas do campeonato, mas o 18º tempo que obteve para a largada não foi suficiente para mostrar a evolução no chassi F7, mesmo porque Keke Rosberg só conseguiu se classificar para a largada ao superar dois Shadow e um ATS, ocupando a 23ª colocação no grid. Pela terceira vez consecutiva, os Ferrari de Jody Scheckter e Gilles Villeneuve não terminaram um GP. Isso tem provocado comentários de que a equipe não está tão bem estruturada como em 1979. Scheckter, campeão mundial e primeiro piloto da equipe, está descontente com esses resultados e já se comenta que em 1981 deverá pilotar o novo Talbot de Fórmula 1, que também deverá ter motor Turbo e pneus Michelin. Aliás, desde o GP do Brasil, Scheckter já assumia a possibilidade de segundo piloto, pois é declarada a intenção da Ferrari de fazer Gilles Villeneuve o próximo campeão mundial. Já os pilotos acusam Mauro Forghieri de não preparar convenientemente os dois carros. Em Kyalami, por exemplo, Scheckter reclamou muito de falta de potência, e abandonou por causa de uma pane elétrica no motor. Com Villeneuve foi pior. Parou para trocar pneus na 31ª volta e, 50 metros depois da saída dos boxes, quebrou o semi-eixo. Isso foi o motivo de risos até mesmo para os mecânicos e Scheckter que a tudo assistia dos boxes. Mas, crises à parte, o GP da África do Sul mostrou que os Fórmula 1 atuais estão bem competitivos. Com exceção dos motores turbo dos Renault, que possibilitaram a vitória de Arnoux e os dois primeiros tempos da equipe, os demais carros estavam bem nivelados. Do terceiro tempo no grid, de Nelson Piquet, ao 15º tempo, de Mario Andretti, a diferença era de apenas 1 segundo. E de Andretti ao último colocado, o novato Geoffrey Lees, com Shadow, a diferença era de 1s5. Foi por causa dessa igualdade que Emerson voltou otimista de Kyalami. O F7, que recebeu algumas modificações em relação aos GPs da Argentina e do Brasil, classificou-se no 18º lugar com Emerson e no 23º com Rosberg. Só que Rosberg teve muitos problemas de motor durante os treinos oficiais e tomadas de tempo. Não foi difícil para Jabouille e Arnoux

assumir as duas primeiras colocações logo após a largada. Mas, em compensação, Nelson Piquet não largou bem e foi prejudicado por Jacques Laffite, caindo para o sexto lugar. Logo na primeira volta, acontecia o primeiro abandono: Elio de Angelis, ao tentar ultrapassar John Watson na curva Leeukop, saiu da pista, destruindo seu carro. De Angelis acusou Watson de bater nas suas rodas na freada da curva, provocando o acidente. **Emerson ganhou uma posição na largada ao ultrapassar Andretti, e Keke Rosberg ganhou duas colocações.** Jabouille e Arnoux logo desapareceram do segundo pelotão, liderado por Alan Jones, e ditavam o ritmo de corrida, sempre juntos. Jones acabou perdendo o terceiro lugar para Laffite na oitava volta, a mesma volta na qual Eddie Cheever teve os freios bloqueados na freada da curva Crowthorne, abandonando com o carro destruído. Jabouille manteve-se em primeiro até a 61ª volta, quando parou por causa do pneu dianteiro direito furado. Para seu azar, o pneu se esvaziou justamente quando passou pelos boxes, deixando-o sem chance de completar a volta para trocá-lo. Arnoux assumiu o primeiro lugar, com grande vantagem sobre Jacques Laffite. Piquet, com problemas de estabilidade, manteve-se no sétimo lugar até a 34ª volta, quando Jones abandonou por causa de falha do câmbio. Ganhou mais uma posição quando Jarrier parou nos boxes, na 56ª volta, para trocar pneus; foi para o quarto ao ultrapassar Pironi na volta 56, ocupando o terceiro lugar na 65ª volta, quando **Reutemann parou nos boxes para a troca de pneus. Caso seu carro estivesse em melhores condições, poderia ter defendido o terceiro lugar até o final, mas foi superado por Pironi na 69ª volta.**

332)GP DOS ESTADOS UNIDOS I

Local: Long Beach

Pole-Position:

1)Nélson Piquet(BRA)Brabham/Ford-1m17s694

2)René Arnoux(FRA)Renault-1m18s689

3)Patrick Depailler(FRA)Alfa Romeo-1m18s719

4)Jan Lammers(HOL)ATS/Ford-1m18s783 Surpresa do treino, substituindo Marc Surer que estava machucado.

5)Alan Jones(AUS)Williams/Ford-1m18s819 Teve acidente na volta 47 e abandonou.

6)Bruno Giacomelli(ITA)Alfa Romeo-1m18s924 Teve acidente na volta 49 e abandonou.

7)Carlos Reutemann(ARG)Williams/Ford-1m18s964 Teve Acidente na volta 3.

8)Riccardo Patrese(ITA)Arrows/Ford-1m19s071

9)Didier Pironi(FRA)Ligier/Ford-1m19s276

10)Gilles Villeneuve(CAN)Ferrari-1m19s285

11)Jean-Pierre Jabouille(FRA)Renault-1m19s316

12)Jean-Pierre Jarrier(FRA)Tyrrell/Ford-1m19s318 Teve acidente na volta 3 e abandonou.

13)Jacques Laffite(FRA)Ligier/Ford-1m19s455

14)Derek Daly(IRL)Tyrrell/Ford-1m19s744

15)Mario Andretti(EUA)Lotus/Ford-1m19s763 Teve acidente na 1ª volta e abandonou.

16)Jody Scheckter(AFS)Ferrari-1m20s151

17)Jochen Mass(ALE)Arrows/Ford-1m20s410

18)Ricardo Zunino(ARG)Brabham/Ford-1m20s419 Teve acidente na 1ª volta e abandonou.

19)Eddie Cheever(EUA)Osella/Ford-1m20s808

20)Elio de Angelis(ITA)Lotus/Ford-1m20s830 Teve acidente na volta 3, fraturou a mão e abandonou.

21)John Watson(IRL)McLaren/Ford-1m20s868

22)Keke Rosberg(FIN)Fittipaldi/Ford-1m20s911

23)Clay Regazzoni(SUI)Ensign/Ford-1m20s984 Ele sofreu um acidente na volta 50, bateu e machucou seriamente as pernas, ficando paraplégico para sempre.

24)Emerson Fittipaldi(BRA)Fittipaldi/Ford-1m21s350

Corrida: 30/03/1980 - 80,5 voltas

Classificação Final:

- 1) **Nélson Piquet(BRA)Brabham/Ford-1h50m18s550 (9 pontos) 1ª Hat Trick de Piquet, dominou esse GP e empatou nos pontos com Arnoux, disse que o carro estava muito bom.**
- 2) **Riccardo Patrese(ITA)Arrows/Ford- a 49s212 (6 pontos)**
- 3) **Emerson Fittipaldi(BRA)Fittipaldi/Ford-a 1m18s563 (4 pontos) Último pódio do Rato, grande corrida e ganhou 21 posições.**
- 4) John Watson(IRL)McLaren/Ford-a 1 volta (3 pontos)
- 5) Jody Scheckter(AFS)Ferrari-a 1 volta (2 pontos)
- 6) Didier Pironi(FRA)Ligier/Ford-a 1 volta (1 ponto)
- 7) Jochen Mass(ALE)Arrows/Ford-a 1 volta
- 8) Derek Daly(IRL)Tyrrell/Ford-a 1 volta
- 9) René Arnoux(FRA)Renault-a 2 voltas
- 10) Jean-Pierre Jabouille(FRA)Renault-a 9 voltas

Melhor Volta: Nélson Piquet(BRA)Brabham/Ford-1m19s83

OBS: Nélson Piquet é um piloto frio. Não insensível, mas frio do tipo que vibra interiormente, mas que não externa isso com gritos, pulos ou frases elaboradas. Mesmo quando a emoção vem da primeira vitória na Fórmula 1, sonho maior de cada piloto. Em Long Beach, aconteceu. E milhões de telespectadores ficariam decepcionados ao saber que, naqueles minutos que Piquet passou dentro de seu carro, depois da prova terminada, ele não estava chorando de alegria, nem engasgado de emoção. "Eu estava bebendo o resto da água que sobrou na garrafinha que carregamos dentro do carro. Estava com uma bruta sede..." Mas e a vitória? Não significou nada? "Claro, fiquei contente, muito contente. Mas sei lá, não foi a sensação que eu esperava. É como quando a gente espera muito tempo por um brinquedo novo, curte a expectativa e aí, no dia que ganha... a graça não é a mesma. Tem gente que não entende isso, mas eu tenho muito tempo de corrida, me acostumei. Não consegui sentir mais do que sentia quando vencia na Super Vê ou na Fórmula 3. É uma sensação boa, a sensação do trabalho recompensado, de ter feito tudo certo, de ter guiado bem. Essa é que é a sensação boa - não simplesmente por ser uma vitória na Fórmula 1. O que me deixou contente, mesmo, é que eu ganhei: fiz a pole-position, larguei na frente e cheguei na frente. Se tivesse ganho graças à quebra de alguém, sei lá, teria ficado meio chateado..." Assim, a fisionomia do piloto que emergiu daquele Brabham azul e branco não tinha nada do ar assustado e maravilhado que muitos esperavam. Ao subir na camionete em que deu a volta de comemoração pela pista, junto de Emerson e Patrese, soltou uma piada para o brasileiro: "Ué, o que você tá fazendo aqui?", disse Piquet, gozando o fato que o Fittipaldi/Ford era um carro pouco competitivo. Nélson Piquet parecia um veterano vencedor. O brasileiro conquistou a pole e na corrida simplesmente disparou na frente, comportando-se "como um pato na lagoa", segundo a revista Autocourse. Em dez voltas, tinha 15 segundos de vantagem sobre o segundo colocado. As câmeras de TV nem se preocupam mais em mostrá-lo, senão a intervalos longos, concentrando-se nas disputas pelas posições intermediárias. Dez anos depois de Emerson, os EUA assistiam à primeira vitória de mais um brasileiro na Fórmula 1. "Eu tinha certeza de que ia ganhar. Puxa, eu tinha feito tudo certo, não havia errado uma marcha, não tinha forçado os pneus nem os freios, e estava usando o motor mil giros abaixo do limite desde a metade da corrida. É claro que podia dar um azar, cometer um erro, bater em alguém, quebrar alguma coisa no motor. Mas não pensava muito nisso, não. Eu estava cansado daquela corrida, sabe? **Depois que o Jones abandonou**, ficou uma corrida sem graça, eu estava um minuto na frente do segundo e a única coisa a fazer era agüentar, suportar aquela concentração estúpida que esse circuito maluco exige", declarou Piquet. **O mais grave acidente da prova envolveu o veterano Clay Regazzoni, que fraturou a 12ª vértebra e as duas pernas, encerrando sua carreira na Fórmula 1. O suíço chocou-se a 250 km/h no final da terrível reta Shoreline Drive que termina numa curva de 180 graus e que deve ser feita a apenas 80 km/h. Ali, bastou uma falha nos freios para o "velho" Rega espatifar-se sobre o Brabham de Zunino, que estava parado depois de também bater. Quando as chamas do Ensign foram apagadas, Regazzoni ainda ficou 20 minutos preso**

nas ferragens. Este acidente deixou o suíço paraplégico. Élio de Angelis também se acidentou com gravidade. Fraturou a perna esquerda ao bater no muro de proteção, depois de tentar desviar do carro de Bruno Giacomelli que havia rodado e estava obstruindo a pista.

Os incidentes de Long Beach trouxeram à tona uma preocupação com segurança, que incomoda Piquet: "No fim, o melhor é nem pensar. Porque se você pensa muito, então é melhor nem sentar no carro. Long Beach é perigoso, sim, mas não mais que tantos outros. Não há circuito seguro. Há circuitos um pouco mais seguros que outros. Só isso. Pense numa largada: são 24 pilotos querendo tomar a ponta, enroscando rodas subindo um por cima do outro. É possível tornar uma pista totalmente segura num negócio desses? Então a gente luta por segurança, para diminuir os riscos, mas sabendo que uma dose grande de perigo ainda fica. E é nisso que eu não gosto de pensar". Por isso, também, o melhor é largar na frente, fugir do perigoso amontoado de carros atrás, onde o erro de um pode significar o fim para muitos. Se você está na frente, é algo entre você mesmo e a pista. Falou Piquet: "Até agora não entendemos direito como o Brabham ficou tão melhor que os outros em Long Beach. Era uma covardia. Fui um segundo mais rápido nos treinos, e isso numa pista de 3 km: em Interlagos, seriam quase 3 segundos de diferença para o segundo colocado, uma loucura numa temporada onde as diferenças têm sido de centésimos. Então, eu sabia que se mantivesse a ponta na largada ninguém ia me alcançar. A única preocupação era com os freios: eu tinha pastilhas totalmente novas na largada, e precisava assentá-las nas voltas iniciais, uma freada mais forte podia comprometer tudo. Por isso Depailler e Arnoux andaram tão perto no começo. Depois, ninguém podia mesmo me alcançar". Isso significa prometer novas vitórias? Piquet hesita, não quer parecer presunçoso, mas também não é do tipo de ficar escondendo o jogo com falsas modéstias: "Dá para ganhar mais. Temos um bom carro, que ainda vai melhorar com o novo câmbio Wissmann, as novas pinças de freio. Os Renault não vão ganhar todas". Fale no campeonato, entretanto, e Piquet muda. Ele corre por gostar de correr, vê a vitória como a recompensa natural do trabalho bem feito. Um campeonato, porém, implica em mais coisas - até mesmo em menos liberdade para vencer: "Sério, eu não queria ter que estar lutando por um campeonato. Veja se dá para entender: agora, já não estou mais tão livre, há mais responsabilidade em jogo, mais pressão. Você instintivamente se arrisca menos - e é preciso arriscar para vencer corridas. Antes, cada corrida era uma corrida; agora, cada GP é parte de uma batalha, você tem que pensar nos pontos. Não tive muito tempo para analisar tudo isso, não sei mesmo como reagir. E não quero prometer o título nem a mim mesmo: há muito pela frente, ainda, e quem está nas corridas sabe como tudo pode mudar de uma hora para outra". Uma coisa já mudou, e Nelson não gosta dela: agora, fazendo parte do ainda mais fechado clube dos vencedores, o assédio de todos aumentou muito, e há que agüentar os jantares e homenagens. Não que ele tenha aversão ao público: é apenas tímido, avesso a badalações, capaz de conversar horas com os amigos mais íntimos, mas totalmente incapaz de construir propositalmente frases rebuscadas ou de colocar artificialmente emoções que ele não sente. Em Long Beach, por exemplo, um repórter colocou um microfone em sua boca, pediu "uma mensagem ao povo brasileiro" e não obteve mais que um carinhoso - porém impublicável - pedido de desculpas, pois Piquet é mesmo incapaz de uma demagogia dessas. "Eu sou muito caipira pra essas coisas, sabe?", declarou Piquet. Outro que fez uma bela prova foi Emerson Fittipaldi, que mesmo largando em último, terminou em terceiro, o que o fez retornar ao pódio depois de dois anos. "Há muito tempo o Nelsinho vinha merecendo uma vitória na Fórmula 1. E o que me deixou mais contente foi subir ao pódio junto com ele. Foi uma grande festa brasileira. Quando nós dois escutamos a execução do hino nacional não resistimos e choramos. Foi uma emoção grande mesmo, igual à que tive em 1975, quando o Môco venceu o GP do Brasil e eu fui o segundo. O Piquet mostrou muita inteligência na corrida. Liderou do começo ao fim e conseguiu o que poucos pilotos conseguem: diminuir o ritmo quando a corrida está ganha", declarou nosso bicampeão.

Prost não correu por que quebrou o uso do pulso em Kayalami e ficou de fora dessa corrida.

333)GP DA BÉLGICA

Local: Zolder

Pole-Position:

1) Alan Jones(AUS)Williams/Ford-1m19s12 Treino debaixo de chuva.

2) Didier Pironi(FRA)Ligier/Ford-1m19s35

3) Jacques Laffite(FRA)Ligier/Ford-1m19s69

4) Carlos Reutemann(ARG)Williams/Ford-1m19s79

5) Jean-Pierre Jabouille(FRA)Renault-1m19s89 Jabouille quebrou a embreagem e abandonou. Ele teve 4 quebras em 4 corridas.

6) René Arnoux(FRA)Renault-1m19s89

7) Nelson Piquet(BRA)Brabham/Ford-1m20s23 Saiu da pista na volta 23 e abandonou.

8) Elio de Angelis(ITA)Lotus/Ford-1m20s96 Saiu da pista na volta 69 e abandonou.

9) Jean-Pierre Jarrier(FRA)Tyrrell/Ford-1m21s36

10) Patrick Depailler(FRA)Alfa Romeo-1m21s45

11) Derek Daly(IRL)Tyrrell/Ford-1m21s51

12) Gilles Villeneuve(CAN)Ferrari-1m21s54

13) Jochen Mass(ALE)Arrows/Ford-1m21s55 Saiu da pista na volta 1 e abandonou.

14) Jody Scheckter(AFS)Ferrari-1m21s58

15) Jan Lammers(HOL)ATS/Ford-1m21s72

16) Riccardo Patrese(ITA)Arrows/Ford-1m21s75 Saiu da pista na volta 58 e abandonou.

17) Mario Andretti(EUA)Lotus/Ford-1m22s07

18) Bruno Giacomelli(ITA)Alfa Romeo-1m22s20

19) Alain Prost(FRA)McLaren/Ford-1m22s26

20) John Watson(IRL)McLaren/Ford-1m22s57

21) Keke Rosberg(FIN)Fittipaldi/Ford-1m22s97

22) Ricardo Zunino(ARG)Brabham/Ford-1m23s18

23) Tiff Needell(ING)Ensign/Ford-1m23s50

24) Emerson Fittipaldi(BRA)Fittipaldi/Ford-1m24s22

Corrida: 03/05/1980 - 72 voltas

Classificação Final:

1) Didier Pironi(FRA)Ligier/Ford-1h38m46s51 (9 pontos) 1ª vitória dele na F1, largou na frente e foi embora. Seguiu a classificação da 1ª volta da corrida.

2) Alan Jones(AUS)Williams/Ford-a 47s37 (6 pontos)

3) Carlos Reutemann(ARG)Williams/Ford-a 1m24s12 (4 pontos)

4) René Arnoux(FRA)Renault-a 1 volta (3 pontos)

5) Jean-Pierre Jarrier(FRA)Tyrrell/Ford-a 1 volta (2 pontos)

6) Gilles Villeneuve(CAN)Ferrari-a 1 volta (1 ponto)

7) Keke Rosberg(FIN)Fittipaldi/Ford-a 1 volta

8) Jody Scheckter(AFS)Ferrari-a 2 voltas

9) Derek Daly(IRL)Tyrrell/Ford-a 2 voltas

10) Elio de Angelis(ITA)Lotus/Ford-a 3 voltas

11) Jacques Laffite(FRA)Ligier/Ford-a 4 voltas

Melhor Volta: Jacques Laffite(FRA)Ligier/Ford-1m20s88

OBS: Didier Pironi, ao volante de um Ligier, venceu de ponta a ponta o Grande Prêmio de Bélgica, realizado no circuito de Zolder. Foi a quinta prova do Campeonato Mundial e representou para Pironi sua primeira vitória na Fórmula 1, assim como a primeira vitória para a equipe francesa nessa temporada. Apesar de seu indiscutível domínio do início ao fim da prova, a vitória de Pironi não deixou de surpreender, sobretudo depois da supremacia demonstrada pelo Williams de Alan Jones durante os treinos. O primeiro treino oficial, aliás, não apenas já definira as posições de largada como confirmou o acerto da proibição do uso de pneus especiais de

classificação. Raramente alguma medida foi recebida com tanta unanimidade na Fórmula 1 como essa. Este treino de sexta-feira, realizado em pista seca, foi dos mais intensos vividos pelo circuito belga. Na primeira meia hora, o melhor tempo passou sucessivamente pelas mãos de Arnoux, Jabouille, Jarrier e Pironi, com este último baixando o tempo do recorde da pista e do melhor tempo de treinos. Mas finalmente coube a Alan Jones fazer a pole position, com a extraordinária marca de 1m19s12 e como resultado deste treino, nada menos que seis pilotos tinham tempos de largada abaixo do recorde do circuito. Piquet era o sétimo e Emerson o último, atrás de Tiff Needel, que estreava no Ensign substituindo Clay Regazzoni. Os dois Shadow, pilotados por Geoff Lees e David Kennedy, agora rebatizados de Theodore, depois da aquisição do controle da equipe pelo milionário de Hong Kong, Teddy Yipp, mais uma vez não conseguiram se classificar. O segundo e último treino não modificou em nada o grid de largada, uma vez que foi realizado debaixo de forte chuva e temperatura de 5 graus. Mas, para tranquilidade dos pilotos e delícia dos 70 000 espectadores, fazia sol no dia da corrida, apesar do vento frio. Nos boxes, no entanto, continuava o trabalho, com as atenções concentradas nos freios e transmissão. Zolder é o circuito que mais exige dos carros em freios e transmissão. Os mecânicos da Ligier davam os últimos retoques no carro de Laffite, que estourou o motor no treino livre da manhã e recebeu um novo em menos de duas horas. Nelson Piquet estava satisfeito com o rendimento do seu carro, apesar de estar largando na sétima posição. Dada a largada, Pironi saltou na ponta bem adiante de Alan Jones, que teve um momento de hesitação ao se acender a luz verde. Pior que Jones, entretanto, foi Jabouille, que ficou parado na largada. Pironi aproveitou muito bem a vantagem inicial passando a primeira volta com 2 segundos sobre Jones, que era seguido por Laffite, Reutemann, Arnoux, Piquet e Jarrier. A corrida foi bastante monótona, principalmente pelo domínio total de Pironi, que com dez voltas já tinha 4 segundos de vantagem sobre o Williams de Alan Jones e também por causa do elevado número de abandonos. Logo na segunda volta, Jochen Mass saiu da pista com o Arrows na curva Sterrewachtbocht e abandonou. Na terceira volta Depailler rodou ao tentar ultrapassar Villeneuve, mas continuou para abandonar definitivamente na 22ª volta. depois de furar um pneu. Na quinta volta foi a vez de Ricardo Zunino, com a embreagem quebrada e duas voltas depois John Watson também parava. Até a décima volta não houve alterações nas posições dos nove primeiros colocados. Na 12ª volta Giacomelli abandonou com a suspensão traseira quebrada; na 13ª foi Tiff Needel e **na 16ª Emerson Fittipaldi, que estava em último, decidiu parar pois seu motor tinha péssimo rendimento.** Um dos melhores momentos da corrida foi proporcionado por René Arnoux, que rodou na 17ª volta e empreendeu sensacional recuperação até terminar no quarto lugar. **Na 29ª volta, Prost abandonou confirmando que os freios do McLaren não estavam bons; na 33ª volta foi a vez de Piquet, que saiu da pista na mesma curva onde Mass abandonara. "Meu carro andava bem", contou ele mais tarde. "Apesar de não estar tão bom como os Ligier e os Williams, eu passei pelos boxes e freei no lugar de sempre, mas o carro saiu desgovernado com o freio traseiro bloqueado e bati na cerca de proteção".** No pelotão de frente Pironi continuava aumentando sua vantagem sobre Jones, que por sua vez aumentava a distância que o separava de Laffite. É que os mecânicos de Ligier, ao trocar o motor, deixaram um pouco de ar no sistema de freios do Ligier. E isso em Zolder é imperdoável. Tanto é que Laffite foi obrigado a parar nos boxes para sangrar os freios, chegando a quatro voltas do vencedor. Seu único consolo: estabeleceu novo recorde para o circuito de Zolder. No final da corrida o público vibrou com o duelo Arnoux x Jarrier, vencido por Arnoux com o Renault na última volta. Aliás, isso acabou gerando protestos de Jarrier, que comentou: **"Estes motores Renault estão com 60 cv a mais que o resto. Assim não dá".**

Veja vídeo: <https://www.youtube.com/watch?v=LI0zmH8nMOE>

334)GP DE MÔNACO

Local: Monte Carlo

Pole-Position:

1)Didier Pironi(FRA)Ligier/Ford-1m24s813 Quebrou a caixa de câmbio, estava segurando a

alavanca de câmbio com uma das mãos e teve um acidente quando liderava na volta 54.

2) Carlos Reutemann(ARG)Williams/Ford-1m24s882

3) Alan Jones(AUS)Williams/Ford-1m25s202 Quebrou a caixa de câmbio.

4) Nelson Piquet(BRA)Brabham/Ford-1m25s358

5) Jacques Laffite(FRA)Ligier/Ford-1m25s510

6) Gilles Villeneuve(CAN)Ferrari-1m26s104

7) Patrick Depailler(FRA)Alfa Romeo-1m26s210

8) Bruno Giacomelli(ITA)Alfa Romeo-1m26s227 Teve um acidente na 1ª volta e abandonou.

9) Jean-Pierre Jarrier(FRA)Tyrrell/Ford-1m26s369 Teve um acidente na 1ª volta e abandonou.

10) Alain Prost(FRA)McLaren/Ford-1m26s826 Teve um acidente na 1ª volta e abandonou.

11) Riccardo Patrese(ITA)Arrows/Ford-1m26s828

12) Derek Daly(IRL)Tyrrell/Ford-1m26s838 Sofreu um acidente impressionante na 1ª volta na Saint Devot, com seu carro voando por cima dos outros e acertando a Tyrrell de Jarrier.

13) Jan Lammers(HOL)ATS/Ford-1m26s883

14) Elio de Angelis(ITA)Lotus/Ford-1m26s930

15) Jochen Mass(ALE)Arrows/Ford-1m26s956

16) Jean-Pierre Jabouille(FRA)Renault-1m27s099

17) Jody Scheckter(AFS)Ferrari-1m27s182 Abandonou na volta 23 e anunciou sua aposentadoria da F1 nesse fim de semana.

18) Emerson Fittipaldi(BRA)Fittipaldi/Ford-1m27s495

19) Mario Andretti(EUA)Lotus/Ford-1m27s514

20) René Arnoux(FRA)Renault-1m27s524 Teve um acidente na volta 53 e abandonou.

Keke Rosberg fez 1m28s381 e não se classificou para o grid de largada.

Corrida: 18/05/1980 - 76 voltas

Classificação Final:

1) Carlos Reutemann(ARG)Williams/Ford-1h55m34s365 (9 pontos) Corrida com chuva.

2) Jacques Laffite(FRA)Ligier/Ford-a 1m13s629 (6 pontos)

3) Nelson Piquet(BRA)Brabham/Ford-a 1m17s726 (4 pontos) Assumiu a liderança do campeonato, 1 ponto a mais que Arnoux.

4) Jochen Mass(ALE)Arrows/Ford-a 1 volta (3 pontos)

5) Gilles Villeneuve(CAN)Ferrari-a 1 volta (2 pontos)

6) Emerson Fittipaldi(BRA)Fittipaldi/Ford-a 2 voltas (1 ponto)

7) Mario Andretti(EUA)Lotus/Ford-a 3 voltas

8) Riccardo Patrese(ITA)Arrows/Ford-a 3 voltas

9) Elio de Angelis(ITA)Lotus/Ford-a 8 voltas Teve acidente na volta 68 e abandonou.

Melhor Volta: Didier Pironi(FRA)Ligier/Ford-1m27s40

OBS: O 38º GP de Mônaco, sexto do calendário de Fórmula 1, foi sem dúvida o mais emocionante dessa temporada. A começar pela briga entre pilotos e organizadores por questão de segurança, continuando com os acidentes nos treinos, a perspectiva de chuva na hora da corrida, o espetacular acidente na primeira curva (Derek Daly passou por cima da Tyrrell de Jarrier, acertando outros carros, a prova não foi interrompida e os pedaços dos carros ficaram na pista) e **terminando com a tensa vitória de Carlos Reutemann sob chuva e o decisivo terceiro lugar de Nelson Piquet, que o levou à liderança isolada.** A vitória de Reutemann e o segundo lugar de Laffite foram imediatamente batizados pelos presentes como a **vingança dos mal-amados**", numa referência clara a dois pilotos que, apesar de pertencerem a duas das melhores equipes de Fórmula 1 desse ano, têm tido suas estrelas apagadas por seus companheiros de equipe. Tudo começou com o problema da classificação. Pelo regulamento, só poderiam largar 20 carros, com um máximo de 24 participando dos treinos. Havia 27 inscritos e os pilotos, liderados por Jody Scheckter, pretendiam uma pré-classificação, que ia contra os interesses dos construtores. Resultado: um acordo entre os construtores e organizadores para

acomodar 27 carros nos treinos e **um desabafo público de Scheckter: "Discordo da decisão. Por razões puramente políticas, os pilotos saem sempre prejudicados em relação à segurança"**. Depois do primeiro treino oficial, entretanto, a questão deixou de ser considerada em vista da pista molhada e da falta de segurança geral do circuito, francamente inadequado para essa nova geração de carros Fórmula 1. Nesse treino, tinha ficado claro quais equipes teriam as primeiras posições no grid: Ligier, Williams, Alfa Romeo e Brabham. É bem verdade que a Brabham não pôde mostrar seu potencial, pois tanto Zunino como **Piquet se acidentaram. "A pista estava molhada e eu tinha o segundo tempo. Errei a freada na entrada da curva Mirabeau e bati firme no guard-rail. O carro ficou imprestável, pois empenou o monocoque, e eu, com a mão machucada, mas vai dar para correr bem", dizia Piquet.** Naquela altura, porém, ele estava mais preocupado com o estômago. A sensação de velocidade causada por circuitos de rua como os de Long Beach e Mônaco lhe perturbam o estômago, tendo chegado mesmo a vomitar nesse dia. O treino oficial da véspera traria novas emoções. Com tempo bom e pista seca, todos tentavam mostrar do que eram capazes, apesar do intenso tráfego causado pela presença de 27 carros na pista. Os Williams melhoravam e os dois Ligier mantinham-se firmes, revezando-se nas três primeiras posições. Finalmente, coube a Pironi e conquista da pole-position, sua primeira na Fórmula 1, com Reutemann e Alan Jones a seguir. Nos últimos 10 minutos apenas, é que Piquet conseguiu quebrar a supremacia da dobradinha Williams-Ligier, conseguindo um difícil quarto tempo. Forçando seu Fittipaldi ao máximo, para evitar o mesmo dissabor de seu companheiro de equipe que ficou de fora, Emerson compôs as duas últimas filas mais absurdas de uma largada de Fórmula 1: junto com ele, ex-campeão mundial, outros dois ex-campeões, Scheckter e Andretti, com o então líder do Mundial, René Arnoux, em último. No domingo, o céu estava nublado, mas a chuva se recusava a cair, o que apenas servia para fazer aumentar a tensão nos boxes. Dada a largada, repetiu-se e mesma cena da Bélgica, quinze dias antes. Pironi pulou na ponta, seguido de Alan Jones, Reutemann, Laffite, Depailler e Piquet. **Mas 500 metros adiante, na chicana Saint Devote, depois da passagem dos três líderes, instalou-se o pânico. Derek Daly, na ânsia de ganhar uma posição no bloco intermediário, freou tarde demais, atropelou o Alfa de Giacomelli e simplesmente levantou vôo, passando por cima de mais dois carros e indo cair com as rodas para baixo - sobre a dianteira do carro de seu companheiro Jarrier. Alain Prost, que havia tomado a curva junto com Jarrier, sofreu também as consequências da aterrissagem de Daly. Villeneuve saiu em direção aos pneus de proteção e de um grupo de assustados fotógrafos, evitando bater no guard-rail. Scheckter e Jabouille encontraram uma passagem entre os carros e foram em frente. Patrese também conseguiu desviar, mas Jan Lammers teve uma roda presa e danificou a suspensão traseira, tendo que voltar ao boxe. Piquet já tinha passado com os líderes, mas ainda assim levou uma batida na roda traseira, sem consequências. A intervenção dos comissários de pista foi rapidíssima. Acionaram imediatamente um quindaste, que tirou o carro de Jarrier do meio da pista, abrindo uma precária passagem. Mas no exato momento em que os líderes completavam a primeira volta e se preparavam para passar pelo local do acidente, o carro suspenso começou a despejar gasolina sobre a pista. Só mesmo uma combinação de muita sorte e eficiência do esquema de segurança impediu um acidente de proporções difíceis de ser avaliadas.** Pouco depois, a corrida prosseguia a todo vapor, com Pironi mantendo-se na liderança, acossado muito de perto por Alan Jones e Reutemann, que, por sua vez, se defendia do ataque de Laffite, num sensacional duelo duplo Ligier-Williams e Williams-Ligier. A seguir vinham Depailler e Piquet e, mais atrasados, os dois Ferrari de Scheckter e Villeneuve. Emerson liderava o último bloco, seguido de Patrese, Arnoux e Jabouille. Na 25ª volta aconteceu a primeira de uma série de mudanças que viriam a traçar pouco a pouco a configuração final da prova: **Alan Jones abandonou com problemas de câmbio.** Uma volta depois foi a vez de Jabouille, com a transmissão quebrada, sendo seguido por Scheckter, com problemas de pneu. Na metade da corrida, as posições eram: Pironi, Reutemann a 3 segundos, Laffite colado no argentino, Depailler um pouco mais atrás, Piquet sozinho em quinto, De Angelis, Mass e os demais uma volta atrás do líder. Na volta 51, para surpresa geral, Depailler parou com problemas de motor. **Piquet, nessa altura, tinha baixado consideravelmente seu ritmo e o resto de corrida lhe daria razão.** Afinal não estava pressionado por ninguém, os pneus de seu carro começavam a apresentar desgaste e os pingos de chuva, cada vez mais freqüentes, eram uma constante ameaça de que a prova pudesse ser suspensa. **Há mais de 20 voltas com a**

terceira marcha difícil, Pironi fazia o possível para se manter na liderança, até que a terceira começou a escapar, ao mesmo tempo que a chuva engrossava. Com uma mão no volante e outra no câmbio, ele acabou batendo no guard-rail. Com isso, Emerson, que fazia uma corrida prudente, subiu para sexto, enquanto Piquet ia para terceiro. O mais combativo nesse final de corrida era Villeneuve. Depois de duas paradas no boxe, voltou disposto e ganhar pelo menos 1 ponto. Com os abandonos acabou ganhando 2, tendo sido um dos poucos a ganhar posições ultrapassando e não esperando desistências, fato digno de registro num circuito como o de Mônaco. Laffite, ao contrário, com problemas de freio, tornou-se excessivamente prudente, esperando que a prova fosse suspensa a qualquer momento. como resultado, recebeu a bandeirada com Piquet no retrovisor, enquanto Reutemann vencia pela primeira vez em Mônaco e era o quinto piloto a vencer nas seis primeiras provas da temporada. Ao descer do Brabham, Piquet parecia imperturbável com a sua nova condição - de líder do Mundial. Preferia explicar como tinha sido a corrida para ele: "Primeiro tive problemas com um pneu dianteiro, depois amoleci a barra dianteira e endureci a traseira para o carro sair um pouco mais de traseira. Aí ele melhorou, embora ficasse mais lento. Mas deu para chegar ao fim". **Dois dias depois da realização do GP da Inglaterra, Jody Scheckter anunciou, em Milão, que abandonaria o automobilismo no final da temporada. Observe o depoimento do campeão de 1979: "Quando comecei a correr profissionalmente, tinha uma grande paixão pelo automobilismo. Nada era mais importante para mim. E, correr de automóvel, é uma profissão que precisa de 110 por cento de dedicação, dentro e fora das pistas. Atualmente não tenho mais tanto entusiasmo, por isso estou parando".**

Houve uma corrida na Espanha em 01/06, mas Ferraris, Alfa Romeo e Renaults não correram, pois os construtores independentes estavam brigando com essas equipes e houve um jogo político para que os pontos dessa corrida não valessem para o mundial. Quem liderou esse movimento foi Bernie Ecclestone. Alan Jones venceu essa corrida, mas não valeu os pontos para o campeonato.

335)GP DA FRANÇA

Local: Paul Ricard

Pole-Position:

- 1) Jacques Laffite(FRA)Ligier/Ford-1m38s88 4 franceses entre os 6 primeiros.
- 2) René Arnoux(FRA)Renault-1m39s49
- 3) Didier Pironi(FRA)Ligier/Ford-1m39s49
- 4) Alan Jones(AUS)Williams/Ford-1m39s50
- 5) Carlos Reutemann(ARG)Williams/Ford-1m39s60
- 6) Jean-Pierre Jabouille(FRA)Renault-1m40s18
- 7) Alain Prost(FRA)McLaren/Ford-1m40s63**
- 8) Nelson Piquet(BRA)Brabham/Ford-1m40s67**
- 9) Bruno Giacomelli(ITA)Alfa Romeo-1m40s85
- 10) Patrick Depailler(FRA)Alfa Romeo-1m40s89 Se retirou na volta 22.
- 11) Marc Surer(SUI)ATS/Ford-1m41s03
- 12) Mario Andretti(EUA)Lotus/Ford-1m41s56
- 13) John Watson(IRL)McLaren/Ford-1m41s63
- 14) Elio de Angelis(ITA)Lotus/Ford-1m41s66
- 15) Jochen Mass(ALE)Arrows/Ford-1m41s71
- 16) Jean-Pierre Jarrier(FRA)Tyrrell/Ford-1m41s78
- 17) Gilles Villeneuve(CAN)Ferrari-1m41s99
- 18) Riccardo Patrese(ITA)Arrows/Ford-1m42s07
- 19) Jody Scheckter(AFS)Ferrari-1m41s38
- 20) Derek Daly(IRL)Tyrrell/Ford-1m42s77
- 21) Eddie Cheever(EUA)Osella/Ford-1m42s85

- 22)Ricardo Zunino(ARG)Brabham/Ford-1m43s14
23)Keke Rosberg(FIN)Fittipaldi/Ford-1m43s16 Saiu da pista na volta 8 e abandonou.
24)Emerson Fittipaldi(BRA)Fittipaldi/Ford-1m43s21

Corrida: 29/06/1980 - 80 voltas

Classificação Final:

1) Alan Jones(AUS)Williams/Ford-1h32m43s42 (9 pontos) Jones cresceu na corrida e assumiu a ponta na volta 35, e assumiu a liderança do campeonato.

2) Didier Pironi(FRA)Ligier/Ford-a 4s52 (6 pontos)

3) Jacques Laffite(FRA)Ligier/Ford-a 30s26 (4 pontos)

4) Nelson Piquet(BRA)Brabham/Ford-a 1m14s88 (3 pontos)

5) René Arnoux(FRA)Renault-a 1m16s15 (2 pontos)

6) Carlos Reutemann(ARG)Williams/Ford-a 1m16s74 (1 ponto)

7) John Watson(IRL)McLaren/Ford-a 1 volta

8) Gilles Villeneuve(CAN)Ferrari-a 1 volta

9) Riccardo Patrese(ITA)Arrows/Ford-a 1 volta

10) Jochen Mass(ALE)Arrows/Ford-a 1 voltas

11) Derek Daly(IRL)Tyrrell/Ford-a 2 voltas

12) Jody Scheckter(AFS)Ferrari-a 2 voltas

13) Emerson Fittipaldi(BRA)Fittipaldi/Ford-a 4 voltas

14) Jean-Pierre Jarrier(FRA)Tyrrell/Ford-a 4 voltas

Melhor Volta: Alan Jones(AUS)Williams/Ford-1m41s45

OBS: A corrida francesa marcou o início de uma frágil trégua entre a Fisa e a Foca, depois que os construtores apresentaram seu pacote de propostas técnicas, que está sendo estudado pela Fisa. Essa questão ficou em segundo plano, pois para os franceses o que contava era a possibilidade de uma vitória em casa: uma vez que a Renault não anda em boa fase, as expectativas recaíram sobre o duelo Ligier-Williams. E foram confirmadas já no primeiro treino de classificação. Na sexta-feira, o batalhão francês disparava para a linha de frente: auxiliados pelo vento forte - que tem o mesmo nome da grande reta de 1,5 km, Mistral - Laffite, Arnoux e Pironi marcavam os melhores tempos, e o Renault atingia uma velocidade máxima de 300 km/h, ajudado pelo traçado do circuito. Mas a equipe francesa continuava preocupada com os pneus e com a volta do antigo problema dos turbos: os motores não resistem ao castigo e simplesmente se desintegram. Isso aconteceu com Jabouille no primeiro treino e, até a hora da largada, os dois pilotos da Renault tinham demolido quatro motores. Durante os treinos, chamou a atenção o desempenho dos Alfa Romeo de Giacomelli e Depailler e o do suíço Marc Surer, que retornava às pistas depois do acidente de Kyalami. Nas últimas posições ficaram os Ferrari, os Arrows, o Osella e os dois Fittipaldi F7, que fecharam a raia. Na frente, para a alegria da torcida, largaram cinco franceses - Laffite, Arnoux, Pironi, Jabouille e Prost, Jones e Reutemann. O Mistral que soprou na sexta-feira foi uma garantia de tempo bom no domingo, e a grande preocupação dos pilotos era a temperatura, que poderia vir a ser excessiva para motores e pneus. **A Renault foi a mais precavida e baixou a potência do turbo. Para os franceses, a largada foi emocionante: eles vibraram com o pulo impressionante dos dois Ligier, que despacharam o resto no grid, com Arnoux em terceiro, e não contiveram a decepção com a quebra da transmissão de Jabouille, que abandonou seu Renault na posição de largada.** No final da primeira volta, liderava Laffite, seguido de Pironi, Arnoux, Alan Jones, Reutemann, Piquet e Prost, com Villeneuve na ponta do segundo pelotão. Da segunda à quinta volta houve uma sucessiva troca de posições no primeiro pelotão que, se não chegou a afetar o líder, serviu para definir muita coisa: Arnoux passou Pironi no retão e Piquet ultrapassou Reutemann. Pouco depois, Jones deixou Pironi para trás e Prost passava Reutemann. Piquet mantinha a quinta posição, **mas Prost já parava na terceira volta, com problemas no diferencial, que acabaram por tirá-lo da prova na sexta volta. Pironi atacou e passou Jones e Arnoux recuperou a posição.** Na oitava volta já se perceberia o que poderia acontecer. Jones passou Pironi e

começou a se aproximar lentamente de Laffite, que corria solto na ponta. Piquet deixou Arnoux para trás, mas com Reutemann já dentro do seu retrovisor, enquanto Jody Scheckter encostava no boxe para trocar pneus. Daí por diante foi uma briga de gato e rato entre os dois primeiros colocados, Laffite mantendo a liderança, mas Jones, num avanço gradual e seguro, diminuindo a diferença. Na 34ª volta aconteceu o que os franceses temiam: Jones, que vinha colado em Laffite, passou a Ligier por fora antes da entrada da gincana. Laffite não pôde fazer nada, pois estava com o carro reserva - afinal, ser segundo colocado era melhor que nada, e ainda havia a esperança de Pironi. Na volta 42 a esperança foi reavida: Pironi, numa manobra perigosa, passou por Laffite na curva Signes e saiu em perseguição ao líder. Mas não houve tempo. Doze voltas mais tarde, Jones recebia a bandeirada, com Pironi a mais de quatro segundos de distância. A partir daí, foi pequeno o consolo dos franceses com a colocação de Arnoux à frente de Reutemann, **ou mesmo por haver três franceses entre os seis primeiros**. Para a torcida, ficou o gosto amargo de mais uma oportunidade perdida de vencer os rosbifes, como são conhecidos pilotos e equipes ingleses - mesmo que sejam australianos. Para Piquet foi um bom resultado, pois ele ficou com o segundo lugar do Campeonato, depois de ter feito uma corrida muito regular. E para Emerson o dia foi triste, com a melancólica aposentadoria do F7 a quatro voltas do final.

336)GP DA INGLATERRA

Local: Brands Hatch

Pole-Position:

1)Didier Pironi(FRA)Ligier/Ford-1m11s004

2)Jacques Laffite(FRA)Ligier/Ford-1m11s395

3)Alan Jones(AUS)Williams/Ford-1m11s609

4)Carlos Reutemann(ARG)Williams/Ford-1m11s629

5)Nelson Piquet(BRA)Brabham/Ford-1m11s634

6)Bruno Giacomelli(ITA)Alfa Romeo-1m12s128 Saiu da pista e abandonou na volta 42.

7)Alain Prost(FRA)McLaren/Ford-1m12s634

8)Patrick Depailler(FRA)Alfa Romeo-1m13s189

9)Mario Andretti(EUA)Lotus/Ford-1m13s400

10)Derek Daly(IRL)Tyrrell/Ford-1m13s469

11)Jean-Pierre Jarrier(FRA)Tyrrell/Ford-1m13s666

12)John Watson(IRL)McLaren/Ford-1m13s717

13)Jean-Pierre Jabouille(FRA)Renault-1m13s749

14)Elio de Angelis(ITA)Lotus/Ford-1m13s859

15)Marc Surer(SUI)ATS/Ford-1m13s953

16)Rene Arnoux(FRA)Renault-1m13s967

17)Hector Rebaque(MEX)Brabham/Ford-1m14s226 Substituiu o Zunino na Brabham, o mexicano era um piloto melhor que o Zunino.

18)Rupert Keegan(ING)Williams/Ford-1m14s236

19)Gilles Villeneuve(CAN)Ferrari-1m14s296

20)Eddie Cheever(EUA)Osella/Ford-1m14s517

21)Riccardo Patrese(ITA)Arrows/Ford-1m14s560

22)Emerson Fittipaldi(BRA)Fittipaldi/Ford-1m14s580

23)Jody Scheckter(AFS)Ferrari-1m15s370

24)Jochen Mass(ALE)Arrows/Ford-1m15s423

Keke Rosberg fez 1m15s845 e não se classificou para o grid de largada. Só o Emerson se classificou.

Corrida: 13/07/1980 - 76 voltas

Classificação Final:

- 1) Alan Jones(AUS)Williams/Ford-1h34m49s228 (9 pontos)
- 2) **Nélson Piquet(BRA)Brabham/Ford-a 11s007 (6 pontos)**
- 3) Carlos Reutemann(ARG)Williams/Ford-a 13s285 (4 pontos)
- 4) Derek Daly(IRL)Tyrrell/Ford-a 1 volta (3 pontos)
- 5) Jean-Pierre Jarrier(FRA)Tyrrell/Ford-a 1 volta (2 pontos)
- 6) **Alain Prost(FRA)McLaren/Ford-a 1 volta (1 ponto)**
- 7) Hector Rebaque(MEX)Brabham/Ford-a 2 voltas
- 8) **John Watson(IRL)McLaren/Ford-a 2 voltas Quebrou o motor a 2 voltas do final.**
- 9) Riccardo Patrese(ITA)Arrows/Ford-a 3 voltas
- 10) Jody Scheckter(AFS)Ferrari-a 3 voltas
- 11) Rupert Keegan(ING)Williams/Ford-a 3 voltas
- 12) Emerson Fittipaldi(BRA)Fittipaldi/Ford-a 4 voltas
- 13) Jochen Mass(ALE)Arrows/Ford-a 7 voltas

Melhor Volta: Didier Pironi(FRA)Ligier/Ford-1m12s368

OBS: Nélson Piquet começava a demonstrar seu sarcasmo na Fórmula 1. Ele surpreendeu o mundo ao tirar do cockpit do carro, alinhado no grid, um pequeno cartaz escrito "Alô mamãe", que a televisão focalizou por alguns segundos. O austero Jackie Stewart, que comentava a corrida para a BBC, criticou a atitude de Piquet dizendo que ele estava se desconcentrando. Mas James Hunt, outro piloto romântico, que também participava da transmissão pela BBC, desmistificou a tão falada concentração antes da prova, elogiando Piquet. Nélson Piquet era um piloto tão controvertido, que Michael Schumacher (seu companheiro na Benetton em 1991), contou certa vez em um programa de televisão à seguinte história: "Certa vez, Piquet chegou perto de seu carro e urinou debaixo do motor. Logo após, ele chamou um mecânico e disse que algum líquido estava vazando do monoposto. O pobre do mecânico se agachou e cheirou o tal líquido, não entendendo nada". Era mais uma "pegadinha" do surpreendente Piquet. Voltando à prova, Alan Jones venceu na Inglaterra seu segundo GP consecutivo, firmando-se na liderança do Mundial de Pilotos. Seu principal adversário agora é o brasileiro Nélson Piquet, que chegou em segundo e está a seis pontos de diferença no Campeonato. O segundo lugar de Piquet altera de certa forma o panorama da temporada, que tinha como favoritas as equipes Williams, Ligier e Renault, ficando Piquet e seu Brabham como quarta opção. Somando cada vez mais pontos, Piquet passa a ser não só o adversário respeitável de cada corrida como um possível candidato ao título. Para a Ligier, ao contrário, a prova foi outra decepção, apesar de seus carros terem dominado os treinos e parte da corrida. Em 1980, aliás, o Grande Prêmio britânico reservou grande parte das emoções para os treinos de classificação, assistidos por um público recorde de 30 000 pessoas. Já no primeiro treino da sexta-feira os pilotos se empenharam ao máximo para marcar um bom tempo. Não chovia e em Brands Hatch o tempo é tão imprevisível que mais vale se garantir cedo que arriscar um segundo treino na chuva. Como sempre os Ligier foram os melhores, com Pironi alcançando a incrível marca de 1m11s. Logo atrás vinham os dois Williams e o Brabham de Piquet, numa cópia do que acontece em grande parte da temporada. Nesse treino ficaram claros os problemas de pneus que teriam as duas equipes que correm com Michelin, a Ferrari e a Renault. Os pneus levavam muito tempo para atingir a temperatura ideal e com isso os carros tinham graves problemas de aderência. Ao longo dos treinos a Michelin tentou todos os tipos de borrachas disponíveis, até finalmente cavar uma e depois duas estrias nos pneus para aumentar sua temperatura. Além da Renault e da Ferrari, outras duas equipes lutavam bravamente nesse primeiro treino para superar problemas graves: a Arrows e a Fittipaldi. A Arrows chegou a trocar a suspensão, os freios e o motor de um dos carros, além de fazer inúmeras experiências com saias de todos os tamanhos. Emerson tinha problemas de suspensão com seu novo F8, mas o treino para ele foi interrompido por uma falha grave na alimentação de gasolina. O segundo treino foi mais violento que o primeiro devido à ameaça de chuva. Todas as equipes deram tudo e o resultado foi um número elevado de acidentes. O maior aconteceu com

René Arnoux, que saiu da curva Druids com o Turbo ainda ganhando potência, perdeu o controle do carro, bateu forte no guard-rail da esquerda e depois no da direita, indo parar finalmente na curva Graham Hill. Foi preciso a intervenção do caminhão de socorro do circuito para soltá-lo das ferragens do carro, que ficou imprestável. O treino foi suspenso por vinte minutos, mas logo depois de reiniciado o francês partiu de novo ao volante do carro reserva. Emerson, que quebrara um suporte da suspensão traseira, acabou se classificando na penúltima linha, tendo seu tempo sido marcado nos últimos dez minutos do segundo treino. "É possível que eu não tivesse me classificado se não fosse o acidente de Arnoux, que nos deu tempo de consertar o carro. De qualquer forma ficou provado que o F8 é melhor que o F7, pois Keke, apesar de todo o seu esforço, não conseguiu se classificar", comentou o bicampeão. O atual campeão Jody Scheckter, por sua vez, se classificava com o penúltimo tempo, causando certo mal-estar na equipe Ferrari. Os Arrows não conseguiram acertar com as modificações e dividiram com Emerson e Scheckter as duas últimas filas do grid. **Ficaram de fora Jan Lammers com o Ensign, Keke Rosberg e Desirée Wilson.** As primeiras filas repetiam um cenário já comum da F1: dois Ligier, dois Williams e o Brabham de Piquet, só ocorrendo pequenas variações, com o Alfa de Giacomelli em sexto. Depois de tanta movimentação nos treinos, a corrida em si não correspondeu às expectativas. Chegou mesmo a ser monótona em certos momentos, reforçando a opinião de um número cada vez maior de pessoas que acha que o excesso de velocidade começa a privar os expectadores do elemento competição. Dada a luz verde, Pironi disparou na frente com tal ímpeto que na segunda volta já estava com dois segundos de vantagem sobre Laffite, que era o segundo. Atrás dos dois Ligier vinham Alan Jones, Piquet, Reutemann, Depailler e Giacomelli. Emerson largou em último e aí ficou durante seis voltas, até ter certeza de que o carro podia ser forçado um pouco mais. Até a volta 16, as posições dos líderes não se alteraram, tendo havido as paradas de Jabouille, Cheever, De Angelis e Prost. Na volta seguinte, foi a vez de Giacomelli parar para a troca de pneus e na volta 19 produziu-se a primeira modificação importante, já prevendo o que aconteceria depois. Depois de ultrapassado por seu companheiro de equipe, Pironi entrava no box com um pneu furado retornando à pista em 20º. Com isso Laffite herdava a ponta com mais de dez segundos de vantagem sobre a dobradinha Jones-Piquet. Na 20ª volta, Villeneuve parou para ajustar a saia móvel, que lhe custaria nova parada cinco voltas adiante. Na volta 23 foi a vez de Depailler trocar as rodas dianteiras voltando à pista para abandonar na volta 27 com uma mola quebrada. Nessa volta começou o drama de Laffite, que depois de ultrapassar com dificuldade o retardatário Marc Surer começou a fazer sinal para o box de que queria parar. Laffite tinha 16 segundos de vantagem sobre Alan Jones, mas contrariando seus sinais não parou no box. Duas voltas depois a diferença entre os dois caía para 9 segundos. Só aí o francês decidiu parar realmente, com um pneu furado, não sem antes ter batido contra a grade de proteção. Deixou o carro furioso e voltou a pé para o box. Jones assumiria a ponta para não mais perdê-la, distanciando-se de Piquet que a essa altura não conseguia mais acompanhar o ritmo do australiano. A partir daí a corrida perderia muito de seu interesse. As posições estavam definidas e, a menos que ocorresse alguma quebra, ninguém mais estava em condições de ameaçar Jones, Piquet ou Reutemann, que, por sua vez, estavam muito espaçados entre si para que houvesse uma troca de posições. Em quarto ficou Derek Daly, na sua melhor corrida da temporada, e o destaque dessa segunda metade da prova foi Pironi, que tendo voltado em 20º, foi ganhando posições até ocupar o quinto lugar, perto de Daly. Mas não era o dia da Ligier. Pironi teve que abandonar a doze voltas do final, com mais um pneu furado. Em quinto então se colocou Jarrier, depois de uma corrida muito regular, e logo atrás Alain Prost, que soube se recuperar de sua parada e mais uma vez deu bela demonstração de combatividade. Para Emerson a corrida não foi mal. Conseguiu terminar, num carro que ainda não está totalmente testado, o que já é alguma coisa. Piquet, por sua vez, estava eufórico com o segundo lugar: "O carro andou com perfeição. No princípio estava melhor e pude andar colado em Jones. Mais adiante piorou um pouco e tive que manter a distância. Além disso havia muito tráfego no circuito e eu só quis ultrapassar com segurança. De qualquer forma, com essa nova caixa de câmbio, o carro vai andar melhor", comentou Piquet.

[Nessa corrida, as duas Ligier tiveram problemas de trincar as rodas por causa do](#)

[downforce gerado pelos carro-asa.](#)

337)GP DA ALEMANHA

Local: Hockenheim

Pole-Position:

- 1) Alan Jones(AUS)Williams/Ford-1m45s85
- 2) Jean-Pierre Jabouille(FRA)Renault-1m45s89
- 3) René Arnoux(FRA)Renault-1m46s00
- 4) Carlos Reutemann(ARG)Williams/Ford-1m46s14
- 5) Jacques Laffite(FRA)Ligier/Ford-1m46s78
- 6) Nelson Piquet(BRA)Brabham/Ford-1m46s90**
- 7) Didier Pironi(FRA)Ligier/Ford-1m47s20
- 8) Keke Rosberg(FIN)Fittipaldi/Ford-1m47s64 Estava num ótimo 6o lugar quando o suporte do aerofólio caiu na volta 4. Ele foi aos boxes e depois abandonou na volta 8.**
- 9) Mario Andretti(EUA)Lotus/Ford-1m48s45
- 10) Riccardo Patrese(ITA)Arrows/Ford-1m48s58
- 11) Elio de Angelis(ITA)Lotus/Ford-1m48s59
- 12) Emerson Fittipaldi(BRA)Fittipaldi/Ford-1m48s70 Veja abaixo a declaração de Fittipaldi sobre EFEITO SOLO.**
- 13) Marc Surer(SUI)ATS/Ford-1m48s72
- 14) Alain Prost(FRA)McLaren/Ford-1m48s75**
- 15) Hector Rebaque(MEX)Brabham/Ford-1m48s78
- 16) Gilles Villeneuve(CAN)Ferrari-1m48s86
- 17) Jochen Mass(ALE)Arrows/Ford-1m48s93
- 18) Eddie Cheever(EUA)Osella/Ford-1m49s06
- 19) Bruno Giacomelli(ITA)Alfa Romeo-1m49s11
- 20) John Watson(IRL)McLaren/Ford-1m49s26
- 21) Jody Scheckter(AFS)Ferrari-1m49s35
- 22) Derek Daly(IRL)Tyrrell/Ford-1m49s51
- 23) Jean-Pierre Jarrier(FRA)Tyrrell/Ford-1m49s52
- 24) Jan Lammers(HOL)ATS/Ford-1m50s30

Corrida: 10/08/1980 - 45 voltas

Classificação Final:

- 1) Jacques Laffite(FRA)Ligier/Ford-1h22m59s73 (9 pontos)**
- 2) Carlos Reutemann(ARG)Williams/Ford-a 3s19 (6 pontos)
- 3) Alan Jones(AUS)Williams/Ford-a 43s53 (4 pontos)
- 4) Nelson Piquet(BRA)Brabham/Ford-a 44s48 (3 pontos)
- 5) Bruno Giacomelli(ITA)Alfa Romeo-a 1m16s49 (2 pontos)
- 6) Gilles Villeneuve(CAN)Ferrari-a 1m28s72 (1 ponto)
- 7) Mario Andretti(EUA)Lotus/Ford-a 1m33s01
- 8) Jochen Mass(ALE)Arrows/Ford-a 1m47s75
- 9) Riccardo Patrese(ITA)Arrows/Ford-a 1 volta
- 10) Derek Daly(IRL)Tyrrell/Ford-a 1 volta
- 11) Alain Prost(FRA)McLaren/Ford-a 1 volta
- 12) Marc Surer(SUI)ATS/Ford-a 1 volta
- 13) Jody Scheckter(AFS)Ferrari-a 1 volta
- 14) Jan Lammers(HOL)ATS/Ford-a 1 volta
- 15) Jean-Pierre Jarrier(FRA)Tyrrell/Ford-a 1 volta
- 16) Elio de Angelis(ITA)Lotus/Ford-a 2 voltas Cubo de roda quebrou na penúltima volta.

Melhor Volta: Alan Jones(AUS)/Williams/Ford-1m48s49

OBS: A notável ascensão dos pilotos que até agora tinham se caracterizado pela falta de sorte começou no GP da Alemanha. Jacques Laffite venceu a prova do dia 10 de agosto, sua primeira vitória da temporada, graças a um furo do pneu do Williams de Alan Jones a cinco voltas da chegada. Bruno Giacomelli classificou seu Alfa Romeo em quinto, levantando um pouco o moral da equipe depois da morte de Patrick Depailler. Mario Andretti conseguiu chegar ao final de uma prova, num bom sétimo lugar, e o outro Lotus, de Elio de Angelis, quebrou quando estava em quinto. **Mas a maior surpresa foi a excelente classificação dos F8, com Keke Rosberg e Emerson, respectivamente em oitavo e 12º no grid de largada, apesar de ambos terem abandonado a prova.** O início dos treinos foi marcado por uma inevitável atmosfera de tristeza, com a morte de Patrick Depailler. No primeiro treino oficial, na sexta-feira, os dois Renault foram os mais rápidos, o que era de se esperar num circuito de alta como o alemão. Piquet marcava o terceiro tempo, dando uma bela demonstração de pilotagem na chuva. Mas os tempos de sexta-feira serviriam apenas como referência, uma vez que, com tempo seco, alguns pilotos baixariam até 15 segundos por volta, alterando o panorama da largada. Alan Jones foi o mais rápido, apesar de ter perdido o final do treino com um vazamento de óleo. Os Renault vinham logo em seguida, com Jabouille dividindo a primeira fila com Jones. E Reutemann completava a dobradinha Williams-Renault. Mais atrás, os Ligier, o Brabham de Piquet, Laffite e Pironi. Até aí nada de novo num grid dessa temporada, mas o próximo carro era o F8 de Keke Rosberg. "O carro é bom", disse Keke, "e deve melhorar com os acertos. Eu treinei pouco e ainda bati em testes. Assim, acho que daqui por diante acabou o problema de classificação e ficaremos pelo menos no pelotão intermediário". Emerson confirmava a opinião do finlandês colocando-se em 12º ao lado do Lotus de Elio de Angelis. Pela primeira vez os F8 se classificavam na primeira metade de um grid de Fórmula 1. Não se classificaram Harald Ertl, com um ATS, Rupert Keegan que, apesar de ter um Williams, se queixava muito da equipe. Os Ferrari mais uma vez foram mal, apesar dos esforços de Gilles Villeneuve, que ainda conseguiu ficar em 16º, com Jody Scheckter na penúltima fila reclamando sem parar e dizendo em tom de brincadeira que tinha ultrapassado por uma nuvem de mosquitos na entrada de uma curva. **Dada a luz verde, depois de muita demora, Alan Jones pulou na frente com precisão de largada que vem demonstrando corrida após corrida.** Atrás dele, os Renault de Jabouille e Arnoux, os Ligier de Pironi e Laffite, o Williams de Reutemann, o Fittipaldi de Keke e os Lotus. Largavam com atraso, além de Piquet, Eddie Cheever no Osella, Daly com o Tyrrell e os Arrows de Jochen Mass e Riccardo Patrese. A partir daí, Piquet daria uma fantástica demonstração ao volante de seu Brabham, conseguindo ganhar posições e marcar pontos num carro totalmente sem embreagem, depois de ter dado a primeira volta em 18º lugar. Antes de terminada a primeira volta, Jones tinha tido uma clara idéia do desempenho dos Renault num circuito rápido. Jabouille tinha passado por ele com incrível facilidade e, **ao final da volta, as posições eram: Jabouille, Jones, Arnoux, Pironi, Laffite, o surpreendente Keke, Reutemann, que fizera uma péssima largada, Andretti, De Angelis, Emerson, e mais atrás um segundo pelotão.** Na segunda volta, Laffite passou seu companheiro Pironi e começou a atacar o Renault de Arnoux, enquanto Jabouille abria distância sobre os demais, seguido com dificuldade por Alan Jones. **No Fittipaldi, Keke Rosberg brilhava, mantendo-se logo atrás dos Ligier, até que na volta quatro caiu seu aerofólio traseiro com o suporte. Keke teve que parar no boxe e saiu uma volta depois, parando definitivamente na volta oito. Emerson, que também fazia um excelente início de corrida, subiu para nono, mas teve que parar na sexta volta com uma conexão de freio quebrada. Ainda saiu para mais doze voltas, mas uma saia danificada na gincana impediu que continuasse. A verdade era que Fittipaldi estava descontente com o efeito-solo. Na Alemanha, ele experimentou uma estranha sensação: "Todo mundo estava fazendo a curva de alta da parte de trás do circuito mais rápido que antes. Em cada volta, eu chegava na curva mais e mais rápido e ficava me perguntando: 'E se eu fizer a curva de pé embaixo? Será que o carro agüenta?' Em uma volta eu fiz a curva quase flat. Fiz mais uma da mesma maneira. A partir daí, como se fosse mágica, eu fazia a curva com o pé no fundo, sem a menor hesitação. Mas não havia reação no carro, nada acontecia. Era meio apavorante. A diferença entre andar sobre trilhos sem problemas e voar para fora da pista era muito estreita. Eu voltei aos boxes e perguntei a Keke Rosberg, que era meu**

companheiro de equipe e, sem dúvida, um piloto muito corajoso, como ele estava fazendo a curva. Ele me respondeu que não estava acelerando tudo. E eu fiquei a me perguntar: "O que será que há de errado?", indagou o grande campeão.

Outra quebra nas primeiras voltas foi a do mexicano Hector Rebaque, que teve o rolamento da nova caixa Weissman de seu Brabham quebrado, perdendo todo o óleo e abandonando. Aliás, a Brabham vem hesitando em instalar a nova caixa no carro de Piquet, antes que esteja comprovada sua durabilidade em corrida, apesar de que nos treinos ela permite tempos mais rápidos. Mas o brasileiro não parecia se importar com esses detalhes e, apesar de não ter embreagem, na sétima volta já havia subido para décimo lugar, ganhando mais uma posição na volta seguinte ao ultrapassar Andretti e tomando o oitavo lugar de Gilles Villeneuve três voltas mais adiante. As posições dos líderes não haviam se alterado, tendo os seis primeiros, dos quais cinco eram franceses, adotado uma curiosa disposição de pares: Jabouille e Jones, Arnoux e Laffite, Pironi e Reutemann. Atrás vinha De Angelis fazendo boa corrida no Lotus, mas Piquet se aproximava dele, até ultrapassá-lo em bela manobra na volta 13. A primeira modificação importante entre os líderes aconteceu na volta 17: Pironi entrou devagar no box com um semi-eixo quebrado. Até a volta 26, houve poucas modificações importantes até que aconteceu a tragédia da Renault. Jabouille foi facilmente ultrapassado por Jones, diante das arquibancadas, perdendo mais uma oportunidade de vitória. No box da Renault o desespero maior viria poucos segundos mais tarde quando não passou o carro de Arnoux e se constatou depois que os dois tinham sido vítimas o mesmo problema: molas de válvulas quebradas, com conseqüente perda de pressão do óleo. Jones liderava sem ser ameaçado por Laffite. Reutemann mantinha um seguro e isolado terceiro. Piquet, um inacreditável quarto lugar. De Angelis um bom quinto, com Watson em sexto mais algumas voltas, até ser ultrapassado por Giacomelli, na volta 33. Finalmente, a cinco voltas do final, foi a vez de Alan Jones. **O australiano saiu devagar da curva da entrada dos boxes com o pneu dianteiro esquerdo esfumaçando. Laffite passou direto. As duas rodas do Williams trocadas em tempo recorde, Jones voltou à pista em terceiro, abaixo da ameaça de Piquet.** Mas a essa altura já era tarde para modificações. Laffite vencia a prova e o azar, Reutemann chegava num bom segundo lugar, Jones se dava por contente com o terceiro, ameaçado pelo incrível Piquet, Giacomelli ganhava a quinta posição depois da quebra de De Angelis a duas voltas do final e Gilles Villeneuve, como sempre combativo e pagando para ver, marcava o último ponto. Ao final, Laffite era modesto o bastante para admitir que sem as quebras ele não poderia ter alcançado os Renault nem o Williams de Jones. Uma atitude prudente de quem acaba de vencer seu maior inimigo, o azar.

338)GP DA ÁUSTRIA

Local: Zeltweg

Pole-Position:

- 1)René Arnoux(FRA)Renault-1m30s27
- 2)Jean-Pierre Jabouille(FRA)Renault-1m31s48
- 3)Alan Jones(AUS)Williams/Ford-1m32s95
- 4)Carlos Reutemann(ARG)Williams/Ford-1m33s07
- 5)Jacques Laffite(FRA)Ligier/Ford-1m33s16
- 6)Didier Pironi(FRA)Ligier/Ford-1m33s22 Se retirou da corrida na volta 25.
- 7)Nélson Piquet(BRA)Brabham/Ford-1m33s39 Piquet bateu forte nos treinos.**
- 8)Bruno Giacomelli(ITA)Alfa Romeo-1m33s64
- 9)Elio de Angelis(ITA)Lotus/Ford-1m33s76
- 10)Derek Daly(IRL)Tyrrell/Ford-1m34s17
- 11)Keke Rosberg(FIN)Fittipaldi/Ford-1m34s33
- 12)Alain Prost(FRA)McLaren/Ford-1m34s35
- 13)Jean-Pierre Jarrier(FRA)Tyrrell/Ford-1m34s63
- 14)Hector Rebaque(MEX)Brabham/Ford-1m34s86
- 15)Gilles Villeneuve(CAN)Ferrari-1m34s87
- 16)Marc Surer(SUI)ATS/Ford-1m35s10

- 17) Mario Andretti(EUA)Lotus/Ford-1m35s21
- 18) Riccardo Patrese(ITA)Arrows/Ford-1m35s29
- 19) Eddie Cheever(EUA)Osella/Ford-1m35s40
- 20) Rupert Keegan(ING)Williams/Ford-1m35s53
- 21) John Watson(IRL)McLaren/Ford-1m35s56
- 22) Jody Scheckter(AFS)Ferrari-1m35s61 Se machucou e não correu.
- 23) Emerson Fittipaldi(BRA)Fittipaldi/Ford-1m35s67 Largou ao lado do Mansell, os dois viriam ser adversários na F1 em 93.**
- 24) Nigel Mansell(ING)Lotus/Ford-1m35s71 Estreia do Mansell na F1.**

Corrida: 17/08/1980 - 54 voltas

Classificação Final:

- 1) Jean-Pierre Jabouille(FRA)Renault-1h26m15s73 (9 pontos)
- 2) Alan Jones(AUS)Williams/Ford-a 0s82 (6 pontos)
- 3) Carlos Reutemann(ARG)Williams/Ford-a 19s36 (4 pontos)
- 4) Jacques Laffite(FRA)Ligier/Ford-a 42s02 (3 pontos)
- 5) Nelson Piquet(BRA)Brabham/Ford-a 1m02s81 (2 pontos)
- 6) Elío de Angelis(ITA)Lotus/Ford-a 1m14s97 (1 ponto)
- 7) Alain Prost(FRA)McLaren/Ford-a 1m33s41
- 8) Gilles Villeneuve(CAN)Ferrari-a 1 volta
- 9) René Arnoux(FRA)Renault-a 1 volta
- 10) Hector Rebaque(MEX)Brabham/Ford-a 1 volta
- 11) Emerson Fittipaldi(BRA)Fittipaldi/Ford-a 1 volta
- 12) Marc Surer(SUI)ATS/Ford-a 1 volta
- 13) Jody Scheckter(AFS)Ferrari-a 1 volta
- 14) Riccardo Patrese(ITA)Arrows/Ford-a 1 volta
- 15) Rupert Keegan(ING)Williams/Ford-a 2 voltas
- 16) Keke Rosberg(FIN)Fittipaldi/Ford-a 2 voltas

Melhor Volta: René Arnoux(FRA)Renault-1m32s53

OBS: O francês Jean-Pierre Jabouille venceu a décima prova do Campeonato Mundial de Pilotos, realizada no circuito de Zeltweg, na Áustria. Ao cruzar a linha de chegada em primeiro, o piloto da Renault venceu também uma série de incontáveis azares, que fizeram com que ele não terminasse nenhuma corrida desde que venceu o GP da França, em 1979. Seu companheiro de equipe, René Arnoux, que chegou em nono, bateu o recorde do circuito, com 1m32s53, à média de 231,197 Km/h, o que faz de Zeltweg o circuito mais rápido do mundo para Fórmula 1. Alan Jones, em segundo, aumentou sua margem na liderança do Mundial, ameaçado apenas por Piquet, que chegou em quinto, apesar dos problemas com seu Brabham. Desde os treinos da sexta-feira havia indícios de que os Renault eram fortes candidatos à vitória na Áustria. O circuito está localizado a quase 500 metros de altitude, o que favorece os motores turbos desses carros. Já no primeiro treino oficial, Arnoux batia rapidamente o recorde de treinos com a incrível marca de 1m30s39, seguido de perto apenas por Jabouille com 1m31s48. Nesse treino as coisas não foram bem para os brasileiros. Emerson quase não treinou devido a uma inflamação de ouvido e Piquet sofreu um sério acidente na curva Bosch. "Ainda não deu para saber o que houve. Saí da pista a mais de 200 km/h. O carro ficou imprestável. O outro, que passa a ser o da corrida, está cheio de problemas e o segundo reserva tem um motor muito ruim. Vamos ver o que dá para fazer", comentou Piquet. Nos treinos do sábado, a situação ficou ainda mais vibrante com a melhoria geral dos tempos, devido a uma temperatura mais amena. Arnoux conseguiu baixar em 12 centésimos de segundo seu tempo da véspera e muita gente se deu conta da superioridade dos Renault em circuitos de alta velocidade. Atrás dos Renault ficaram os Williams de Jones e Reutemann, que conseguiam melhores tempos que os Ligier de Laffite e Pironi, ambos com problemas de pneus e motor. Aliás, várias equipes tiveram dificuldades com pneus, devido à excessiva temperatura da pista. Piquet, que perdeu a metade do treino com um problema de

alimentação de combustível, ainda conseguiu segurar o sétimo tempo. Atrás dele, várias surpresas. Giacomelli, com o oitavo tempo, mostrava que a Alfa está definitivamente em ascensão, embora ainda sem segundo piloto. Carlos Chiti, chefe da equipe, dizia que ainda estavam de luto e por isso não substituíram Depailler. Atrás de Giacomelli vinham Élio de Angelis, destacando-se mais uma vez na Lotus, e Derek Daly, no Tyrrell, seguido de perto por Keke Rosberg que mais uma vez classificava muito bem o F8. Seu chefe de escuderia, Emerson, teve menos sorte pois, além do problema de ouvido, perdeu grande parte do treino com uma falha no circuito de refrigeração, tendo que se contentar com a última fila. Com a saída de Jochen Mass, o único a não se classificar foi o infeliz Jan Lammers, com o Ensign. No dia da corrida, depois do treino de aquecimento com os tanques cheios, os alto-falantes anunciaram uma previsão de tempo que fez muitas equipes tremerem. A torre do aeroporto militar de Zeltweg previa chuva para meia hora depois de começada a corrida. Nos boxes, os mecânicos empilhavam mais pneus ao lado dos carros, mas a chuva acabou não vindo. Dada a largada, Jones como sempre partiu impecável, assumindo a ponta. Atrás dele, Pironi, Arnoux, Jabouille, Giacomelli, Reutemann, Piquet, De Angelis, Daly, Rebaque e Laffite, que fez péssima largada, tendo acusado mais tarde Reutemann de tê-lo fechado. Jones conseguia se manter na ponta, mas assediado pelo impaciente Arnoux, que passara Pironi antes do fim da primeira volta. Jabouille também passava Pironi, que era ameaçado por Giacomelli, e Piquet atacava Reutemann. Na terceira volta, Arnoux roubava a ponta de Jones, enquanto Giacomelli, Reutemann e Piquet passavam por Pironi, cujo carro rendia visivelmente menos que nos treinos. Na quarta volta, finalmente, os dois Renault lideravam, com Jones tendo que se conformar com o terceiro lugar. Na sexta volta, Piquet passou Reutemann e, na décima, em manobra emocionante, passou Giacomelli por dentro na curva Rindt. A esta altura, já havia abandonado Andretti, com o motor quebrado, e já havia parado Scheckter para a rotineira troca de pneus no Ferrari. Laffite aproveitava-se também para ganhar três posições, aproximando-se do primeiro grupo, enquanto Gilles Villeneuve, que vinha subindo de rendimento, ultrapassou Pironi. Até a volta 17, as coisas se acomodaram um pouco e a ordem era esta: os dois Renault seguidos de Jones, Piquet, Giacomelli, Reutemann, Laffite, De Angelis, Villeneuve, Pironi e Rosberg. Na 19ª volta pararam Villeneuve e Pironi para trocar pneus. Na volta seguinte as coisas se complicaram um pouco para a Renault. Arnoux também entrou no boxe para trocar pneus, o que se repetiria por mais duas vezes. Giacomelli havia sido ultrapassado por Reutemann, que passou a atacar Piquet. Uma volta mais tarde, Keke parou no boxe para trocar os quatro pneus e uma porca mal colocada o fez perder mais de 1 minuto e as chances de uma boa classificação. Na mesma volta, Reutemann passava Piquet, cujo carro rendia bem menos. Na volta 22 foi a vez de Giacomelli passar o brasileiro. Antes da metade da corrida ainda abandonariam Pironi e Jarrier, este com o motor fundido. As posições eram então: Jabouille, Jones, Reutemann, Giacomelli, Piquet, Laffite, De Angelis, Arnoux, Prost, Watson e Villeneuve. Na volta 28, Giacomelli entrou no boxe para trocar pneus, saindo sem fixar direito uma roda traseira, que caiu na saída do boxe, danificando a suspensão e encerrando para o italiano o que tinha sido uma bela corrida. Com as três primeiras posições inalteradas, as atenções se voltavam para o esforço de Piquet para manter a quarta posição, defendendo-se do assédio de Laffite. O francês finalmente passou Piquet a 18 voltas do final e então começou a contagem regressiva do público e sobretudo do boxe da Renault. Quantas voltas duraria o azarado Jabouille com suas molas de válvulas, seus pistões, seus pneus Michelin? A dez voltas do final, Jones começou a diminuir a diferença. Lentamente a princípio, depois mais rapidamente, até chegar a 3 segundos do Renault, faltando três voltas para a bandeirada. O boxe se agitou, prevendo uma parada de Jabouille, mas o francês se manteve firme até o final, aumentando mesmo a diferença na última volta, como explicaria mais tarde: "Meus pneus estavam se desmanchando e, como eu precisava poupá-los para as duas últimas voltas, andei mais lento, o que explica a aproximação de Jones". Para Piquet os problemas haviam sido os mesmos de Hockenheim, agravados por uma falha de câmbio, 10 minutos antes de largar. Piquet comentou: "A certa altura, a fricção foi acabando, fiquei totalmente sem embreagem e o câmbio foi ficando ruim. No final a marcha tinha que ser segura para não escapar". O campeonato ficou mais difícil para ele, pois Jones aumentou a diferença. Mas há esperanças de que uma alteração nos planos da Brabham possa dar certo: "Agora com o título mais distante, é possível que a gente arrisque correr com a caixa Wissmann, que é menos segura, porém mais rápida. Quem sabe aí eu ganho uma corrida". No fim da prova, Jones confessava que não estava preocupado com os Renault, mas sim com Piquet e Laffite.

Tanto que só soube a que distância estava do líder a quinze voltas do final. Apesar disso, tentou de tudo e não conseguiu se aproximar do Renault para tentar uma ultrapassagem. No boxe da Renault, Jean Sage, exultante, mostrava o estado miserável dos pneus dianteiros de Jabouille, todos esburacados. Uma curiosidade: Colin Chapman resolveu inscrever um terceiro carro na prova austríaca. **O novato Nigel Mansell agarrou a chance com unhas e dentes e conseguiu largar na última fila. No alinhamento, um vazamento começou a encharcar seu macacão com gasolina. Tudo que os mecânicos puderam fazer foi jogar-lhe um balde d'água. Nas primeiras voltas, tudo ia bem, mas quando a água evaporou, a gasolina começou a queimá-lo dolorosamente. Seu ritmo caiu, mas ele só abandonou a prova quando o motor quebrou, na 41ª volta. Era apenas o começo de carreira de um piloto que assombraria o mundo da Fórmula 1, com suas peripécias ao volante.**

339)GP DA HOLANDA

Local: Zandvoort

Pole-Position:

- 1)René Arnoux(FRA)Renault-1m17s44
- 2)Jean-Pierre Jabouille(FRA)Renault-1m17s74
- 3)Carlos Reutemann(ARG)Williams/Ford-1m17s81
- 4)Alan Jones(AUS)Williams/Ford-1m17s82 Jones passou Jabouille na largada por fora da curva Tarzan, depois ficou com a carenagem do carro danificada.**
- 5)Nélson Piquet(BRA)Brabham/Ford-1m17s85**
- 6)Jacques Laffite(FRA)Ligier/Ford-1m18s15
- 7)Gilles Villeneuve(CAN)Ferrari-1m18s40
- 8)Bruno Giacomelli(ITA)Alfa Romeo-1m18s52 Teve acidente na volta 58.
- 9)John Watson(IRL)McLaren/Ford-1m18s53
- 10)Mario Andretti(EUA)Lotus/Ford-1m18s60
- 11)Elio de Angelis(ITA)Lotus/Ford-1m18s74 teve acidente na volta 2 e abandonou.
- 12)Jody Scheckter(AFS)Ferrari-1m18s87
- 13)Hector Rebaque(MEX)Brabham/Ford-1m18s89
- 14)Riccardo Patrese(ITA)Arrows/Ford-1m18s90
- 15)Didier Pironi(FRA)Ligier/Ford-1m18s94 Teve acidente na volta 2 e abandonou.
- 16)Nigel Mansell(ING)Lotus/Ford-1m18s97
- 17)Jean-Pierre Jarrier(FRA)Tyrrell/Ford-1m18s98
- 18)Alain Prost(FRA)McLaren/Ford-1m19s07
- 19)Eddie Cheever(EUA)Osella/Ford-1m19s38
- 20)Marc Surer(SUI)ATS/Ford-1m19s44
- 21)Emerson Fittipaldi(BRA)Fittipaldi/Ford-1m19s57 Abandonou com problemas de freios.**
- 22)Vittorio Brambilla(ITA)Alfa Romeo-1m19s60 Teve acidente na volta 21 e abandonou.
- 23)Derek Daly(IRL)Tyrrell/Ford-1m19s68
- 24)Geoff Lees(ING)Ensign/Ford-1m19s72 Teve acidente na volta 21 e abandonou.

Keke Rosberg fez 1m20s33 e não se classificou para o grid de largada.

Corrida: 31/08/1980 - 72 voltas

Classificação Final:

- 1) Nélson Piquet(BRA)Brabham/Ford-1h38m13s83 (9 pontos) 2ª vitória de Piquet na F1.**
- 2) René Arnoux(FRA)Renault-a 12s93 (6 pontos)
- 3) Jacques Laffite(FRA)Ligier/Ford-a 13s43 (4 pontos)
- 4) Carlos Reutemann(ARG)Williams/Ford-a 15s29 (3 pontos)
- 5) Jean-Pierre Jarrier(FRA)Tyrrell/Ford-a 1m00s02 (2 pontos)
- 6) Alain Prost(FRA)McLaren/Ford-a 1m22s62 (1 ponto)**

7) Gilles Villeneuve(CAN)Ferrari-a 1 volta

8) Mario Andretti(EUA)Lotus/Ford-a 2 voltas Teve pane seca.

10) Jody Scheckter(AFS)Ferrari-a 2 voltas

11) Marc Surer(SUI)ATS/Ford-a 3 voltas

12) Alan Jones(AUS)Williams/Ford-a 3 voltas Teve problema com a lateral da carenagem danificada, e parou nos boxes, o que prejudicou o EFEITO SOLO do carro.

Melhor Volta: René Arnoux(FRA)Renault-1m19s35

OBS: Na Holanda, a propalada invencibilidade de Alan Jones foi desmentida por ele próprio, que cometeu um sério erro depois de ter assumido a liderança. Piquet venceu de forma convincente, tendo assumido a ponta por "ultrapassagem" e não por "herança", como acontece freqüentemente na F1. Os Ligier começaram a dar mostras de fadiga e os Alfa, ao contrário, continuaram em ascensão, apesar da falha cometida por Giacomelli, que poderia ter chegado em segundo lugar. Finalmente, apesar da vitória de Piquet nunca ter sido ameaçada, houve a volta do elemento competição às corridas, com três pilotos se revezando na liderança nas três principais voltas. O imprevisível começou a rondar o circuito de Zandvoort. Desde o primeiro treino da sexta-feira, como era de se esperar dado o traçado do circuito, os Renault foram os mais rápidos, com Arnoux liderando, seguido de seu companheiro Jabouille. Uma pequena surpresa, no entanto, é que os Turbo eram superiores, não só nas retas, mas também nas saídas de curva. A chegada de um novo pneu Michelin aumentava o otimismo da equipe francesa. Atrás dos Renault como sempre vinham os Williams, embora na sexta-feira, Alan Jones tivesse passado direto no cotovelo de Hunzerug e batido forte no guard-rail, destruindo o carro de maneira tão completa que a Williams teve que mandar buscar um chassi novo na Inglaterra. Piquet estava logo atrás e, ao lado dele, Laffite, que apesar de desapontado com seu carro dava-se por satisfeito de estar em sexto, já que seu companheiro de equipe Pironi só havia conseguido a 15ª posição. Os dois pilotos seguintes eram duas surpresas: Villeneuve, que atribuía sua boa colocação aos pneus, e Giacomelli, que confirmava a ascensão do Alfa. Os acidentes dos treinos prejudicariam de forma definitiva a equipe Fittipaldi. Keke Rosberg, até ali o piloto mais rápido de equipe, saiu da pista no primeiro treino oficial. Entrou pela areia adentro e bateu numa pedra, inutilizando o carro. Como só existe um F8 de reserva, Keke foi obrigado a tentar a classificação no velho F7, o que foi impossível. Com Emerson na penúltima fila, depois de vários problemas em seu carro, a equipe do ex-campeão mundial não tinha maiores chances em Zandvoort. **Além de Rosberg ficaram de fora Jan Lammers, com o Ensign, Rupert Keegan, com o Williams independente, e o jovem Mike Thackwell, que tinha sido chamado às pressas para substituir Jochen Mass, ainda impedido de correr em consequência de seu acidente em Zeltweg.** Para os espectadores presentes, só as três primeiras voltas teriam justificado o preço do ingresso. Na luz verde pareciam se repetir as outras corridas, mas o imprevisível viera à Holanda para ficar. Jones deu como de hábito sua agressiva largada e, apesar de ter chegado ao fim da reta por fora, lado a lado com Arnoux, conseguiu frear mais tarde e sair da curva, na liderança. Atrás vinha Laffite, que fez também excelente largada, Reutemann, Jabouille, Piquet, que fora visivelmente espremido por Reutemann contra o muro dos boxes, Giacomelli e os Ferraris de Villeneuve e Scheckter. A primeira volta viu o primeiro abandono, de Rebaque, com o câmbio de seu Brabham quebrado. Jones passou em frente aos boxes liderando por uma margem suficiente para impedir o ataque de Arnoux no retão, mas o imprevisível estava a postos já na segunda volta. **Jones saiu um pouco aberto demais da curva Hunzerug, subiu na guia, como muita gente fez durante os treinos, mas não corrigiu a tempo, entrando com duas rodas pela lateral da pista e danificando a saia da lateral direita. Um erro que lhe custou os pontos na Holanda e que mais tarde, para seu desespero, ameaçaria lhe custar o Campeonato Mundial.** Parou no boxe e fez o resto da corrida duas voltas atrás dos líderes. Arnoux terminou a segunda volta na liderança, mas já ameaçado por Laffite que o atacava impiedosamente, aproveitando-se do efeito de aceleração retardada do turbo. Acabou passando por dentro e assumindo a liderança que passava de mão em mão para delírio dos espectadores. **Na terceira volta, destacou-se também Villeneuve, que em sua carga incontrolável passou Reutemann, que já havia sido passado por Piquet, e finalmente passou pelo brasileiro,**

fazendo vibrar o boxe da Ferrari pela primeira vez nessa temporada. Na quarta volta houve a queda de Reutemann para sexto, depois de ter sido passado por Giacomelli, cujo Alfa avançava de maneira impressionante. Na quinta volta, depois de ter-se mantido no bolo dos primeiros colocados apenas tentando firmar sua posição, para evitar algum atropelo, Piquet começou a atacar. "O miolo do primeiro pelotão era uma loucura, mas depois comecei a ultrapassar. Sabia que os Renault estavam na frente e sabia também que eles andam menos de tanque cheio, e que podia tentar passar por eles só se tivesse chance. Jones estava de fora, o que me beneficiava muito, pois ele sim seria um adversário duro no circuito", comentou Piquet. Nessa volta Piquet passou Villeneuve, cujos Michelin começavam a render menos. Na volta seguinte ganhou mais uma posição com a saída de Jabouille, mais uma vez vítima do azar que o fez parar no boxe mais três vezes antes de abandonar. Por quatro voltas as coisas se estabilizaram um pouco, com Laffite liderando, seguido de Arnoux, Piquet, Villeneuve - depois ultrapassado por Giacomelli -, Reutemann, Andretti, Watson e Jarrier. Na décima volta, Piquet voltou à carga, passando Arnoux no único ponto do circuito onde a potência superior do Renault podia permitir. A seguir percebeu que o Ligier podia ser apertado, pois estava saindo um pouco de traseira. Dirigindo de maneira impecável, na 12ª volta entrou na reta dos boxes no vácuo do Ligier. E saiu da curva Tarzan liderando a corrida. Daí por diante estava definida sua vitória e, com Jones correndo duas voltas atrás do primeiro pelotão, concretizava-se a grande ameaça ao título, que viria a ser confirmada na Itália duas semanas mais tarde. A corrida ainda ofereceu emoções, com Giacomelli em sua melhor corrida na temporada subindo para terceiro e rodando de maneira infantil quando estava para assumir a segunda posição. **Mario Andretti, pela primeira vez competitivo este ano, teve uma briga antológica com Reutemann**, com ultrapassagem em curvas, os pneus se tocando perigosamente, até que parou a duas voltas do final, sem gasolina. Arnoux ainda passou Laffite a três voltas do final, retomando a segunda posição. Jarrier fez uma corrida segura e agressiva no Tyrrell, terminando em quinto, seguido de Prost que, como sempre, não deixou a oportunidade de marcar um ponto. **Emerson nunca esteve realmente nessa corrida. Parou logo na oitava volta e abandonou oito voltas mais tarde com insolúveis problemas de freio**. Finalmente, Derek Daly teve seu segundo acidente grave no ano, tendo entrado no guard-rail da saída do retão a plena velocidade e escapado milagrosamente apenas com um corte na perna. Mas o dia era de Piquet, o único a vencer o imprevisível. No pódio, exultante, ainda molhou Jean Marie Balestre, o presidente da FISA, com um jato de champanhe. Um gesto que muita gente ali certamente teve inveja de não poder fazer.

340)GP DA ITÁLIA

Local: Ímola

Pole-Position:

- 1)René Arnoux(FRA)Renault-1m33s988 Terceira dobradinha seguida da Renault, que estava forte em Imola, mas seus carros quebraram.**
- 2)Jean-Pierre Jabouille(FRA)Renault-1m34s339**
- 3)Carlos Reutemann(ARG)Williams/Ford-1m34s686
- 4)Bruno Giacomelli(ITA)Alfa Romeo-1m34s912
- 5)Nélson Piquet(BRA)Brabham/Ford-1m34s960**
- 6)Alan Jones(AUS)Williams/Ford-1m35s109
- 7)Riccardo Patrese(ITA)Arrows/Ford-1m35s618
- 8)Gilles Villeneuve(CAN)Ferrari-1m35s751 Estreou o motor turbo no treino, mas não estava pronto para usá-lo em corridas. Na volta 4 quebrou o eixo traseiro e sofreu grave acidente!!**
- 9)Hector Rebaque(MEX)Brabham/Ford-1m35s872
- 10)Mario Andretti(EUA)Lotus/Ford-1m36s084
- 11)Keke Rosberg(FIN)Fittipaldi/Ford-1m36s091**
- 12)Jean-Pierre Jarrier(FRA)Tyrrell/Ford-1m36s181
- 13)Didier Pironi(FRA)Ligier/Ford-1m36s422
- 14)John Watson(IRL)McLaren/Ford-1m36s450**

15)Emerson Fittipaldi(BRA)Fittipaldi/Ford-1m36s758 Teve acidente na volta 17 e abandonou.

16)Jody Scheckter(AFS)Ferrari-1m36s827 Teve um acidente forte no treino, mas nada sofreu. Estava na “pré-aposentadoria”, sendo superado por Villeneuve no final do ano.

17)Eddie Cheever(EUA)Osella/Ford-1m36s884

18)Elio de Angelis(ITA)Lotus/Ford-1m36s919

19)Vittorio Brambilla(ITA)Alfa Romeo-1m36s929 Saiu da pista na volta 5 e abandonou.

20)Jacques Laffite(FRA)Ligier/Ford-1m36s972

21)Rupert Keegan(ING)Williams/Ford-1m37s169

22)Derek Daly(IRL)Tyrrell/Ford-1m37s215

23)Marc Surer(SUI)ATS/Ford-1m37s270

24)Alain Prost(FRA)McLaren/Ford-1m37s284

Corrida: 14/09/1980 - 60 voltas

Classificação Final:

1) Nélon Piquet(BRA)Brabham/Ford-1h38m07s52 (9 pontos) Passou Jones e Jabouille, ganhou sua 3ª corrida e assumiu a liderança do mundial por 1 ponto!

2) Alan Jones(AUS)Williams/Ford-a 28s93 (6 pontos)

3) Carlos Reutemann(ARG)Williams/Ford-a 1m13s67 (4 pontos)

4) Élio de Angelis(ITA)Lotus/Ford-a 1 volta (3 pontos)

5) Keke Rosberg(FIN)Fittipaldi/Ford-a 1 volta (2 pontos) Boa corrida.

6) Didier Pironi(FRA)Ligier/Ford-a 1 volta (1 ponto)

7) Alain Prost(FRA)McLaren/Ford-a 1 volta

8) Jody Scheckter(AFS)Ferrari-a 1 volta

9) Jacques Laffite(FRA)Ligier/Ford-a 1 volta

10) Rene Arnoux(FRA)Renault-a 2 voltas

11) Rupert Keegan(ING)Williams/Ford-a 2 voltas

12) Eddie Cheever(EUA)Osella/Ford-a 3 voltas

Melhor Volta: Alan Jones(AUS)Williams/Ford-1m36s089

OBS: O que há de mais importante do que vencer? a emoção de saltar do carro aclamado pela multidão, rodeado de fotógrafos, a garrafa de champanhe na mão? Para Nélon Piquet foi exatamente isso o que aconteceu no circuito de Imola, Itália, dias 13 e 14 de setembro. **No sábado, vencendo sua terceira corrida consecutiva, Piquet sagrou-se campeão da categoria Procar, em que todos os pilotos dirigem máquinas idênticas - as velocíssimas BMW M1 de Turismo. Nelson chegou na frente de seu rival Alan Jones, que terminou a corrida e o torneio em segundo lugar. E no domingo o jovem piloto brasileiro repetiu o feito vencendo sua terceira corrida de Fórmula 1, à frente de Alan Jones e tomando deste a liderança do Campeonato por um ponto.** Pela primeira vez desde 1937, o GP da Itália não foi realizado em Monza. O circuito de Imola, que tem o nome de Dino Ferrari, começou a ser construído no princípio dos anos 50, mas foi totalmente reformado para esse Grande Prêmio, apresentando-se como um circuito moderno, com boas instalações e com uma pista nova, cujo traçado foi alterado para acomodar uma gincana lenta, a da Acqua Minerale, que acabou sendo motivo de muita controvérsia entre os pilotos. Para alguns, como Villeneuve, o traçado era perfeito, inclusive porque a nova gincana obrigava a uma redução de velocidade, tornando a pista mais competitiva. Já Alan Jones, apoiado por boa parte da imprensa inglesa, declarava que o circuito era ridículo, com uma gincana sem nenhum propósito. Como aconteceu nos três últimos GPs, os Renault de Jabouille e Arnoux foram os mais rápidos nos treinos. O principal problema da equipe francesa eram os freios, que, dado o peso dos carros e a falta de freio motor, precisam ser mais eficazes. Logo atrás vinha Reutemann, com o segundo carro da Williams, e isso era uma ameaça para Piquet, pois os Renault são lentos na largada e o argentino na ponta na primeira volta poderia segurar a passagem do brasileiro. Na quarta posição vinha Bruno Giacomelli, para delícia dos espectadores que transferiram rapidamente sua torcida para os Alfa, depois que foi

anunciado que a Ferrari não correria com o Turbo. Em quinto, Piquet aparentando muita tranquilidade e contrastando com seu rival Jones, que se mostrava nervoso desde o sábado, evitando jornalistas e fotógrafos. Seu boxe também estava nervoso, sobretudo depois de três rodadas do australiano nos treinos e dos três motores estourados. Atrás de Jones, a grande surpresa da prova, Patrese, com o sétimo tempo, e, a seguir, Villeneuve, Rebaque, Andretti e Keke Rosberg, que obtinha um bom 11º tempo com o F8. Nas últimas filas, Emerson - irritado ao descobrir, depois do último treino, que a regulagem do carro de Keke estava inexplicavelmente com o fator asa diferente do seu - e Jacques Laffite, o que confirmava a fase de decadência dos Ligier, cujos engenheiros não conseguem acertar a aerodinâmica há duas corridas. Jody Scheckter, com fortes dores na nuca, chegou a ameaçar não correr, mas finalmente alinhou para a largada. O público aplaudia. Clay Regazzoni pela primeira vez num circuito depois do acidente de Long Beach, e o comendatore Enzo Ferrari, que não assistia a uma corrida há mais de quinze anos. Mas as atenções de todos estavam mesmo na luz verde e, dada a partida, houve o primeiro momento de suspense. Reutemann deu o pique na frente dos Renault, mas seu Williams engasgou e ele teve que ver as duas máquinas amarelas abrirem espaço à sua frente, seguidas do Brabham de Piquet e de todo o pelotão. Com a embreagem quebrada, e para desespero da Williams, ele ficava para último. Depois se recuperaria, fazendo a corrida mais extraordinária de sua carreira. Mas para Piquet havia uma ameaça a menos nessa corrida. Na segunda volta, Piquet atacou Arnoux pela segunda posição, ultrapassando-o de maneira indiscutível na entrada da gincana Acqua Minerale. Arnoux havia sido ultrapassado por seu companheiro Jabouille pouco antes e agora Piquet se colocava em posição favorável para pressionar pela liderança, o que aconteceu duas voltas mais tarde, como ele mesmo explica: "Aqui em Imola a tática é não errar, e eu me aproveitei do fato de os Renault estarem brigando entre si para passar Arnoux na freada. Com isso pude atacar Jabouille e passar quando ele errou uma marcha na variante alta. Não fosse isso, teria sido muito difícil passar por ele, pois os Renault estavam muito rápidos nas retas". Segundo Jabouille, ele não errou a marcha; as marchas é que começaram a escapar: "Depois de ultrapassado por Piquet ainda tentei segui-lo, mas não dava. Seu Brabham rendia uma enormidade". **Na mesma quarta volta em que Piquet assumiu a ponta, o Ferrari de Villeneuve passou o Alfa de Giacomelli, para delírio do público que agitava bandeiras vermelhas. Brambilla já abandonara, tendo batido nas redes de proteção. Mas o grande acidente da corrida aconteceria uma volta depois. A 250 km/h, Villeneuve ouviu o estrondo de um pneu traseiro estourado. Desgovernado, o carro desgarrou e bateu no muro de proteção, desintegrando-se. O que sobrou do carro foi projetado de volta à pista, só por milagre não sendo atingido por nenhum outro. Villeneuve escapou intacto e o grande prejudicado foi Giacomelli, que, tendo que diminuir a velocidade para não bater, acabou sendo atingido pelos pedaços da Ferrari, que furaram um pneu e danificaram uma saia de seu Alfa.** Com a saída dos dois italianos, melhorou muito a posição de Jones, que subiu de sétimo para quinto e em seguida para quarto, depois de passar Rebaque. Mais atrás, Pironi, Jarrier e Andretti faziam uma boa briga, mais adiante partilhada por Watson e Patrese. Esse grupo e as sensacionais recuperações de Rosberg e Reutemann proporcionaram alguns dos melhores momentos da corrida, depois que Piquet impôs sua supremacia. Na volta 17, Emerson que vinha fazendo uma corrida muito regular, rodou na variante alta e abandonou. Na volta seguinte foi a vez de Rebaque, que passou pela grama na Acqua Minerale e quebrou a suspensão traseira. Na volta 28, Alan Jones, que havia passado Arnoux, finalmente conseguiu despachar Jabouille, assumindo a segunda posição, mas a 14 segundos de Piquet. O brasileiro daí por diante usou uma cabeça fria raramente vista em F1 atualmente. Manteve o ritmo o bastante para se manter à frente sem forçar demais a máquina, sabendo que o calor também teria que afetar Jones. Assim, o australiano nunca chegou a ficar a menos de 11 segundos e começou mesmo a perder terreno perto do final. Os Renault não tiveram sorte. Arnoux ainda chegou, depois de parar, mas Jabouille abandonou na volta 53 com a caixa impossível de passar marchas. Jarrier também foi vítima do azar, terminando sem freios a seis voltas do final, quando estava em quarto. Ao contrário, aproveitando-se de quebras e forçando seu Williams ao máximo, Reutemann **veio progredindo até chegar ao terceiro posto**, com o abandono de Jabouille. **Uma volta atrás dele, Keke Rosberg fazia o mesmo, conquistando mais uma posição a cinco voltas do final, ao passar Didier Pironi. Com isso os dois últimos da primeira volta chegavam em terceiro e quinto,**

numa bela demonstração de garra.

Villeneuve saiu da pista na Curva por causa de um furo no pneu traseiro e ficou 20s sem enxergar.

Campeonato Piquet 54, Jones 53, Reutemann 37 e Laffite 32.

341)GP DO CANADÁ

Local: Montreal

Pole-Position:

1)Nélson Piquet(BRA)Brabham/Ford-1m27s328 Foi jogado pra fora pelo Jones na 1ª largada, na relargada quebrou o motor do carro reserva.

2)Alan Jones(AUS)Williams/Ford-1m28s164 Provocou acidente com Piquet na 1ª largada.

3)Didier Pironi(FRA)Ligier/Ford-1m28s322

4)Bruno Giacomelli(ITA)Alfa Romeo-1m28s575

5)Carlos Reutemann(ARG)Williams/Ford-1m28s663

6)Keke Rosberg(FIN)Fittipaldi/Ford-1m28s702

7)John Watson(IRL)McLaren/Ford-1m28s755

8)Andrea de Cesaris(ITA)Alfa Romeo-1m29s026

9)Jacques Laffite(FRA)Ligier/Ford-1m29s130

10)Hector Rebaque(MEX)Brabham/Ford-1m29s377

11)Riccardo Patrese(ITA)Arrows/Ford-1m29s400 Teve acidente na volta 6 e abandonou.

12)Alain Prost(FRA)McLaren/Ford-1m29s804

13)Jean-Pierre Jabouille(FRA)Renault-1m29s932 Jabouille sofre um acidente na volta 25 e quebrou as duas pernas, o que determinou o encerramento da sua carreira aos 37 anos.

14)Eddie Cheever(EUA)Osella/Ford-1m29s937

15)Jean-Pierre Jarrier(FRA)Tyrrell/Ford-1m30s070

16)Emerson Fittipaldi(BRA)Fittipaldi/Ford-1m30s294

17)Elio de Angelis(ITA)Lotus/Ford-1m30s316

18)Mario Andretti(EUA)Lotus/Ford-1m30s559

19)Jan Lammers(HOL)Ensign/Ford-1m30s668

20)Derek Daly(IRL)Tyrrell/Ford-1m30s791

21)Jochen Mass(ALE)Arrows/Ford-1m30s831

22)Gilles Villeneuve(CAN)Ferrari-1m30s855

23)René Arnoux(FRA)Renault-1m30s912

24)Mike Thackwell(NZE)Tyrrell/Ford-1m31s036

Corrida: 28/09/1980 - 70 voltas

Classificação Final:

1) Alan Jones(AUS)Williams/Ford-1h46m45s53 (9 pontos) Jogou sujo com Piquet batendo nele na largada. Jones campeão!!

2) Carlos Reutemann(ARG)Williams/Ford-a 15s54 (6 pontos)

3) Didier Pironi(FRA)Ligier/Ford-a 19s07 (4 pontos) Venceu a corrida, mas foi penalizado por ter queimado a largada.

4) John Watson(IRL)McLaren/Ford-a 30s98 (3 pontos)

5) Gilles Villeneuve(CAN)Ferrari-a 55s23 (2 pontos)

6) Hector Rebaque(MEX)Brabham/Ford-a 1 volta (1 ponto) Único ponto no ano.

7) Jean-Pierre Jarrier(FRA)Tyrrell/Ford-a 1 volta

8) Jacques Laffite(FRA)Ligier/Ford-a 2 voltas Teve pane Seca.

9) Keke Rosberg(FIN)Fittipaldi/Ford-a 2 voltas

10) Elio de Angelis(ITA)Lotus/Ford-a 2 voltas

- 11) Jochen Mass(ALE)Arrows/Ford-a 3 voltas
12) Jan Lammers(HOL)Ensign/Ford-a 4 voltas

Melhor Volta: Didier Pironi(FRA)Ligier/Ford-1m28s76

OBS: No circuito da Ilha de Notre Dame, em Montreal, **Piquet marcou a pole e Jones o segundo tempo no grid. Isso é que era emoção. Um dos dois seria o campeão mundial e estavam tão próximos no grid que poderiam trocar imprecações. Estabeleceu-se um clima de rivalidade acirrada entre os dois, mas Piquet era cabeça-fresca demais para se preocupar com Jones fora da pista, de forma que a rivalidade ficou restrita a certos limites.**

A reta de largada serpenteava para a direita, depois para a esquerda e de novo uma direita-esquerda mais acentuada. Piquet largava do lado direito. Teoricamente o lado pior, mas, pelas condições do traçado, era difícil definir de quem seria a vantagem. Os dois largaram bem e Jones estava ligeiramente na frente quando abordou a primeira curva. A situação de ambos era difícil. Piquet estaria numa posição melhor para tomar a curva à esquerda, não tivesse um carro a seu lado e todo o grid rugindo atrás. Jones, por sua vez, não tinha espaço para fazer a tomada da curva e precisava tangenciá-la adequadamente se quisesse ter

velocidade na saída. Essa era a situação teórica. No entanto, em esportistas expostos a tais desafios, o impulso da luta precedia as condições técnicas. Jones e Piquet estavam tão hipermotivados e excitados quanto lutadores de boxe às vésperas de uma grande luta. Talvez faltassem técnicos soprando nos ouvidos de Jones que Piquet tinha feito referências poucos elogiosas a sua mãe, mas a verdade é que, mais do que as condições objetivas de pista, estava em jogo uma espécie de chauvinismo: fazer a curva na frente, quebrar a vontade do adversário com um golpe moral, fazê-lo sentir-se inferiorizado e ridicularizado num momento de decisão, levando-o a forçar mais e errar. Jones sabia disso e Piquet também. A lógica dos fatos dizia que um dos dois deveria ter aliviado um pouco antes da curva, cedendo passagem ao outro. O calor da disputa fez com que ambos marchassem cegos de cobiça em direção a ela. Nessas circunstâncias, você tem de tomar uma decisão. Cede, e vira um covardão; vai em frente, e é quase certo que jogue sua corrida pela janela, quem sabe com a vida junto. Jones mudou a trajetória do seu carro, em direção ao lado externo da pista, tentando ocupar o espaço onde estava o Brabham. Piquet resiste. Jones alarga ainda mais a trajetória e toca a lateral do Brabham, que fica com as marcas dos pneus de Jones bem na altura do primeiro "a" do enorme "Parmalat" inscrito na lateral. Piquet perdeu por alguns instantes o controle e tocou de leve no muro. Jones escapou sem marcas, mas sete carros acabam batendo por causa do incidente. A corrida foi interrompida. A suspensão dianteira do Brabham estava comprometida e Piquet vai para a nova largada com o carro reserva, que estava equipado como o motor "envenenado" de treino, bom para uma pole, mas frágil para uma corrida de 300 quilômetros. Assim Piquet viu desaparecer suas chances de campeonato, tudo por uma manobra de força do australiano.

Na época, ninguém acusou diretamente Jones, mas parecia evidente que aquilo não fora um acontecimento normal de pista. De qualquer forma, não fazia parte do ideário de um freqüentador de oficinas reclamar dessas coisas. Piquet assumiu com facilidade a liderança na segunda largada e abriu grande vantagem, mas o motor do Brabham não era feito para durar e quebrou na 23ª volta. Jones ganhou e chegou a 62 pontos. Piquet, com 54 pontos, mesmo vencendo nos EUA, teria de descartar pontos, de forma que Jones saiu do Canadá campeão do mundo. "Eu não tenho por que me queixar. Venci três grandes prêmios e saí vice-campeão mundial. Para mim tudo é lucro. Ninguém apostava em mim no começo da temporada e agora sou um dos favoritos para a próxima", declarou Piquet.

O circuito de Montreal construído no parque onde foi realizada a Expo 70, tem várias gincanas e duas freadas violentas, onde os freios são muito exigidos. Por isso, Eddie Cheever, com Osella, e Mario Andretti, com Lotus, foram obrigados a desistir, respectivamente nas voltas 8 e 11. Na 26ª, aconteceu o único grave acidente da corrida (não considerando o da primeira largada): o Renault do francês Jean-Pierre Jabouille perdeu os freios e foi de encontro a um muro de concreto no ponto mais veloz da pista. Jabouille ficou preso no carro por mais de meia hora e, levado para o hospital, verificou-se que havia fraturado as duas pernas. Muito ruim para quem iniciaria os testes pela Talbot-Gitanes após o GP dos EUA. O GP do Canadá foi

coberto de superstições em torno do número 13. Por exemplo, a prova acontecia pela 13ª vez no país. Jean-Pierre Jabouille que largou na 13ª posição do grid, bateu na volta 26 (o dobro de 13), e aquela era a 13ª etapa do campeonato. Mais? Some as letras de Jean-Pierre Jabouille e Renault, sua equipe. Dá 26, também, de novo 13 em dose dupla. Avisado pelo boxe que estava penalizado em minuto, Pironi resolveu atacar Jones a partir da 40ª volta. Por outro lado, Jones também sabia dessa penalização, por isso não procurou evitar a ultrapassagem do francês na 44ª volta. Tratou apenas de manter uma prudente distância para assegurar a vitória e conseqüentemente, o título mundial de 1980. E foi o que aconteceu. Jones recebeu a bandeirada e limitou-se a fechar os dois punhos para comemorar o título. A festa foi mesmo de Frank Williams, que conseguiu fazer o atual campeão mundial entre os construtores. No pódio, enquanto Jones recebia um troféu e a coroa de louros, era entrevistado por Jackie Stewart. Ao ser indagado de como se sentia como novo campeão mundial, limitou-se a responder: "Bem cansado". Realmente um final de festa tipicamente inglês. ["Um grande piloto, sem dúvida alguma. Um grande adversário para Nelson Piquet. Eles foram e foram brigando durante toda a temporada. Justiça seja feita: o Alan tem 34 anos e está em sua quinta temporada na F-1. O Nelsinho está apenas na sua segunda. Foi feita a justiça na decisão do campeonato", narrou Galvão na última volta do GP do Canadá.](#) Palavras corretas, firmes. Quem viu Jones no auge, muito provavelmente faz o mesmo.

[Piquet sobre Jones: "Jones quis me tirar da corrida. Mas não tem importância ele mereceu o título, por que é bom piloto. Em 81 eu serei o campeão". \(A Trajetória de um Grande Campeão pg 78\)](#)

342)GP DOS ESTADOS UNIDOS II

Local: Watkins Glen

Pole-Position:

- 1) Bruno Giacomelli(ITA)Alfa Romeo-1m33s291**
- 2) Nelson Piquet(BRA)Brabham/Ford-1m34s080 Saiu da pista na volta 25 e abandonou.**
- 3) Carlos Reutemann(ARG)Williams/Ford-1m34s111
- 4) Elio de Angelis(ITA)Lotus/Ford-1m34s185
- 5) Alan Jones(AUS)Williams/Ford-1m34s216
- 6) Rene Arnoux(FRA)Renault-1m34s839
- 7) Didier Pironi(FRA)Ligier/Ford-1m34s971
- 8) Hector Rebaque(MEX)Brabham/Ford-1m35s166
- 9) John Watson(IRL)McLaren/Ford-1m35s202
- 10) Andrea de Cesaris(ITA)Alfa Romeo-1m35s235
- 11) Mario Andretti(EUA)Lotus/Ford-1m35s343
- 12) Jacques Laffite(FRA)Ligier/Ford-1m35s421
- 13) Keke Rosberg(FIN)Fittipaldi/Ford-1m36s332**
- 14) Rupert Keegan(ING)Williams/Ford-1m36s750
- 15) Eddie Cheever(EUA)Osella/Ford-1m36s908
- 16) Marc Surer(SUI)ATS/Ford-1m37s001
- 17) Gilles Villeneuve(CAN)Ferrari-1m37s040 Teve acidente na volta 49 e abandonou.
- 18) Emerson Fittipaldi(BRA)Fittipaldi/Ford-1m37s088 Última corrida dele na F1.**
- 19) Riccardo Patrese(ITA)Arrows/Ford-1m37s405 Saiu da pista na volta 16 e abandonou.
- 20) Derek Daly(IRL)Tyrrell/Ford-1m37s923
- 21) Jean-Pierre Jarrier(FRA)Tyrrell/Ford-1m37s966
- 22) Jody Scheckter(AFS)Ferrari-1m38s149 Última corrida dele na F1.**
- 23) Jochen Mass(ALE)Arrows/Ford-1m38s526
- 24) Jan Lammers(HOL)ATS/Ford-1m38s532

Corrida: 05/10/1980 - 59 voltas

Classificação Final:

- 1) Alan Jones(AUS)Williams/Ford-1h34m36s05 (9 pontos)
- 2) Carlos Reutemann(ARG)Williams/Ford-a 4s21 (6 pontos)
- 3) Didier Pironi(FRA)Ligier/Ford-a 12s57 (4 pontos)
- 4) Élio de Angelis(ITA)Lotus/Ford-a 29s69 (3 pontos)
- 5) Jacques Laffite(FRA)Ligier/Ford-a 1 volta (2 pontos)
- 6) Mario Andretti(EUA)Lotus/Ford-a 1 volta (1 ponto)
- 7) René Arnoux(FRA)Renault-a 1 volta
- 8) Marc Surer(SUI)ATS/Ford-a 2 voltas
- 9) Rupert Keegan(ING)Williams/Ford-a 2 voltas
- 10) Keke Rosberg(FIN)Fittipaldi/Ford-a 2 voltas
- 11) Jody Scheckter(AFS)Ferrari-a 3 voltas

Melhor Volta: Alan Jones(AUS)Williams/Ford-1m34s068

OBS: "Foi o melhor motor que utilizei durante toda a temporada. Por isso pude vencer com tanta facilidade". Mais uma vez Alan Jones subiu ao pódio dos vencedores, para desespero dos fabricantes do champanhe Moet et Chandon, que não podem mostrá-lo bebendo o seu produto. E foi realmente uma vitória fácil apesar de ter saído da pista logo após a largada. "Como estava algumas filas atrás, resolvi ir mais por fora, pegando a pista suja, com poeira, e meu carro perdeu aderência. Para evitar tocar em alguém, fui para fora da pista", disse Jones depois aparentando muito cansaço e nada alterado em relação a mais essa vitória. De quinto lugar no grid, Jones caiu para 12º e trinta voltas depois era o líder da prova. Contou com sorte também, pois Bruno Giacomelli, que havia feito o melhor tempo de largada e fazia uma corrida perfeita, abandonou com problemas na parte elétrica de seu Alfa Romeo na 31ª volta. O engenheiro Carlo Chitti, responsável pela equipe, procurou consolar Giacomelli quando este retornou a pé para os boxes: "Não se preocupe que a próxima temporada será nossa". Da Alfa Romeo pode ser que seja, mas não se sabe se será também de Bruno, pois Mario Andretti é quem deverá ser o primeiro piloto da equipe em 1981. Enquanto isso, ao lado, Piquet tirava o capacete e seguia rapidamente para o trailer de sua equipe para trocar de roupa e deixar em seguida o autódromo. Seguiu num helicóptero até o aeroporto de Elmira, junto com Bernie Ecclestone, e de lá para Nova Iorque, onde pegou um avião para o Brasil. **Depois de largar muito mal, Piquet manteve-se no segundo lugar até a 24ª volta, quando rodou no S, saiu da pista e danificou a minissaia esquerda. Chegou aos boxes e enquanto os mecânicos levantavam o carro para trocar os pneus, pensando se tratar de um problema de pneu, Piquet saía do carro abandonando a corrida. "Corri com pneus de dureza média e tive problemas quando o Reutemann tentou me ultrapassar, mas o carro ficou difícil de ser pilotado e não dava mais para manter o segundo lugar. Errei ao tomar tarde demais o S, e virei na pista. Mas o campeonato já estava mesmo decidido e agora só quero pensar no próximo"**, comentou Piquet. Último Grande Prêmio de Emerson Fittipaldi na Fórmula 1. Na corrida largou mal e abandonou com problemas na suspensão dianteira esquerda. Estava encerrada assim uma das maiores carreiras do automobilismo. "Realmente hoje posso mostrar que, depois de muitas considerações, rumores e boatos, cheguei à conclusão de que o Grande Prêmio dos Estados Unidos de 1980, foi definitivamente meu último grande prêmio como piloto de fórmula 1", disse o rato. **Em 1984, Emerson não agüentou as saudades e voltou a testar um Fórmula 1 (Spirit/Hart). Emerson, porém, resolveu não disputar o campeonato, indo correr nos Estados Unidos, mas precisamente no campeonato da F Cart (Indy), onde venceu o campeonato de 1989 e conquistou por duas vezes (1989 e 1993), a prova mais importante do mundo, às 500 milhas de Indianápolis.** No final de 1996, Emerson sofreu um grave acidente em Michigan (Estados Unidos), que encerrou definitivamente sua carreira no automobilismo. Como havia feito na Fórmula 1 na década de 70, Emerson Fittipaldi fora o grande responsável pela abertura do mercado da F Cart (Indy) aos pilotos brasileiros. **Outra despedida marcava à prova americana: o sul-africano Jody Scheckter tinha apenas 31 anos quando decidiu abandonar a Fórmula 1, no final de 1980, depois de ter conquistado o título do ano anterior, à frente do seu**

[colega de equipe Gilles Villeneuve](#). "Tive um ano para esquecer em 1980 porque o carro não andava bem e porque eu já não sentia o mesmo que antes de ser campeão do mundo. Tinha conseguido o que queria e, de repente, verifiquei que o desafio e o entusiasmo tinham desaparecido. Tinha que começar uma vida nova", contou Jody, que abandonou o seu elevado estilo de vida para viver uma existência "anônima" nos Estados Unidos. Aliás, o GP dos EUA foi um verdadeiro fim de festa. O público foi muito grande, como sempre acontece em Watkins Glen, um circuito encravado no meio de pequenas fazendas e como muitas árvores e áreas para acampamentos. Mas para os norte-americanos foi apenas um complemento de um Weekend, com muita cerveja e uísque consumidos nos três dias de competição. A grande festa é realizada no sábado à noite, quando numa grande fogueira carros velhos são queimados. É comum também se passar com botas sujas de barro pela pista para enlameá-la, para dar mais emoção à corrida. Como corrida esteve mal, com apenas doze pilotos cruzando a linha de chegada. Depois dos abandonos de Giacomelli e Piquet, Jones limitou-se a passear pela pista escoltado de Reutemann, que chegou em segundo, e por Didier Pironi, o terceiro. O único momento de maior emoção aconteceu com Piquet e Reutemann, na disputa pelo segundo lugar. Piquet estava com os pneus gastos, tirando a estabilidade do carro e procurou segurar Reutemann. Depois de algumas tentativas, quando teve a porta fechada, Reutemann resolveu esperar e acabou ganhando o segundo lugar quando Piquet rodou e abandonou. Já feliz com a conquista do vice-campeonato, Piquet ainda veria, depois do GP dos EUA, seus esforços reconhecidos mais uma vez: **jornalistas especializados votaram pela última vez na escolha do melhor piloto da temporada e, feita a apuração final, Piquet ficou com esse troféu. que leva o nome de Candy**. Ele somou 83 pontos, sete a mais que Alan Jones, que ficou com o segundo lugar, seguindo-se Carlos Reutemann e Elio de Angelis.

[Alain Prost machucado não correu nessa corrida.](#)

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

GP DA ESPANHA

Local: Jarama (PROVA EXTRA-CAMPEONATO)

Pole-Position:

- 1) Jacques Laffite(FRA)Ligier/Ford-1m12s64
- 2) Alan Jones(AUS)Williams/Ford-1m13s02
- 3) Didier Pironi(FRA)Ligier/Ford-1m13s03
- 4) Carlos Reutemann(ARG)Williams/Ford-1m13s27
- 5) Nelson Piquet(BRA)Brabham/Ford-1m13s60
- 6) Alain Prost(FRA)McLaren/Ford-1m13s63
- 7) Ricardo Zunino(ARG)Brabham/Ford-1m14s18
- 8) Mario Andretti(EUA)Lotus/Ford-1m14s24
- 9) Jan Lammers(HOL)ATS/Ford-1m14s42
- 10) Eddie Cheevers(EUA)Osella/Ford-1m14s42
- 11) Riccardo Patrese(ITA)Arrows/Ford-1m14s43
- 12) John Watson(IRL)McLaren/Ford-1m14s57
- 13) Elio de Angelis(ITA)Lotus/Ford-1m14s68
- 14) Jochen Mass(ALE)Arrows/Ford-1m14s80
- 15) Jean-Pierre Jarrier(FRA)Tyrrell/Ford-1m14s82
- 16) Derek Daly(IRL)Tyrrell/Ford-1m14s96
- 17) Emilio de Villota(ESP)Williams/Ford-1m15s04
- 18) Keke Rosberg(FIN)Fittipaldi/Ford-1m15s10
- 19) Emerson Fittipaldi(BRA)Fittipaldi/Ford-1m15s17
- 20) Geoff Lees(ING)Shadow/Ford-1m15s70
- 21) Patrick Gaillard(FRA)Ensign/Ford-1m15s95
- 22) David Kennedy(IRL)Shadow/Ford-1m16s44

Corrida: 01/06/1980 - 80 voltas

Classificação Final:

- 1) Alan Jones(AUS)Williams/Ford-1h43m14s76
- 2) Jochen Mass(ALE)Arrows/Ford-a 50s94
- 3) Elio de Angelis(ITA)Lotus/Ford-a 1m12s27
- 4) Jean-Pierre Jarrier(FRA)Tyrrell/Ford-a 1 volta
- 5) **Emerson Fittipaldi(BRA)Fittipaldi/Ford-a 1 volta**
- 6) Patrick Gaillard(FRA) Ensign/Ford-a 5 voltas

Melhor Volta: Alan Jones(AUS)Williams/Ford-1m15s46

OBS: Nos treinos de classificação, uma coisa tornou-se certa: considerando-se a abstenção dos "três grandes", na ponta estariam os carros Ligier, Williams e o Brabham de Nelson Piquet, não necessariamente nessa ordem. Na primeira sessão foram marcados muitos dos tempos definitivos, uma vez que a temperatura estava mais baixa, permitindo maior rendimento dos motores. Aplicou-se com êxito o novo regulamento de pneus adotado pelos construtores e pelos dois grandes, Goodyear e Michelin. Agora cada equipe tem direito a dois jogos de pneus por piloto, com borrachas diferentes, para a classificação. São pneus de corrida e não do tipo antigo "mile", que só servia para marcar tempo. Apesar do quinto tempo, Piquet não estava satisfeito com o primeiro treino: "Acho que o carro ainda não está bom", dizia ele. "sai um pouco de frente. Nos testes há duas semanas virei mais rápido que agora com um motor inferior". Além disso, **Piquet se queixava de pilotos novos e inexperientes que não olhavam no retrovisor, atrapalhando muito o treino, sobretudo Villota e os dois da Shadow.** Confirmadas as posições no segundo treino, Laffite ficou com a pole-position, seguido de Alan Jones, Pironi, Carlos Reutemann e Piquet. As surpresas foram a classificação de Alain Prost em sexto e do inexpressivo Ricardo Zunino em sétimo. Emerson ficou com o 19º tempo, depois de ter problemas do motor com o carro de corrida e de ter dado só oito voltas com o carro reserva no primeiro treino. No domingo, às 4 da tarde, estavam alinhados para largar 22 carros, pela primeira vez todos com os mesmos motores Cosworth DFV e os mesmos pneus Goodyear. Além da tensão causada pelos problemas fora da pista, fazia muito calor e os boxes estavam preparados com jogos de pneus, pois esperava-se grande desgaste no sinuoso circuito de Jarama. Dada a largada, Reutemann pulou na ponta seguido de seu companheiro Alan Jones e das Ligier do Pironi e Laffite, com Piquet em quinto. Mais atrás vinham Jan Lammers no ATS e Zunino no segundo Brabham. Emerson vinha no último pelotão, à frente de Geoff Lees, Patrick Gaillard e Kennedy, que fechava a raia. As oito primeiras voltas seriam dominadas pelas dobradinhas Williams e Ligier, com Piquet colado a Pironi, que perdera a terceira posição para seu companheiro Laffite. Já nessas voltas iniciais não foram poucos os acidentes e quebras que foram vitimando um a um dezesseis dos 22 carros que largaram. **Na primeira volta, Villota rodou no final da reta e abandonou. Na segunda volta, Villota rodou no mesmo lugar e caiu para último.** Na volta quatro, Alain Prost quebrou o motor e abandonou. Keke Rosberg foi o próximo a sair da corrida depois de rodar na sétima volta, na curva do Portago. Na décima volta houve a primeira alteração importante entre os líderes, quando Piquet passou Pironi, assumindo a quarta posição e aproximando-se de Laffite. Na 13ª volta, outra modificação importante: Alan Jones, não aguentando o ritmo forte da corrida, cai para quinto, deixando Piquet em terceiro. Na volta 14, Jan Lammers, que vinha fazendo boa corrida, pára no boxe com problemas elétricos. Patrese pára na mesma volta com problemas de freios no seu Arrows. A essa altura, Piquet brincava de gato e rato com os dois líderes, aproximando-se quando estavam mais afastados um do outro, distanciando-se quando estavam muito colados e oferecendo ao público um bom espetáculo. Foram os melhores momentos da corrida. Além do duelo dos líderes Reutemann e Laffite, o piloto brasileiro revelou completo domínio do carro e um raciocínio frio e inteligente. Essa briga duraria 22 voltas até o acidente entre os dois primeiros colocados. Nesse meio tempo abandonaram Andretti, com problemas de injeção, e Patrese em definitivo, com o motor quebrado. Na volta 35, Reutemann ultrapassa o retardatário Villota pela direita. Laffite, colado nele, tenta passar o espanhol pela esquerda, toca no guard-rail, bate no carro de Villota e, com a suspensão dianteira

quebrada, passa reto na curva, cortando a passagem de Reutemann e lançando ambos para fora da pista. Laffite nada sofreu. Reutemann teve um corte na altura do joelho, sem maiores consequências, mas para eles terminou ali o emocionante duelo. Laffite, depois do acidente, reconheceu sua culpa: "Fui o culpado. Calculei mal a ultrapassagem pelo outro lado e acabei batendo. O Reutemann é um grande piloto e estava me segurando muito bem, mudando a cada volta os pontos de freada". Piquet assumiu a ponta sem problemas e durante oito voltas liderou com absoluta supremacia, inclusive aumentando a distância que o separava de Pironi, até que a coroa e pinhão da caixa do marchas roubam-lhe uma vitória certa. "Senti que tinha uma coisa de errado na mudança e ainda cheguei a pensar que fosse um rolamento. Mas era a coroa e pinhão, e aí não tem jeito". Piquet saiu desapontado da pista, sob os aplausos do público espanhol, onde sua popularidade é grande. Dai para diante a corrida perdeu muito de seu interesse. Os abandonos continuavam, entre eles o de Zunino, e os melhores desempenhos, além do líder Pironi, eram de Jochen Mass e Eddie Cheever, este último arrancando tudo do Osella e mostrando que tem bom potencial como piloto. Finalmente, na volta 65, foi a vez do francês Pironi, que aumentara sua vantagem sobre Jones para 23 segundos, ter uma roda dianteira solta e parar contra o guard-rail. **Vitória de Alan Jones no GP da Espanha, que entretanto, não contou pontos para o campeonato mundial, tendo em vista decisão da FIA (Federação Internacional de Automobilismo).**

CLASSIFICAÇÃO FINAL

1º Alan Jones(AUS)Williams/Ford 67(71)

2º Nélson Piquet(BRA)Brabham/Ford 54

3º Carlos Reutemann(ARG)Williams/Ford 42(49)

4º Jacques Laffite(FRA)Ligier/Ford 34 Era ex-mecânico de Jabouille na F3. (Fonte A Trajetória de um grande campeão pg 70)

5º Didier Pironi(FRA)Ligier/Ford 32

6º René Arnoux(FRA)Renault 29

7º Élio de Angelis(ITA)Lotus/Ford 13

8º Jean-Pierre Jabouille(FRA)Renault 9

9º Riccardo Patrese(ITA)Arrows/Ford 7

10º Keke Rosberg(FIN)Fittipaldi/Ford 6 Não se classificou para 3 corridas e ainda ficou na frente do Fittipaldi.

11º Derek Daly(IRL)Tyrrell/Ford 6

John Watson(IRL)McLaren/Ford 6

13º Jean-Pierre Jarrier(FRA)Tyrrell/Ford 6

14º Gilles Villeneuve(CAN)Ferrari 6 Na frente de Jody Scheckter.

15º Emerson Fittipaldi(BRA)Fittipaldi/Ford 5 Única vez que foi derrotado dentro da equipe.

16º Alain Prost(FRA)McLaren/Ford 5 Não correu em 3 corridas (Afr, EUA I e EUA II), por isso ficou atrás do John Watson.

17º Jochen Mass(ALE)Arrows/Ford 4

18º Bruno Giacomelli(ITA)Alfa Romeo 4

19º Jody Scheckter(AFS)Ferrari 2 Fez um campeonato fraco, em seu último ano de carreira.

20º Mario Andretti(EUA)Lotus/Ford 1

Hector Rebaque(MEX)Brabham/Ford 1

TOTAL DE PONTOS DISPUTADOS: 350

OBS: A contagem de pontos para o campeonato mudou em 1980. Passou a ser computados os cinco melhores resultados de cada metade da temporada.

CLASSIFICAÇÃO FINAL

1º Williams/Ford 120

2º Ligier/Ford 66

3º Brabham/Ford 55

4º Renault 38

5º Lotus/Ford 14

6º Tyrrell/Ford 12

7º Arrows/Ford 11

McLaren/Ford 11

Fittipaldi/Ford 11

10º Ferrari 8 Segunda pior temporada da história da Ferrari

11º Alfa Romeo 4

TOTAL DE PONTOS DISPUTADOS: 350

MOTORES PONTOS

1º Ford 300

2º Renault 38

3º Ferrari 8

4º Alfa Romeo 4

TOTAL DE PONTOS: 350

PAÍSES PONTOS

1º França 115

2º Austrália 71

3º Brasil 59

4º Argentina 49

5º Itália 24

6º Irlanda 12

7º Finlândia 6

Canadá 6

9º Alemanha 4

10º África do Sul 2

11º Estados Unidos 1

México 1

TOTAL DE PONTOS: 350

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