

Mesmo sem ter Jackie Stewart, que havia abandonado as pistas logo após o acidente que matou seu companheiro François Cevert no ano anterior, a temporada de 1974 foi uma das mais disputadas da história da F1. Foram sete vencedores diferentes (Hulme, Fittipaldi, Regazzoni, Lauda, Scheckter, Reutemann e Peterson), havia equilíbrio entre Ferrari, McLaren, Lotus, Tyrrell e Brabham. Numa milionária transação para a época, Emerson Fittipaldi não renovou seu contrato com a Lotus, foi para a McLaren e ali conquistou seu segundo título mundial e o primeiro da equipe neozelandesa. Não foi nada fácil, em algumas corridas da temporada o carro da McLaren era inferior ao da Ferrari, o brasileiro largou atrás de Lauda e Regazzoni na maioria das corridas, mas o desenvolvimento do carro feito por Teddy Mayer e Emerson Fittipaldi foi fundamental para o título ficar com o brasileiro (foram introduzidas tomadas de ar mais estreitas, trombetas de admissão do motor oblíquas e nova suspensão traseira do carro - Anuário Motores 1974 pg 11 e 48). O novato Niki Lauda liderou o campeonato, fez 9 poles (sendo que 6 seguidas) e poderia ter vencido o título se não se envolvesse em dois acidentes evitáveis (Alemanha e Canadá) e não tivesse um furo de pneu quando liderava (Inglaterra), esses pontos perdidos lhe fizeram muita falta, isso sem contar com as 5 quebras nas últimas 5 corridas. Emerson chegou para a etapa final, em Watkins Glen, nos EUA, empatado em pontos com Clay Regazzoni, da Ferrari, o argentino Carlos Reutemann venceu a prova, Emerson chegou em quarto lugar e ficou com o título. As equipes campeãs das temporadas anteriores decepcionaram: Tyrrell iniciou um longo declínio e a Lotus fracassou na tentativa do carro com quatro pedais. Em 1974, houve uma corrida extraoficial em Brasília, onde o futuro campeão mundial de Fórmula 1, Nélson Piquet, estava trabalhando no boxe da Brabham de Carlos Reutemann, a quem viria a derrotar em 1981, por apenas um ponto, mas isso é outra história... A se lamentar a morte de Helmut Koinigg, o piloto austríaco campeão da F3000 que era promessa na F1, mas morreu decapitado na sua única participação na F1 nos treinos do GP Estados Unidos em Watkins Glen, e a morte de Peter Revson durante os testes com sua Shadow na África do Sul.

REGULAMENTO: Motores de 3,0 litros ou 1,5 litros com compressão externa. Peso mínimo 575 kg. Valiam os 7 melhores resultados das 8 primeiras corridas e os 6 melhores resultados das 7 últimas corridas. O posicionamento dos aerofólios traseiros mudou para 1,00m do eixo traseiro dos carros, e com isso os aerofólios traseiros perderam eficiência e carros ficam mais instáveis. (Anuário MOTORES 1974 pg 10 e 24) A numeração dos carros da F1 passou a ser pela classificação do campeonato anterior. (Ver OBS 11)

PERFORMANCES:

McLaren melhor: Arg, Bra, Afr, Sue, Ita, EUA
Ferrari melhor: Esp, Bel, Mon, Hol, Fra, Ing, Ale, Aut
Iguais: Can

Ferrari 8 x 6 McLaren

Quebras:

Tyrrell 6 (Scheckter 4 e Depailler 2)
McLaren 7 (Hulme 4 e Fittipaldi 3)
Ferrari 9 (Lauda 7 e Regazzoni 2)
Lotus 14 (Ickx 8, Peterson 5 e Driver 1)

Vitórias:

McLaren 5 (4 Fittipaldi e Hulme 1)
Ferrari 3 (2 Lauda e Regazzoni 1)
Brabham 3 (3 Reutemann)
Lotus 2 (2 Peterson)
Tyrrell 2 (2 Scheckter)

Poles:

Ferrari 10 (Lauda 9 e Regazzoni 1)

McLaren 2 (Fittipaldi 2)

Lotus 1 (Peterson 1)

Tyrrell 1 (Depailler 1)

Brabham 1 (Reutemann 1)

VMR:

Ferrari 6 (Lauda 4 e Regazzoni 2)

Tyrrell 3 (Scheckter 2 e Depailler 1)

Lotus 2 (Peterson 2)

Brabham 2 (Pace 2)

McLaren 1 (Hulme 1) Segundo Anuário Francisco Santos 1974 pg 37, essa VMR do GP Bégica foi computada erradamente para Hulme.

OBS: Emerson Fittipaldi não fez nenhuma VMR nesse ano.

Hat Trick:

Ferrari 1 (Lauda 1)

Dobradinhas de largada:

Ferrari 3

Tyrrell 1

Dobradinhas de chegada:

Ferrari 2

Tyrrell e Brabham 1

OBS 1: COMPARATIVO ENTRE PILOTOS:

Largadas:

Lauda x Fittipaldi

12 x 3 (0,4s Lauda) Ferrari era em média 0,2s mais rápida que a McLaren.

Regazzoni x Fittipaldi

9 x 6 (0,1s Regazzoni)

Problemas:

Lauda (10) Bra (motor), Afr (ignição 2o), Mon (ignição 1o), Sue (câmbio 4o), Ing (furou o pneu quando liderava, mas chegou em 5º), Ale (acidente tentando passar Scheckter, 3o), Aut (motor 2o), Ita (motor 1o), Can (acidente 1o), EUA (suspensão, 4º lugar quando começou o problema)

Regazzoni (5): Afr (ignição), Bel (Motor começou a falhar e perdeu o 3º lugar, chegou em 4º), Mon (rodada quando era 1º, chegou em 4o), Sue (câmbio 4o), Ita (motor 1º)

Fittipaldi (4): Arg (desligou a ignição do carro sem querer, chegou em 10o), Fra (motor 4o), Ale (suspensão quebrada devido a batida de Hulme na sua traseira na largada 20o), Aut (motor 3o),

Hulme (5): Mon (batida na 1ª volta), Sue (suspensão), Hol (ignição), Ale (batida no Fittipaldi e desclassificado por trocar o carro), EUA (motor)

OBS 2: LOTUS:

A equipe Lotus iniciou a temporada com o Lotus 72E, depois testou o Lotus 76 (com dois aerofólios traseiros e 4 pedais, mas foi um fracasso total) e tiveram que voltar ao Lotus 72E.

OBS 3: McLAREN:

McLaren veio com o patrocínio da Marlboro-Exaco para essa temporada e mudou a suspensão traseira do seu carro no final do ano. John Barnard era o chefe de designer e Diretor Técnico da McLaren M-23 nesse período.

Nesse ano Teddy Mayer criou um método de aquecimento de pneus. Os pneus eram colocados dentro de caixotes para manter a temperatura mais quente que a temperatura ambiente, lembrando que esse método ainda não era o cobertor de pneus.

Fonte: <https://www.youtube.com/watch?v=E0U4NPrxTT4A> (Canal Automobilismo Brasil)

“A McLaren nas curvas de alta era inacreditável, melhor que a Lotus nas curvas de alta, mas não era consistente como a Lotus 72 em todas as pites. Tivemos que trabalhar muito na suspensão como molas, amortecedores e geometria. Mas a McLaren era muito boa em fazer suspensões novas. Gordon Coppuck era engenheiro da McLaren. O ponto de mudança foi Brands Hatch... Eles desenharam a suspensão nova e colocaram na corrida, foi uma grande mudança no final do campeonato, quando venci o campeonato.”

(Emerson Fittipaldi)

<https://www.youtube.com/watch?v=nocuar1pBUM> (Canal Enerto)

OBS 4: REGAZZONI SOBRE LAUDA:

“Ele é frio e calculista e é capaz de aguentar pressão de pilotos famosos como Stewart e Fittipaldi sem mover um músculo, nem alterar um gesto. Ele será muito em breve o campeão do mundo.” (Livro Formula Um Campeonato Mundial de 1976 pg 59)

OBS 5: FITTIPALDI SOBRE REGGAZZONI:

“Clay era sempre muito perigoso (nas pistas), mas era um amigo incrível. Muito bacana fora do cockpit, mas muito difícil dentro do cockpit.”

<https://www.youtube.com/watch?v=nocuar1pBUM> (Canal Enerto)

OBS 6: BRABHAM:

A Brabham iniciou com o BT44, projetado por Gordon Murray, que era um carro muito bom, elogiado por Reutemann (venceu 3 corridas) e José Carlos Pace (saiu da Surtees e foi para a Brabham).

OBS 7: SCHECKTER SOBRE STEWART:

Jackie Stewart foi o conselheiro do Jody Scheckter nesse ano, ajudando-o a melhorar o acerto

do carro e a sua pilotagem. Jody Scheckter: “Jackie Stewart tem sido uma grande ajuda para mim particularmente em Nurburgring. Tem havido outros lugares em que tenho problemas de condução e tenho ido a ele, que me tem ajudado a resolvê-los. São coisas como relação de caixa de marcha... Ele tem um jeito especial para escolher relações de caixa para treinos e corridas e este ano aprendi imenso com ele. Não só respostas dos problemas, mas também o processo lógico de obter essas mesmas respostas.” (Motores 1974 pg 83 e 84).

OBS 8: HESKETH E TYRRELL:

A equipe Hesketh construiu um carro construído pelo projetista Harvey Posthewaite e chamou de Hesketh 308, baseado no March. Tyrrell veio com o modelo 007 de Derek Gardner.

Fonte: https://pt.wikipedia.org/wiki/James_Hunt

OBS 9: A MORTE DE REVSON E KOINIGG:

Um fato triste: o herdeiro da multinacional Revlon, Peter Revson, morreu queimado após um acidente na curva Crowthorne, onde seu Shadow capotou várias vezes. O acidente ocorreu uma semana antes, durante os testes, do GP Sul-africano 1974, fato que não impediu a realização da prova de 1974. Depois Tom Pryce entrou como piloto da equipe.

Helmut Koinigg, o piloto austríaco campeão da F3000, morreu decapitado na sua única participação na F1 nos treinos do GP Estados Unidos.

OBS 10: FRANK WILLIAMS:

ISO era a equipe de Frank Williams que tentou contratar Ron Tauranac, mas ficou com o Engenheiro John Clarke. (Fonte Anuário MOTORES 1974 pg 10 a 15)

Segundo o canal Automobilismo Brasil no vídeo do GP Itália 85, nesse ano Frank Williams ficou quebrado, pois teve que pagar as dívidas da equipe ISO, e o seu telefone acabou sendo cortado. Ele teve que usar o telefone público que ficava na rua em frente o seu escritório.

Fonte: <https://www.youtube.com/watch?v=ie8BwWKIO7w&t=1196s> (Canal Automobilismo Brasil)

OBS 11: PETERSON NÚMERO UM:

A numeração dos carros passou a ser a da classificação do campeonato anterior, como Jackie Stewart foi o campeão de 73 e se aposentou e como a Lotus foi Campeã de Construtores, o número 1 ficou com Ronnie Peterson. Caso único na história.

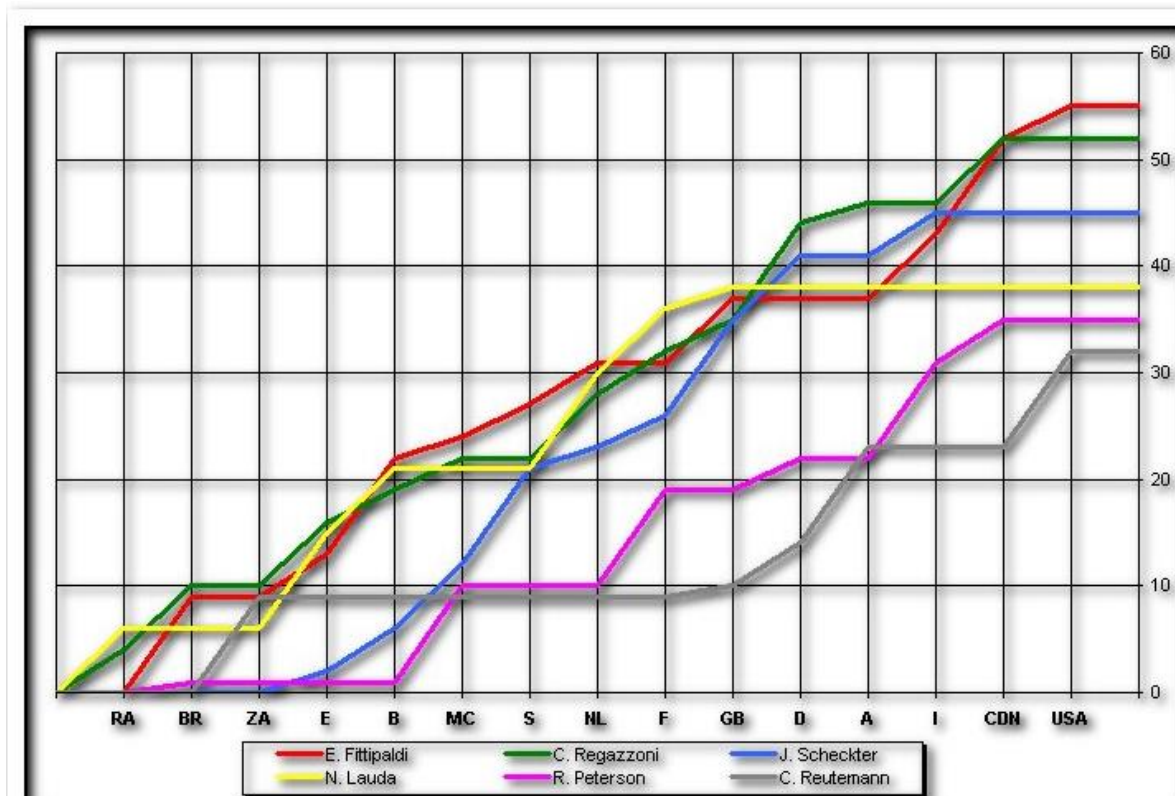
OBS 12: FIRESTONE SE RETIRA DA F1:

Firestone anunciou sua retirada da F1 nesse ano.

OBS 13: LAUDA E FITTIPALDI:

Niki Lauda foi eleito o piloto do ano, Emerson Fittipaldi foi eleito o digno sucessor de Jackie Stewart e Tom Pryce foi a revelação do ano. (Anuário MOTORES 1974 pg 17 e 18)

Se não fossem os problemas Niki Lauda poderia ter sido o campeão de 1974, liderou o campeonato, mas abandonou nas 5 últimas corridas do ano.



OBS 14: CAN-AM x F1:

O carro da Can-Am no GP Canadá marcou pole em 1m14s601 com Peter Revson no UOP-Shadow. Aproximadamente 1,5s mais lento que o carro da F1 que marcou 1m13s118 com Fittipaldi. (Fonte: Fórmula Um Campeonato Mundial 1976 pg 120 e 121)

Um dos chefes de equipe americana ficou impressionado com a velocidade do F1 e falou: "Puxa esses carros andam realmente." (Anuário Motores 1974 pg 70)

O americano Roger Penske e a Parnelli-Jones vindos do Can-Am montaram equipes de F1.

OBS 15: VENCEDORES DIFERENTES:

Nesse ano teve 7 vencedores diferentes (Hulme, Fittipaldi, Reutemann, Lauda, Peterson, Scheckter e Regazzoni).

OBS 16: PIQUET NO BOXE DA BRABHAM:

Nesse ano, na corrida extraoficial do GP Brasil 1974 em Brasília, Piquet foi contratado para ser ajudante dos mecânicos para o boxe da Brabham de Carlos Reutemann. Sete anos depois, Piquet derrotaria o Argentino e seria campeão do mundo pela mesma Brabham.

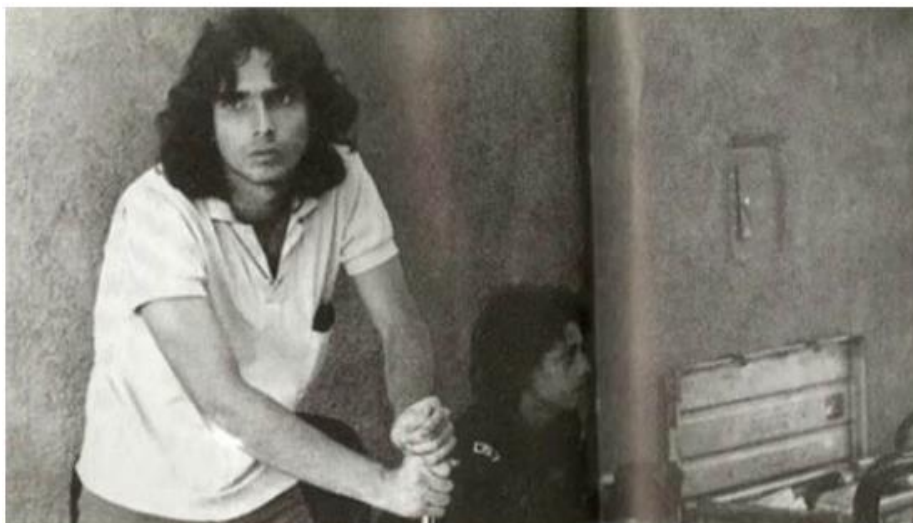


Foto reproduzida do Site Autoracing. <https://www.autoracing.com.br/o-gp-de-brasilia-de-formula-1/>

17) LARROUSSE NA BRABHAM:

Nesse ano Gerard Larrousse, que viria a ser chefe de equipe nos anos 80, corre pela Brabham no GP Bélgica.

236)GP DA ARGENTINA

Local: Buenos Aires

Pole-Position:

1)Ronnie Peterson(SUE)Lotus/Ford-1m50s78 Foi a 5a pole Consecutiva do Peterson. Fangio deu a bandeirada de largada dessa corrida.

2)Clay Regazzoni(SUI)Ferrari-1m50s96

3)Emerson Fittipaldi(BRA)McLaren/Ford-1m51s06

4)Peter Revson(EUA)Shadow/Ford-1m51s30

5)James Hunt(ING)March/Ford-1m51s52 Pela Equipe Hesketh.

6)Carlos Reutemann(ARG)Brabham/Ford-1m51s55

7)Jacky Ickx(BEL)Lotus/Ford-1m51s70

8)Niki Lauda(AUT)Ferrari-1m51s81

9)Mike Hailwood(ING)McLaren/Ford-1m51s86

10)Denis Hulme(NZE)McLaren/Ford-1m52s06

11)José Carlos Pace(BRA)Surtees/Ford-1m52s20

12)Jody Scheckter(AFS)Tyrrell/Ford-1m52s47

13)Arturo Merzario(ITA)ISO/Ford-1m53s14 Equipe de Frank Williams.

14)Jean-Pierre Beltoise(FRA)BRM-1m53s18

15)Patrick Depailler(FRA)Tyrrell/Ford-1m53s27

16)Jean-Pierre Jarrier(FRA)Shadow/Ford-1m53s66

17)Graham Hill(ING)Lola/Ford-1m53s90

18)Jochen Mass(ALE)Surtees/Ford-1m53s90

- 19)Howden Ganley(NZE)March/Ford-1m54s21
- 20)John Watson(IRL)Brabham/Ford-1m54s39
- 21)Henri Pescarolo(FRA)BRM-1m54s67
- 22)Richard Roberts(ING)Brabham/Ford-1m54s73
- 23)Hans Stuck(ALE)March/Ford-1m55s19
- 24)François Migault(FRA)BRM-1m55s43
- 25)Guy Edwards(ING)Lola/Ford-1m56s43
- 26)Rikky von Opel(LIE)Ensign/Ford-1m57s86

Corrida: 13/01/1974 - 53 voltas

Classificação Final:

- 1) Denis Hulme(NZE)McLaren/Ford-1h41m02s01 (9 pontos)
- 2) Niki Lauda(AUT)Ferrari-a 9s27 (6 pontos)**
- 3) Clay Regazzoni(SUI)Ferrari-a 20s41 (4 pontos)**
- 4) Mike Hailwood(ING)McLaren/Ford-a 31s79 (3 pontos)
- 5) Jean-Pierre Beltoise(FRA)BRM-a 51s84 (2 pontos)
- 6) Patrick Depailler(FRA)Tyrrell/Ford-a 1m52s48 (1 ponto)
- 7) Carlos Reutemann(ARG)Brabham/Ford-a 1 volta Assumiu a ponta na 2ª volta, dominou quase toda a corrida, mas teve problema elétrico e teve pane-seca no finalzinho.**
- 8) Howden Ganley(NZE)March/Ford-a 1 volta Teve pane seca.**
- 9) Henri Pescarolo(FRA)BRM-a 1 volta
- 10) Emerson Fittipaldi(BRA)McLaren/Ford-a 1 volta Estava liderando, quando esbarrou e desligou acidentalmente a chave do carro, mas voltou para a corrida e chegou em 10º.**
- 11) Guy Edwards(ING)Lola/Ford-a 2 voltas
- 12) John Watson(IRL)Brabham/Ford-a 4 voltas
- 13) Ronnie Peterson(SUE)Lotus/Ford-a 5 voltas

Melhor Volta: Clay Regazzoni(SUI)Ferrari-1m52s10

OBS: Emerson largou bem, ficando colado em Ronnie Peterson. Clay Regazzoni errou uma marcha em sua Ferrari, ficando para trás. James Hunt, pela direita, passou Emerson e encostou no Lotus de Peterson antes do fim da reta dos boxes. **Houve um acidente na primeira curva. Peter Revson atravessou seu UOP-Shadow na pista e foi atingido por Regazzoni e Arturo Merzario.** O carro do americano ficou completamente danificado. Regazzoni desceu, examinou sua Ferrari e continuou. Merzario também continuou, depois de trocar o nariz de seu carro. Ficaram bastante atrasados, mas Regazzoni, correndo muito bem, começou a recuperar terreno. As chances de uma boa estreia com o Texaco-Marlboro-McLaren acabaram para Emerson logo na segunda volta do GP, quando corria em terceiro. **Parou no boxe com o motor perdendo rotação e Teddy Mayer, chefe da equipe examinou o carro e falou muito sério: "Há um terminal de fio de vela solto. É inacreditável. Esse terminal é um modelo especial, muito mais resistente do que os dos outros carros. Alguém deve ter puxado o fio antes da largada". Fittipaldi perdeu uns 30 segundos com a parada,** exatamente o mesmo tempo com o qual Wilsinho foi penalizado, no primeiro Torneio de Fórmula 2, realizado em Interlagos, quando o mecânico de Ronnie Peterson desligou o motor do carro do brasileiro, obrigando-o a ser empurrado até a linha de partida. Na nona volta, novo problema com Fittipaldi. Nas suas próprias palavras, o piloto contou o que aconteceu: "Você precisa estar seguro de que não vai bater com seus dedos ou mão na chave de ignição em alguma emergência. Eu entrei no 'cotovelo' e uma roda começou a girar em falso na saída da curva. Para contra-esterçar o mais rápido possível, eu girei o volante com uma só mão. Quando tirei a outra mão do volante, bati sem querer na chave de ignição, e o motor parou. **O carro foi parar mais adiante, ao lado da pista, e eu pulei fora. Sabia que tinha sido um problema elétrico, porque o motor havia simplesmente parado de funcionar. Então olhei para o volante e vi a chave da ignição virada para off. Tive de entrar de novo no carro, apertar meus cintos e voltar à corrida, praguejando contra minha tolice. Me senti um idiota quando expliquei a todo o mundo, depois da corrida, o que tinha acontecido.**" Carlos

Reutemann, que corria diante de sua torcida entusiasmada e do presidente Juan Domingo Perón, estava pilotando muito bem, com um carro altamente competitivo. Infelizmente, o argentino teve problemas, tendo que abandonar à prova, poucas voltas para o final, quando era justamente o líder. Entretanto, Reutemann acabou tendo uma boa notícia, dada pessoalmente por Perón. O governo argentino vai patrocinar a equipe Brabham - como patrocinou Fangio, muitos anos atrás - e o carro não terá nenhuma propaganda escrita, apenas as cores azul e branco da Argentina. Vitória de Denis Hulme, companheiro de Emerson na McLaren. O neozelandês é muito experiente, onde preocupou-se em manter a segunda posição e em aumentar a vantagem sobre o terceiro colocado. Acabou beneficiado com o abandono de Reutemann. **José Carlos Pace, por sua vez, teve pouca sorte na corrida. Estava indo bem até que uma válvula de aspiração do motor apresentou problemas, impedindo que ele rendesse tudo. Assim mesmo, andou no bolo da frente. Depois, a suspensão traseira começou a dar defeito, e ele parou de vez.**

Campeonato: Lauda 6 e Regazzoni 4.

237)GP DO BRASIL

Local: Interlagos

Pole-Position:

- 1)Emerson Fittipaldi(BRA)McLaren/Ford-2m32s97
- 2)Carlos Reutemann(ARG)Brabham/Ford-2m33s21
- 3)Niki Lauda(AUT)Ferrari-2m33s77
- 4)Ronnie Peterson(SUE)Lotus/Ford-2m33s82
- 5)Jacky Ickx(BEL)Lotus/Ford-2m34s64
- 6)Peter Revson(EUA)Shadow/Ford-2m34s68
- 7)Mike Hailwood(ING)McLaren/Ford-2m34s95
- 8)Clay Regazzoni(SUI)Ferrari-2m35s05
- 9)Arturo Merzario(ITA)ISO/Ford-2m35s15
- 10)Jochen Mass(ALE)Surtees/Ford-2m35s43
- 11)Denis Hulme(NZE)McLaren/Ford-2m35s54
- 12)José Carlos Pace(BRA)Surtees/Ford-2m35s63**
- 13)Hans Stuck(ALE)March/Ford-2m35s64
- 14)Jody Scheckter(AFS)Tyrrell/Ford-2m35s78
- 15)John Watson(IRL)Brabham/Ford-2m36s06
- 16)Patrick Depailler(FRA)Tyrrell/Ford-2m36s21
- 17)Jean-Pierre Beltoise(FRA)BRM-2m36s49
- 18)James Hunt(ING)March/Ford-2m37s24
- 19)Jean-Pierre Jarrier(FRA)Shadow/Ford-2m37s63
- 20)Howden Ganley(NZE)March/Ford-2m37s65
- 21)Graham Hill(ING)Lola/Ford-2m38s62
- 22)Henri Pescarolo(FRA)BRM-2m38s80
- 23)François Migault(FRA)BRM-2m39s20
- 24)Richard Robarts(ING)Brabham/Ford-2m39s85
- 25)Guy Edwards(ING)Lola/Ford-2m42s15

Corrida: 27/01/1974 - 32 voltas

Classificação Final:

- 1) Emerson Fittipaldi(BRA)McLaren/Ford-1h24m37s06 (9 pontos) Prova pista úmida, interrompida por causa da chuva na volta 32.**
- 2) Clay Regazzoni(SUI)Ferrari-a 13s97 (6 pontos)
- 3) Jacky Ickx(BEL)Lotus/Ford-a 1 volta (4 pontos)
- 4) José Carlos Pace(BRA)Surtees/Ford-a 1 volta (3 pontos)**
- 5) Mike Hailwood(ING)McLaren/Ford-a 1 volta (2 pontos)

6) Ronnie Peterson(SUE)Lotus/Ford-a 1 volta (1 ponto) Liderou a corrida até a volta 16, mas teve um pneu furado e parou nos boxes, mas veio passando todo mundo até ficar em 6º.

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

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

9) James Hunt(ING)March/Ford-a 1 volta Correu numa March da equipe Hesketh.

10) Jean-Pierre Beltoise(FRA)BRM-a 1 volta

11) Graham Hill(ING)Lola/Ford-a 1 volta

12) Denis Hulme(NZE)McLaren/Ford-a 1 volta

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

14) Henri Pescarolo(FRA)BRM-a 2 voltas

15) Richard Robarts(ING)Brabham/Ford-a 2 voltas

16) François Migault(FRA)BRM-a 2 voltas

17) Jochen Mass(ALE)Surtees/Ford-a 2 voltas

Melhor Volta: Clay Regazzoni(SUI)Ferrari-2m36s05

OBS: Pilotando como um verdadeiro campeão a sua **McLaren M-23**, Emerson não apenas venceu o GP do Brasil, segunda prova do Campeonato, como também provou que está em condições de reconquistar o título perdido em 1973 para o escocês Jackie Stewart. **E o fato de a comissão organizadora ter interrompido a corrida na 32ª volta, devido à chuva, não tirou o mérito de sua vitória, pois nenhum piloto estava em condições de alcançá-lo, a não ser que seu carro viesse a quebrar, fato pouco provável. José Carlos Pace, também fez uma excelente corrida, no seu Surtees TS-16, ficando com o quarto lugar.** Clay Regazzoni, com o segundo lugar, passou a liderar o Mundial. Apesar do terceiro lugar obtido por Jacky Ickx, a Lotus foi a grande decepção do GP. Uma ultrapassagem em plena curva 3, pelo lado de fora, numa prova de F1, estava muito além de tudo o que poderia esperar de um piloto que luta pelo título mundial. Na 14ª volta da corrida, porém, quando saiu do vácuo de Ronnie Peterson, onde tentou colocar seu carro pelo lado esquerdo, mas passou pelo outro lado, surpreendendo ao sueco, ficou provado que isso não é verdade e que Emerson continuava sendo um dos pilotos mais técnicos do mundo. A aproximação do carro de Arturo Merzario no fim do retão deu logo a impressão de que Emerson poderia aproveitar-se disso para tentar a ultrapassagem. Entretanto, um piloto experiente como Peterson, não faz a tomada de curva, tão aberta em um caso desses, exatamente para evitar que o outro passe por dentro. Por isso, ao passar por Merzario, tendo Emerson no vácuo, Peterson permaneceu no lado esquerdo da pista, mesmo obrigado a frear mais forte, para fazer a curva. Mas Emerson sabia que seu adversário agiria dessa forma, e, depois de apenas colocar o bico de seu carro pelo lado de dentro da curva, saiu pelo outro lado, freando bem menos do que Peterson, para conseguir a ultrapassagem e, em seguida assumir a posição correta da tomada da curva 4. Era difícil de acreditar nisso: Emerson ultrapassara Peterson pelo lado de fora, em plena curva 3, uma das mais perigosas do mundo, seguida de uma reta onde os carros chegam a alcançar 290 km/h. Essa ultrapassagem de Emerson e as muitas de José Carlos Pace, que largou mal colocado e chegou em quarto, demonstraram que, em condições normais, os dois são imbatíveis no circuito de Interlagos: eles foram os melhores da prova. Pace, que além de ter sido o 12º nas provas de classificação, ainda foi prejudicado no início da corrida porque estava na posição da chamada largada falsa, quando a bandeira foi baixada, teve uma atuação excelente em toda a prova. Logo nas duas primeiras voltas ele ultrapassou cinco adversários e continuou andando muito forte até assumir a quinta posição, ao passar por Reutemann. **Com a parada de Peterson nos boxes, ele ficou em quarto lugar e estava se aproximando de Jacky Ickx a uma média de quase um segundo por volta, o que, provavelmente lhe garantiria o terceiro lugar e o direito de subir ao pódio, se a corrida não fosse interrompida na 32ª volta, devido à chuva.** Além de Emerson e Pace, os grandes destaques dessa corrida foram Clay Regazzoni e Ronnie Peterson, **que, depois de sua parada nos boxes para trocar um pneu, voltou à pista em um ritmo muito forte e até fora do limite, ultrapassando vários carros, por dentro e por fora, em todas as curvas do circuito.** Por isso, ele ainda chegou em sexto lugar. O GP do Brasil confirmou a nova fase da Ferrari, que agora ameaça as equipes inglesas, como nos velhos tempos da F1. E demonstrou o que é a McLaren, que conquistou duas vitórias nas duas primeiras provas do campeonato, e tem

os seus dois pilotos colocados em segundo lugar no campeonato, a apenas um ponto do líder Clay Regazzoni. Enquanto isso, a Lotus se preocupa com a decepção dos maus resultados nas duas primeiras provas (em 1973 ela venceu na Argentina e Brasil, com Emerson) e procura explicações como a de Peter Warr, segundo o qual as outras equipes alcançaram muito rapidamente o desenvolvimento dos carros Lotus. Os planos do novo carro são acelerados, todo o trabalho da fábrica é intensificado, mas em pleno campeonato, aparece a dúvida: Quando Chapman vai jogar o boné para o alto outra vez?

Campeonato: Regazzoni 10, Fittipaldi 9 e Lauda 6.

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

Local: Kyalami

Pole-Position:

1)Niki Lauda(AUT)Ferrari-1m16s58 1ª pole da carreira do Lauda.

2)José Carlos Pace(BRA)Surtees/Ford-1m16s63 TEMPO SENSACIONAL 1,6s mais rápido que Mass! Ele fez esse tempo em apenas uma volta na pista, foi 1a vez que um carro da Surtees largava na 1a fila.

3)Arturo Merzario(ITA)ISO/Ford-1m16s79 Surpresa do treino.

4)Carlos Reutemann(ARG)Brabham/Ford-1m16s80

5)Emerson Fittipaldi(BRA)McLaren/Ford-1m16s82

6)Clay Regazzoni(SUI)Ferrari-1m16s85

7)Hans Stuck(ALE)March/Ford-1m16s98

8)Jody Scheckter(AFS)Tyrrell/Ford-1m16s99

9)Denis Hulme(NZE)McLaren/Ford-1m17s11

10)Jacky Ickx(BEL)Lotus/Ford-1m17s18 Estreando Lotus 76.

11)Jean-Pierre Beltoise(FRA)BRM-1m17s34

12)Mike Hailwood(ING)McLaren/Ford-1m17s34

13)James Hunt(ING)Hesketh/Ford-1m17s41Foi tirado da corrida pelo Pryce.

14)John Watson(IRL)Brabham/Ford-1m17s61

15)Patrick Depailler(FRA)Tyrrell/Ford-1m17s75

16)Ronnie Peterson(SUE)Lotus/Ford-1m18s00 Estreando Lotus 76, mas com acelerador preso veio a bater na Lotus do Ickx na volta 2.

17)Jochen Mass(ALE)Surtees/Ford-1m18s23

18)Graham Hill(ING)Lola/Ford-1m18s25

19)Vittorio Brambilla(ITA)March/Ford-1m18s29

20)Dave Charlton(ING)McLaren/Ford-1m18s37

21)Henri Pescarolo(FRA)BRM-1m18s39

22)Ian Scheckter(AFS)Lotus/Ford-1m18s56 Irmão mais velho do Jody, na equipe Gunston.

23)Richard Robarts(ING)Brabham/Ford-1m18s60

24)Eddie Keizan(AFS)Tyrrell/Ford-1m19s00

25)François Migault(FRA)BRM-1m19s14

26)Paddy Driver(AFS)Lotus/Ford-1m19s49

27)Tom Belso(DIN)ISO/Ford-1m19s80

Corrida: 30/03/1974 - 78 voltas

Classificação Final:

1) Carlos Reutemann(ARG)Brabham/Ford-1h42m40s96 (9 pontos) 1ª vitória do argentino.

Passou Lauda na volta 10 e dominou a corrida.

2) Jean-Pierre Beltoise(FRA)BRM-a 33s94 (6 pontos)

3) Mike Hailwood(ING)McLaren/Ford-a 42s16 (4 pontos)

4) Patrick Depailler(FRA)Tyrrell/Ford-a 44s19 (3 pontos)

5) Hans Stuck(ALE)March/Ford-a 46s23 (2 pontos)

6) Arturo Merzario(ITA)ISO/Ford-a 56s04 (1 ponto)

7) Emerson Fittipaldi(BRA)McLaren/Ford-a 1m08s39

8) Jody Scheckter(AFS)Tyrrell/Ford-a 1m10s54

9) Denis Hulme(NZE)McLaren/Ford-a 1 volta

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

11) José Carlos Pace(BRA)Surtees/Ford-a 1 volta

12) Graham Hill(ING)Lola/Ford-a 1 volta

13) Ian Scheckter(AFS)Lotus/Ford-a 2 voltas

14) Eddie Keizan(AFS)Tyrrell/Ford-a 2 voltas

15) François Migault(FRA)BRM-a 3 voltas

16) Niki Lauda(AUT)Ferrari-a 4 voltas Abandonou no final quando era o 2º colocado.

17) Richard Robarts(ING)Brabham/Ford-a 4 voltas

18) Henri Pescarolo(FRA)BRM-a 6 voltas

19) Dave Charlton(ING)McLaren/Ford-a 7 voltas

Melhor Volta: Niki Lauda(AUT)Ferrari-1m18s24

OBS: O GP da África do Sul provou mais uma vez que é uma loteria: as condições da pista de Kyalami e as variações imprevisíveis de seu asfalto e do clima naquela região tornam difícil acertar os carros de modo mais eficiente e, além disso, a escolha de pneus capazes de melhor resistir à prova passa a ser também uma questão de sorte. Assim, quando a corrida chega ao final, nenhum resultado surpreende. Desta vez, porém, pelo menos um dos favoritos conseguiu resistir aos azares de Kyalami: Carlos Reutemann, que tinha de fato boas chances de vencer, e venceu. O argentino não só estava com um bom carro, como já havia mostrado, nas provas anteriores, que é um candidato forte em qualquer situação. Já Beltoise foi mesmo loteria, pois ninguém imaginava, depois de assistir ao desempenho de seu novo BRM nos treinos de classificação, que o carro pudesse se comportar tão bem durante a corrida, terminando em segundo lugar. Emerson Fittipaldi alinhou para a largada no lado esquerdo da pista, na terceira fila, bem atrás de Arturo Merzario, que dividia a segunda fila com Reutemann, enquanto Niki Lauda e José Carlos Pace ocupavam a primeira. O brasileiro saiu bem, mas não tinha como abrir passagem para melhorar de posição. Ao chegar logo após a ponte, no ponto em que a reta entra em declive, Emerson conseguiu reduzir a distância que o separava de Merzario, mas ainda continuava entalado entre ele e os carros de Scheckter e de Regazzoni, que corriam à sua direita. Assim, teve de conter um pouco o seu McLaren, terminando por perder mais três ou quatro colocações, pois a turma que vinha embalada atrás dele, aproveitou para o ultrapassar por dentro. Ainda nessa primeira curva, o brasileiro passou Merzario antes do fim da reta e, na curva seguinte, entrou por fora, tentando passar também Scheckter e Regazzoni. Entraram na curva lado a lado, mas Clay Regazzoni saiu na frente, seguido por Jody Scheckter e Emerson. Atrás deles, um acidente acabara de eliminar as chances de Ronnie Peterson, envolvendo também Jacky Ickx, Jochen Mass e Henri Pescarolo. "Contaram-me depois que Ronnie, ao chegar ao fim da reta, logo após a largada, tirou o pé do acelerador, mas este travou, bloqueou os freios, travando também as quatro rodas", disse Emerson. Peterson bateu na traseira de Ickx, que por sua vez bateu em Mass, fazendo-o atingir também a traseira de Pescarolo. Peterson ainda tentou prosseguir, conseguiu dar mais duas voltas e depois parou de vez, pois havia entortado o volante no acidente. Os outros três continuaram, embora nenhum deles tenha conseguido ir até o fim da corrida. Aparentemente, o que teve avarias mais sérias no carro foi Ickx: a batida que seu Lotus sofreu foi tão forte que chegou até a amassar o monocoque. Mas ele permaneceu na prova até completar a 33ª volta. José Carlos Pace, por sua vez, teve problemas com o seu motor, que havia falhado na largada, o que fez perder várias posições. Hulme foi outro que não largou bem, mas Hailwood, com o terceiro McLaren, saiu otimamente e já estava grudado em Emerson ao começarem a segunda volta. Carlos Reutemann ultrapassou Lauda na décima volta e daí para frente começou a aumentar sua vantagem. Estava andando tão forte e seu carro respondia tão bem que - já perto do final da corrida na 58ª volta - ele ainda conseguia aumentar seu ritmo e fazia a virada mais baixa da prova (em 1m18s16, à média de 189,02 km/h). Pouco depois, o motor do Hesketh de James Hunt começou a fumegar e acabou por explodir. Isso aconteceu numa curva de alta velocidade. O carro de Hunt explodiu bem no meio

da pista, espalhando óleo pela pista. Emerson ultrapassou Clay Regazzoni. Entretanto, seus pneus começaram a ter problemas, forçando o brasileiro a diminuir a marcha. O McLaren acabou por ficar desequilibrado, perdendo velocidade cada vez mais. Hailwood o passou no final da reta, depois de duas tentativas mal sucedidas. Daí em diante o carro de Fittipaldi só fez piorar. O seguinte que o deixou para trás foi Hans Stuck, com seu March. Logo depois, perdeu mais uma posição, dessa vez para Beltoise, que não só havia largado de trás como se atrasou mais ainda nas primeiras voltas. Acontece que Beltoise estava com pneus do tipo que usara nos treinos. A Firestone recomendara-lhe outros, de borracha mais dura, julgando que os do treino não suportariam as 78 voltas da corrida. Mas Beltoise estava certo: sua intuição funcionou, do mesmo modo que a intuição pode funcionar em qualquer loteria. O último a passar Emerson foi Merzario, já no final da prova. As duas Ferrari, de Lauda e Regazzoni, quebraram, mas isso não foi o suficiente para colocar o brasileiro entre os seis primeiros.

Lauda assumiu a ponta com Reutemann em 2o e Regazzoni em 3o. A Lotus estava testando o novo Lotus 76, Peterson abandonou, e Ickx continuou na corrida para testar o carro. Hunt abandonou, e Regazzoni abandonou e Lauda abandonou a 4 voltas do final.

Campeonato: Regazzoni 10, Fittipaldi 9 e Lauda 6.

239)GP DA ESPANHA

Local: Jarama

Pole-Position:

- 1)Niki Lauda(AUT)Ferrari-1m18s44 Ferrari forte. Lauda toca no Regazzoni na 1a volta.**
- 2)Ronnie Peterson(SUE)Lotus/Ford-1m18s47 Liderou a corrida por 20 voltas, depois a chuva parou. E na volta 23 abandonou com pressão baixa de óleo.**
- 3)Clay Regazzoni(AUT)Ferrari-1m18s78
- 4)Emerson Fittipaldi(BRA)McLaren/Ford-1m19s25
- 5)Jacky Ickx(BEL)Lotus/Ford-1m19s28
- 6)Carlos Reutemann(ARG)Brabham/Ford-1m19s37 Saiu da pista na volta 12.**
- 7)Arturo Merzario(ITA)ISO/Ford-1m19s54**
- 8)Denis Hulme(NZE)McLaren/Ford-1m19s66
- 9)Jody Scheckter(AFS)Tyrrell/Ford-1m19s86
- 10)James Hunt(ING)Hesketh/Ford-1m19s87
- 11)Jean-Pierre Beltoise(FRA)BRM-1m20s03
- 12)Jean-Pierre Jarrier(FRA)Shadow/Ford-1m20s20
- 13)Hans Stuck(ALE)March/Ford-1m20s46
- 14)José Carlos Pace(BRA)Surtees/Ford-1m20s52**
- 15)John Watson(IRL)Brabham/Ford-1m20s54
- 16)Patrick Depailler(FRA)Tyrrell/Ford-1m20s65
- 17)Mike Hailwood(ING)McLaren/Ford-1m20s65
- 18)Jochen Mass(ALE)Surtees/Ford-1m20s80
- 19)Graham Hill(ING)Lola/Ford-1m20s99
- 20)Henri Pescarolo(FRA)BRM-1m21s32
- 21)Brian Redman(ING)Shadow/Ford-1m21s35
- 22)François Migault(FRA)BRM-1m21s43
- 23)Chris Amon(NZE)Amon/Ford-1m21s79
- 24)Rikki Von Opel(LIE)Brabham/Ford-1m21s85
- 25)Tim Schenken(AUS)Trojan/Ford-1m21s89

Corrida: 28/04/1974 - 84 voltas

Classificação Final:

1) Niki Lauda(AUT)Ferrari-2h00m29s56 (9 pontos) Começo da corrida com chuva. 1ª vitória do Lauda, fez a troca de pneus considerado o mais rápido da época, durou 43 segundos.

2) Clay Regazzoni(SUI)Ferrari-a 35s61 (6 pontos) DOMÍNIMO TOTAL DA FERRARI.

3) Emerson Fittipaldi(BRA)McLaren/Ford-a 1 volta (4 pontos) Parou nos boxes para consertar problema de uma vela molhada, ajustar a suspensão para seco e trocar pneus.

4) Hans Stuck(ALE)March/Ford-a 2 voltas (3 pontos)

5) Jody Scheckter(AFS)Tyrrell/Ford-a 2 voltas (2 pontos)

6) Denis Hulme(NZE)McLaren/Ford-a 2 voltas (1 ponto)

7) Brian Redman(ING)Shadow/Ford-a 3 voltas

8) Patrick Depailler(FRA)Tyrrell/Ford-a 3 voltas

9) Mike Hailwood(ING)McLaren/Ford-a 3 voltas

10) James Hunt(ING)Hesketh/Ford-a 3 voltas

11) John Watson(IRL)Brabham/Ford-a 4 voltas

12) Henri Pescarolo(FRA)BRM-a 4 voltas

13) José Carlos Pace(BRA)Surtees/Ford-a 6 voltas

14) Tim Schenken(AUS)Trojan/Ford-a 8 voltas

Melhor Volta: Niki Lauda(AUT)Ferrari-1m20s83

OBS: Circuito de rua. A largada foi dada de um modo um tanto estranho, rápido demais. O juiz havia explicado que, quando faltassem só 15 segundos, ele a qualquer momento poderia baixar a bandeira. Todos ficaram então esperando que levantassem a placa "15 segundos" para engrenar a primeira e aumentar as rotações do motor. Mas acontece que ele deu a largada no mesmo momento em que a placa "15 segundos" foi erguida. Todos os pilotos foram apanhados de surpresa, menos os dois que estavam na primeira fila, Lauda e Peterson, os únicos que largaram bem. Emerson completou a primeira volta no quinto lugar. Jody Scheckter ultrapassou Emerson na volta 12, saindo do vácuo do brasileiro e tomando o quinto lugar. **Emerson parou nos boxes na volta 35. Seus mecânicos gastaram menos de 40 segundos para substituir os pneus de chuva por outros, lisos, próprios para pista seca. Entretanto, um cilindro da McLaren estava com defeito. Os mecânicos precisaram retirar a vela, o fio da vela, passar um isolante, recolocar outra vez a vela e o fio. Tudo fez o brasileiro perder 2 minutos e 8 segundos, bem mais que o tempo para se dar uma volta no circuito (1m25s).** Ao voltar para a corrida, o motor do McLaren estava perfeito. A preocupação de Emerson agora era outra: parte da pista ainda estava molhada e o brasileiro tinha de andar com as rodas exatamente sobre as trilhas secas. Se as rodas traseiras passassem sobre o molhado com os pneus para tempo seco, o carro rodopiaria instantaneamente. Era necessário então guiar com uma atenção fora do comum. A partir daí, Emerson começou a recuperar terreno. Niki Lauda estava liderando a corrida, pois Ickx, que tomara a ponta quando o austríaco parou para trocar pneus, terminou por ser eliminado da competição, por causa de uma distração de seu chefe de equipe. **É que, ao parar por sua vez no boxe, os mecânicos da Lotus colocaram a chave grande que é usada para retirar as rodas. Peter Warr mandou Ickx sair antes que removessem a chave. Isso fez com que arrebentasse o semi-eixo da roda, deixando o belga fora da corrida. Outra distração eliminou também Ronnie Peterson, acabando de vez com as esperanças da Lotus: Ronnie ficou muito tempo parado no boxe com o motor funcionando. Quando saiu o motor ferveu e deve ter queimado a junta de cabeçote. Ele também teve de desistir. E Colin Chapman ficou tão irritado que foi embora do autódromo sem ver o fim da corrida.** Emerson estava em quarto lugar, descontando perto de 1s5 por volta de Stuck, embora seu carro não estivesse nada fácil de pilotar, por causa do excesso de aerofólio. Isso, somado às barras estabilizadores moles, fez com que o McLaren se inclinasse demasiado nas curvas e ficasse com muita pressão aerodinâmica. O resultado é que, quando saía com a traseira, essa reação era muito rápida, dificultando guiar o carro no limite, pois ele continuava com a regulagem para pista molhada. Essa regulagem, incluía uma sobrecarga de freio na traseira. Em consequência, nas freadas Emerson chegava com as rodas traseiras travadas, o que, num F1, provoca um desequilíbrio terrível. Mesmo assim, Emerson ultrapassou Stuck numa das curvas do miolo. Quando ultrapassou o alemão, Emerson chegou a ficar somente a 9 segundos de Regazzoni, que prosseguia em segundo lugar. Mas não tinha mais condições de

ameaçar o suíço, se contentando com o terceiro lugar. A corrida deveria ter sido disputada em noventa voltas, mas como o regulamento determina que toda prova de Fórmula 1 deve ter no máximo 300 km de percurso ou duas horas de duração, o GP da Espanha foi interrompido antes das noventa voltas, exatamente ao serem completadas duas horas. Arturo Merzario teve sorte de escapar somente com escoriações sem gravidade, no acidente que sofreu. A suspensão dianteira de seu carro quebrou-se numa curva e o carro saiu da pista em linha reta, bateu no guard-rail - ruim e mal instalado -, derrubou-o e saltou no ar, passando de raspão sobre a cabeça do fotógrafo brasileiro Lemyr Martins, que só escapou porque teve reflexos rápidos: ao ver o carro vir sobre ele, atirou-se no chão. Mas o Iso-Marlboro de Merzario ainda atingiu outras quatro pessoas, embora sem gravidade. A sorte do piloto é que, ao cair, o carro estava com as quatro rodas para baixo. Chegou a ter um princípio de incêndio, logo controlado.

Foi a primeira corrida encerrada na F1 dentro do limite regulamentar de 2 horas com 84 das 90 voltas previstas.

Campeonato: Regazzoni 16, Lauda 15 e Fittipaldi 13.

240)GP DA BÉLGICA

Local: Nivelles

Pole-Position:

1)Clay Regazzoni(AUT)Ferrari-1m09s82 Segundo o Anuário 74 Cronometraram um tempo quase 2s mais rápido que o tempo verdadeiro que ele fez, era a estreia da TAG Heuer. (Anuário Motores 1974 pg 37)

2)Jody Scheckter(AFS)Tyrrell/Ford-1m10s86 Tyrrell muito bem nessa pista.

3)Niki Lauda(AUT)Ferrari-1m11s04

4)Emerson Fittipaldi(BRA)McLaren/Ford-1m11s07

5)Ronnie Peterson(SUE)Lotus/Ford-1m11s21 Abandonou 5º com problemas nos freios e pneus.

6)Arturo Merzario(ITA)ISO/Ford-1m11s29

7)Jean-Pierre Beltoise(FRA)BRM-1m11s39

8)José Carlos Pace(BRA)Surtees/Ford-1m11s46

9)James Hunt(ING)Hesketh/Ford-1m11s53 Rodou em em 5º na pista devido a quebra da suspensão traseira.

10)Hans Stuck(ALE)March/Ford-1m11s57

11)Patrick Depailler(FRA)Tyrrell/Ford-1m11s60

12)Denis Hulme(NZE)McLaren/Ford-1m11s61

13)Mike Hailwood(ING)McLaren/Ford-1m11s98

14)Vern Schuppan(AUS)Ensign/Ford-1m12s02

15)Henri Pescarolo(FRA)BRM-1m12s33

16)Jacky Ickx(BEL)Lotus/Ford-1m12s42

17)Jean-Pierre Jarrier(FRA)Shadow/Ford-1m12s53

18)Brian Redman(ING)Shadow/Ford-1m12s73

19)John Watson(IRL)Brabham/Ford-1m12s76

20)Tom Pryce(ING)Token/Ford-1m12s85

21)Guy Edwards(ING)Lola/Ford-1m13s33

22)Rikki Von Opel(LIE)Brabham/Ford-1m13s34

23)Tim Schenken(AUS)Trojan/Ford-1m13s36

24)Carlos Reutemann(ARG)Brabham/Ford-1m13s47

25)François Migault(FRA)BRM-1m13s49

26)Jochen Mass(ALE)Surtees/Ford-1m13s81

27)Teddy Pilette(BEL)Brabham/Ford-1m14s05

28)Gerard Larrousse(FRA)Brabham/Ford-1m14s22 Larrousse estreando na F1, ele viria ser dono de equipe nos anos 80.

29)Graham Hill(ING)Lola/Ford-1m14s30
30)Gijs Van Lennep(HOL)ISO/Ford-1m15s60
31)Vittorio Brambilla(ITA)March/Ford-1m23s81

OBS: Grid com 31 carros.

Corrida: 12/05/1974 - 85 voltas
Classificação Final:

- 1) Emerson Fittipaldi(BRA)McLaren/Ford-1h44m20s57 (9 pontos) Ganhou “no braço”, pódio mais novo da história da F1 até então. (Fittipaldi 27, Lauda 25 anos e Scheckter 24 anos).
- 2) Niki Lauda(AUT)Ferrari-a 0s35 (6 pontos) Chegou “empurrando” o Fittipaldi.
- 3) Jody Scheckter(AFS)Tyrrell/Ford-a 45s61 (4 pontos) 1o pódio do Scheckter. Passou Regazzoni na última volta.
- 4) Clay Regazzoni(SUI)Ferrari-a 52s02 (3 pontos) Liderou a corrida, mas errou e perdeu posição para Emerson e Lauda. E no final ainda falhou seu motor perdendo para Scheckter.
- 5) Jean-Pierre Beltoise(FRA)BRM-a 1m08s05 (2 pontos)
- 6) Denis Hulme(NZE)McLaren/Ford-a 1m10s54 (1 ponto)
- 7) Mike Hailwood(ING)McLaren/Ford-a 1 volta
- 8) Graham Hill(ING)Lola/Ford-a 2 voltas Ganhou 21 posições.
- 9) Vittorio Brambilla(ITA)March/Ford-a 2 voltas
- 10) Tim Schenken(AUS)Trojan/Ford-a 2 voltas
- 11) John Watson(IRL)Brabham/Ford-a 2 voltas
- 12) Guy Edwards(ING)Lola/Ford-a 3 voltas
- 13) Jean-Pierre Jarrier(FRA)Shadow/Ford-a 3 voltas
- 14) Gijs Van Lennep(HOL)ISO/Ford-a 3 voltas
- 15) Vern Schuppan(AUS)Ensign/Ford-a 3 voltas
- 16) François Migault(FRA)BRM-a 3 voltas
- 17) Teddy Pilette(BEL)Brabham/Ford-a 4 voltas
- 18) Brian Redman(ING)McLaren/Ford-a 5 voltas

Melhor Volta: Denis Hulme(NZE)McLaren/Ford-1m11s31 (Segundo anuário Motores 1974 pg 37, Hulme não fez a VMR da corrida, provavelmente por problema de cronometragem da TAG)

OBS: O circuito de Nivelles-Baulers recebeu o GP da Bélgica de 1974, quinta etapa daquela temporada. Depois de uma vitória convincente de Niki Lauda em Jarama, duas semanas antes, a Ferrari chegava com amplo favoritismo na briga pelos primeiros lugares. Mas aquela F-1 era equilibrada demais para se antecipar prognósticos. Mais ainda em uma pista como Nivelles, curta, de apenas 3,7 km. O obscuro circuito belga fez parte do Mundial entre 1972 e 1974. Foi inaugurado em 1971 e fechado em 1978, com os proprietários sem dinheiro. Ficava na cidade de Baulers, perto de Bruxelas. O jornalista Luiz Alberto Pandini, dá mais detalhes: Há (ou havia) também um kartódromo na região, onde foi disputado o Mundial de 1980, com Senna em segundo. A pista de F-1 era detestada pelos pilotos mais "antigos" porque seu traçado era considerado artificial demais. Acho que seria ainda hoje, imagine em 1974... A pista era muito larga, muito segura, com amplas áreas de escape que deixavam o público longe demais da pista. O mais engraçado é que, fora os dois GPs de F-1 (1972 e 1974), não há clareza de registros de nenhuma outra corrida importante acontecida em Nivelles - nem de F-2, nem de Endurance, nem nada. Retornando para 1974: nos treinos oficiais, com voltas na casa de 1min10s8, Clay Regazzoni, suíço da Ferrari, ficou com a pole: 1min09s82. Scheckter, sul-africano da Tyrrell, terminou em segundo, 1s04 atrás. Carros equilibrados, em pistas curtas, geralmente não tinham uma diferença tão grande. [Até hoje circula uma história que poderia ajudar a entender o tempo de “Rega” na classificação: a Tag Heuer estava estreando naquele fim de semana um novo sistema de cronometragem. A volta registrada pelo suíço, na verdade, não fora conquistada na prática. Depois de pressões](#)

políticas da Ferrari, a pole foi confirmada. Ok, dá para entender melhor. Os dois principais personagens da corrida partiriam na segunda fila: Emerson Fittipaldi, da McLaren, em terceiro, e Niki Lauda, da Ferrari, em quarto. A largada aconteceu com calor e grande público, cerca de 70 mil pessoas. Regazzoni pulou na frente e logo abriu uma confortável vantagem. Mais atrás vinham Emerson, que passara Scheckter, o próprio Jody, Peterson, Lauda e Hunt. O ritmo era forte, com Clay dominando a corrida com frieza e precisão. Lauda passava Peterson e Scheckter em manobras arriscadas e rapidamente assumia a terceira posição. Emerson era segundo e começava a receber, na altura da 23ª volta, uma pressão mais forte do austríaco. Cerca de dez passagens depois, a Ferrari de Regazzoni, mais do que favorita, começou a perder rendimento. **Na 39ª volta, quando Emerson já estava perto, Clay cometeu um erro: ficou muito tempo atrás do BRM de François Migault e Fittipaldi fez a ultrapassagem, assumindo a liderança. Lauda, esperto, veio atrás. Regazzoni conseguiu voltar em terceiro, mas seu carro estava ruim demais para brigar com os adversários mais diretos. O suíço apenas se preocupou em terminar e chegou em quarto. Scheckter foi o terceiro.** Na frente, a briga era mesmo entre Lauda e Emerson. A Ferrari era nitidamente superior, mas Fittipaldi estava inspirado naquele dia. Niki, em sua primeira temporada na equipe italiana, forçou até o fim, fazendo o brasileiro exagerar em derrapadas e freadas tardias, coisas que não eram de seu costume. Na abertura da 85ª e última volta, Emerson estava apenas 0s6 à frente de Lauda, que arriscava tudo em um ataque final. Fittipaldi segurou a posição guiando no limite e cruzou a linha de chegada apenas 0s35 à frente do austríaco. Uma vitória de tirar o fôlego. **Uma disputa brilhante, com vantagem para Emerson, que fazia naquele ano uma temporada histórica. Poucas provas em 1974 mostraram de forma tão clara que, em uma era de nível tão alto, o talento de Fittipaldi como um dos grandes da história estava totalmente comprovado.**

Campeonato: Fittipaldi 22, Lauda 21 e Regazzoni 19.

241)GP DE MÔNACO

Local: Monte Carlo

Pole-Position:

- 1)Niki Lauda(AUT)Ferrari-1m26s3 Ferrari forte em Mônaco.**
- 2)Clay Regazzoni(SUI)Ferrari-1m26s6**
- 3)Ronnie Peterson(SUE)Lotus/Ford-1m26s8 Voltaram ao Lotus 72 E!!**
- 4)Patrick Depailler(FRA)Tyrrell/Ford-1m27s1
- 5)Jody Scheckter(AFS)Tyrrell/Ford-1m27s1
- 6)Jean-Pierre Jarrier(FRA)Shadow/Ford-1m27s5
- 7)James Hunt(ING)Hesketh/Ford-1m27s8
- 8)Carlos Reutemann(ARG)Brabham/Ford-1m27s8
- 9)Hans Stuck(ALE)March/Ford-1m28s0
- 10)Mike Hailwood(ING)McLaren/Ford-1m28s1
- 11)Jean-Pierre Beltoise(FRA)BRM-1m28s1
- 12)Denis Hulme(NZE)McLaren/Ford-1m28s2
- 13)Emerson Fittipaldi(BRA)McLaren/Ford-1m28s2**
- 14)Arturo Merzario(ITA)ISO/Ford-1m28s5
- 15)Vittorio Brambilla(ITA)March/Ford-1m28s7
- 16)Brian Redman(ING)Shadow/Ford-1m28s8
- 17)Jochen Mass(ALE)Surtees/Ford-1m28s8
- 18)José Carlos Pace(BRA)Surtees/Ford-1m29s1**
- 19)Jacky Ickx(BEL)Lotus/Ford-1m29s4
- 20)Chris Amon(NZE)Amon/Ford-1m29s8
- 21)Graham Hill(ING)Lola/Ford-1m30s0
- 22)François Migault(FRA)BRM-1m30s0
- 23)John Watson(IRL)Brabham/Ford-1m30s0
- 24)Tim Schenken(AUS)Trojan/Ford-1m30s2

- 25) Vern Schuppan(AUS)Ensign/Ford-1m30s3
- 26) Guy Edwards(ING)Lola/Ford-1m30s4
- 27) Henri Pescarolo(FRA)BRM-1m30s7

Corrida: 26/05/1974 - 78 voltas

Classificação Final:

1) Ronnie Peterson(SUE)Lotus/Ford-1h58m03s7 (9 pontos) Na volta 6 rodou sem bater e depois passou Reutemann, Scheckter, Jarrier, Regazzoni rodou e Lauda abandonou e ganhou com o Lotus 72E!!

2) Jody Scheckter(AFS)Tyrrell/Ford-a 28s8 (6 pontos) 2º pódio do Scheckter.

3) Jean-Pierre Jarrier(FRA)Shadow/Ford-a 48s9 (4 pontos) Saiu de 6º para 3º na largada apenas atrás das duas Ferraris.

4) Clay Regazzoni(SUI)Ferrari-a 1m03s1 (3 pontos) Rodou na pista na volta 21, ele perdeu várias posições.

5) Emerson Fittipaldi(BRA)McLaren/Ford-a 1 volta (2 pontos) Tomou volta do Peterson.

6) John Watson(IRL)Brabham/Ford-a 1 volta (1 ponto) Boa corrida em pista de rua do Watson que acompanhou Emerson a corrida toda.

7) Graham Hill(ING)Lola/Ford-a 2 voltas

8) Guy Edwards(ING)Lola/Ford-a 3 voltas

9) Patrick Depailler(FRA)Tyrrell/Ford-a 4 voltas

Melhor Volta: Ronnie Peterson(SUE)Lotus/Ford-1m27s9

OBS: O juiz de partida levantou a bandeira e Emerson Fittipaldi conseguiu arrancar no momento certo. Deixou para trás Merzario e colou na traseira de Beltoise, que corria emparelhado com Denis Hulme, sem deixar espaço algum para outro qualquer tentar passagem. Fizeram a curva para a direita e subiram em direção do Hotel de Paris. Hulme por dentro e Beltoise por fora chegaram a um trecho onde a pista é ainda mais estreita e não há sequer espaço para dois carros correrem lado a lado. Mas nenhum dos dois quis tirar o pé e seus carros terminaram batendo um no outro - roda com roda. Hulme, que estava no lado direito, deu uma guinada para à esquerda, atravessou para o lado oposto e começou a virar. Quando Hulme bateu, Emerson vinha atrás dele. Seu carro chocou-se contra o guard-rail e foi lançado de volta a pista, não deixando a Emerson outra saída senão frear violentamente, para não bater no neozelandês. Mas ao fazer isso, Emerson foi atingido por trás por Merzario. A frente do carro do italiano entrou sob o câmbio da McLaren, levantando as rodas traseiras do carro do brasileiro. O McLaren, aparentemente, continuava andando em ritmo normal, mas logo em seguida ao susto, Emerson ficou preocupado em saber se o empurrão que Merzario o dera pelas costas não teria entortado ou trincado a suspensão traseira. Nas vinte voltas seguintes, procurou andar o mais devagar possível, tentando "sentir o carro", para ver se a sua estabilidade ainda estava boa. Na volta seguinte, ao chegar novamente à subida do Hotel de Paris, Emerson encontrou um grupo de sete ou oito carros parados por causa do acidente. Nessa altura o brasileiro já estava completamente afastado do pelotão da frente, **liderado pelas duas Ferrari, com a de Regazzoni em primeiro. Os outros do grupo eram Peterson, Jarrier, Scheckter, Hunt e Stuck. Mas a sucessão de acidentes não havia terminado. Em quase todas as entradas de curva uma bandeira amarela estava sendo agitada, para indicar perigo na pista. E logo depois aparecia um carro enfiado no guard-rail. Nada menos que doze carros bateram durante esse GP de Mônaco.** E onde deles tiveram de abandonar a corrida em consequência. Houve casos como o de Denis Hulme, que continuou parado na pista depois de bater em Beltoise e no guard-rail, com seu McLaren ocupando um enorme espaço e os pilotos se esgueirando pelo lado a 180 km/h. Imaginem se, ao tentar passar por ali, um carro tem um problema qualquer que o faça desviar-se um pouquinho de sua linha ideal de curva: inevitavelmente pegaria o McLaren de Hulme em cheio. Quando faltavam 25 voltas para o fim da corrida, o carro de Emerson já estava bem melhor e o brasileiro conseguira livrar 3 segundos de vantagem sobre John Watson. **Niki Lauda já abandonara a prova, com sua Ferrari quebrada. A outra Ferrari, de Regazzoni, havia antes disso rodado na pista e batido de leve no guard-rail.**

Agora era o Lotus de Ronnie Peterson que liderava. O brasileiro já estava em quinto lugar, mas muito atrás de Regazzoni, que ia em quarto. Ronnie Peterson pilotou muito bem, embora tenha cometido um sério erro: chegou a rodopiar na saída do cotovelo antes do boxe. E quando isso aconteceu, Ronnie engatou a marcha ré. Vindo atrás Carlos Reutemann com seu Brabham, que bateu e teve de abandonar a competição. Esse erro de Peterson aconteceu quando ele estava em quarto lugar, mais ou menos na sexta volta. Depois da rodopiada ele arrancou novamente, tendo perdido apenas duas posições, que logo voltou a recuperar. Mais tarde, ele disse que havia confundido as marchas e só engatou a ré por engano. O coitado do Reutemann é quem pagou caro por esse engano. Jody Scheckter também mereceu terminar em segundo lugar. Fez uma boa corrida e o novo Tyrrell é muito competitivo. Jarrier, terceiro colocado, foi outra boa atuação. **Quanto a Regazzoni, que terminou em quarto lugar, não se tem dúvidas de que teria vencido se não tivesse rodopiado quando estava liderando.** Foi na saída do cotovelo em que, bem antes, Peterson também rodopiara.

OBS: 8 pilotos bateram na 1ª volta e abandonaram.

Campeonato: Fittipaldi 24, Regazzoni 22 e Lauda 21.

242)GP DA SUÉCIA

Local: Anderstop

Pole-Position:

1)Patrick Depailler(FRA)Tyrrell/Ford-1m24s758 Dobradinha da Tyrrell, Ferrari na 2ª fila.

2)Jody Scheckter(AFS)Tyrrell/Ford-1m25s076

3)Niki Lauda(AUT)Ferrari-1m25s161 Abandonou quando estava em 4o.

4)Clay Regazzoni(AUT)Ferrari-1m25s276 Abandonou quando estava em 4o.

5)Ronnie Peterson(SUE)Lotus/Ford-1m25s390 Quebrou quando era o 2o colocado na frente do Depailler.

6)James Hunt(ING)Hesketh/Ford-1m25s556

7)Jacky Ickx(BEL)Lotus/Ford-1m25s650

8)Jean-Pierre Jarrier(FRA)Shadow/Ford-1m25s725

9)Emerson Fittipaldi(BRA)McLaren/Ford-1m25s938

10)Carlos Reutemann(ARG)Brabham/Ford-1m25s962

11)Mike Hailwood(ING)McLaren/Ford-1m26s040

12)Denis Hulme(NZE)McLaren/Ford-1m26s480

13)Jean-Pierre Beltoise(FRA)BRM-1m26s813

14)John Watson(IRL)Brabham/Ford-1m27s100

15)Graham Hill(ING)Lola/Ford-1m27s173

16)Reine Wisell(SUE)March/Ford-1m27s382

17)Vittorio Brambilla(ITA)March/Ford-1m27s390

18)Guy Edwards(ING)Lola/Ford-1m27s407

19)Henri Pescarolo(FRA)BRM-1m27s503

20)Rikki Von Opel(LIE)Brabham/Ford-1m27s690

21)Tom Belso(DIN)ISO/Ford-1m27s889

22)Jochen Mass(ALE)Surtees/Ford-1m28s119

23)Bertil Roos(SUE)Shadow/Ford-1m28s298

24)José Carlos Pace(BRA)Surtees/Ford-1m28s574 Se retirou da corrida na volta 15, preocupado com a falta de segurança da suspensão da Surtees. Na corrida seguinte ele seria suspenso pela equipe.

25)Leo Kinnunen(FIN)Surtees/Ford-1m29s387

26)Vern Schuppan(AUS)Ensign/Ford-1m29s480

Corrida: 09/06/1974 - 80 voltas

Classificação Final:

- 1) Jody Scheckter(AFS)Tyrrell/Ford-1h58m31s391 (9 pontos) 1ª vitória do Scheckter e dobradinha da Tyrrell.
- 2) Patrick Depailler(FRA)Tyrrell/Ford-a 0s380 (6 pontos) Largou mal caiu para 3º lugar, mas chegou “empurrando” o Scheckter.
- 3) James Hunt(ING)Hesketh/Ford-a 3s325 (4 pontos)
- 4) Emerson Fittipaldi(BRA)McLaren/Ford-a 53s507 (3 pontos)
- 5) Jean-Pierre Jarrier(FRA)Shadow/Ford-a 1m16s403 (2 pontos)
- 6) Graham Hill(ING)Lola/Ford-a 1 volta (1 ponto) Primeiro ponto do Hill desde 1971.
- 7) Guy Edwards(ING)Lola/Ford-a 1 volta
- 8) Tom Belso(DIN)ISO/Ford-a 1 volta
- 9) Rikki Von Opel(LIE)Brabham/Ford-a 1 volta
- 10) Vittorio Brambilla(ITA)March/Ford-a 1 volta
- 11) John Watson(IRL)Brabham/Ford-a 3 voltas

Melhor Volta: Patrick Depailler(FRA)Tyrrell/Ford-1m27s262

OBS: O tempo estava limpo e a pista seca quando os pilotos alinharam para a largada do GP da Suécia. No momento em que os carros se movimentaram lentamente em direção à linha de partida, o juiz começou a levantar a bandeira. Ronnie Peterson, que estava na terceira fila, não esperou que ela fosse baixada: tirou o pé da embreagem e arrancou violentamente. Diante disso, o juiz baixou a bandeira e assim foi Ronnie quem deu a largada. Os que estavam nas filas da frente também "queimaram" a bandeirada e, por isso, ninguém foi punido. Mas os que estavam mais atrás como Emerson, que largou na quinta fila, foram apanhados de surpresa e ficaram pelo menos uns 50 metros atrasados. Na primeira volta, Scheckter passou na frente, seguido por Peterson e por Depailler. Fittipaldi completou essa volta em décimo lugar, colado ao Lotus de Ickx. Logo percebeu que o belga estava em dificuldades, pois seu carro saía das curvas muito de lado, além de desequilibrar-se bastante nas freadas. A primeira alteração importante no bloco da frente ocorreu na nona volta, quando o Lotus de Ronnie Peterson parou: quebrou-se a sua transmissão, ao mesmo tempo que caía a pressão do óleo do motor, obrigando-o a abandonar a prova. Duas voltas depois, Depailler já estava no vácuo de Scheckter, após ter estabelecido o recorde de volta no circuito (em 1m27s262). A partir daí os dois Tyrrell seguiram ganhando a corrida tranquilamente, enquanto as Ferrari de Niki Lauda e de Regazzoni se esforçavam - em terceiro e quarto lugares - para acompanhar o ritmo dos dois líderes. Em quinto corria James Hunt, seguido por Reutemann, que havia ultrapassado Jarrier. Atrás de Jarrier, vinha Ickx e em seguida Emerson, com Denis Hulme o acompanhando de perto. Emerson ultrapassou Ickx na 18ª volta. O belga havia perdido bastante distância para Jarrier e seu carro mostrava-se cada vez mais instável. Mesmo assim, conseguiu segurar o brasileiro durante algum tempo, até que Emerson saiu do vácuo da Lotus e o ultrapassou. Logo após, foi a vez de Jarrier ceder sua posição para o primeiro piloto da McLaren. Carlos Reutemann, que estava com problemas no carro, foi a próxima vítima de Fittipaldi. O argentino também perdeu a posição para Hulme e Brambilla. **Na volta 24, Clay Regazzoni abandonou a corrida após quebrar a terceira marcha.** No circuito de Anderstorp há apenas uma curva em que não é preciso usar a terceira marcha, que por isso é exigida em excesso e frequentemente acaba quebrando. Patrick Depailler teria vencido a corrida se não tivesse recebido ordem em contrário do box. Jody Scheckter estava bem mais colocado do que ele na contagem do mundial e, por isso, Ken Tyrrell achou mais conveniente deixar que o sul-africano vencesse. Quando Depailler livrou-se de Peterson, ainda no início da prova, e logo depois entrou no vácuo de seu companheiro de equipe, o box da Tyrrell sinalizou para ele, com uma tabuleta com a palavra stay (fique). O francês obedeceu e só por isso Scheckter terminou em primeiro, somando assim pontos suficientes para tentar a liderança do campeonato. **Uma curiosidade: o finlandês Leo Kinnunen entrou para a história por um detalhe - em 1974, correndo pela Surtees na Suécia, ele encerrou uma era. Foi o último piloto a disputar uma corrida de F1 com um capacete aberto (sem queixeira), equipamento responsável por vários**

danos aos competidores nas décadas anteriores.

Campeonato: Fittipaldi 27, Regazzoni 22 e Lauda 21.

243)GP DA HOLANDA

Local: Zandvoort

Pole-Position:

1)Niki Lauda(AUT)Ferrari-1m18s31 Foi 1,2s mais rápido que o Fittipaldi. A Ferrari estreou novos aerofólios traseiros (Motores 1974 pg 47). Ferrari muito forte nessa pista.

2)Clay Regazzoni(AUT)Ferrari-1m18s91

3)Emerson Fittipaldi(BRA)McLaren/Ford-1m19s56 McLaren estreou tomadas de ar mais estreitas e trombetas de admissão oblíquas do motor (Motores 74 pg 48).

4)Mike Hailwood(ING)McLaren/Ford-1m19s68

5)Jody Scheckter(AFS)Tyrrell/Ford-1m19s91

6)James Hunt(ING)Hesketh/Ford-1m19s95 Bateu e abandonou a corrida na volta 2.

7)Jean-Pierre Jarrier(FRA)Shadow/Ford-1m20s07

8)Patrick Depailler(FRA)Tyrrell/Ford-1m20s14

9)Denis Hulme(NZE)McLaren/Ford-1m20s15

10)Ronnie Peterson(SUE)Lotus/Ford-1m20s22

11)Tom Pryce(ING)Shadow/Ford-1m20s44

12)Carlos Reutemann(ARG)Brabham/Ford-1m20s45

13)John Watson(IRL)Brabham/Ford-1m20s78

14)Guy Edwards(ING)Lola/Ford-1m21s00

15)Vittorio Brambilla(ITA)March/Ford-1m21s01

16)Jean-Pierre Beltoise(FRA)BRM-1m21s04

17)Vern Schuppan(AUS)Ensign/Ford-1m21s14

18)Jacky Ickx(BEL)Lotus/Ford-1m21s21 Correu com o Lotus 76 (Motores 1974 pg 47).

19)Graham Hill(ING)Lola/Ford-1m21s22

20)Jochen Mass(ALE)Surtees/Ford-1m21s27

21)Arturo Merzario(ITA)ISO/Ford-1m21s52

22)Hans Stuck(ALE)March/Ford-1m21s53 Errou e bateu na 1a volta da corrida e abandonou.

23)Rikki Von Opel(LIE)Brabham/Ford-1m21s56

24)Henri Pescarolo(FRA)BRM-1m21s84

25)François Migault(FRA)BRM-1m22s34

Corrida: 23/06/1974 - 75 voltas

Classificação Final:

1) Niki Lauda(AUT)Ferrari-1h43m00s35 (9 pontos) Os V12 davam a vantagem da potência frente aos demais.

2) Clay Regazzoni(SUI)Ferrari-a 8s25 (6 pontos)

3) Emerson Fittipaldi(BRA)McLaren/Ford-a 30s27 (4 pontos)

4) Mike Hailwood(ING)McLaren/Ford-a 31s29 (3 pontos) Chegou “empurrando” Emerson.

5) Jody Scheckter(AFS)Tyrrell/Ford-a 34s28 (2 pontos)

6) Patrick Depailler(FRA)Tyrrell/Ford-a 51s52 (1 ponto)

7) John Watson(IRL)Brabham/Ford-a 1m13s95 Outra boa corrida do Watson.

8) Ronnie Peterson(SUE)Lotus/Ford-a 2 voltas

9) Rikki Von Opel(LIE)Brabham/Ford-a 2 voltas

10) Vittorio Brambilla(ITA)March/Ford-a 3 voltas

11) Jacky Ickx(BEL)Lotus/Ford-a 4 voltas

12) Carlos Reutemann(ARG)Brabham/Ford-a 4 voltas

Melhor Volta: Ronnie Peterson(SUE)Lotus/Ford-1m21s44

OBS: Emerson Fittipaldi alinhou atrás de Niki Lauda, na segunda fila. Clay Regazzoni estava um pouco à frente, deslocado em relação a Lauda e ao brasileiro. Quando o diretor de prova baixou a bandeira de largada, Fittipaldi não estava com o motor no limite de rotações adequadas, não largando bem. Niki Lauda largou muito bem e, como estava do lado de dentro da pista, manteve-se nessa posição para a tomada da primeira curva, à direita. Nesta altura, Emerson perdeu posições para Mike Hailwood, Patrick Depailler e Jody Scheckter. Pouco antes tinha acontecido o único acidente da corrida. Tom Pryce, um novato, estava meio acelerado e tentou largar rápido, entusiasmado pelo seu tempo de classificação, que foi 1m20s44, correspondente ao 11º lugar. O inglês tentou ganhar algumas posições, indo para o lado esquerdo, mas calculou mal e foi acertar a traseira do Hesketh de James Hunt. Os dois ainda se bateram de lado e tiveram de parar na primeira curva, já fora da corrida. Logo no começo Emerson sentiu que não teria condições de acompanhar o ritmo das Ferrari de Lauda e de Regazzoni, que rendiam muito mais do que o seu McLaren. Isso não era novidade. Então restou ao brasileiro tentar melhorar sua posição. Depois de algumas voltas, Emerson fez a ultrapassagem em Jody Scheckter, pois o sul-africano entrou muito forte na reta e teve de tirar o pé, caso contrário iria parar no acostamento. Foi uma oportunidade que o brasileiro não deixou passar. Logo depois foi a vez de Hailwood, que aparentando problemas, perdeu posições para Depailler e Emerson. Na volta 37, Fittipaldi se aproximou de Depailler, bem no início da reta. Ficaram lado a lado, com os ponteiros do conta-giros do McLaren no limite máximo de 10.800 rotações por minuto. Emerson acabou conseguindo enfiar o nariz do seu carro na frente do francês e completando a curva na frente. A partir desse momento, a corrida ficou um pouco monótona para o brasileiro. Niki Lauda tinha quase 40 segundos de vantagem e Regazzoni estava 30 segundos a frente de Emerson. Depailler acabou sendo ultrapassado também por Hailwood e Scheckter, caindo para o sexto lugar. A corrida teve muitas desistências, e apenas doze pilotos conseguiram receber a bandeirada de chegada. Só os seis primeiros terminaram a prova com 75 voltas completas. Denis Hulme não chegou ao fim da corrida porque teve problemas no motor, enquanto que os Lotus, com Jacky Ickx e Ronnie Peterson, chegaram em nono e décimo lugares, respectivamente. Peterson ainda foi obrigado a parar para a troca de um pneu dianteiro, mas naquela altura da corrida não tinha grandes possibilidades de marcar pontos no campeonato. Apesar de o McLaren ser um carro muito bom em circuito de alta, a vitória da Ferrari não foi surpresa. **Os motores de 12 cilindros sempre renderam bem em Zandvoort.** De qualquer forma, Emerson ficou satisfeito com o terceiro lugar, pois tem chances de brigar pelo título com as Ferrari, principalmente quando tiverem pronto o novo carro.

José Carlos Pace não correu por determinação de John Surtees. Já era meio caminho da briga entre ele e Surtees.

Campeonato: Fittipaldi 31, Lauda 30, Regazzoni 28, Scheckter 23 pontos. Temporada muito equilibrada.

244)GP DA FRANÇA (12 pilotos no mesmo segundo)

Local: Dijon-Prenois

Pole-Position:

- 1)Niki Lauda(AUT)Ferrari-58s79 Ferrari forte.**
- 2)Ronnie Peterson(SUE)Lotus/Ford-59s08**
- 3)Tom Pryce(ING)Shadow/Ford-59s11 Surpresa do treino. Mas ficou parado na largada e foi acertado por Reutemann.**
- 4)Clay Regazzoni(AUT)Ferrari-59s13**
- 5)Emerson Fittipaldi(BRA)McLaren/Ford-59s20 Quebrou o motor quando era o 4º lugar.**
- 6)Mike Hailwood(ING)McLaren/Ford-59s22**
- 7)Jody Scheckter(AFS)Tyrrell/Ford-59s32**
- 8)Carlos Reutemann(ARG)Brabham/Ford-59s36**

- 9) Patrick Depailler(FRA) Tyrrell/Ford-59s43
10) James Hunt(ING) Hesketh/Ford-59s51 Teve acidente na 1a volta por causa da batida do Reutemann em Pryce.
11) Denis Hulme(NZE) McLaren/Ford-59s54
12) Jean-Pierre Jarrier(FRA) Shadow/Ford-59s59
13) Jacky Ickx(BEL) Lotus/Ford-1m00s0
14) John Watson(IRL) Brabham/Ford-1m00s2
15) Arturo Merzario(ITA) ISO/Ford-1m00s16
16) Vittorio Brambilla(ITA) March/Ford-1m00s26
17) Jean-Pierre Beltoise(FRA) BRM-1m00s36
18) Jochen Mass(ALE) Surtees/Ford-1m00s48
19) Henri Pescarolo(FRA) BRM-1m00s67
20) Guy Edwards(ING) Lola/Ford-1m00s68
21) Graham Hill(ING) Lola/Ford-1m00s73
22) François Migault(FRA) BRM-1m00s86

José Carlos Pace não se classificou para essa corrida, num grid inicial de 30 carros, para que apenas 22 largassem.

Corrida: 07/07/1974 - 80 voltas

Classificação Final:

- 1) Ronnie Peterson(SUE) Lotus/Ford-1h21m55s02 (9 pontos) Lauda liderou por 20 voltas, mas Peterson com a Lotus 72 E o ultrapassou.**
2) Niki Lauda(AUT) Ferrari-a 20s36 (6 pontos) Lauda assumiu a liderança do campeonato.
3) Clay Regazzoni(SUI) Ferrari-a 27s84 (4 pontos)
4) Jody Scheckter(AFS) Tyrrell/Ford-a 28s11 (3 pontos)
5) Jacky Ickx(BEL) Lotus/Ford-a 37s54 (2 pontos)
6) Denis Hulme(NZE) McLaren/Ford-a 38s14 (1 ponto)
7) Mike Hailwood(ING) McLaren/Ford-a 1 volta
8) Patrick Depailler(FRA) Tyrrell/Ford-a 1 volta
9) Arturo Merzario(ITA) ISO/Ford-a 1 volta
10) Jean-Pierre Beltoise(FRA) BRM-a 1 volta
11) Vittorio Brambilla(ITA) March/Ford-a 1 volta
12) Jean-Pierre Jarrier(FRA) Shadow/Ford-a 1 volta
13) Graham Hill(ING) Lola/Ford-a 2 voltas
14) François Migault(FRA) BRM-a 2 voltas
15) Guy Edwards(ING) Lola/Ford-a 3 voltas
16) John Watson(IRL) Brabham/Ford-a 4 voltas

Melhor Volta: Jody Scheckter(AFS) Tyrrell/Ford-1m00s0

OBS: Quando o juiz levantou a bandeira, todos os pilotos tiraram o pé da embreagem e arrancaram, sem esperar que ele baixasse o braço. Ele então tratou de dar rapidamente a bandeirada, mas nessa altura a confusão já estava formada. **Tom Pryce, que estava na segunda fila, em frente a Emerson, foi apanhado de surpresa quando ainda examinava o marcador de temperatura da água de seu carro, que havia acusado um súbito aquecimento. Por isso, atrasou-se uma fração de segundo e, ao sair, seu motor ainda não estava girando o suficiente e estourou, deixando-o quase parado na pista. Emerson, que havia saído muito bem, teve de frear para não bater na traseira de Pryce. Nesse momento, Carlos Reutemann ultrapassou o brasileiro. Entretanto, um carro (Carlos Reutemann) terminou batendo em Pryce, empurrando-o para a esquerda e fazendo-o abalroar James Hunt, que virou na pista e acabou por bater em Reutemann.** No meio dessa confusão, Emerson ficou quase parado, com a cabeça encolhida de medo de que alguém passasse sobre ele. Terminou aproveitando a primeira brecha para escapar, mas nessa altura já caíra para a oitava posição. Logo, Fittipaldi ultrapassaria

Patrick Depailler e Jacky Ickx. Depois, foi a vez de Mike Hailwood e Jody Scheckter serem ultrapassados pelo brasileiro. Na 16ª volta, Ronnie Peterson passou a liderar, deixando Lauda em segundo. Emerson se concentrou em diminuir a distância que ainda o separava de Regazzoni e, durante as nove voltas seguintes, acreditou que não só terminaria a corrida como conquistaria uma boa colocação. **Entretanto, um problema afastou o brasileiro da prova na volta 25. Foi um vazamento de óleo numa mangueira externa. Ela deve ter sofrido uma rachadura que fez todo o óleo vazar de uma só vez e por isso, o relógio que indica a pressão do óleo nada havia acusado antes. Depois do abandono de Fittipaldi. Jody Scheckter voltou a ocupar a quarta colocação obrigando Clay Regazzoni a exigir o máximo de sua Ferrari para se manter em terceiro lugar. Ronnie Peterson, depois de ultrapassar Lauda fez uma corrida tranquila,** pilotando de forma impecável. Nas últimas voltas, ele aumentou bastante a sua vantagem sobre Lauda, pois o austríaco, percebendo que não teria condições de recuperar a liderança, achou mais prudente poupar o motor de sua Ferrari, garantindo o segundo lugar. O quinto lugar é que proporcionou uma bonita disputa entre Jacky Ickx e Denis Hulme, que terminou sendo vencida pelo belga. Com essa vitória, Peterson também passou a ser um sério candidato ao título, o mesmo acontecendo com Scheckter, que, com o quarto lugar em Dijon, totalizou 26 pontos. **Comentou-se, após a corrida, que as duas Ferrari tiveram problemas de pneus, mas Ronnie Peterson também se queixou de que seu Lotus estava vibrando muito, o que não o impediu de andar bem e ganhar a prova.**

Campeonato: Lauda 36, Regazzoni 32, Fittipaldi 31, Scheckter 26 pontos. Lauda líder do campeonato pela 1ª vez, com Regazzoni em 2º.

245)GP DA INGLATERRA

Local: Brands Hatch

Pole-Position:

1)Niki Lauda(AUT)Ferrari-1m19s7 Mesmo tempo que o Peterson, mas Lauda fez antes, se não fosse o furo de pneu, poderia ter ganho. Ele acho que era furo lento e não parou.

2)Ronnie Peterson(SUE)Lotus/Ford-1m19s7

3)Jody Scheckter(AFS)Tyrrell/Ford-1m20s1

4)Carlos Reutemann(ARG)Brabham/Ford-1m20s2

5)Tom Pryce(ING)Shadow/Ford-1m20s3 Surpresa de novo.

6)James Hunt(ING)Hesketh/Ford-1m20s3

7)Clay Regazzoni(AUT)Ferrari-1m20s3

8)Emerson Fittipaldi(BRA)McLaren/Ford-1m20s5 Estreou na suspensão traseira com braços paralelos (Anuário Motores 1974 pg 52).

9)Hans Stuck(ALE)March/Ford-1m20s7 Teve acidente na volta 36 e abandonou.

10)Patrick Depailler(FRA)Tyrrell/Ford-1m20s8

11)Mike Hailwood(ING)McLaren/Ford-1m21s2

12)Jacky Ickx(BEL)Lotus/Ford-1m21s2

13)John Watson(IRL)Brabham/Ford-1m21s3

14)François Migault(FRA)BRM-1m21s4

15)Arturo Merzario(ITA)ISO/Ford-1m21s6

16)Jean-Pierre Jarrier(FRA)Shadow/Ford-1m21s6

17)Jochen Mass(ALE)Surtees/Ford-1m21s6

18)Vittorio Brambilla(ITA)March/Ford-1m21s6

19)Denis Hulme(NZE)McLaren/Ford-1m21s7

20)José Carlos Pace(BRA)Brabham/Ford-1m21s7 Estreia do Pace na Brabham, depois de sair da Surtees.

21)Peter Gethin(ING)Lola/Ford-1m21s7

22)Graham Hill(ING)Lola/Ford-1m21s9

23)Jean-Pierre Beltoise(FRA)BRM-1m22s1

24)Henri Pescarolo(FRA)BRM-1m22s4

25) Tim Schenken(AUS)Trojan/Ford-1m22s4

Corrida: 20/07/1974 - 75 voltas

Classificação Final:

1) Jody Scheckter(AFS)Tyrrell/Ford-1h43m02s2 (9 pontos) 2ª vitória do Scheckter.

2) Emerson Fittipaldi(BRA)McLaren/Ford-a 15s3 (6 pontos)

3) Jacky Ickx(BEL)Lotus/Ford-a 1m01s5 (4 pontos)

4) Clay Regazzoni(SUI)Ferrari-a 1m07s2 (3 pontos) Fechou a porta do Peterson ostensivamente (Anuário Motores 1974 pg 52).

5) Niki Lauda(AUT)Ferrari-a 1 volta (2 pontos) Liderava facilmente a corrida, mas teve um pneu esvaziado, errou ao se manter na pista. Quando foi aos boxes na última volta, já era tarde demais. O público invadiu a área dos boxes e atrapalhou o retorno do Lauda à pista. A Ferrari reclamou e a FIA modificou o resultado Lauda para a 5ª lugar.

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

7) Denis Hulme(NZE)McLaren/Ford-a 1 volta

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

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

10) **Ronnie Peterson(SUE)Lotus/Ford-a 2 voltas Estava em 4º, sendo bloqueado pelo Regazzoni, quando furou o pneu.**

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

12) Jean-Pierre Beltoise(FRA)BRM-a 3 voltas

13) Graham Hill(ING)Lola/Ford-a 6 voltas

14) Jochen Mass(ALE)Surtees/Ford-a 7 voltas

Melhor Volta: Niki Lauda(AUT)Ferrari-1m21s1

OBS: Antes da corrida, os organizadores afirmaram que haveria um fiscal para cada fila de carros na largada, para punir com 1 minuto de acréscimo no tempo a todos os pilotos que "queimassem" a bandeirada. **Mas, quando o juiz começou a levantar a bandeira, Clay Regazzoni, que estava dividindo a quarta fila com Emerson Fittipaldi, tirou o pé da embreagem e arrancou entre os carros à sua frente. Diante disso, o juiz resolveu baixar depressa a bandeira. Nem Regazzoni nem algum outro chegou a ser punido.** Ronnie Peterson, que quase sempre larga bem, dessa vez se atrasou e ficou para trás. Lauda saiu na ponta e, na primeira curva, já estava com Jody Scheckter em seu encalço. Emerson tentou abrir passagem por fora e já estava emparelhado com James Hunt quando ele fechou o brasileiro. O Hesketh de Hunt chegou a bater com força no pneu de Emerson. "Pensei até que meu carro fosse rodopiar, mas continuei acelerando forte em segunda e consegui passar Hunt na freada para a primeira curva, a Paddock. Tom Pryce me fechou a passagem por dentro, mas eu escapei por fora, deixando-o também para trás", comentou Fittipaldi. Ao final da primeira volta, Emerson estava em sexto, atrás de Lauda, Scheckter, Regazzoni, Peterson e Reutemann, nesta ordem. Essas posições permaneceram inalteradas durante as dez primeiras voltas. Na altura da 20ª volta, Tom Pryce, que se atrasara bastante no início, começou a forçar e colou atrás de Fittipaldi. O brasileiro começou a ficar irritado com Reutemann e fazia-lhe sinais seguidamente, pedindo passagem. Mas ele fazia de conta que não via e continuava fechando a porta. Para o público, a corrida havia ficado monótona, pois Niki Lauda liderava folgadoamente e as únicas posições em disputa eram o terceiro e o quinto lugares. Na 25ª volta, Fittipaldi ao chegar à curva atrás dos boxes, verificou que Reutemann entrara demasiado forte, com a traseira de seu carro começando a sair da pista, culminando na rodada do argentino. Emerson por pouco não bateu: conseguindo passar quase raspando por dentro. Nessa altura, porém, Niki Lauda e Jody Scheckter já estavam 28 e 23 segundos à frente do brasileiro, respectivamente. Ainda na 25ª volta, **Hans Stuck bateu com seu March, espalhando estilhaços de metal pela pista.** Na volta seguinte, os pilotos procuraram passar bem ao largo dos destroços, para não furarem os pneus. **Entretanto, Peterson e Reutemann não tiveram os mesmos cuidados, pois seus carros tiveram pneus furados, parando nos boxes duas voltas depois.** Logo após, aconteceu uma polêmica envolvendo Niki Lauda, que retardou

interminantemente uma parada nos boxes para trocar um pneu furado. O austríaco teve a ideia de fazê-lo na última volta, mas, quando quis voltar para a pista, encontrou a saída dos boxes fechada por uma maré humana que aguardava a bandeirada de chegada. Lauda não pôde completar a prova, mas ele e a Ferrari eram importantes demais para serem deixados sem uma resposta. As autoridades esportivas simplesmente tiveram de supor o que Lauda faria se pudesse sair dos boxes. Foi um choque para o mundo esportivo, por abrir um precedente perigoso. Mas foi também uma vitória do bom senso, já que a única coisa que podia impedir o jovem austríaco de cruzar a linha de chegada, 50 metros à frente, seria a queda de algum meteoro.

Devido os destroços da March, 7 pilotos furaram pneus nessa corrida: Watson, Hill, Peterson e Lauda.

Campeonato: Lauda 38, Fittipaldi 37, Regazzoni e Scheckter 35 pontos. Lauda continua líder. Campeonato muito equilibrado!

246)GP DA ALEMANHA

Local: Nürburgring

Pole-Position:

1)Niki Lauda(AUT)Ferrari-7m00s8 Fechou a porta e bateu com Scheckter quando era o 3º colocado e abandonou na 1ª volta.

2)Clay Regazzoni(AUT)Ferrari-7m01s1

3)Emerson Fittipaldi(BRA)McLaren/Ford-7m02s3 Emerson teve problema de câmbio na largada e sofreu batida de Hulme por trás no grid de largada e abandonou na volta 2.

4)Jody Scheckter(AFS)Tyrrell/Ford-7m03s4

5)Patrick Depailler(FRA)Tyrrell/Ford-7m06s2 Teve acidente na volta 5 e abandonou.

6)Carlos Reutemann(ARG)Brabham/Ford-7m07s2

7)Denis Hulme(NZE)McLaren/Ford-7m08s8 Sofreu acidente na 1ª volta e abandonou. Foi desclassificado por usar o carro reserva, igual Prost Ita 1986 e Senna Bra 1988.

8)Ronnie Peterson(SUE)Lotus/Ford-7m09s0 Metendo tempo no lckx em Nurburgring!!

9)Jacky Ickx(BEL)Lotus/Ford-7m09s1

10)Jochen Mass(ALE)Surtees/Ford-7m09s8

11)Tom Pryce(ING)Shadow/Ford-7m09s9

12)Mike Hailwood(ING)McLaren/Ford-7m10s1 Sofreu um acidente na corrida e fraturou o joelho, ficando afastado das pistas.

13)James Hunt(ING)Hesketh/Ford-7m10s4

14)John Watson(IRL)Brabham/Ford-7m10s51

15)Jean-Pierre Beltoise(FRA)BRM-7m10s53

16)Arturo Merzario(ITA)ISO/Ford-7m11s2

17)José Carlos Pace(BRA)Brabham/Ford-7m12s7

18)Jean-Pierre Jarrier(FRA)Shadow/Ford-7m14s9

19)Hans Stuck(ALE)March/Ford-7m16s0

20)Graham Hill(ING)Lola/Ford-7m16s4

21)Jacques Laffite(FRA)ISO/Ford-7m17s6 Estreia do Laffite. Equipe de Frank Williams.

22)Vern Schuppan(AUS)Ensign/Ford-7m20s7

23)Vittorio Brambilla(ITA)March/Ford-7m20s8

24)Henri Pescarolo(FRA)BRM-7m20s9

25)Derek Bell(ING)Surtees/Ford-7m22s0

26)Ian Ashley(ING)Token/Ford-7m24s6

Corrida: 04/08/1974 - 14 voltas

Classificação Final:

1) Clay Regazzoni(SUI)Ferrari-1h41m35s0 (9 pontos) Corrida com chuva. Novo líder do campeonato, devido problemas de Lauda e Fittipaldi.

2) Jody Scheckter(AFS)Tyrrell/Ford-a 50s7 (6 pontos)

3) Carlos Reutemann(ARG)Brabham/Ford-a 1m23s3 (4 pontos)

4) Ronnie Peterson(SUE)Lotus/Ford-a 1m24s2 (3 pontos)

5) Jacky Ickx(BEL)Lotus/Ford-a 1m25s0 (2 pontos)

6) Tom Pryce(ING)Shadow/Ford-a 2m18s1 (1 ponto) Boa corrida.

7) Hans Stuck(ALE)March/Ford-a 2m58s7

8) Jean-Pierre Jarrier(FRA)Shadow/Ford-a 3m25s9

9) Graham Hill(ING)Lola/Ford-a 3m26s4

10) Henri Pescarolo(FRA)BRM-a 4m17s7

11) Derek Bell(ING)Surtees/Ford-a 5m17s7

12) José Carlos Pace(BRA)Brabham/Ford-a 6m26s3

13) Vittorio Brambilla(ITA)March/Ford-a 8m43s1

14) Ian Ashley(ING)Token/Ford-a 1 volta

15) Mike Hailwood(ING)McLaren/Ford-a 2 voltas

Melhor Volta: Jody Scheckter(AFS)Tyrrell/Ford-7m11s1

OBS: "Foi a primeira vez que não consegui largar numa prova de Fórmula 1. Quando tentei engatar a primeira marcha para sair, percebi que ela não entrava. Parecia que a alavanca de câmbio estava travada em ponto morto, porque não consegui engatar nenhuma outra marcha. Quando notei que não poderia sair normalmente, já era tarde: o diretor baixou a bandeira e eu fiquei sozinho, enquanto todos arrancavam. Como em outras corridas em que fiquei em perigo na largada, não por causa de acidentes, me encolhi e levantei o braço, tentando avisar os que estavam atrás. Patrick Depailler percebeu meus sinais aflitos e saiu para a esquerda, mas Denis Hulme, que estava atrás dele, viu muito tarde que eu estava parado e não pôde evitar a batida violenta no pneu traseiro esquerdo do meu carro. Eu ainda consegui largar, mas não tinha qualquer chance", contou Fittipaldi. Jody Scheckter largou bem, ficando logo atrás de Regazzoni. Niki Lauda ficou em terceiro, bem perto dos dois. A segunda curva, para a esquerda, é precedida de uma pequena reta. Foi aí que Niki Lauda saiu do vácuo do carro de Scheckter tentando passá-lo pela esquerda. Antes de chegar à curva, Lauda ficou bem ao lado de Scheckter e tentou fechá-lo para fazer a tomada certa de curva. Mas Scheckter se manteve em sua própria linha e Lauda acabou batendo com o pneu traseiro direito da Ferrari no pneu dianteiro esquerdo do Tyrrell de Scheckter. Como a Ferrari estava desequilibrada, por estar mudando de direção, o único prejudicado foi Lauda, que rodou na frente de Scheckter e saiu da pista. Lauda ainda teve muita sorte, porque, naquele ponto, o guard-rail é bem afastado da pista e ele teve espaço para frear o carro. Scheckter soube controlar o Tyrrell e continuou correndo normalmente. A esta altura, Denis Hulme era desclassificado por largar com o carro reserva, já que é proibido correr com um carro, depois de ter largado com outro (mesmo erro cometido pela McLaren com Prost na Itália 86 e Senna no Brasil 88). Mike Hailwood, outro piloto que corre com McLaren, também não terminou a corrida, porque sofreu um acidente onde fraturou o joelho direito. Clay Regazzoni liderou toda a corrida, sempre seguido por Jody Scheckter e por Carlos Reutemann, e terminou na frente com a vantagem de 50 segundos sobre Scheckter. Jody Scheckter, no entanto, correu instruído por Jackie Stewart, que o ajudará também nas quatro corridas restantes do ano. Houve boas surpresas nessa corrida. O alemão Jochen Mass manteve-se em quarto lugar até a quinta volta, quando o motor de seu Surtees TS19 começou a falhar. Esta não foi a primeira vez que o Surtees andou bem em Nürburgring: em 1973, José Carlos Pace bateu o recorde do circuito com um Surtees. Tom Pryce, um piloto novo, também correu muito bem e marcou seu primeiro ponto no campeonato. Até a sexta volta, corria em 12º lugar e no fim conseguia chegar em sexto. Mike Hailwood poderia ter chegado em quarto lugar. Estava entre Jacky Ickx e Ronnie Peterson, na 13ª volta, quando entrou muito forte na curva que antecede a grande reta e saiu da pista,

batendo violentamente no guard-rail de frente. A única falha do GP da Alemanha foi nesse acidente: só depois da última volta é que Hailwood foi tirado do carro. Ele havia ficado preso, e, levado a um hospital de Adenau, verificaram que seu joelho direito estava fraturado. Hans Stuck acabou sendo o piloto mais aplaudido do GP da Alemanha: seu March 741 ficou sem gasolina a poucos metros da linha final, mas continuou no embalo, chegando em sétimo lugar e parando logo em seguida. José Carlos Pace não teve sorte de novo. Largou numa das últimas posições e chegou em 13º lugar. Seu carro não rendeu bem e provavelmente precisa de muitos testes para se tornar tão competitivo como o de Reutemann, seu companheiro na equipe Brabham.

Campeonato: Regazzoni 44, Scheckter 41, Lauda 38 e Fittipaldi 37. Scheckter em 2º na classificação e Emerson caiu para 4º no campeonato!

247)GP DA ÁUSTRIA (10 pilotos no mesmo segundo)

Local: Zeltweg

Pole-Position:

- 1)Niki Lauda(AUT)Ferrari-1m35s40 Quebrou motor na volta 18, quando estava em 2º lugar.
- 2)Carlos Reutemann(ARG)Brabham/Ford-1m35s56 Brabham FORTE.
- 3)Emerson Fittipaldi(BRA)McLaren/Ford-1m35s76 Quebrou o motor quando era o 3o.
- 4)José Carlos Pace(BRA)Brabham/Ford-1m35s91 Chegou a andar em 2o, mas quebrou o tubo de gasolina na volta 42 quando era o 5o.
- 5)Jody Scheckter(AFS)Tyrrell/Ford-1m35s94 Quebrou quando era o 3o colocado na volta 9.
- 6)Ronnie Peterson(SUE)Lotus/Ford-1m36s00
- 7)James Hunt(ING)Hesketh/Ford-1m36s11
- 8)Clay Regazzoni(AUT)Ferrari-1m36s31
- 9) Arturo Merzario(ITA)ISO/Ford-1m36s35
- 10)Denis Hulme(NZE)McLaren/Ford-1m36s39
- 11)John Watson(IRL)Brabham/Ford-1m36s52
- 12)Jacques Laffite(FRA)ISO/Ford-1m36s86
- 13)Rolf Stommelen(ALE)Lola/Ford-1m37s18
- 14)Patrick Depailler(FRA)Tyrrell/Ford-1m37s25 Bateu na volta 42 e abandonou.
- 15)Hans Stuck(ALE)March/Ford-1m37s37
- 16)Tom Pryce(ING)Shadow/Ford-1m37s39 Rodou na volta 22 e abandonou.
- 17)David Hobbs - McLaren/Ford-1m37s41
- 18)Jean-Pierre Beltoise(FRA)BRM-1m37s43
- 19)Tim Schenken(AUS)Token/Ford-1m37s43
- 20)Vittorio Brambilla(ITA)March/Ford-1m37s47
- 21)Graham Hill(ING)Lola/Ford-1m37s54
- 22)Jacky Ickx(BEL)Lotus/Ford-1m38s09 Bateu na volta 43 e abandonou.
- 23)Jean-Pierre Jarrier(FRA)Shadow/Ford-1m38s17
- 24)Ian Ashley(ING)Token/Ford-1m38s67
- 25)Dieter Quester(AUT)Surtees/Ford-1m36s88

Corrida: 18/08/1974 - 54 voltas

Classificação Final:

- 1) Carlos Reutemann(ARG)Brabham/Ford-1h28m44s72 (9 pontos) Assumiu a ponta na largada e ganhou a corrida de ponta a ponta.
- 2) Denis Hulme(NZE)McLaren/Ford-a 42s92 (6 pontos)
- 3) James Hunt(ING)Hesketh/Ford-a 1m01s54 (4 pontos) Ótimo resultado.
- 4) John Watson(IRL)Brabham/Ford-a 1m09s39 (3 pontos)
- 5) Clay Regazzoni(SUI)Ferrari-a 1m13s08 (2 pontos)
- 6) Vittorio Brambilla(ITA)March/Ford-a 1m13s82 (1 ponto)

- 7) David Hoobs(ING)McLaren/Ford-a 1 volta
- 8) Jean-Pierre Jarrier(FRA)Shadow/Ford-a 2 voltas
- 9) Dieter Quester(AUT)Surtees/Ford-a 3 voltas
- 10) Tim Schenken(AUS)Trojan/Ford-a 4 voltas

Melhor Volta: Clay Regazzoni(SUI)Ferrari-1m37s22

OBS: Estava fazendo um sol quase tropical, quando os pilotos alinharam para a largada, às 3 da tarde - a hora mais quente do dia, neste verão austríaco. O público austríaco estava torcendo por Niki Lauda, enquanto cerca de 30000 italianos incentivavam, com gritos, bandeiras e faixas, o ítalo-suíço Regazzoni. José Carlos Pace largou bem, ficando à frente de Emerson Fittipaldi. Mas logo deu uma rateada, por causa de erro na mudança de marchas. Assim, Emerson pôde se aproximar dele pela direita. Quando Moco rateou e Fittipaldi se aproximou, apareceu Regazzoni à esquerda do piloto da McLaren, quase o empurrando para fora da pista e colocando meio carro à sua frente, para depois cruzar na traseira de Pace. **Emerson também foi ultrapassado por James Hunt, caindo para o sétimo lugar. Emerson recuperou uma posição, mas por pouco tempo, já que foi ultrapassado por Jody Scheckter. O sul-africano, partiu depois, para cima de Hunt, conquistando mais uma posição. O Tyrrell de Scheckter estava rendendo espetacularmente, onde o primeiro piloto da equipe do velho Ken, ainda ganhou mais duas posições, passando José Carlos Pace e Clay Regazzoni, colocando-se em terceiro, atrás de Lauda. Mas então, na oitava volta, o motor do Tyrrell quebrou e Scheckter saiu da corrida.** Logo após a saída de Scheckter, Emerson passou James Hunt e resolveu atacar os da frente, tentando recuperar as posições perdidas na largada. Seu carro estava bem mais leve e já não tinha o problema de bater com o chassi no chão. Depois de ultrapassar o protegido de Lorde Hesketh, Fittipaldi colou em Pace, aproveitando-se do melhor acerto de sua McLaren em relação ao Brabham, conquistando assim, mais uma posição. A corrida estava sensacional, disputada palmo a palmo. Ninguém podia cometer o menor erro, do contrário perderia posição, ou, na melhor hipótese, perderia o vácuo de quem estivesse logo à frente. **Eram seis carros andando num limite bárbaro: Carlos Reutemann na ponta, as duas Ferrari, o McLaren de Emerson e, colado no brasileiro, o Lotus de Peterson, que conseguira ultrapassar Moco.** A corrida prosseguiu nesse ritmo incrível, com Reutemann tentando fugir e seis adversários apertando o cerco. Quando faltavam 25 voltas para terminar a prova, Emerson começou a perceber que Regazzoni estava com problemas. **A essa altura, Pace já recuperara o quinto lugar de Ronnie Peterson e em seguida entrou no vácuo de Fittipaldi. Mas Carlos Reutemann conseguiu abrir um pouco de Regazzoni, que passara a perder muito tempo nas curvas de baixa velocidade. Foi quando Emerson ultrapassou Niki Lauda, que uma volta depois, abandonou a corrida com o motor Ferrari quebrado. Logo após, ao pressionar Clay Regazzoni, Emerson têm que abandonar a prova, com o motor Ford de sua McLaren quebrado. José Carlos Pace, o outro brasileiro na prova, aproveita-se e ultrapassa Regazzoni, que estava com problemas num dos pneus traseiros e parou pouco depois para trocá-lo. Voltou à pista em oitavo lugar, nas terminou conquistando um quinto lugar. Moco teve de parar quando um minúsculo anel do sistema de alimentação se rompeu, determinando o fim da prova para ele. A equipe mandou banhar o anel em ouro e colou no centro do volante de seu carro.** Peterson ficou então em segundo, mas quebrou logo em seguida, permitindo a Hulme, que andou lá atrás durante a maior parte da prova, cruzar a linha de chegada em segundo lugar, seguido por James Hunt (que obteve essa colocação mesmo tendo sido obrigado a uma parada no boxe). A vitória de Reutemann tornou-se tranquila após essa sucessão de quebras. Foi um resultado justo para o argentino, que teve um belo desempenho. **Mas, para o público, o melhor do espetáculo terminou na 40ª volta, quando Moco - o único que ainda tinha chances de passar Reutemann - teve de deixar a pista.**

Emerson, Lauda e Scheckter abandonaram.

Campeonato: Regazzoni 46, Scheckter 41, Lauda 38 e Fittipaldi 37.

248)GP DA ITÁLIA

Local: Monza

Pole-Position:

1)Niki Lauda(AUT)Ferrari-1m33s16 Foram 6 poles seguidas do Lauda, recorde até Senna conseguir 9 em 88/89. Lauda liderou a corrida, mas quebrou o NOVO motor da Ferrari.

2)Carlos Reutemann(ARG)Brabham/Ford-1m33s27 Três Brabhams entre os 4 primeiros, mas o argentino quebrou o câmbio na volta 13.

3)José Carlos Pace(BRA)Brabham/Ford-1m33s53

4)John Watson(IRL)Brabham/Ford-1m33s63

5)Emerson Fittipaldi(BRA)McLaren/Ford-1m33s73

6)Clay Regazzoni(AUT)Ferrari-1m33s95 Liderou a corrida depois da quebra do Lauda, mas quebrou o NOVO MOTOR quando era o líder.

7)Ronnie Peterson(SUE)Lotus/Ford-1m34s24

8)James Hunt(ING)Hesketh/Ford-1m34s34

9)Jean-Pierre Jarrier(FRA)Shadow/Ford-1m34s560

10)Patrick Depailler(FRA)Tyrrell/Ford-1m34s561

11)Jean-Pierre Beltoise(FRA)BRM-1m34s62

12)Jody Scheckter(AFS)Tyrrell/Ford-1m34s70

13)Vittorio Brambilla(ITA)March/Ford-1m34s76

14)Rolf Stommelen(ALE)Lola/Ford-1m34s84

15)Arturo Merzario(ITA)ISO/Ford-1m35s02

16)Jacky Ickx(BEL)Lotus/Ford-1m35s19

17)Jacques Laffite(FRA)ISO/Ford-1m35s22

18)Hans Stuck(ALE)March/Ford-1m35s23

19)Denis Hulme(NZE)McLaren/Ford-1m35s63

20)Tim Schenken(AUS)Trojan/Ford-1m35s72

21)Graham Hill(ING)Lola/Ford-1m35s82

22)Tom Pryce(ING)Shadow/Ford-1m36s27

23)David Hoobs(ING)McLaren/Ford-1m36s31

24)François Migault(FRA)BRM-1m36s36

25)Henri Pescarolo(FRA)BRM-1m36s64

Corrida: 08/09/1974 - 52 voltas

Classificação Final:

1) Ronnie Peterson(SUE)Lotus/Ford-1h22m56s6 (9 pontos) Emerson seguiu o sueco nas últimas 10 voltas.

2) Emerson Fittipaldi(BRA)McLaren/Ford-a 0s8 (6 pontos)

3) Jody Scheckter(AFS)Tyrrell/Ford-a 24s7 (4 pontos)

4) Arturo Merzario(ITA)ISO/Ford-a 1m27s7 (3 pontos)

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

6) Denis Hulme(NZE)McLaren/Ford-a 1 volta (1 ponto)

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

8) Graham Hill(ING)Lola/Ford-a 1 volta

9) David Hoobs(ING)McLaren/Ford-a 1 volta

10) Tom Pryce(ING)Shadow/Ford-a 2 voltas

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

Melhor Volta: José Carlos Pace(BRA)Brabham/Ford-1m34s2 Depois que se transferiu para a Brabham, passou a andar muito bem.

OBS: Quando o juiz de largada começou a levantar a bandeira, Niki Lauda, na pole position, tirou rapidamente o pé da embreagem e acelerou, sendo seguido por todos. O curioso é que isso tem

acontecido em vários GPs e, ao invés de punir o piloto que queima a largada, o juiz, assustado, trata de baixar depressa a bandeira para não ficar em posição difícil. Emerson Fittipaldi largou normalmente, mas Niki Lauda conseguiu com a sua "queimada", abrir quase três carros de vantagem antes de chegarem à primeira gincana. Atrás de Lauda ficaram os três Brabham pilotados por Reutemann, Pace e John Watson. Mas, antes da freada da gincana, Regazzoni já conseguira ultrapassar Watson. Emerson fez o mesmo, aproveitando o vácuo de Regazzoni. E Peterson, que vinha no vácuo do brasileiro, também passou pelo Brabham do irlandês. Na segunda volta, Lauda alargou sua vantagem e Regazzoni ultrapassou os Brabham de Pace e de Reutemann, que saíam muito de frente, perdendo assim a linha ideal de curva. Peterson e Emerson conseguiram ultrapassar somente Moco. A corrida prosseguiu assim, sem alterações nas primeiras posições, nas nove voltas seguintes. Só na décima volta, Fittipaldi ganhou uma colocação melhor, quando o câmbio de Reutemann quebrou, obrigando-o a desistir. **Na 32ª volta, a Ferrari de Niki Lauda estava se arrastando vagorosamente para os boxes, de onde não mais saiu. Nove voltas depois, foi a vez de Clay Regazzoni entrar no boxe. Ainda voltou a sair, mas não chegou sequer a completar mais uma volta. Depois que Regazzoni abandonou, Peterson sentiu ter a vitória assegurada. Sabia que o único lugar que Emerson poderia ultrapassá-lo era a saída da curva Parabólica. Tanto a Lotus com a McLaren, começavam a ter problemas de pneus.** Ao se aquecerem muito, eles perdiam a aderência. Por isso, nas últimas voltas o brasileiro procurou não derrapar muito nem forçar demais os freios. Ainda assim, Emerson teve uma excelente chance de ultrapassar Peterson na última volta, ao chegar colado com o sueco na curva Lesmo. Caso ele saísse forte da curva, fatalmente Emerson o ultrapassaria, mas ele teve consciência disso e freou com força. Para evitar a batida, Emerson teve de travar suas rodas e tirar o pé do acelerador, pegando a guia interna e perdendo preciosos segundos, suficientes para Ronnie Peterson livrar uma vantagem de três carros, cruzando a linha de chegada na frente.

Campeonato: Regazzoni 46 pontos, Scheckter 45 pontos, Fittipaldi 43 pontos e Lauda 38.

249)GP DO CANADÁ

Local: Mosport

Pole-Position:

1)Emerson Fittipaldi(BRA)McLaren/Ford-1m13s118 Emerson fez a pole, e chuveou no final do treino, não dando para Lauda fazer a pole.

2)Niki Lauda(AUT)Ferrari-1m13s230 Estava liderando folgado na frente, mas bateu sozinho no guard rail na volta 67 e abandonou.

3)Jody Scheckter(AFS)Tyrrell/Ford-1m13s302 Quebrou o freio quando estava em 3o lugar.

4)Carlos Reutemann(ARG)Brabham/Ford-1m13s482

5)Jean-Pierre Jarrier(FRA)Shadow/Ford-1m13s538

6)Clay Regazzoni(AUT)Ferrari-1m13s553

7)Patrick Depailler(FRA)Tyrrell/Ford-1m13s634

8)James Hunt(ING)Hesketh/Ford-1m13s736

9)José Carlos Pace(BRA)Brabham/Ford-1m14s100

10)Ronnie Peterson(SUE)Lotus/Ford-1m14s340

11)Rolf Stommelen(ALE)Lola/Ford-1m14s449

12)Jochen Mass(ALE)McLaren/Ford-1m14s486

13)Tom Pryce(ING)Shadow/Ford-1m14s631

14)Denis Hulme(NZE)McLaren/Ford-1m14s754

15)John Watson(IRL)Brabham/Ford-1m14s757

16)Mario Andretti(EUA)Parnelli/Ford-1m14s923 Estreia de equipe Americana na F1.

17)Jean-Pierre Beltoise(FRA)BRM-1m15s021

18)Jacques Laffite(FRA)ISO/Ford-1m15s218

19)Arturo Merzario(ITA)ISO/Ford-1m15s337

- 20)Graham Hill(ING)Lola/Ford-1m15s538
- 21)Jacky Ickx(BEL)Lotus/Ford-1m15s661
- 22)Helmut Koinning(AUT)Surtees/Ford-1m15s668
- 23)Hans Stuck(ALE)March/Ford-1m15s709
- 24)Mark Donohue(EUA)Penske/Ford-1m15s731 Estreia da equipe de Roger Penske.**
- 25)Chris Amon(NZE)Amon/Ford-1m15s815
- 26)Eppie Wietzes(CAN)Brabham/Ford-1m16s311

Corrida: 22/09/1974 - 80 voltas

Classificação Final:

1) Emerson Fittipaldi(BRA)McLaren/Ford-1h40m26s136 (9 pontos) Lauda liderou a corrida toda com Emerson perto quando na volta 67, Lauda erra sai da pista, e Fittipaldi vence.

- 2) Clay Regazzoni(SUI)Ferrari-a 13s034 (6 pontos)
- 3) Ronnie Peterson(SUE)Lotus/Ford-a 14s494 (4 pontos)
- 4) James Hunt(ING)Hesketh/Ford-a 15s669 (3 pontos)**
- 5) Patrick Depailler(FRA)Tyrrell/Ford-a 55s322 (2 pontos)
- 6) Denis Hulme(NZE)McLaren/Ford-a 1 volta (1 ponto)
- 7) Mario Andretti(EUA)Parnelli/Ford-a 1 volta
- 8) Carlos Reutemann(ARG)Brabham/Ford-a 1 volta
- 9) José Carlos Pace(BRA)Brabham/Ford-a 1 volta
- 10) Helmut Koinning(AUT)Surtees/Ford-a 2 voltas
- 11) Rolf Stommelen(ALE)Lola/Ford-a 2 voltas
- 12) Mark Donohue(EUA)Penske/Ford-a 2 voltas
- 13) Jacky Ickx(BEL)Lotus/Ford-a 2 voltas
- 14) Graham Hill(ING)Lola/Ford-a 3 voltas
- 15) Jacques Laffite(FRA)ISO/Ford-a 6 voltas
- 16) Jochen Mass(ALE)McLaren/Ford-a 8 voltas

Melhor Volta: Niki Lauda(AUT)Ferrari-1m13s659

OBS: Clay Regazzoni fez uma largada sensacional, saindo da terceira fila para, já na primeira curva, tentar ultrapassar Emerson Fittipaldi por fora. Tentou entrar de qualquer jeito, mas como o brasileiro estava por dentro e com o motor rendendo bem, conseguiu manter a posição. Na primeira volta, Lauda conseguiu abrir um pouco. Emerson, que estava no vácuo do austríaco, foi arrastado por ele, livrando-se assim de Regazzoni, que logo depois foi ultrapassado por Scheckter ao dar uma meia rodopiada numa curva. Da quarta à décima volta, Niki Lauda e Fittipaldi abriram quase seis segundos de Scheckter, que trazia Regazzoni no vácuo. O tempo frio e às características do circuito estavam ajudando muito os motores V12 da Ferrari: do início ao fim da reta, Lauda livrara uns três carros de vantagem. Mas como o vácuo na grande reta de Mosport chega a alcançar um carro que esteja uns 70 metros atrás, o brasileiro continuava sendo arrastado, embora só conseguisse diminuir a distância nas curvas de baixa velocidade, principalmente nas freadas, quando conseguia sempre se reaproximar de Lauda. Nessa altura, estavam os dois correndo no limite máximo. Embora tenham largado bem atrás, Pace e Ronnie Peterson estavam fazendo uma corrida sensacional. Na 15ª volta, Moco passou Carlos Reutemann e James Hunt, colando atrás de Regazzoni, que mantinha o quarto lugar. Ronnie Peterson por sua vez, ultrapassou Reutemann e Depailler e reduzia cada vez mais a sua desvantagem para o grupo da frente. Pouco depois ocorreu a primeira parada por causa de problemas de pneus criados pelo frio: Carlos Reutemann entrou no boxe para trocar um pneu traseiro que havia rachado. Na 20ª volta, a vantagem de Emerson sobre Scheckter era de uns sete segundos, continuando o brasileiro no vácuo de Lauda. Essa situação confortável perdurou nas vinte voltas seguintes, até a 40ª, mais ou menos, quando alcançaram o primeiro retardatário, o BRM de Chris Amon. Ao ver a bandeira azul - sinal de que deveria dar passagem ao líder da prova - Amon abriu caminho e Niki Lauda pôde entrar no cotovelo à sua frente. Mas Emerson, que estava uns 70 metros atrás, só chegou ao cotovelo depois de Chris Amon, que teve de manter sua linha de curva, pois do contrário, poderia

sair da pista. Assim, teve de fazer todo o cotovelo atrás do BRM, reduzindo seu ritmo de corrida. Com isso, Niki Lauda aumentou sua vantagem sobre Emerson e, ao entrar outra vez na grande reta o brasileiro já não estava em seu vácuo. Na 46ª volta, Moco, que estava fazendo uma ótima corrida, foi obrigado a parar no boxe para trocar um pneu traseiro que estava se desfazendo. Voltou logo depois, em nono lugar e sem muitas chances de aproximar-se outra vez dos primeiros colocados. Nessa mesma volta, Niki Lauda estava uns sete segundos à frente de Emerson, enquanto a vantagem do brasileiro sobre Scheckter era de uns oito segundos. O sul-africano vinha com uns 20 segundos sobre Regazzoni, que parecia conformado em manter o quarto lugar. Mas, duas voltas depois, o Tyrrell de Scheckter estava amassado contra o guard-rail. Estava definitivamente afastado da corrida. Regazzoni passara para a terceira posição. [Niki Lauda prosseguia andando no limite, baixando a bota cada vez mais. Resultado: o Ferrari do austríaco bateu. Emerson estava assim, na liderança da prova, posição que não mais perderia, assumindo a liderança do Mundial de Pilotos.](#)

Campeonato: Fittipaldi e Regazzoni 52 pontos, Scheckter 45 pontos e Lauda 38.

250)GP DOS ESTADOS UNIDOS

Local: Watkins Glen

Pole-Position:

- 1)Carlos Reutemann(ARG)Brabham/Ford-1m38s978
- 2)James Hunt(ING)Hesketh/Ford-1m38s995
- 3)Mario Andretti(EUA)Parnelli/Ford-1m39s209 Foi desclassificado.
- 4)José Carlos Pace(BRA)Brabham/Ford-1m39s284
- 5)Niki Lauda(AUT)Ferrari-1m39s327 Abandonou a corrida com problema na suspensão quando era o 4º colocado.
- 6)Jody Scheckter(AFS)Tyrrell/Ford-1m39s478 Abandonou a corrida com pane seca, quando era o 4º colocado.
- 7)John Watson(IRL)Brabham/Ford-1m39s527
- 8)[Emerson Fittipaldi\(BRA\)McLaren/Ford-1m39s538 Os candidatos ao título lado a lado e empatados com 52 pontos. Segundo Emerson, Regazzoni tentou lhe jogar para grama na corrida. Fonte: <https://www.youtube.com/watch?v=GUM6bH93r5c> \(CANAL ENERTO\)](#)
- 9)[Clay Regazzoni\(SUI\)Ferrari-1m39s600](#)
- 10)Jean-Pierre Jarrier(FRA)Shadow/Ford-1m40s317
- 11)Jacques Laffite(FRA)ISO/Ford-1m40s597
- 12)Chris Amon(NZE)BRM-1m40s700
- 13)Patrick Depailler(FRA)Tyrrell/Ford-1m40s700
- 14)Mark Donohue(EUA)Penske/Ford-1m40s834
- 15)Arturo Merzario(ITA)ISO/Ford-1m40s854
- 16)Jacky Ickx(BEL)Lotus/Ford-1m40s876
- 17)Denis Hulme(NZE)McLaren/Ford-1m41s027
- 18)Tom Pryce(ING)Shadow/Ford-1m41s188
- 19)**Ronnie Peterson(SUE)Lotus/Ford-1m41s195 Teve pane seca no final.**
- 20)Jochen Mass(ALE)McLaren/Ford-1m41s300
- 21)Rolf Stommelen(ALE)Lola/Ford-1m41s370
- 22)Mike Wilds(ING)Ensign/Ford-1m41s500
- 23)**Helmut Koinigg(AUT)Surtees/Ford-1m41s763 Sofreu acidente fatal e foi decapitado.**
- 24)Graham Hill(ING)Lola/Ford-1m41s901
- 25)Vittorio Brambilla(ITA)March/Ford-1m42s031
- 26)Jose Dolhem(FRA)Surtees/Ford-1m42s914
- 27)Tim Schenken(AUS)Lotus/Ford-1m43s243 Foi desclassificado.

Corrida: 06/10/1974 - 59 voltas

Classificação Final:

- 1) [Carlos Reutemann\(ARG\)Brabham/Ford-1h40m21s439 \(9 pontos\) Dobradinha da Brabham, que estava muito forte nessa pista.](#)
- 2) [José Carlos Pace\(BRA\)Brabham/Ford-a 10s735 \(6 pontos\)](#)
- 3) [James Hunt\(ING\)Hesketh/Ford-a 1m10s384 \(4 pontos\) Perseguiu o argentino até que a 5 voltas do final teve problemas nos freios.](#)
- 4) [Emerson Fittipaldi\(BRA\)McLaren/Ford-a 1m17s753 \(3 pontos\) Quando viu Lauda e Scheckter fora e Regazzoni atrás, abaixou o giro do motor para chegar em 4º lugar.](#)
- 5) John Watson(IRL)Brabham/Ford-a 1m25s804 (2 pontos)
- 6) Patrick Depailler(FRA)Tyrrell/Ford-a 1m27s506 (1 ponto)
- 7) Jochen Mass(ALE)McLaren/Ford-a 1m30s012
- 8) Graham Hill(ING)Lola/Ford-a 1 volta
- 9) Chris Amon(NZE)BRM-a 2 voltas
- 10) Jean-Pierre Jarrier(FRA)Shadow/Ford-a 2 voltas
- 11) [Clay Regazzoni\(SUI\)Ferrari-a 4 voltas Tentou jogar Fittipaldi para a grama, mas foi ultrapassado pelo brasileiro. Parou na volta 16 para inspecionar a suspensão e trocar os pneus dianteiros, pois o carro estava muito DIANTEIRO. E ainda parou mais 2 vezes.](#)
- 12) Rolf Stommelen(ALE)Lola/Ford-a 10 voltas

Melhor Volta: José Carlos Pace(BRA)Brabham/Ford-1m40s608 Mostrando muita velocidade

OBS: Os três concorrentes ao título de 1974, Emerson Fittipaldi, Clay Regazzoni e Jody Scheckter, largaram praticamente juntos. Porém, o suíço tinha problemas óbvios e passou atrasado em relação aos dois, na sétima posição, já na primeira volta. Seria uma longa e infeliz corrida para o suíço. Ele disse, anos depois, que o seu caráter "não lhe permitia pensar seriamente no título" e que dormiu profundamente na noite anterior à corrida. Clay Regazzoni foi perdendo posições até que na volta número 15 parou nos boxes. Quando retornou, estava em vigésimo, uma volta atrás dos líderes. Terminou em 11º, penúltimo classificado, atrasado quatro voltas. Enquanto isso, Scheckter continuava correndo em quinto, vigiado de perto por Emerson Fittipaldi, em sexto. Scheckter estava preocupado demais em fazer uma corrida tática para ser competitivo, enquanto Emerson estava em casa, com a "receita de corridas" no bolso do macacão, junto com o retrato da filha recém-nascida. **Eles ganhariam uma posição quando Niki Lauda quebrou e o brasileiro uma posição quando o motor de Scheckter parou repentinamente, a quinze voltas do final.** Daí em diante, Emerson apenas cuidou do carro e correu ao encontro do seu segundo título. "Talvez eu não tenha o melhor carro, mas tenho a melhor equipe", disse o brasileiro na época. No momento do seu grande triunfo, maior do que qualquer um poderia imaginar quando ele chegou à Europa, Emerson era o mesmo homem modesto que sempre fora. Na noite anterior a prova, Fittipaldi se virava de um lado para o outro na cama, padecendo de uma horrível insônia. Ele lembrou: "Jamais tive dificuldades para dormir, mas em Walkins Glen não preguei os olhos. Eu só via curvas, pistas correndo sob meus pés, todos querendo me ultrapassar. Era a consequência da tensão vivida nos treinos. Sosseguei apenas quando encarei o Regazzoni, à minha direita na quinta fila, e percebi seu nervosismo. A intranquilidade dele me acalmou e quem chegasse na frente seria o campeão". Entretanto, o GP americano não foi só de alegrias. **O austríaco Helmut Koinnig, de 25 anos e grande futuro, participava com um Surtees de sua 2ª prova na Fórmula 1 e encontrou a morte no mesmo local onde, um ano antes, François Cevert não escapara com vida de um acidente. De maneira inexplicável Koinnig bateu no guard-rail de frente, foi decapitado e faleceu na hora (Fonte: Formula um Campeonato 1976 pg 125).** Uma curiosidade: às vésperas do GP dos Estados Unidos, José Carlos Pace sonhou com seu pai. Ele pedia ao filho que mudasse a direção da seta amarela no alto de seu capacete, que apontava para baixo. "Pesa muito, faz força em direção ao chão", dizia o pai de Pace no sonho. Assustado, na manhã seguinte o piloto raspou as extremidades da seta com uma gilete e foi para a pista. Era um domingo, 6 de outubro, e Pace estava fazendo aniversário. Terminou a corrida em segundo lugar.

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

GP DO BRASIL

Local: Brasília (PROVA EXTRA-CAMPEONATO)

Pole-Position:

- 1) Carlos Reutemann(ARG)Brabham/Ford-1m51s18
- 2) Emerson Fittipaldi(BRA)McLaren/Ford-1m51s27
- 3) Jody Scheckter(AFS)Tyrrell/Ford-1m51s40
- 4) José Carlos Pace(BRA)Surtees/Ford-1m51s40
- 5) Arturo Merzario(ITA)ISO/Ford-1m53s43
- 6) Jean-Pierre Beltoise(FRA)BRM-1m54s44
- 7) Wilson Fittipaldi(BRA)Brabham/Ford-1m54s62
- 8) Jochen Mass(ALE)Surtees/Ford-1m55s53
- 9) Henri Pescarolo(FRA)BRM-1m55s88
- 10) Howden Ganley(NZE)March/Ford-1m57s61
- 11) Hans Stuck(ALE)March/Ford-1m58s10
- 12) James Hunt(ING)March/Ford-2m04s95

Corrida: 03/02/1974 - 40 voltas

Classificação Final:

- 1) Emerson Fittipaldi(BRA)McLaren/Ford-1h15m22s75
- 2) Jody Scheckter(AFS)Tyrrell/Ford-40 voltas
- 3) Arturo Merzario(ITA)ISO/Ford-40 voltas
- 4) Jochen Mass(ALE)McLaren/Ford-40 voltas
- 5) Wilson Fittipaldi(BRA)Brabham/Ford-a 1 volta Gasolina acabou no final da corrida**
- 6) Howden Ganley(NZE)March/Ford-a 1 volta
- 7) Henri Pescarolo(FRA)BRM-a 2 voltas
- 8) Jean-Pierre Beltoise(FRA)BRM-a 2 voltas

Melhor Volta: Emerson Fittipaldi(BRA)McLaren/Ford-1m51s62

OBS: A inauguração do autódromo de Brasília foi sem dúvida uma grande festa do regime militar na época do "Ame-o ou Deixe-o". Inclusive, o nome oficial da prova era: "I Grande Prêmio Presidente Médici". Naquele tempo era comum obras faraônicas, as usinas de Angra, a Transamazônica e até mesmo a equipe Copersucar, eram exemplos típicos de "um país que vai para a frente". Quando foi dada a largada, Carlos Reutemann saiu em primeiro lugar. Emerson estava colado no argentino, quando na sétima volta surgiu sua chance. Reutemann entrou um pouco forte, acelerou tudo e a traseira escapou, com as rodas subindo na guia. Seu carro ficou completamente de lado e ele foi obrigado a aliviar na saída de curva. Emerson vinha por dentro, mais embalado. Nas duas curvas seguintes, à esquerda, o brasileiro já estava meio carro à frente de Reutemann e o ultrapassou por fora. "Ele foi muito honesto comigo, pois não me forçou a subir na grama nem nada. Mas isso não é novidade: o Carlos joga sempre limpo, respeita os outros, reconhece quando não dá mais para segurar o carro de trás e o deixa passar. Não é que ele dê colher-de-chá, apenas não faz coisas erradas", comentou Fittipaldi. A esta altura, Jody Scheckter que havia largado em quarto, ultrapassou Merzario, que começou a ter problemas com seus pneus. O sul-africano, beneficiado pela desistência de Reutemann, acabou assumindo a segunda colocação. Daí para a frente a corrida ficou monótona, tendo um desenrolar normal até o fim, pois Emerson já havia aberto uma boa distância de Jody Scheckter. Fittipaldi entrou tranquilo na última volta. Entretanto, levou o maior susto na curva de saída do miolo, atrás do boxe. A pressão de gasolina foi a zero e o motor parou. **"Comecei a xingar, certo de que a gasolina havia acabado. Liguei a bomba elétrica, dei uma balançada de um lado para o outro da pista e acho que o**

pescador pegou um restinho de gasolina que havia no fundo do tanque. Tinha certeza de que não ia dar para chegar. Vim em terceira, quase sem acelerar, e vibrei quando recebi a bandeirada. Se eu tivesse entrado mais forte em alguma curva, a gasolina teria acabado antes", disse o brasileiro. Apesar das dificuldades com o carro, Wilsinho chegou em quinto lugar. Ele largou em sétimo e brigou muito pela quinta posição com Hans Stuck. Mas depois de umas dez voltas começou a ter problemas com a embreagem: o tubo de óleo quebrou e ele teve que mudar as marchas no tempo. Quando Wilsinho se aproximava bastante de Jochen Mass, o freio começou a cair. Ele pisava cada vez mais fundo, e terminou a prova sem freio algum. Mass abriu vantagem sobre ele, mas Wilsinho ainda conseguiu segurar Stuck por algum tempo. Depois o alemão o ultrapassou, mas quebrou na 34ª volta. E Wilsinho voltou para a quinta posição. José Carlos Pace vinha em quinto, com boas chances, mas seu carro não ajudou, devido aos pneus. Ainda teve que parar duas vezes com problemas no injetor de gasolina. Terminou em nono lugar, cinco voltas atrás. Uma boa surpresa foi Merzario. Andou muito bem e terminou em terceiro. Tudo indica que ele está conseguindo acertar bem o carro de Frank Williams. "Acho que, este ano, Merzario poderá se sair muito bem", comentou Fittipaldi. [Uma curiosidade: Nélson Piquet, que na década de 80 passou a ser o nome oficial do autódromo, contou como se sentiu na inauguração do circuito. "No autódromo que hoje eu administro \(1998\), na época da inauguração tive que dormir dentro dos boxes para poder assistir à corrida. Justamente neste boxe, trabalhavam o Carlos Reutemann e as Brabham, que eu lavava e cuidava", disse o tricampeão mundial.](#)

CORRIDA DOS CAMPEÕES

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

Pole-Position:

- 1)James Hunt(ING)Hesketh/Ford-1m21s5
- 2)Clay Regazzoni(SUI)Ferrari-1m21s6
- 3)Niki Lauda(AUT)Ferrari-1m22s1
- 4)Carlos Reutemann(ARG)Brabham/Ford-1m23s0
- 5)Henri Pescarolo(FRA)BRM-1m23s1
- 6)Emerson Fittipaldi(BRA)McLaren/Ford-1m23s2
- 7)Mike Hailwood(ING)McLaren/Ford-1m23s2
- 8)Jochen Mass(ALE)Surtees/Ford-1m23s3
- 9)Peter Revson(EUA)Shadow/Ford-1m23s6
- 10)Denis Hulme(NZE)McLaren/Ford-1m24s1
- 11)Jacky Ickx(BEL)Lotus/Ford-1m24s2
- 12)Graham Hill(ING)Lola/Ford-1m24s6
- 13)Richard Robarts(ING)Brabham/Ford-1m26s0
- 14)John Nicholson(NZE)Lyncar/Ford-1m26s8
- 15)Rikky Von Opel(LIE)Ensign/Ford-1m27s0
- 16)Peter Gethin(ING)Chevron/Chevrolet-1m35s5
- 17)Brian Redman(ING)Lola/Chevrolet-1m35s7
- 18)Guy Edwards(ING)Lola/Chevrolet-1m35s7
- 19)Ian Ashley(ING)Lola/Chevrolet-1m36s0
- 20)Vern Schuppan(AUS)Trojan/Chevrolet-1m36s3
- 21)Steve Thompson - Chevron/Chevrolet-1m36s8
- 22)Jean-Pierre Jarrier(FRA)Shadow/Ford-1m37s1
- 23)Clive Santo - Lola/Chevrolet-1m37s8
- 24)Tony Dean - Chevron/Chevrolet-1m39s0
- 25)Teddy Pilette(BEL)Lola/Chevrolet-1m39s1
- 26)Keith Holland - Chevron/Chevrolet-1m39s7
- 27)Mike Wilds(ING)March/Chevrolet-1m40s5
- 28)Damien Magee(ING)Lola/Chevrolet-1m44s8

29)Lella Lombardi(ITA)Lola/Chevrolet-1m45s4

Corrida: 17/03/1974 - 40 voltas

Classificação Final:

1) Jacky Ickx(BEL)Lotus/Ford-1h03m37s6 Com Lotus 72 E.

- 2) Niki Lauda(AUT)Ferrari-40 voltas
- 3) Emerson Fittipaldi(BRA)McLaren/Ford-40 voltas
- 4) Mike Hailwood(ING)McLaren/Ford-40 voltas
- 5) Clay Regazzoni(SUI)Ferrari-40 voltas
- 6) Peter Revson(EUA)Shadow/Ford-a 1 volta
- 7) Henri Pescarolo(FRA)BRM-a 2 voltas
- 8) Ian Ashley(ING)Lola/Chevrolet-a 2 voltas
- 9) Steve Thompson - Chevron/Chevrolet-a voltas
- 10) Peter Gethin(ING)Chevron/Chevrolet-a 3 voltas
- 11) Clive Santo - Lola/Chevrolet-a 3 voltas
- 12) Richard Roberts Brabham BT42-Cosworth-a 4 voltas

Melhor Volta: Jacky Ickx(BEL)Lotus/Ford-1m33s8

OBS: Jacky Ickx teve uma ajuda inesperada para vencer a Corrida dos Campeões em Brands Hatch: os carros de Fórmula 5 000. Eles atrapalharam bastante os pilotos nas curvas, alguns andando em velocidade inferior em 60 km/h a Emerson Fittipaldi, por exemplo. A largada em Brands Hatch é muito difícil, devido à pista inclinada que obriga os carros a arrastarem a roda traseira e saírem de lado, principalmente no molhado. Emerson largou bem e, na primeira curva, Reutemann liderava seguido pelo brasileiro. Ficaram nessas posições umas três voltas. Na volta 4, Niki Lauda ultrapassou Emerson, na reta bem em frente aos boxes. Duas voltas depois, Lauda passou por Reutemann, assumindo a liderança. Pouco depois, foi a vez de Fittipaldi ultrapassar Reutemann. Emerson foi atrapalhado por um Fórmula 5 000, obrigando-o a uma forte freada, para não bater. Jacky Ickx acabou ultrapassando o brasileiro por fora. Lauda também teve problemas com os F 5000 na freada da Druids, levando uma fechada, batendo com sua roda na do outro carro, felizmente sem consequências. Depois de muita luta, Emerson encostou em Ickx. Ao se aproximarem para colocar uma volta de vantagem sobre Tony Dean e Peter Gethin, que lideravam na categoria F 5000, Ickx cortou os retardatários sem problemas. Entretanto, Emerson ficou preso atrás deles durante uma volta inteira. "Na hora, me deu vontade de morder o volante de tanta raiva. Tudo por causa dos F 5000. Não era culpa dos pilotos, mas dos organizadores", desabafou Emerson. Faltando quatro voltas para o final, Jacky Ickx ultrapassou Lauda na freada da curva Paddock Band e acabou ganhando a prova. Reutemann, que começou a ter problemas com seu Brabham, saindo muito de frente, acabou batendo num barranco na saída da Druids. O carro ficou bastante danificado, mas ele não se machucou. **Na categoria de Fórmula 5000 havia uma novidade: a corredora Lella Lombardi. Ela andou passando com a roda na grama várias vezes. No sábado, na prova só para Fórmula 5 000, Lella chegou em quarto lugar, fazendo uma boa apresentação.**

INTERNATIONAL TROPHY

Local: Silverstone (INGLATERRA - PROVA EXTRA-CAMPEONATO)

Pole-Position:

- 1)James Hunt(ING)Hesketh/Ford-1m16s7
- 2)Ronnie Peterson(SUE)Lotus/Ford-1m18s4
- 3)Jochen Mass(ALE)Surtees/Ford-1m18s4

Corrida: 07/04/1974 - 40 voltas

Classificação Final:

- 1 James Hunt Hesketh-Cosworth 308 '1' 52m35.4, 133.58mph
- 2 Jochen Mass Surtees-Cosworth TS16 '03' 53m12.4
- 3 Jean-Pierre Jarier Shadow-Cosworth DN3 '2A' 53m34.6
- 4 Henri Pescarolo BRM P160 '160-10' 53m34.8
- 5 Francois Migault BRM P160 '160-05' 53m53.9
- 6 John Nicholson Lyncar F1 '007' 39 laps
- 7 Peter Gethin Chevron B28-Chevrolet 39 laps
- 8 Brian Redman Ensign N174-Cosworth 39 laps
- 9 Guy Edwards Lola T370-Cosworth 39 laps
- 10 Teddy Pilette Chevron B24-Chevrolet 39 laps
- 11 Noritake Takahara March 741-Cosworth 39 laps
- 13 Lella Lombardi Lola T330-Chevrolet 39 laps
- 14 Richard Roberts Brabham BT42-Cosworth 39 laps

Melhor Volta: James Hunt(ING)Hesketh/Ford-1m17s6

OBS: Às vezes, a lógica da imprensa inglesa é tão difícil de entender como as antigas multidivisões da moeda de Sua Majestade. Poucas vezes um acontecimento comprovou isso tão claramente quanto o Troféu Internacional de Silverstone - que misturou carros de F1 e F 5000 no velho autódromo inglês. Ao mesmo tempo que mostrava em um jornalismo técnico e apegado à verdade, que a vitória de James Hunt se devia mais aos problemas de seus adversários do que à sua técnica (aliás muito boa), a imprensa inglesa conseguiu transmitir um clima de euforia tamanho que a Equipe Hesketh parecia ter vencido Clark, Fangio e Stewart juntos e, na mesma prova, conquistado um Campeonato Mundial. No entanto, os nomes mais cotados da F1 não foram a Silverstone: nenhuma Ferrari, nem Emerson Fittipaldi, José Carlos Pace, Carlos Reutemann, Ickx estavam lá. E, para completar, a prova não contava pontos para o Mundial de F1. Mas havia Ronnie Peterson, com seu Lotus. O sueco acabou valorizado de tal forma a primeira vitória de Hunt e sua equipe totalmente inglesa em Silverstone, que tudo o que se escreveu sobre a prova começava com uma descrição minuciosa da festa com que Lorde Hesketh, o dono da equipe, comemorou a vitória de seu protegido. Fora isso, e o aparecimento de um novo carro que andou pouco tempo mas mostrou possibilidades - o Token de Tom Pryce -, Silverstone foi apenas um aperitivo para a festa de Lorde Hesketh. Não chegou sequer a ser o palco apropriado para a primeira vitória de Hunt, a maior revelação inglesa dos últimos anos na Fórmula 1, nem para o Hesketh, um carro que acabou mostrando até que ponto o dinheiro e o entusiasmo podem superar a experiência em automobilismo. Dos três carros que largaram na primeira linha, o Hesketh de Hunt foi o que largou pior, sendo ultrapassado até por carros das linhas de trás e completando a primeira volta em quinto lugar. A ordem era Mass, Peterson, Hailwood, Hulme e Hunt. Hunt corria sem embreagem e ficara com o cabo da alavanca da mudança na mão, na largada. Daí o seu atraso. Na segunda volta, Peterson tomou a ponta e na terceira foi a vez de Hailwood ultrapassar o Surtees de Mass. Logo depois Hailwood parou com o problema de motor que já havia se manifestado nos boxes: uma rosca de vela espanada cortou um cilindro e o motor vibrava demasiadamente. Peterson chegou a livrar três segundos de vantagem sobre Mass, novamente em segundo. Foi aí que começou a subida irresistível do Hesketh branco de Hunt. De uma diferença de 7s5 para Peterson, Hunt foi diminuindo para 6s7 e depois 5s7. Na vigésima volta ele estava colado ao aerofólio traseiro do Lotus. Na vigésima oitava ele passou ao primeiro lugar, que manteve até o final, aproveitando o fato de o sueco ter o pneu traseiro esquerdo completamente desgastado. Quando Peterson tirou o pé do acelerador para entrar no boxe e trocar o pneu, o motor parou definitivamente e negou-se a pegar de novo. Só restava a Hunt e Lorde Hesketh continuar a comemoração. Nas duas horas seguintes o helicóptero do Lorde milionário voou sem cessar entre Silverstone e Northamptonshire, a vivenda dos Hesketh, transportando os animados convidados da festa que começara em Silverstone.

CLASSIFICAÇÃO FINAL

1º Emerson Fittipaldi(BRA)McLaren/Ford 55 Tanto Emerson, quando Regazzoni quanto Scheckter completaram 11 das 15 corridas. O Rato reagiu a partir do GP Itália (Monza).

2º Clay Regazzoni(SUI)Ferrari 52

3º Jody Scheckter(AFS)Tyrrell/Ford 45

4º Niki Lauda(AUT)Ferrari 38 Chegou a liderar o campeonato, mas abandonou as 5 últimas corridas, sofreu 2 acidentes evitáveis (Ale e Can), furou o pneu na Inglaterra que o fez perder cerca de 20 pontos, fora os pontos que Emerson e Regazzoni ganharam.

5º Ronnie Peterson(SUE)Lotus/Ford 35

6º Carlos Reutemann(ARG)Brabham/Ford 32 Liderou as primeiras 4 corridas do ano.

7º Denis Hulme(NZE)McLaren/Ford 20

8º James Hunt(ING)Hesketh/Ford 15 Nas primeiras corridas correu numa March da equipe Hesketh.

9º Patrick Depailler(FRA)Tyrrell/Ford 14 Nesse ano ele correu de F2 e foi campeão europeu.

10º Jacky Ickx(BEL)Lotus/Ford 12

11º Mike Hailwood(ING)McLaren/Ford 12

12º José Carlos Pace(BRA)Surtees/Ford e Brabham/Ford 11

13º Jean-Pierre Beltoise(FRA)BRM 10

14º Jean-Pierre Jarrier(FRA)Shadow/Ford 6

15º John Watson(IRL)Brabham/Ford 6

16º Hans Stuck(ALE)March/Ford 5

17º Arturo Merzario(ITA)ISO/Ford 4

18º Graham Hill(ING)Lola/Ford 1 Teve um ano muito fraco pela Lola.

Tom Pryce(ING)Shadow/Ford 1

Vittorio Brambilla(ITA)March/Ford 1

TOTAL DE PONTOS DISPUTADOS: 375

CONSTRUTORES PONTOS

1º McLaren/Ford 73 Ganhou por que correu com 3 pilotos (Fittipaldi, Hulme e Hailwood), mas a Ferrari foi o melhor carro.

2º Ferrari 65

3º Tyrrell/Ford 52

4º Lotus/Ford 42

5º Brabham/Ford 35

6º Hesketh/Ford 15

7º BRM 10

8º Shadow/Ford 7

9º March/Ford 6

10º ISO/Ford 4 (Equipe de Frank Williams)

11º Surtees/Ford 3

12º Lola/Ford 1

TOTAL DE PONTOS DISPUTADOS: 313

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

MOTORES PONTOS

1º Ford 275

2º Ferrari 90
3º BRM 10

TOTAL DE PONTOS: 375

PAÍSES PONTOS

1º Brasil 66
2º Suíça 52
3º África do Sul 45
4º Áustria 38
5º Suécia 35
6º Argentina 32
7º França 30
8º Inglaterra 29
9º Nova Zelândia 20
10º Bélgica 12
11º Irlanda 6
12º Alemanha 5
Itália 5

TOTAL DE PONTOS: 375

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