



Formula 1
Gran Premio de México 2018
Mexico City 26-28 October

1967

Primer Gran Premio de México



1967

LA FICHA

GP DE MÉXICO

VI GRAN PREMIO DE MÉXICO

Undécima carrera del año

22 de octubre de 1967

En "La Magdalena Mixhuca". Distrito Federal

(carrera # 161 de la historia)

Con 65 laps de 5,000 m., para un total de 325 Km

Podio: 1- Jim Clark/ Lotus

2- Jack Brabham/ Brabham

3- Denny Hulme/ Brabham

Crono del ganador: 1h 59m 28.70s a 163-210 Kph/ prom (Grid: 1º) 9 puntos

Vuelta + Rápida: Jim Clark/ Lotus (la 52ª) de 1m 48.13s a 166.466 Kph/prom

Líderes: Graham Hill / Lotus (la 1 y la 2) y Jim Clark/ Lotus (de la 3 a la 65)

Pole position: Jim Clark/ Lotus-Ford Cosworth 1m 47.56s a 167.348 Kph/ prom

Pista: seca

INSCRITOS

#	PILOTO	NAC	EQUIPO	CHASIS	#	MOTOR	CIL	NEUM
1	JACK BRABHAM	AUS	Brabham Racing Organisation	Brabham	BT-24	Repco	740 V-8 3.0	Goodyear
2	DENNY HULME	NZA	Brabham Racing Organisation	Brabham	BT-24	Repco	740 V-8 3.0	Goodyear
3	JOHN SURTEES	ING	Honda Racing	Honda	RA-300	Honda	RA273E V-12 3.0	Firestone
4	JOCHEN RINDT	AUT	Cooper Car Company	Cooper	T81B	Maserati	10/F1 V-12 3.0	Firestone
5	JIM CLARK	ING	Team Lotus	Lotus	49	Ford Cosworth	DFV V-8 3.0	Firestone
6	GRAHAM HILL	ING	Team Lotus	Lotus	49	Ford Cosworth	DFV V-8 3.0	Firestone
7	JACKIE STEWART	ING	Owen Racing Organisation	BRM	P-115	BRM	P75 H-16 3.0	Goodyear
8	MIKE SPENCE	ING	Owen Racing Organisation	BRM	P-83	BRM	P75 H-16 3.0	Goodyear
9	CHRIS AMON	NZA	Scuderia Ferrari SpA SEFAC	Ferrari	312/67	Ferrari	242 V-12 3.0	Firestone
10	MIKE FISHER	EUA	Privado	Lotus	33	BRM	P60 V-8 2.1	Firestone
11	DAN GURNEY	EUA	Anglo American Racers	Eagle	T-1G	Weslake	58 V-12 3.0	Goodyear
12	JONATHAN WILLIAMS	ING	Scuderia Ferrari SpA SEFAC	Ferrari	312/67	Ferrari	242 V-12 3.0	Firestone
14	BRUCE MCLAREN	NZA	Bruce McLaren Motor Racing	McLaren	M-5A	BRM	P142 V-12 3.0	Goodyear
15	JO SIFFERT	SUI	Rob Walker / Jack Durlacher Racing Team	Cooper	T-81	Maserati	9/F1 V-12 3.0	Firestone
16	JO BONNIER	SUE	Joakim Bonnier Racing Team	Cooper	T-81	Maserati	9/F1 V-12 3.0	Firestone
17	CHRIS IRWIN	ING	Reg Parnell Racing	BRM	P-83	BRM	P75 H-16 3.0	Firestone
18	MOISÉS SOLANA	MÉX	Team Lotus	Lotus	49	Ford Cosworth	DFV V-8 3.0	Firestone
19	GUY LIGIER	FRA	Privado	Brabham	BT-20	Repco	620 V-8 3.0	Firestone
21	PEDRO RODRÍGUEZ	MÉX	Cooper Car Company	Cooper	T-81B	Maserati	10/F1 V-12 3.0	Firestone
22	JEAN-PIERRE BELTOISE	FRA	Matra Sports	Matra	MS-7	Ford Cosworth	FVA L-4 1.6	Goodyear
30	AL PEASE	CAN	Castrol Oils Ltd	Eagle	T-1F	Climax	FPF L-4 2.8	Goodyear



1967

EN LA HISTORIA

México crea –en su capital– el Sistema de Transporte Colectivo para operar el recorrido subterráneo y superficial del “Metro”, con asesoría técnica francesa.

Año de la película Los Caifanes dirigida por Juan Ibañez.

En Argentina, la Editorial Sudamericana, publica Cien Años de Soledad, de Gabriel García Márquez.

En Sudáfrica y ahí, el doctor Christian Barnard, declara que ha realizado un trasplante de corazón.

Se sintetiza el ADN. Y ocurre el vuelo inaugural del Boeing 737.

Con Faye Dunaway y Warren Beaty, Arthur Penn estrena el filme Bonnie and Clyde. Mientras Mike Nichols dirige El Graduado, con Anne Bancroft y Dustin Hoffman.

Muere, asesinado en Bolivia, el médico-guerrillero latinoamericano Ernesto Che Guevara con 39 años de edad.

1967

LA CARRERA

Era el año de Hulme (el de Neozelanda, nacido en 1939) quien se coronaba por única vez.

Y aquí, ha sido que se resolvió el negocio a su favor.

Veinte equipos llegaron al enfrentamiento, mientras que en el país ya se ponía toda la atención a unas Olimpiadas que estaban por venir. México relucía brillante, aunque fuera sobre todo en la superficie.

Por otro lado, el ganador ha sido Jim Clark con su Lotus, dominando casi de un extremo a otro la carrera; repitiendo lo que ya había hecho en la primera edición de GP mexicanos, en plan de piloto muy grande.

Chapman dispuso de tres unidades con la flor de loto: la de Clark, otra para Graham Hill y una más que facilitó a Moisés Solana; estos autos ya habían dado molestias en Watkins Glen porque les fallaba el clutch.

Ferrari llegó con dos autos, fueron para el inglés Jonathan Williams y el neozelandés Chris Amon quienes se estrenaban en la F1, después de lo bien que se habían visto en Laguna Seca corriendo en barquetas Can-Am, del Grupo 7.

Jochen Rindt venía al servicio de Cooper con maquinaria de Maserati, pero estaba inconforme con su estipendio y abandonó al equipo inglés para ponerse a la orden de Brabham. No largó.

BRM puso en el asfalto tres naves como lo hizo en el GP de EUA. En cambio los japoneses y McLaren, sólo dispusieron de una. Para equipos privados, venían contratados Jo Siffert y Jo Bonnier, así como Mike Fisher.

Era apenas la tercera prueba de un coche francés Matra (Mécanique Aviation Traction) de Marcel Chassagny, que dos años después, iba a ser campeón.

Ya se sabía que por la altitud sobre el nivel del mar, la gasolina se evaporaba de otra manera y producía bloqueos internos en el motor que no sucedían en las otras pistas. Cosworth se servía de un sistema extra de enfriamiento que estaba cerca de donde se hacía la medición del combustible, en la parte más fresca debajo del capó; inspirados en una idea original de Honda.

El piloto mexicano Pedro Rodríguez regresaba a la acción apenas recuperado de la secuelas de un accidente que sufrió en agosto en Enna (Italia) en una carrera de F2. Esta vez, iría a manejar otro de los Cooper. Todavía cojeaba y se apoyaba en un bastón. Aseguraba que dentro de la cabina nada le dolía y podía arreglárselas para hacer una carrera razonable en “su casa”.



ARRANCAN

A las 14:30 se dio la señal para largar.

Llega la disputa por la pole position en las rondas de calificación, en la cual quedó como el más rápido Jim Clark sobre un Lotus poco fiable desde el punto de vista de la mecánica.

Chris Amon con uno de los Ferrari se colocó el segundo y enseguida se metieron Dan Gurney (Eagle) y Graham Hill (en otro de los Lotus).

Los pilotos en coches de Brabham estaban quinto y sexto, eran dos leones de Oceanía: Jack Brabham y Denny Hulme; con John Surtees en un Honda y Bruce McLaren, en su propio auto, a las espaldas.

Una largada de pura gente grande, en la cual se les va por delante Graham Hill, con Amon pegado a sus escapes. Y Gurney atacando feroz a Clark, con tan mala suerte para el americano, que se le calienta uno de los radiadores, cae a la cola y deja muy pronto la carrera.

SE DESTACA DE LA PRUEBA

Un Clark fenomenal, que estableció un nuevo récord en la 52ª vuelta, con crono de 1 minuto y poco más de 48 segundos.

Daba la 58ª lap, Siffert y llegó a pits lentamente. Su motor hacía un ruido atronador: un conducto del aceite, de plástico, se había colapsado y el corte de lubricante que iba a las levas, provocó que se fundiera una, así que ya no completó ni esa vuelta.

Hulme fue lapeado por Clark en el giro 62 y en el siguiente, Amon abandonó. De ir en el segundo lugar: su Ferrari se había quedado sin combustible y caló en La horquilla. Chris detuvo el bólido y se quitó el casco, se lo veía infeliz mientras el público lo aplaudía. Los que ahora hacían punta, pasaron a su lado: de repente oyó que la máquina tableteó, era su bomba de combustible que había encontrado las últimas gotas: el motor arrancó y fue hacia la meta. La función como que se cortaba y volvía a arrancar, pero llegó: Clark ya se había adueñado de la bandera a cuadros.

En la tabla de registros, Amon apareció en primera instancia como si fuera el quinto, con dos vueltas menos; luego, se hicieron bien las cuentas finales, y se lo dejó en el noveno puesto.

Brabham quedó en segundo lugar, fue el único que terminó en la misma vuelta que el ganador, pero un minuto con 26s., detrás.

Una vuelta más fue en la que quedó, Hulme. Sin embargo, con este resultado aseguró el Campeonato de Pilotos de 1967.

En la misma lap, en la cual la mayoría de la gente había pensado que era la de Amon, en realidad, habían cerrado sus carreras: Spence, P. Rodríguez, Jean-Pierre Beltoise y Williams. El piloto de F-2 en el Matra, había superado a Williams en el último giro, para cruzar la línea el francés delante, por poquito, del británico.

Los únicos que también clasificaron fueron Bonnier y Guy Ligier, si bien lapeados cuatro veces.

Los resultados oficiales tomaron mucho tiempo para quedar oficializados, porque se hacían los escrutinios de acuerdo con las regulaciones: la última vuelta de cualquier auto, debía de ser del doble de la vuelta más rápida del ganador y, la última vuelta de Amon, había sido mucho más dilatada que eso... Después de las sesudas deliberaciones, los comisarios decidieron no contar el último giro del Ferrari, lo que lo puso tres rounds detrás, entre Bonnier y J. Williams, justo en el noveno lugar.

LLEGADA A LA LÍNEA FINAL

Al tercer giro Clark ya había dado cuenta de Chris Amon y de Hill, su compañero en el equipazo de Colin Chapman.

El escocés tenía problemas con el embrague y aún así, dominó al resto, para ganar casi liderando de punta a punta, demostrando su maestría. Graham abandonó en la vuelta 18ª lo que permitió a Brabham meterse en el tercer puesto, detrás de Amon.

El más peligroso era Hulme que corría en el cuarto sitio. Cuando el Ferrari falló, se aclararon las cosas para Denny. Al final, quedó el tercero en la cuestión.



DE CASA

Pedro Rodríguez había arrancado desde la 13ª posición y fue haciendo una carrera muy inteligente, escalando cada vez que podía, hasta acabar en los puntos.

Era la segunda unidad que cosechaba en "su tierra" y sumaba ya los 19 puntos obtenidos, en las dieciséis recienres largadas; de ellos, nueve los recogió al ganar este año en Sudáfrica, cuando jugaba por novena vez un GP. Por eso, fue reconocido como un grande. Y se lo ha hecho inmortal.

Moisés, había desistido a la altura de la 13ª lap, sin suspensión. Por cierto, al salirse una de las ruedas, le pasó cerca de la cabeza.

LOS RECORDS

Hulme ya era campeón del mundo, apenas en su tercer año corriendo en la F1.

Había llegado a Inglaterra como mecánico siguiendo las huellas de McLaren y de Jack. Se coronó al completar su carrera número 27, todas con Brabham. En adelante, trabajaría de la mano de Bruce; hasta que se retiró, con 112 GP en su foja de servicios.

También debe destacarse que fue la 24ª victoria de Jim Clark y su PP número 32.

Para Lotus significó ganar por 29ª vez y su 40ª pole.

En cambio, Ford Cosworth, ganaba por cuarta ocasión y obtenía apenas su novena cuerda de arrancada.

Jo Siffert había llegado a su 50º GP.

FATALIDAD

Nadie sabe lo que viene...

La afición de México ya lo había adoptado como visitante muy distinguido, y ésta, fue la última oportunidad que tuvo de verlo correr. Era Jim Clark en su apogeo como velocista. Se había adueñado de cuatro poles en La Magdalena.

Seis meses más tarde se mataba en una carrera de F-2 en Hockenheim, Alemania, el 7 de abril de 1968.

NÚMEROS

Clark llegaba a la altura de Juan Manuel Fangio con sus 24 triunfos. Todavía iba a obtener uno más en Kyalami, el 1º de enero del año posterior.

Había dejado impuesta una marca en el trazado mexicano, por su media de 163.220 Kph en el total de la carrera. Rompía la barrera de los 160 kilómetros/horaria en el promedio, de toda una carrera a 2,250 metros sobre el nivel medio del mar.

EL TÍTULO

Le iba a llegar a uno de los dos pilotos de Brabham. Al jefe o al primero de a bordo. Y en México fue donde se dilucidó la empresa. Era una tarea relativamente simple (pero grandiosa) para el neozelandés, se trataba de no perder de vista al australiano en toda la carrera. De no cometer ni un error. Y Denny lo consiguió. Terminaron 51 X 46 en sus cuentas de puntos. Mientras que Clark, dejaba las cosas en 41 unidades.

RELACIÓN CON EL PRESENTE

En la era actual, ya ocurrió que se coronara otro piloto en México. Ha sido en 2017.

Estamos en el año 2018: el año previo, en efecto, Sebastian Vettel no pudo hacer más, que llegar como el cuarto a la meta: para agarrar 12 puntos que ya no le sirvieron de mucho. Lewis Hamilton, quedó en noveno y con eso tuvo para amacisar su cuarta corona.

Terminaron en tal carrera con una suma de puntos recabada de 333 X 277 a favor del británico, cuando les faltaba un máximo de 50 puntos por ganar, que se entregaban en



Brasil y en Abu Dabi: aún con dos victorias más de Vettel, le harían falta seis unidades. Todo estaba liquidado. Lewis ya era otro tetracampeón mundial, como Alain Prost y Vettel.

Este año puede ser una prueba más apasionada la que se correrá en México porque Sebastian cuenta ahora con un coche más competente. Sería fabuloso que llegaran trenzados, con una mínima diferencia, y aquí aquí dirimieran su disputa.

No es poco por lo que pelean. Quien se corone, será cinco veces monarca, como el argentino de oro, Fangio.

[CUANDO SÓLO FALTAN 80 DÍAS]

1967 LAS QUALYS EN MÉXICO

POS	PILOTO	EQUIPO	MOTOR	CRONO	DÉFICIT	MEDIA	%
1°	JIM CLARK	Lotus	Ford Cosworth	1'47"56	- -	167.348	- -
2°	CHRIS AMON	Ferrari	Ferrari	1'48"04	0.48	166.605	100.446
3°	DAN GURNEY	Eagle	Weslake	1'48"10	0.54	166.512	100.502
4°	GRAHAM HILL	Lotus	Ford Cosworth	1'48"74	1.18	165.532	101.097
5°	JACK BRABHAM	Brabham	Repco	1'49"08	1.52	165.016	101.413
6°	DENNY HULME	Brabham	Repco	1'49"46	1.90	164.444	101.766
7°	JOHN SURTEES	Honda	Honda	1'49"80	2.24	163.934	102.083
8°	BRUCE MCLAREN	McLaren	BRM	1'50"06	2.50	163.547	102.324
9°	MOISÉS SOLANA	Lotus	Ford Cosworth	1'51"52	3.96	161.406	103.682
10°	JO SIFFERT	Cooper	Maserati	1'51"89	4.33	160.872	104.026
11°	MIKE SPENCE	BRM	BRM	1'52"25	4.69	160.356	104.360
12°	JACKIE STEWART	BRM	BRM	1'52"34	4.78	160.228	104.444
13°	PEDRO RODRÍGUEZ	Cooper	Maserati	1'52"85	5.29	159.504	104.918
14°	JEAN-PIERRE BELTOISE	Matra	Ford Cosworth	1'53"08	5.52	159.179	105.132
15°	CHRIS IRWIN	BRM	BRM	1'54"38	6.82	157.370	106.341
16°	JONATHAN WILLIAMS	Ferrari	Ferrari	1'54"80	7.24	156.794	106.731
17°	JO BONNIER	Cooper	Maserati	1'55"57	8.01	155.750	107.447
18°	MIKE FISHER	Lotus	BRM	1'57"41	9.85	153.309	109.158
19°	GUY LIGIER	Brabham	Repco	1'58"45	10.89	151.963	110.125



1967 LA PARRILLA



2. C. AMON - Ferrari - 1'48"04

1. J. CLARK - Lotus Ford Cosworth - 1'47"56

4. G. HILL - Lotus Ford Cosworth - 1'48"74

3. D. GURNEY - Eagle Weslake - 1'48"10

6. D. HULME - Brabham Repco - 1'49"46

5. J. BRABHAM - Brabham Repco - 1'49"08

8. B. McLAREN - McLaren BRM - 1'50"06

7. J. SURTEES - Honda - 1'49"80

10. J. SIFFERT - Cooper Maserati - 1'51"89

9. M. SOLANA - Lotus Ford Cosworth - 1'51"52

12. J. STEWART - BRM - 1'52"34

11. M. SPENCE - BRM - 1'52"25

14. J.P. BELTOISE - Matra Ford Cosworth - 1'53"08

13. P. RODRÍGUEZ - Cooper Maserati - 1'52"85

16. J. WILLIAMS - Ferrari - 1'54"80

15. C. IRWIN - BRM - 1'54"38

18. M. FISHER - Lotus BRM - 1'57"41

17. J. BONNIER - Cooper Maserati - 1'55"57

19. G. LIGIER - Brabham Repco - 1'58"45





1967 SULLEGADA A LA META

RANK	#	PILOTO	EQUIPO	MOTOR	LAPS	PTS	
1°	5	JIM CLARK	Lotus	Ford Cosworth	65	1h 59m 28.70s	9
2°	1	JACK BRABHAM	Brabham	Repco	65	2h 00m 54.06s +1m 25.36s	6
3°	2	DENNY HULME	Brabham	Repco	64		4
4°	3	JOHN SURTEES	Honda	Honda	64		3
5°	8	MIKE SPENCE	BRM	BRM	63		2
6°	21	PEDRO RODRÍGUEZ	Cooper	Maserati	63		1
7°	22	JEAN-PIERRE BELTOISE	Matra	Ford Cosworth	63		
8°	12	JONATHAN WILLIAMS	Ferrari	Ferrari	63		
9°	9	CHRIS AMON	Ferrari	Ferrari	62		
10°	16	JO BONNIER	Cooper	Maserati	61		
11°	19	GUY LIGIER	Brabham	Repco	61		
12°	15	JO SIFFERT	Cooper	Maserati	59	Motor	
AB	14	BRUCE MCLAREN	McLaren	BRM	45	Presión de aceite	
AB	17	CHRIS IRWIN	BRM	BRM	33	Fuga de aceite	
AB	7	JACKIE STEWART	BRM	BRM	24	Motor	
AB	6	GRAHAM HILL	Lotus	Ford Cosworth	18	Juntas	
AB	18	MOISÉS SOLANA	Lotus	Ford Cosworth	12	Suspensión	
AB	11	DAN GURNEY	Eagle	Weslake	4	Radiador	
AB	10	MIKE FISHER	Lotus	BRM	0	Gasolina	
N C	4	JOCHEN RINDT	Cooper	Maserati		Probl., por \$	
N C	30	AL PEASE	Eagle	Climax		No participa	

1967 LIDERANDO EN LA CARRERA

(1) Piloto: G. HILL
Equipo: Lotus
Motor: Ford-Cosworth
Vueltas liderando: 2
La 1ª y la 2ª

(2) Piloto: J. CLARK
Equipo: Lotus
Motor: Ford-Cosworth
Vueltas liderando: 63
De la 3ª a la 65ª

Total de laps: 65



1967 EL TORNEO MUNDIAL PILOTOS

		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	PTS
		SAF	MÓN	HOL	BÉL	FRA	ING	ALE	CAN	ITA	EUA	MÉX	
1º	D. HULME*	3	9	4	-	6	6	9	6	-	4	4	51
2º	J. BRABHAM	1	-	6	-	9	3	6	9	6	2	6	46
3º	J. CLARK	-	-	9	1	-	9	-	-	4	9	9	41
4º	J. SURTEES	4	-	-	-	-	1	3	-	9	-	3	20
=	C. AMON	-	4	3	4	-	4	4	1	-	-	-	20
6º	P. RODRÍGUEZ	9	2	-	-	1	2	-	-	-	-	1	15
=	G. HILL	-	6	-	-	-	-	-	3	-	6	-	15
8º	D. GURNEY	-	-	-	9	-	-	-	4	-	-	-	13
9º	J. STEWART	-	-	-	6	4	-	-	-	-	-	-	10
10º	M. SPENCE	-	1	-	2	-	-	-	2	2	-	2	9
11º	J. LOVE	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6
=	J. SIFFERT	-	-	-	-	3	-	-	-	-	3	-	6
=	J. RINDT	-	-	-	3	-	-	-	-	3	-	-	6
14º	B. McLAREN	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3
=	J. BONNIER	-	-	-	-	-	-	2	-	-	1	-	3
16º	C. IRWIN	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	2
=	B. ANDERSON	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2
=	M. PARKES	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	2
19º	G. LIGIER	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	1
=	L. SCARFIOTTI	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	1
=	J. ICKX	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	1

*CAMPEÓN MUNDIAL 1967

Sólo los 5 mejores resultados se cuentan en las primeras seis carreras

Nada más los 4 mejores resultados valen en la cinco últimos GP

1º: 9 PTS / 2º: 6 / 3º: 4 / 4º: 3 / 5º: 2 / 6º: 1 PT



EQUIPOS

		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	
		SAF	MÓN	HOL	BÉL	FRA	ING	ALE	CAN	ITA	EUA	MÉX	PTS
1º	BRABHAM-REPCO	3	9	6	-	9	6	9	9	6	4	6	63
2º	LOTUS			9	1	-	9	-	3	4	9	9	44
3º	COOPER-MASERATI	9	2	-	3	3	2	2	-	3	3	1	28
4º	HONDA	4	-	-	-	-	1	3		9	-	3	20
=	FERRARI		4	3	4	-	4	4	1	-	-	-	20
6º	BRM	-	1	-	6	4	-	-	2	2	-	2	17
7º	EAGLE	-	-	-	9	-	-	-	4	-	-	-	13
8º	LOTUS	-	6	-					-			-	6
=	COOPER-CLIMAX	6							-				6
10º	MCLAREN		3	-					-	-	-	-	3
11º	BRABHAM-CLIMAX	2	-	-	-	-	-						2

*CAMPEONES MUNDIALES 1967

Sólo los 5 mejores resultados valen, para los 6 primeros GP

Sólo los 4 mejores resultados valen, para los 5 últimos GP

Nada más el primer coche clasificado, suma puntos

1º: 9 PTS / 2º: 6 / 3º: 4 / 4º: 3 / 5º: 2 / 6º: 1 PT

*Número oficial (ya que el primero de 1962 fue de exhibición, fuera del torneo regular)

Para simplificar la info: Escocia, Irlanda y Gran Bretaña o Reino Unido, con una sola abreviatura: ING

Para los Estados Unidos de América, sólo: EUA

Australia (AUS); Austria (AUT); Sudáfrica (SAF); Nueva Zelanda (NZA)