



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

1968

Primer Gran Premio
de México



1968

LA FICHA

GP DE MÉXICO

VII GRAN PREMIO DE MÉXICO

Duodécima carrera del año

3 de noviembre de 1968

En "La Magdalena Mixhuca". Distrito Federal
(carrera # 173 de la historia)

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

Podio: 1- Graham Hill/ Lotus
2- Bruce McLaren/ Brabham
3- Jackie Oliver/ Lotus

Crono del ganador: 1h 56m 43.95s a 167.049 Kph/ prom (Grid: 3º) 9 puntos

Vuelta + Rápida: Jo Sifert/ Lotus (la 52ª) de 1m 44.23s a 172.695 Kph/prom

Líderes: Graham Hill/ Lotus (de la 1 a la 4; de la 9 a la 21 y, de la 25 a la 65);

Jackie Stewart/ Matra (de la 5 a la 8) y, Jo Sifert/ Lotus (de la 22 a la 24)

Pole position: Jo Sifert/ Lotus-Ford Cosworth 1m 45.22s a 171.070 Kph/ prom

Pista: seca

INSCRITOS

#	PILOTO	NAC	EQUIPO	CHASIS	#	MOTOR	CIL	NEUM
1º	DENNY HULME	NZA	Bruce McLaren Motor Racing	McLaren	M7A	Ford Cosworth	DFV V-8 3.0	Goodyear
2º	BRUCE MCLAREN	NZA	Bruce McLaren Motor Racing	McLaren	M7A	Ford Cosworth	DFV V-8 3.0	Goodyear
3º	JACK BRABHAM	AUS	Brabham Racing Organisation	Brabham	BT26	Repco	860 V-8 3.0	Goodyear
4º	JOCHEN RINDT	AUT	Brabham Racing Organisation	Brabham	BT26	Repco	860 V-8 3.0	Goodyear
5º	JOHN SURTEES	ING	Honda Racing	Honda	RA301	Honda	RA301E V-12 3.0	Firestone
6º	CHRIS AMON	NZA	Scuderia Ferrari SpA SEFAC	Ferrari	312/68	Ferrari	242C V-12 3.0	Firestone
7º	JACKY ICKX	BEL	Scuderia Ferrari SpA SEFAC	Ferrari	312/67	Ferrari	242C V-12 3.0	Firestone
8º	PEDRO RODRÍGUEZ	MÉX	Owen Racing Organisation	BRM	P133	BRM	P142 V-12 3.0	Goodyear
9º	HENRI PESCAROLO	FRA	Matra Sports	Matra	MS11	Matra	MS9 V-12 3.0	Dunlop
10º	GRAHAM HILL	ING	Gold Leaf Team Lotus	Lotus	49B	Ford Cosworth	DFV V-8 3.0	Firestone
11º	JACKIE OLIVER	ING	Gold Leaf Team Lotus	Lotus	49B	Ford Cosworth	DFV V-8 3.0	Firestone
12º	MOISÉS SOLANA	MÉX	Gold Leaf Team Lotus	Lotus	49B	Ford Cosworth	DFV V-8 3.0	Firestone
14º	DAN GURNEY	EUA	Anglo American Racers	McLaren	M7A	Ford Cosworth	DFV V-8 3.0	Goodyear
15º	JACKIE STEWART	ING	Matra International	Matra	MS10	Ford Cosworth	DFV V-8 3.0	Dunlop
16º	JO SIFFERT	SUI	Rob Walker / Jack Durlacher Racing Team	Lotus	49B	Ford Cosworth	DFV V-8 3.0	Firestone
17º	JO BONNIER	SUE	Joakim Bonnier Racing Team	Honda	RA301	Honda	RA301E V-12 3.0	Goodyear



#	PILOTO	NAC	EQUIPO	CHASIS	#	MOTOR	CIL	NEUM
18°	VIC ELFORD	ING	Cooper Car Company	Cooper	T86B	BRM	P142 V-12 3.0	Firestone
19°	LUCIEN BIANCHI	BÉL	Cooper Car Company	Cooper	T86B	BRM	P142 V-12 3.0	Firestone
21°	JEAN-PIERRE BELTOISE	FRA	Matra Sports	Matra	MS11	Matra	MS9 V-12 3.0	Dunlop
22°	PIERS COURAGE	FRA	Reg Parnell Racing	BRM	P126	BRM	P142 V-12 3.0	Goodyear
23°	JOHNNY SERVOZ-GAVIN	FRA	Matra International	Matra	MS10	Ford Cosworth	DFV V-8 3.0	Dunlop

1968

EN LA HISTORIA

Nieva en el Distrito Federal en enero.

A poco, se desata la defensa del "establecimiento" con Gustavo Díaz Ordaz a la cabeza de una comparsa funesta. Es el parteaguas de la nacionalidad: un tobogán que nos lleva hasta el presente, y más allá.

Comienza la serie de TV: En Familia Con Chabelo.

El mundo está loco: de enero a agosto ha sido la convulsión en Praga. Por mayo, en París. Y llega octubre a México: los jóvenes piden lo que deben de pedir siempre, lo imposible... ...Hasta que lo obtengan.

Hay Olimpiadas. Y hay Panteras Negras. Muere Robert F. Kennedy, baleado. Erupta El Arenal en Costa Rica.

Gana las elecciones en EUA Richard Nixon.

1968

LA CARRERA

Cuatro semanas antes fue el GP de los Estados Unidos en Watkins Glen al norte de una otoñal Nueva York, que desde entonces, nunca dormía. Como se lo hizo con anterioridad, mandaron los autos y el resto de La Carpa mediante aquel viaje en caravana con grandes camiones, a semejanza del traslado de los circos de un pueblo a otro.

La carrera mexicana se retrasó ocho días para permitir que se desahogaran sin nada que les hiciera sombra, los Juegos Olímpicos celebrados en La Capital por la última semana de octubre, que eran las fechas del GP mexicano anterior.

Todo estaba listo para dar lugar a otra prueba de las carreras universales que vendría a definir quién iba a ser el monarca mundial de este año nefando.

Así era el asunto. Graham Hill lideraba en el campeonato ya habiendo disputado la penúltima justa, con tres puntos sobre Jackie Stewart. Seis puntos debajo de Hill, se anotaba Denny Hulme. Los tres con sus autos Lotus, Matra y McLaren impulsados por motores ingleses de Ford Cosworth.

Chapman había embarcado hasta cinco coches verdes con la punta de la nariz y una cenefa hacia arriba –que corría por todo el centro de la trompa– en amarillo. Eran, para ponerlos en manos de Graham, de Jackie Oliver y de Moisés Solana: calzados con gomas Firestone, con espaciadores, para dar hasta las 17 pulgadas de ancho. Otro más, a nombre de Rob Walker, para Jo Siffert y todavía uno extra, para lo que se ofreciera. Colin andaba empecinado, a la conquista de América.

El Lotus que le tocaba a Oliver había colisionado en la carrera previa y se acababa de reparar. El de Hill ya estaba dotado del movimiento del ala trasera que se accionaba con un pedal más delgado junto al clutch.



Y es que era el año en que aparecieron los cambios más radicales en el asa posterior. Todos los autos las usaban y unas, estaban elevadas muy por encima de la cabeza de los pilotos, mediante unas varillas perpendiculares que hacían ver feos a los bólidos; pero que se argumentaba que entregaban mayor agarre al piso.

De broma y en serio, se identificó a este tiempo como "El Año De Las Alas".

El par de coches Brabham, que manejaban, uno Jack y el otro Jochen Rindt, era más mojigato: cada vez que hacían cambios en las asas cerca de la nariz, sólo conseguían que las máquinas se sobrecalentaran; se servían de partes que les fabricaba Alfa Romeo y así era que sorteaban la temporada; los spoilers no se les veían, a diferencia de los BRM, por ejemplo.

Ferrari traía tres unidades de las que iban a disponer Ickx y Amon. Por entonces, los coches se los pasaban de un piloto a otro y podían usar ese tercero que estaba ahí como un muleto. Ickx venía lastimado de una pierna, todavía con media escayola; se había accidentado en el GP jugado en el Mont Tremblant de Canadá, el 22 de septiembre y, en los EUA: Enzo Ferrari lo había reemplazado con el inglés Derek Bell.

Pedro Rodríguez llegaba en muy buen momento. Había sido segundo en Bélgica y repetido, tanto en Zandvoort (Holanda) como en Canadá en que ganaba sendos podios, por ser el tercero. De manera que tenía mano –por parte de Owen Racing– para decidir cuál BRM utilizar (de la serie P-133) y, hasta pidió cambio de motor el viernes, que al final se operó el día después. En tanto que Pierre Courage se quedaba con el BRM disponible para el equipo Reg Parnell Racing (de la serie P-126).

Ken Tyrrel era el mandamás en Matra y gobernaba las dos unidades que iban a manejar Stewart y J. Servoz-Gavin; pero se sabía de ciertas incomodidades entre Ken y Stewart. Por entonces se registraban dos equipos (Matra International y Matra Sport) y la reglamentación era más laxa. El asunto fue, que traían los mismos coches que en Canadá y en los Estados Unidos; solo faltaba la autorización para que participara el francés Servoz, quien venía marcado por tres accidentes sufridos en ese año: Francia (en Ruán), Mónaco y Canadá... ..dos horas antes del GP por fin se dio la luz verde para que corriera Johnny Servoz-G.

Matra, competía en la F-2 paralelamente y tenía por ahora, a cuatro volantes a su servicio: Jean-Pierre Beltoise, Henri Pescarolo, Stewart y Servoz. En México este año, se presentaron todos.

En cambio McLaren, montó en sus unidades a Bruce –el patrón– en una, y a Denny Hulme en otra; además, la tercera unidad ajustada de última hora (en el equipo de Anglo American Racers) que fue así, para que cupiera el americano de California, Dan Gurney.

De una manera u otra, se presentaron para disputar los lugares en la parrilla 23 autos de los cuales largaron 21.

Fue severa lucha entre Siffert y Hill con Lotus, enseguida contra Amon de Ferrari y desde luego, muy atentos cuidándose de los autos color naranja de McLaren. Jo, el suizo, les ganó la partida.

El año previo todo había sido para Jim Clark y ahora con tristeza, se apostaba para ver quién ocuparía su lugar en el ánimo del respetable.

Alerones locos y los otros elementos que se quieran añadir: pero el caso es que los records anteriores empezaron a caer. Todos los tiempos marcados, fueron mejorados.

Muy buena la impresión la que dejó Solana, quien incluso, quedó mejor que Pedro R.

ARRANCAN

El sol batiendo con ganas en un día que se antojaba de maravilla para ver una carrera de autos del primer mundo. La gente como que se había olvidado de las pesadillas del año y del reciente holgorio por los juegos universales. Era un intrépido domingo de benzina pura.



Llegaron los políticos encumbrados y los personajes copetudos guiados por un par de los señores que organizaban el evento. Era el momento de las presentaciones y el saludo oficial. Un protocolo que pasó casi como sin ver, porque lo que se anhelaba era escuchar el rugido de los cientos de caballos en celo.

Primero fue esa vuelta en cámara lenta, de parsimonia, para acabar formados. Rectificar a uno o dos que estaban fuera de su cajón, y entonces sí: recibir la señal de largada.

El sexto Grand Prix (oficial) en casa, daba inicio y de él saldría, el nuevo campeón mundial.

La noche de la víspera se había acabado de hacer el cambio de motor que quería Rodríguez, desde un fondo plano a otro. Dijo que en ese, que era el segundo, se sentía mejor. A Moisés, le dieron de última hora el coche que iba a ser de Jackie Oliver, y el inglés manejaría uno que se estrenaba y que él, no conocía.

Al coche de Rindt también se le cambió la planta motriz y cuando la echaron a andar no había presión del aceite; era una válvula de retorno dislocada. Todavía en la mañana, se reemplazaron los anillos de uno de los Brabham del bloque del Repco (que por cierto era de Oldsmobile americano) y luego, regresaron a los viejos; aturdidos, todo hecho a las volandas. El coche de Siffert dejaba ver una cicatriz de soldadura, ya que el piso –al lado izquierdo– tenía un grieta que se reparó en el suspiro final. Otro tanto, se había operado en el Lotus de Hill.

Los comisarios andaban igual que el resto del público y ni caso hicieron de los cambios que se resolvían, sólo entre iniciados, dentro de los boxes.

Era hora de las emociones y la grilla de arrancada no sufrió alteración.

¡Roaaaar! El instante del fragor más demencial. Una millonésima en el tiempo en el cual hasta se le ve la cara a los dioses, frente a frente. Todo es un palpar. El corazón se desboca y...

...Siffert así como Amon, hacen una pésima salida.

El resto, los deja como flotando: pasan fascinados Graham, John Surtees y Jackie Stewart. Un giro después, es Hulme quien ataca. Mientras que Jochen Rindt venía con todo, y sobrepasa a Pedro; pero a poco, al austriaco se le cortaba la corriente y apenas si pudo ir de regreso a su taller.

Al final de la 3ª vuelta las cosas están así: Hill de líder. Luego Stewart; enseguida Surtees, Hulme, Amon, Siffert, Brabham, Gurney, Pedro Rodríguez, Servoz-Gavin, Oliver, McLaren, Beltoise, Ickx, Moisés Solana, Bonnier, Elford, Courage, Pescarolo y ya poco más atrás: Lucien Bianchi.

Caray: la bomba de agua del Honda aqueja y Surtees empieza a perder lugares. 11ª lap y ya está en la cola. Al rato, va a pits para no regresar a la contienda.

Los de Ferrari –Amon e Ickx– no se veían tan cómodos. La cosa estaba que ardía en la punta con Stewart en los espejos de Graham. Para el quinto giro, el Matra, era con el cual se hacía la punta.

Otra vez. Hill ya está en primero, desde el noveno giro y suelta el liderato sólo ante su colega Jo Siffert por tres vueltas; esto, seguido de lo inesperado, ya que el suizo de súbito va a su pit con problemas en la línea del acelerador y sí regresa después de unos minutos, pero ya siendo el último.

El BRM de Courage fuma en exceso y se queda con un pistón meteorizado. Esto es que, a mitad de la carrera, ya nada más estaba el 50% de los invitados corriendo.

Detrás de Graham el puntero: Stewart, con un trecho en el que apenas cabe otro auto. De tercero corre Brabham, 49 segundos lejos; con Bruce McLaren atrás, 4.5s., a la espalda del australiano.



Enseguida, Servoz-Gavin que ha hecho una linda carrera y se separa con trecho hasta de 8.5 segundos; luego, Oliver con otros 15 segundos rezagado, pero ya en sus retrovisores a 5 seg: viene muy rápido Rodríguez.

Son estos siete, los únicos que van en la misma vuelta. Los demás, ya están lapeados con una o hasta con dos rounds.

Aunque Siffert iba al fondo del pelotón, su paso era estupendo: tanto, que marca el mejor giro de la tarde.

Siguen su marcha sin grandes alteraciones, pero a falta de 15 vueltas ya no pasa en el segundo lugar Stewart. Bajó al séptimo sitio y aunque recupera algo, vuelve a aflojar el paso y termina: 7°. La presión de gas decayó en el Matra; al final de la carrera, se pudo ver que el piso del auto estaba partido.

Casi al término de los enfrentamientos, Johnny Servoz de Matra, se quedó sin electricidad. Y al Brabham de Brabham, no le entraba la primera velocidad: de tercero como iba, se fue quedando y en las seis vueltas finales, ya ni pasó sobre la raya de meta; su carro mostraba un escurrimiento lépero de aceite.

Hill todavía a muy buena velocidad, se separó de todos para terminar victorioso casi 80 segundos lejos de la camada.

DESTACA EN LA PRUEBA

El duelazo en el que se enredaron el mexicano Rodríguez y el inglés Oliver peleando por el tercer escalón del podio.

Las graderías explotaban en su júbilo. Nunca antes vieron tan cerca de Pedro la posibilidad de hacer realidad lo que se sabía que conquistó en otros puertos.

Venía con esos tres podios del año en su botín, gracias a tan reverendo BRM. Uno de tales ascensos al nirvana de la velocidad, sucedió detrás de Bruce McLaren en el camino vecinal entre Spa y Francorchamps, en Bélgica. No era poca cosa. Amén, de las glorias que iba acumulando corriendo en coches con capacete.

No está por demás contar que en este año, había ganado en Le Mans a bordo del Ford GT-40, con el auspicio de Gulf, haciendo dueto con L. Bianchi.

Al punto. El autódromo era un clamor ya que en la persecución del BRM detrás del Lotus, estaba a tiro también el auto de Jackie Stewart y poco delante, el de Servoz. A la altura de la 58ª vuelta, ya los habían dejado y ahora, les faltaba Jack Brabham, que a poco se retiró.

Hacia punta G. Hill perseguido por Bruce McLaren. La gloria se veía de cerca.

A falta de tres giros, adelantaba Pedro a Oliver, pero al final de cuentas el corredor autóctono tuvo que conformarse con ser el cuarto en tomar la banderola en blanco y negro.

P. Rodríguez, sacó de La Magdalena tres puntos que valían oro. Lo que acabó por ser el mejor puesto con el que pudo hacerse en los Grandes Premios jugados en su país.

LLEGADA A LA LÍNEA FINAL

El triunfo de Graham Hill fue inobjetable y con él, se echaba al bolso a la afición. Había sido perseverante corriendo en México: iban ya seis visitas con este remate, que eran un obsequio estupendo, y así se le reconoció. Además, aquí, se había coronado por segunda vez.

Bruce McLaren cayó de maravilla con el modo mexicano: sencillo, callado y muy competente; fue claro como batalló consigo, a lo largo de toda la justa.

La llegada a la meta de los coches, era un adiós que quedaba pendiente para encontrarse al año siguiente en Sudáfrica, en marzo.

Terminó bien el GP mexicano en "El Año De Las Alas" con sólo nueve autos llegando al final del compromiso. Y siete estacionados hasta donde la multitud llegó enloquecida; sólo pudieron ver a la tercera parte de los coches que arrancaron.



LOS RECORDS

Se cerró esta temporada con siete pilotos que habían ganado, al menos, un GP: Jackie Stewart conquistó tres; igual que lo hizo Graham Hill; y dos, Denny Hulme. En cambio Jim Clark, Bruce McLaren, Jackie Ickx y Jo Siffert, nada más uno por piocha.

Fue la 13ª victoria de G. Hill y la número 34 de Lotus. Ford Cosworth, ya tenía 15 en sus activos.

Nunca antes había logrado una pole Jo Siffert, que ligó otra, tres años después en Austria.

También hubo albricias para Jackie Oliver con su primer podio; otro más lo alcanzaría en Mosport Park de Canadá, con un Shadow, en 1973.

Por parte de BRM, era su 100º GP.

FATALIDAD

Hubo una carrera al empezar el año en Kyalami y la ganó Clark. La segunda, se jugaría en El Jarama pero hasta el 12 de mayo. Ya no le tocó al escocés, porque se le atrevesó su último día, que fue el del siete de abril de 1968: en una carrera de la F-2 europea, en Hockenheim. Su Lotus se despistó y pegó contra los árboles. La razón nunca quedó del todo clara ¿cómo fue, si él era el piloto perfecto?

NÚMEROS

En 1968. Fue la última carrera de las 17 que jugó en la F1 el belga-italiano Lucien Bianchi (1934-1969). Lo más que obtuvo, había sido un podio en Mónaco en este año, con su Cooper BRM. Fue muy estimado como compañero y también como rival de Pedro Rodríguez en carreras de largo alcance. Se mató ensayando, en un Alfa Romeo, para Le Mans. Sería tío abuelo de Jules Bianchi (1989-2015).

EL TÍTULO

Graham Hill se registró para el total de los ocho GP mexicanos de la primera época. Había sido campeón mundial en 1962 con BRM. Y este año, secundaba la proeza, pero ahora al servicio de Lotus. Damon su hijo, tenía ocho años por entonces y en 1996, hizo lo mismo que su padre: campeón del mundo; pero él, nunca corrió en México.

En el legado indeleble de GH, está firmada una epopeya: ganó en Mónaco en la F1, hasta en cinco ocasiones; también se quedó con Las 500 Millas de Indianápolis en 1966 y con Las 24 Horas de Le Mans de 1972. Lo que ahora se quiere llamar "La Triple".

Este lord inglés, Graham Hill, se mató en su avioneta el 29 de noviembre de 1975.

RELACIÓN CON EL PRESENTE

Parte de los absurdos del tiempo: es en 1968 el año en el cual, en la práctica, empiezan las campañas de publicidad de los cigarrillos sobre los autos de Fórmula 1.

Colin Chapman siempre precoz con sus ideas, subió con enorme evidencia el nombre y el emblema de Gold Leaf en sus Lotus. Era algo que había aprendido de las series de competición en Sudáfrica; pero él, ya lo hizo a lo grande, azuzando a Europa que pronto lo imitó. Luego, vendría la era delirante de Marlboro, Gitanes, Camel y Rothmans entre otras.

Posteriormente fue el tiempo de las cervezas: desde Carta Blanca a Labbats, pasando por Fosters y ahora, Heineken o Estrella de Galicia.

Son ya muchos años en los que se han promocionado los bancos y las aseguradoras, las marcas de ropa, los lácteos, empresas petroleras y de mensajería; también de los que venden, casi todos, los asuntos propios de la cibernética.

Como desde hace no tanto, ha sido el tiempo de las bebidas inexplicables. Si el alto consumo de refrescos llenos de azúcar es absurdo ¿qué pensar de esta publicidad con Red Bull al frente, pero fielmente seguida por Monster, Hype Energy o TNT?





Vale preguntarse cuánto tardará en aparecer la mexicanísima cannabis luciendo a lo grande sus propiedades curativas y de recreación.

Pues, a nuestro caluroso pueblo le ha tocado la suerte de ser testigo en esa evolución demencial del consumo.

Haya más...

[CUANDO SÓLO FALTAN 75 DÍAS]

1968 LAS QUALYS EN MÉXICO

POS	PILOTO	EQUIPO	MOTOR	TIEMPO	DÉFICIT	MEDIA	%
1°	JO SIFFERT	Lotus	Ford Cosworth	1'45''22	- -	171.070	- -
2°	CHRIS AMON	Ferrari	Ferrari	1'45''62	0.40	170.422	100.380
3°	GRAHAM HILL	Lotus	Ford Cosworth	1'46''01	0.79	169.795	100.751
4°	DENNY HULME	McLaren	Ford Cosworth	1'46''04	0.82	169.747	100.779
5°	DAN GURNEY	McLaren	Ford Cosworth	1'46''29	1.07	169.348	101.017
6°	JOHN SURTEES	Honda	Honda	1'46''49	1.27	169.030	101.207
7°	JACKIE STEWART	Matra	Ford Cosworth	1'46''69	1.47	168.713	101.397
8°	JACK BRABHAM	Brabham	Repco	1'46''80	1.58	168.539	101.502
9°	BRUCE MCLAREN	McLaren	Ford Cosworth	1'47''00	1.78	168.224	101.692
10°	JOCHEN RINDT	Brabham	Repco	1'47''07	1.85	168.114	101.758
11°	MOISÉS SOLANA	Lotus	Ford Cosworth	1'47''67	2.45	167.177	102.328
12°	PEDRO RODRÍGUEZ	BRM	BRM	1'47''80	2.58	166.976	102.452
13°	JEAN-PIERRE BELTOISE	Matra	Matra	1'48''38	3.16	166.082	103.003
14°	JACKIE OLIVER	Lotus	Ford Cosworth	1'48''44	3.22	165.990	103.060
15°	JACKY ICKX	Ferrari	Ferrari	1'49''24	4.02	164.775	103.821
16°	JOHNNY SERVOZ-GAVIN	Matra	Ford Cosworth	1'49''27	4.05	164.730	103.849
17°	VIC ELFORD	Cooper	BRM	1'49''48	4.26	164.414	104.049
18°	JO BONNIER	Honda	Honda	1'49''96	4.74	163.696	104.505
19°	PIERS COURAGE	BRM	BRM	1'50''28	5.06	163.221	104.809
20°	HENRI PESCAROLO	Matra	Matra	1'50''43	5.21	162.999	104.952
21°	LUCIEN BIANCHI	Cooper	BRM	1'50''57	5.35	162.793	105.085



1968
LA PARRILLA

+ + + + + +

+ + + + + +

+ + + + + +

+ + + + + +

2. C. AMON - Ferrari - 1'45"62

1. J. SIFFERT - Lotus Ford Cosworth - 1'45"22

4. D. HULME - McLaren Ford Cosworth - 1'46"04

3. G. HILL - Lotus Ford Cosworth - 1'46"01

+ + + + + +

6. J. SURTEES - Honda - 1'46"49

5. D. GURNEY - McLaren Ford Cosworth - 1'46"29

8. J. BRABHAM - Brabham Repco - 1'46"80

7. J. STEWART - Matra Ford Cosworth - 1'46"69

10. J. RINDT - Brabham Repco - 1'47"07

9. B. McLAREN - McLaren Ford Cosworth - 1'47"00

12. P. RODRÍGUEZ - BRM - 1'47"80

11. M. SOLANA - Lotus Ford Cosworth - 1'47"67

14. J. OLIVER - Lotus Ford Cosworth - 1'48"44

13. J. BELTOISE - Matra - 1'48"38

16. J. SERVOZ-GAVIN - Matra Ford Cosworth - 1'49"27

15. J. ICKX - Ferrari - 1'49"24

18. J. BONNIER - Honda - 1'49"96

17. V. ELFORD - Cooper BRM - 1'49"48

20. H. PESCAROLO - Matra - 1'50"43

19. P. COURAGE - BRM - 1'50"28

21. L. BIANCHI - Cooper BRM - 1'50"57

+ + + + + +

+ + + + + +

+ + + + + + + + + + + +



1968 SULLEGADA A LA META

| RANK | # | PILOTO | EQUIPO | MOTOR | LAPS | PTS |
|------|----|----------------------|---------|---------------|------|----------------------------|
| 1° | 10 | GRAHAM HILL | Lotus | Ford Cosworth | 65 | 1h 56m 43.95s) 9 |
| 2° | 2 | BRUCE MCLAREN | McLaren | Ford Cosworth | 65 | 1h 58m 03.27s +1m 19.32s 6 |
| 3° | 11 | JACKIE OLIVER | Lotus | Ford Cosworth | 65 | 1h 58m 24.60s +1m 40.65s 4 |
| 4° | 8 | PEDRO RODRÍGUEZ | BRM | BRM | 65 | 1h 58m 25.04s +1m 41.09s 3 |
| 5° | 17 | JO BONNIER | Honda | Honda | 64 | 2 |
| 6° | 16 | JO SIFFERT | Lotus | Ford Cosworth | 64 | 1 |
| 7° | 15 | JACKIE STEWART | Matra | Ford Cosworth | 64 | |
| 8° | 18 | VIC ELFORD | Cooper | BRM | 63 | |
| 9° | 9 | HENRI PESCAROLO | Matra | Matra | 62 | |
| 10° | 3 | JACK BRABHAM | Brabham | Repco | 59 | Presión de aceite |
| Ab | 23 | JOHNNY SERVOZ-GAVIN | Matra | Ford Cosworth | 57 | Encendido |
| AB | 14 | DAN GURNEY | McLaren | Ford Cosworth | 28 | Suspensión |
| AB | 22 | PIERS COURAGE | BRM | BRM | 25 | Recalentamiento |
| AB | 19 | LUCIEN BIANCHI | Cooper | BRM | 21 | Motor |
| AB | 5 | JOHN SURTEES | Honda | Honda | 17 | Recalentamiento |
| AB | 6 | CHRIS AMON | Ferrari | Ferrari | 16 | Bomba de agua |
| AB | 12 | MOISÉS SOLANA | Lotus | Ford Cosworth | 14 | Alerón |
| AB | 21 | JEAN-PIERRE BELTOISE | Matra | Matra | 10 | Suspensión |
| AB | 1 | DENNY HULME | McLaren | Ford Cosworth | 10 | Suspensión |
| AB | 7 | JACKY ICKX | Ferrari | Ferrari | 3 | Encendido |
| AB | 4 | JOCHEN RINDT | Brabham | Repco | 2 | Encendido |

1968 LIDERANDO EN LA CARRERA

(1) Piloto: G. HILL
Equipo: Lotus
Motor: Ford Cosworth

Vueltas liderando: 58

De la 1ª a la 4ª; de la 9ª a la 21ª y, de la 25ª a la 65ª

(2) Piloto: J. STEWART
Equipo: Matra
Motor: Ford Cosworth

Vueltas liderando: 4
De la 5ª a la 8ª

(3) Piloto: J. SIFERT
Equipo: Lotus
Motor: Ford Cosworth

Vueltas liderando: 3
De la 22ª a la 24ª

Total de laps: 65



1968 LA CARRERA LAP BY LAP

| GRID: | SIF 1° | AMO 2° | HIL 3° | HUL 4° | GUR 5° | SUR 6° | STE 7° | BRA 8° | MCL 9° | RIN 10° | SOL 11° | ROD 12° | BEL 13° | OLI 14° | ICK 15° | SER 16° | ELF 17° | BON 18° | COU 19° | PES 20° | BIA 21° |
|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| 1° LAP | HIL | SUR | STE | AMO | HUL | ROD | RIN | SIF | BRA | GUR | OLI | SER | MCL | BEL | SOL | ICK | BON | COU | ELF | PES | BIA |
| 2° | HIL | STE | SUR | HUL | AMO | RIN | BRA | SIF | ROD | GUR | OLI | SER | MCL | BEL | SOL | ICK | BON | COU | ELF | PES | BIA |
| 3° | HIL | STE | SUR | HUL | AMO | SIF | BRA | GUR | ROD | SER | OLI | MCL | BEL | ICK | SOL | BON | ELF | COU | PES | BIA | |
| 4° | HIL | STE | SUR | HUL | SIF | BRA | AMO | GUR | ROD | SER | MCL | OLI | BEL | BON | ELF | COU | PES | SOL | BIA | | |
| 5° | STE | HIL | HUL | SIF | SUR | BRA | GUR | AMO | ROD | SER | MCL | OLI | BEL | BON | ELF | COU | PES | BIA | SOL | | |
| 6° | STE | HIL | SIF | HUL | SUR | BRA | GUR | AMO | SER | ROD | MCL | OLI | BEL | BON | ELF | COU | PES | BIA | SOL | | |
| 7° | STE | HIL | SIF | HUL | SUR | BRA | GUR | AMO | SER | MCL | ROD | OLI | BEL | BON | ELF | COU | PES | BIA | SOL | | |
| 8° | STE | HIL | SIF | HUL | SUR | BRA | GUR | AMO | SER | MCL | OLI | ROD | BEL | BON | ELF | COU | PES | BIA | SOL | | |
| 9° | HIL | STE | SIF | HUL | BRA | GUR | SUR | AMO | SER | MCL | OLI | ROD | BEL | BON | ELF | COU | PES | BIA | SOL | | |
| 10° | HIL | STE | SIF | HUL | GUR | BRA | AMO | SER | SUR | MCL | OLI | ROD | BON | ELF | COU | PES | BIA | SOL | BEL | | |
| 11° | HIL | STE | SIF | GUR | BRA | AMO | SER | MCL | OLI | ROD | BON | ELF | COU | PES | BIA | SOL | SUR | | | | |
| 12° | HIL | STE | SIF | GUR | BRA | AMO | SER | MCL | OLI | ROD | BON | ELF | COU | PES | BIA | SOL | SUR | | | | |
| 13° | HIL | STE | SIF | GUR | BRA | AMO | SER | MCL | OLI | ROD | BON | ELF | COU | PES | BIA | SOL | SUR | | | | |
| 14° | HIL | STE | SIF | GUR | BRA | AMO | SER | MCL | OLI | ROD | BON | ELF | COU | PES | BIA | SOL | SUR | | | | |
| 15° | HIL | STE | SIF | GUR | BRA | AMO | SER | MCL | OLI | ROD | BON | ELF | COU | PES | BIA | SUR | | | | | |
| 16° | HIL | STE | SIF | GUR | BRA | SER | MCL | AMO | OLI | ROD | BON | ELF | COU | PES | BIA | SUR | | | | | |
| 17° | HIL | SIF | STE | GUR | BRA | SER | MCL | OLI | ROD | BON | ELF | COU | PES | BIA | SUR | | | | | | |
| 18° | HIL | SIF | STE | GUR | BRA | MCL | SER | OLI | ROD | BON | ELF | COU | PES | BIA | | | | | | | |
| 19° | HIL | SIF | STE | GUR | BRA | MCL | SER | OLI | ROD | BON | ELF | COU | PES | BIA | | | | | | | |
| 20° | HIL | SIF | STE | GUR | BRA | MCL | SER | OLI | ROD | BON | ELF | COU | PES | BIA | | | | | | | |
| 21° | HIL | SIF | STE | GUR | BRA | MCL | SER | OLI | ROD | BON | ELF | COU | PES | BIA | | | | | | | |
| 22° | SIF | HIL | STE | GUR | BRA | MCL | SER | OLI | ROD | BON | ELF | COU | PES | | | | | | | | |
| 23° | SIF | HIL | STE | GUR | BRA | MCL | SER | OLI | ROD | BON | ELF | COU | PES | | | | | | | | |
| 24° | SIF | HIL | STE | GUR | BRA | MCL | SER | OLI | ROD | BON | ELF | COU | PES | | | | | | | | |
| 25° | HIL | STE | SIF | GUR | BRA | MCL | SER | OLI | ROD | BON | ELF | COU | PES | | | | | | | | |
| 26° | HIL | STE | GUR | BRA | MCL | SER | OLI | ROD | BON | ELF | PES | SIF | | | | | | | | | |
| 27° | HIL | STE | GUR | BRA | MCL | SER | OLI | ROD | BON | ELF | PES | SIF | | | | | | | | | |
| 28° | HIL | STE | BRA | MCL | SER | OLI | ROD | BON | GUR | ELF | PES | SIF | | | | | | | | | |
| 29° | HIL | STE | BRA | MCL | SER | OLI | ROD | BON | ELF | PES | SIF | | | | | | | | | | |
| 30° | HIL | STE | BRA | MCL | SER | OLI | ROD | BON | ELF | PES | SIF | | | | | | | | | | |
| 31° | HIL | STE | BRA | MCL | SER | OLI | ROD | BON | ELF | PES | SIF | | | | | | | | | | |
| 32° | HIL | STE | BRA | MCL | SER | OLI | ROD | BON | ELF | PES | SIF | | | | | | | | | | |
| 33° | HIL | STE | BRA | MCL | SER | OLI | ROD | BON | ELF | PES | SIF | | | | | | | | | | |
| 34° | HIL | STE | BRA | MCL | SER | OLI | ROD | BON | ELF | PES | SIF | | | | | | | | | | |
| 35° | HIL | STE | BRA | MCL | SER | OLI | ROD | BON | ELF | PES | SIF | | | | | | | | | | |
| 36° | HIL | STE | BRA | MCL | SER | OLI | ROD | BON | ELF | PES | SIF | | | | | | | | | | |
| 37° | HIL | STE | BRA | MCL | SER | OLI | ROD | BON | ELF | SIF | PES | | | | | | | | | | |
| 38° | HIL | STE | BRA | MCL | SER | OLI | ROD | BON | ELF | SIF | PES | | | | | | | | | | |
| 39° | HIL | STE | MCL | BRA | SER | OLI | ROD | BON | ELF | SIF | PES | | | | | | | | | | |
| 40° | HIL | STE | MCL | BRA | SER | OLI | ROD | BON | ELF | SIF | PES | | | | | | | | | | |
| 41° | HIL | STE | MCL | BRA | SER | OLI | ROD | BON | ELF | SIF | PES | | | | | | | | | | |
| 42° | HIL | STE | MCL | BRA | SER | OLI | ROD | BON | ELF | SIF | PES | | | | | | | | | | |
| 43° | HIL | STE | MCL | BRA | SER | OLI | ROD | BON | ELF | SIF | PES | | | | | | | | | | |
| 44° | HIL | STE | MCL | BRA | SER | OLI | ROD | BON | ELF | SIF | PES | | | | | | | | | | |
| 45° | HIL | STE | MCL | BRA | SER | OLI | ROD | BON | ELF | SIF | PES | | | | | | | | | | |
| 46° | HIL | STE | MCL | BRA | SER | OLI | ROD | BON | ELF | SIF | PES | | | | | | | | | | |
| 47° | HIL | STE | MCL | BRA | SER | OLI | ROD | BON | SIF | ELF | PES | | | | | | | | | | |
| 48° | HIL | STE | MCL | BRA | SER | OLI | ROD | BON | SIF | ELF | PES | | | | | | | | | | |
| 49° | HIL | STE | MCL | BRA | SER | OLI | ROD | BON | SIF | ELF | PES | | | | | | | | | | |
| 50° | HIL | STE | MCL | BRA | SER | OLI | ROD | BON | SIF | ELF | PES | | | | | | | | | | |
| 51° | HIL | MCL | BRA | STE | SER | OLI | ROD | BON | SIF | ELF | PES | | | | | | | | | | |
| 52° | HIL | MCL | BRA | STE | SER | OLI | ROD | BON | SIF | ELF | PES | | | | | | | | | | |
| 53° | HIL | MCL | BRA | STE | SER | OLI | ROD | BON | SIF | ELF | PES | | | | | | | | | | |
| 54° | HIL | MCL | BRA | SER | STE | OLI | ROD | BON | SIF | ELF | PES | | | | | | | | | | |
| 55° | HIL | MCL | BRA | SER | STE | OLI | ROD | BON | SIF | ELF | PES | | | | | | | | | | |
| 56° | HIL | MCL | BRA | SER | OLI | ROD | STE | BON | SIF | ELF | PES | | | | | | | | | | |
| 57° | HIL | MCL | BRA | SER | OLI | ROD | STE | BON | SIF | ELF | PES | | | | | | | | | | |
| 58° | HIL | MCL | BRA | OLI | ROD | STE | BON | SIF | ELF | PES | | | | | | | | | | | |
| 59° | HIL | MCL | BRA | OLI | ROD | STE | BON | SIF | ELF | PES | | | | | | | | | | | |
| 60° | HIL | MCL | OLI | ROD | STE | BON | SIF | ELF | PES | | | | | | | | | | | | |
| 61° | HIL | MCL | OLI | ROD | STE | BON | SIF | ELF | PES | | | | | | | | | | | | |
| 62° | HIL | MCL | ROD | OLI | BON | STE | SIF | ELF | PES | | | | | | | | | | | | |
| 63° | HIL | MCL | OLI | ROD | BON | SIF | STE | ELF | | | | | | | | | | | | | |
| 64° | HIL | MCL | OLI | ROD | BON | SIF | STE | | | | | | | | | | | | | | |
| 65° | HIL | MCL | OLI | ROD | | | | | | | | | | | | | | | | | |

META: 1° 2° 3° 4° 5° 6° 7° 8° 9°



1968 EL TORNEO MUNDIAL PILOTOS

| | | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | PTS |
|-----|-----------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| | | SAF | ESP | MÓN | BÉL | HOL | FRA | ING | ALE | ITA | CAN | EUA | MÉX | |
| 1° | G. HILL* | 6 | 9 | 9 | - | - | - | - | 6 | - | 3 | 6 | 9 | 48 |
| 2° | J. STEWART | - | | | 3 | 9 | 4 | 1 | 9 | - | 1 | 9 | - | 36 |
| 3° | D. HULME | 2 | 6 | 2 | - | - | 2 | 3 | - | 9 | 9 | - | - | 33 |
| 4° | J. ICKX | - | - | | 4 | 3 | 9 | 4 | 3 | 4 | - | | - | 27 |
| 5° | B. McLAREN | | - | - | 9 | - | - | - | - | - | 6 | 1 | 6 | 22 |
| 6° | P. RODRÍGUEZ | - | - | - | 6 | 4 | - | - | 1 | - | 4 | - | 3 | 18 |
| 7° | J. SIFFERT | - | - | - | - | - | - | 9 | - | - | - | 2 | 1 | 12 |
| = | J. SURTEES | - | - | - | - | - | 6 | 2 | - | - | - | 4 | - | 12 |
| 9° | J. BELTOISE | 1 | 2 | - | - | 6 | - | - | - | 2 | - | - | - | 11 |
| 10° | C. AMON | 3 | - | | - | 1 | - | 6 | - | - | - | - | - | 10 |
| 11° | J. CLARK | 9 | | | | | | | | | | | | 9 |
| 12° | J. RINDT | 4 | - | - | - | - | - | - | 4 | - | - | - | - | 8 |
| 13° | D. ATTWOOD | | | 6 | - | - | - | - | - | | | | | 6 |
| = | J. SERVOZ-GAVIN | | | - | | | - | | | 6 | - | | - | 6 |
| = | J. OLIVER | | - | - | 2 | - | - | - | - | - | - | - | 4 | 6 |
| 16° | L. SCARFIOTTI | - | 3 | 3 | | | | | | | | | | 6 |
| 17° | L. BIANCHI | | | 4 | 1 | - | | - | - | - | - | - | - | 5 |
| = | V. ELFORD | | | | | | 3 | - | - | - | 2 | - | - | 5 |
| 19° | B. REDMAN | - | 4 | | - | - | | | | | | | | 4 |
| = | P. COURAGE | | - | - | - | - | 1 | - | - | 3 | - | - | - | 4 |
| 21° | D. GURNEY | - | | - | - | - | - | - | - | - | - | 3 | - | 3 |
| = | J. BONNIER | - | - | - | - | - | | - | - | 1 | - | - | 2 | 3 |
| 23° | J. BRABHAM | - | - | - | - | - | - | - | 2 | - | - | - | - | 2 |
| = | S. MOSER | | | - | | 2 | | - | - | - | | | | 2 |

*CAMPEÓN MUNDIAL 1968

Sólo los 5 mejores resultados se cuentan en las primeras seis carreras
Nada más los 4 mejores resultados mvalen en los seis últimos GP

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



EQUIPOS

| | | 1
SAF | 2
ESP | 3
MÓN | 4
BÉL | 5
HOL | 6
FRA | 7
ING | 8
ALE | 9
ITA | 10
CAN | 11
EUA | 12
MÉX | PTS |
|-----|---------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|-----------|-----------|-----------|-----|
| 1° | LOTUS | 9 | 9 | 9 | 2 | - | - | 9 | 6 | - | 3 | 6 | 9 | 62 |
| 2° | MCLAREN | | 6 | 2 | 9 | - | 2 | 3 | - | 9 | 9 | 3 | 6 | 49 |
| 3° | MATRA | 1 | 2 | - | 3 | 9 | 4 | 1 | 9 | 6 | 1 | 9 | - | 45 |
| 4° | FERRARI | 3 | - | | 4 | 3 | 9 | 6 | 3 | 4 | - | - | - | 32 |
| 5° | BRM | - | - | 6 | 6 | 4 | 1 | - | 1 | 3 | 4 | - | 3 | 28 |
| 6° | HONDA | - | - | - | - | - | 6 | 2 | - | - | - | 4 | 2 | 14 |
| = | COOPER | | 4 | 4 | 1 | - | 3 | - | - | - | 2 | - | - | 14 |
| 8° | BRABHAM | 4 | - | - | - | 2 | - | - | 4 | - | - | - | - | 10 |
| 9° | MATRA | | | - | - | 6 | - | - | - | 2 | - | - | - | 8 |
| 10° | MCLAREN | 2 | - | - | - | - | - | - | - | 1 | - | - | - | 3 |

*CAMPEONES MUNDIALES 1968

Sólo los 5 mejores resultados se cuentan en los primeros 6 GP
Nada más los cinco mejores puestos, valen para las 6 últimas carreras
Sólo el primer auto clasificado se considera
1°: 9 PTS / 2°: 6 / 3°: 4 / 4°: 3 / 5°: 2 / 6°: 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)