

1973 (Parte 1)

1 – CORRIDA BUGS NA PRAIA DO LEME – RIO DE JANEIRO

No dia 21 de janeiro foi realizada na Praia do Leme, na Cidade do Rio de Janeiro, uma corrida com Bugs, carros desenvolvidos a partir da mecânica Volkswagen, para uso em terrenos arenosos, principalmente nas praias.

Participaram da prova 19 carros que foram divididos em três baterias, com 6 participantes cada uma, sendo que a terceira contou com sete.

Os grids de largada foram definidos por sorteio e a primeira bateria foi composta, pela ordem, por Sérgio Chamon, José Luiz Ferreira, Aloísio Lemos, Norman Casari, Luís Fernando Rebello, e Marco Aurélio Guimarães, com Chamon assumindo a ponta, mas sendo superado por Casari, com os dois se classificando para a prova final.

A largada da segunda bateria foi assim composta: Bob Sharp, Ronaldo Berg, Álvaro Costa Filho, Marco Aurélio, Ricardo Pereira, e Ronaldo Bittencourt. Álvaro Costa, assumiu a ponta e apesar de ser apertado por Bob Sharp, manteve a liderança até o final, com os dois se classificando para a final.

Para a terceira bateria, largaram: Alessandro Ponce de Leon, Newton Hélio Martins, João Aurélio Miranda, Rafael Marotta Filho, Péricles da Rocha Sobrinho, Juan Leal da Silveira, e Nilo Sérgio Maroni. A cronometragem se perdeu nessa bateria que foi vencida por Alessandro, sendo considerado segundo João Aurélio. Devido à confusão da cronometragem, a direção da prova resolveu classificar para a final, além dos dois, o Bug de Péricles da Rocha.

A largada da bateria final, disputada em 19 voltas, teve a seguinte ordem e largada: Norman Casari, Álvaro Costa Filho, Bob Sharp, Sérgio Chamon, Alessandro Ponce de Leon, João Aurélio Miranda, e Péricles da Rocha.

Iniciada a bateria, Bob Sharp assumiu a liderança e conseguiu abrir alguma vantagem para Norman Casari e Álvaro Costa, porém na quinta volta o motor do carro do líder parou de funcionar, e o piloto perdeu duas voltas até conseguir retornar à prova. Com isso, Casari e Álvaro passaram a disputar a liderança, mas Álvaro também teve problemas com o motor do seu carro e ficou parado na pista. Casari venceu com tranquilidade, completando as 19 voltas, com Alessandro Ponce de Leon em segundo, com o mesmo número de voltas do vencedor. Em terceiro ficou Sérgio Chamon, em quarto João Aurélio Miranda, em quinto Bob Sharp, em sexto Álvaro Costa Filho, e em sétimo Péricles da Rocha.

[Ver RESULTADOS 1973/1](#)



Os Bugs alinhados para a corrida na praia do Leme no Rio de Janeiro

2 – I ETAPA DO TORNEIO NORTE-NORDESTE – FORTALEZA - CE

A quarta edição do Torneio Norte-Nordeste de automobilismo foi iniciado no dia 21 de janeiro no autódromo de Fortaleza, no município de Eusébio, próximo à Capital do Ceará.

Participaram da prova 16 carros que disputaram duas baterias de 30 voltas, com o resultado sendo apurado pela soma dos tempos das duas.

No sábado foi disputada a prova de classificação, com a pole-position ficando com Arialdo Pinho (Protótipo Onça III VW), com o tempo de 1m11s4, o segundo colocado foi Carlos Medrado (Protótipo Catu Spyder VW) com 1m15s4, o terceiro Aramando da Fonte (Chevrolet Opala) 1m15s5, e o quarto Ivan Cravo (Protótipo Elva II VW) com 1m15s6.

A primeira bateria foi marcada pela forte disputa pela liderança entre Arialdo Pinho e Antônio da Fonte, com Arialdo fazendo de tudo para se manter à frente, tendo registrado a melhor volta da prova com 1m12s6, e conseguindo, terminar a bateria pouco à frente de Antônio da Fonte e Carlos Medrado, os únicos que completaram as 30 voltas. O quarto foi Cacó Duarte, o quinto Roberto da Fonte, o sexto Otávio Cravo, e o sétimo Arthur Silva.

A segunda bateria foi iniciada novamente com a luta entre Arialdo Pinho e Antônio da Fonte, que foi interrompida quando o Opala do piloto de Pernambuco quebrou o diferencial e se retirou. Com isso, Arialdo não teve dificuldade de vencer, com Carlos Medrado em segundo, os únicos a completarem as 30 voltas da bateria. O terceiro foi Roberto Fiuza, que não havia terminado a primeira bateria, o quarto Otávio Cravo, o quinto Arthur Silva, o sexto Roberto da Fonte, e o sétimo Cacó Duarte.

Pela soma dos tempos das baterias, o vencedor foi Arialdo Pinho, classificando-se a seguir: Carlos Medrado, Otávio Cravo, Roberto da Fonte, Arthur Silva, Cacó Duarte, e Roberto Fiuza.

Ver RESULTADOS 1973/2



A largada da prova, aparecendo à frente: 3 – Arialdo Pinho (Onça III VW), 57 – Carlos Medrado (Catu Spyder VW), e 6 - Antônio da Fonte (Chevrolet Opala 6C)

3 – X GP DA ARGENTINA – 1ª ETAPA DO MUNDIAL DE F-1 – AUTÓDROMO DE BUENOS AIRES

O Campeonato Mundial de Fórmula 1 foi iniciado com a disputa da X Edição do GP da Argentina, no dia 28 de janeiro, no Autódromo de Buenos Aires.

As equipes tiveram diversas modificações, começando pela campeã Lotus, que manteve seus Lotus 72 D com motor Ford Cosworth, para o campeão mundial Emerson Fittipaldi, que passou a ter como companheiro Ronnie Peterson, que havia saído da March, e com o patrocínio mudando para os cigarros John Player Special.

A Equipe Tyrrell, com o patrocínio de petrolífera francesa Elf, manteve os seus dois pilotos: Jackie Stewart e François Cevert, com seus carros de Fórmula 1, identificados pelos números dos chassis, 005 e 006 respectivamente.

A Brabham também manteve seus pilotos: Carlos Reutemann e Wilson Fittipaldi Jr., ocorrendo o desligamento o veterano Graham Hill. Os dois pilotos se apresentaram com os modelos BT37 e patrocínio principal da Cerâmica Pagnossin da Itália.

A McLaren continuou com Denny Hulme e Peter Revson, ainda com os McLaren M19, enquanto aguardava os novos modelos 23. O patrocínio era da perfumaria Yardley.

A Ferrari, manteve como primeiro piloto Jacky Ickx, com Arturo Merzário substituindo Clay Regazzoni, iniciando o campeonato com os modelos 312B2, enquanto não ficavam prontos os 312B3.

A March tinha o francês Jean-Pierre Jarier e como segundo piloto Mike Beuttler que em 1972 correu com carros March por uma equipe independente. Os carros eram os 721G.

O brasileiro José Carlos Pace, que tinha sido contratado no final de 1972 pela Equipe Surtees, foi inscrito como um dos seus pilotos, juntamente com Mike Hailwood, nos modelos TS14A.

A BRM se apresentou com três carros para Clay Regazzoni, Jean-Pierre Beltoise, e Niki Lauda, os carros eram os P160D e o patrocínio dos cigarros Marlboro.

Fechava o grupo, a Frank Williams Racing Team, que construiu um Fórmula 1 com a colaboração da Iso Rivolta, que deu o nome ao carro.



O início da prova, com 32 – Clay Regazzoni (BRM 160D) e 8 – François Cevert (Tyrrell 006 Ford) à frente.

Os treinos começaram na sexta-feira, dia 26, e Emerson Fittipaldi ficou com o melhor tempo (1m11s17), com Cevert em segundo (1m11s30) e um surpreendente Clay Regazzoni em terceiro (1m11s53), mas no sábado todos melhoraram seus tempos e, para surpresa geral, faltando menos de cinco minutos para o

encerramento, Regazzoni fez o melhor tempo (1m10s54), ficando com a pole-position. Emerson Fittipaldi que tinha dominado todos os treinos, até então, ficou em segundo (1m10s84) e Ickx em terceiro (1m11s01), ficando assim formado o grid de largada:

2 Emerson Fittipaldi Lotus 72D Ford – 1m19s84	32 Clay Regazzoni BRM P160 – 1m10s54
6 Jackie Stewart Tyrrell 005 Ford – 1m11s03	18 Jacky Ickx Ferrari 312B2 – 1m11s01
8 François Cevert Tyrrell 006 Ford – 1m11s46	4 Ronnie Peterson Lotus 72D Ford – 1m110s6
14 Denny Hulme McLaren M91C Ford – 1m11s70	30 Jean-Pierre Beltoise BRM P160D – 1m11s48
26 Mike Hailwood Surtees TS14A Ford – 1m12s13	10 Carlos Reutemann Brabham BT37 Ford – 1m12s08
12 Wilson Fittipaldi Jr. Brabham BT37 Ford – 1m12s31	16 Peter Revson McLaren M19A Ford – 1m12s22
20 Arturo Merzário Ferrari 312B2 – 1m12s54	34 Niki Lauda BRM P160D – 1m12s39
36 Nanni Galli Williams Iso Rivolta Ford – 1m13s97	28 José Carlos Pace Surtees TS14A Ford – 1m12s80
22 Mike Beuttler March 731G Ford – 1m15s15	24 Jean-Pierre Jarier March 731G Ford – 1m14s27
38 Howden Ganley Williams Iso Rivolta Ford – 1m15s29	



Momento da prova em que Stewart (Tyrrell 6) e Emerson (Lotus 2) colocavam uma volta de vantagem sobre Beltoise (BRM 30)

A corrida foi iniciada às 16:30 horas, com Clay Regazzoni assumindo a liderança, seguido por François Cevert, que fez uma largada espetacular, e Emerson Fittipaldi, com os três completando a primeira volta nessa ordem, seguidos por: Ronnie Peterson, Jean-Pierre Beltoise, Jacky Ickx, Denny Hulme, Jackie Stewart, Carlos Reutemann, Peter Revson, Wilson Fittipaldi Jr., Niki Lauda, José Carlos Pace, Arturo Merzário, Jean-Pierre Jarier, Mike Hailwood, Mike Beuttler, Howden Ganley. Nanni Galli abandonou antes de completar a primeira volta, com a perda da correia da bomba d'água.

Jackie Stewart, que largara mal, começou a ultrapassar seus adversários: Hulme na terceira volta e Ickx na sétima, para se fixar na sexta posição, com os carros completando a 10ª volta na seguinte ordem: 1º) Regazzoni; 2º) Cevert; 3º) Emerson; 4º) Peterson; 5º) Beltoise; 6º) Stewart; 7º) Ickx; 8º) Hulme; 9º) Revson; 10º) Reutemann; 11º) Wilsinho; 12º) Lauda; 13º) Pace; 14º) Merzário; 15º) Hailwood; 16º) Jarier; 17º) Beuttler; e 18º) Ganley. Na volta seguinte, os dois carros da Equipe Surtees abandonaram: José Carlos Pace pela quebra da suspensão, e Mike Hailwood com o semieixo partido.

Stewart continuou a sua recuperação, passando por Beltoise na 13ª volta, Revson passou por Hulme na 15ª, e Carlos Reutemann abandonou depois de 16 voltas por quebra do câmbio.



Outro momento da disputa entre Emerson Fittipaldi (Lotus nº 2) e Jackie Stewart (Tyrrell nº 6)

A BRM de Clay Regazzoni vinha perdendo desempenho a olhos vistos, com Cevert cada vez mais próximo, enquanto Stewart continuava recuperando terreno, passando por Peterson na 24ª volta e por Emerson na 28ª, a mesma em que Cevert ultrapassou Regazzoni no “Curvon”, assumindo a liderança da prova.

Regazzoni continuou perdendo terreno, sendo superado por Stewart na volta 31, por Emerson na 32, e por Peterson na 33.

Completadas 40 voltas, a ordem dos concorrentes era a seguinte: 1º) Cevert; 2º) Stewart; 3º) Emerson; 4º) Peterson; 5º) Regazzoni; 6º) Beltoise; 7º) Ickx; 8º) Revson; 9º) Hulme; 10º) Wilsinho; 11º) Lauda; 12º) Merzário; 13º) Jarier; 14º) Beuttler; 15º) Ganley.

Com Cevert na ponta e Stewart em segundo, Emerson Fittipaldi iniciou uma caçada aos dois, andando grudado na traseira do carro do piloto escocês, perseguição que durou mais de quarenta voltas. Clay Regazzoni, com problemas recorreu aos boxes, caindo na classificação.

Na volta 66 abandonou Niki Lauda por queda da pressão de óleo e na volta seguinte foi a vez de Ronnie Peterson com vazamento de óleo. Com isso, completadas 70 voltas, restavam 13 carros que corriam na seguinte ordem: 1º) Cevert; 2º) Stewart; 3º) Emerson; 4º) Ickx; 5º) Revson; 6º) Hulme; 7º) Beltoise; 8º) Wilsinho; 9º) Merzário; 10º) Regazzoni; 11º) Beuttler; 12º) Jarier; e 13º) Ganley.

A pressão de Emerson Fittipaldi sobre os pilotos da Equipe Tyrrell começou a dar efeito na volta 76, quando o brasileiro passou por Stewart, ficando a 5 segundos de Cevert. Com uma pilotagem espetacular, o campeão mundial começou a descontar um segundo por volta, e acabou alcançando e passando por Cevert na volta 86, para assumir a liderança da prova e receber a bandeirada de chegada com pouco mais de quatro segundos de vantagem para o piloto francês. O terceiro foi Jackie Stewart, o quarto Jacky Ickx, o quinto Denny Hulme, e o sexto Wilson Fittipaldi Jr. com o brasileiro marcando seu primeiro ponto no campeonato.

Ver RESULTADOS 1973/3



À esquerda, Emerson Fittipaldi, vencedor da prova na Lotus 72D Ford nº 2, e à direita o pódio da prova, com: Jackie Stewart, Emerson Fittipaldi e François Cevert.

4 – II GP DO BRASIL – 2ª ETAPA DO MUNDIAL DE F-1 – AUTÓDROMO DE INTERLAGOS

O segundo GP do Brasil de Fórmula 1 e segunda etapa do Campeonato Mundial, foi realizado no dia 11 de fevereiro, no Autódromo de Interlagos, com a participação de 20 carros, sendo incluída a inscrição de Luiz Pereira Bueno ao volante de um Surtees TS9B Ford, modelo do ano anterior.



A largada da prova, aparecendo à frente: 3 – Jackie Stewart (Tyrrell 005 Ford), 1 – Emerson Fittipaldi (Lotus 72D Ford), e 6 – José Carlos Pace (Surtees TS14 Ford)

Os treinos foram iniciados na sexta-feira, com o domínio completo da Equipe Lotus, com Ronnie Peterson ficando com a melhor volta (2m30s5) que seria o melhor tempo nos dois dias, e com Emerson Fittipaldi

ficando em segundo com 2m31s6. Jacky Ickx ficou com o terceiro tempo, José Carlos Pace, com surpreendente atuação em quarto, Clay Regazzoni em quinto, e Denny Hulme em sexto. A decepção ficou por conta da equipe Tyrrell, com Cevert ficando com o oitavo tempo, e Stewart com o nono.

Nos treinos de sábado, poucos pilotos conseguiram melhorar seus tempos, sendo o principal Emerson Fittipaldi (2m30s7), que no entanto, não foi suficiente para tirar a pole-position de Peterson. Nessa fase dos treinos, dois pilotos da BRM não participaram: Clay Regazzoni com problemas de motor, e Niki Lauda, que perdeu uma das rodas no início dos treinos.

Apurados os tempos dos dois dias, o grid de largada ficou assim formado:

2 Ronnie Peterson Lotus 72D Ford – 2m30s5	1 Emerson Fittipaldi Lotus 72D Ford – 2m30s7	9 Jacky Ickx Ferrari 312B2 – 2m32s0
	14 Clay Regazzoni BRM P160D – 2m32s4	7 Denny Hulme McLaren M19C Ford - 2m32s7
6 José Carlos Pace Surtees TS14A Ford – 2m32s7	17 Carlos Reutemann Brabham BT37 Ford – 2m32s9	3 Jackie Stewart Tyrrell 005 Ford – 2m33s3
	4 François Cevert Tyrrell 006 Ford – 2m33s4	15 Jean-Pierre Beltoise BRM P160D – 2m33s6
18 Wilson Fittipaldi Jr. Brabham BT37 Ford – 2m34s3	8 Peter Revson McLaren M19A Ford – 2m34s3	16 Niki Lauda BRM P160D -2m35s1
	5 Mike Hailwood Surtees TS14A Ford - 2m35s5	11 Jean-Pierre Jarier March 731G Ford – 2m37s6
19 Howden Ganley Iso Williams Ford – 2m37s6	10 Arturo Merzário Ferrari 312B2 – 2m37s7	20 Nanni Galli Iso Williams Ford – 2m38s7
	12 Mike Beuttler March 731G Ford	23 Luiz Pereira Bueno Surtees TS9B Ford – 2m42s5



Além de Emerson, os brasileiros na prova: 6 – José Carlos Pace (Surtees TS14 Ford), 18 – Wilson Fittipaldi Jr. (Brabham BT37 Ford), e 23 – Luiz Pereira Bueno (Surtees TS9B Ford)

Iniciada a corrida, Emerson Fittipaldi assumiu a ponta e logo começou a abrir vantagem para seus concorrentes, com José Carlos Pace assumindo a segunda colocação, depois de fazer uma largada

espetacular. Outra largada fantástica foi a de Jackie Stewart que antes e ser completada a primeira volta, já ocupava a terceira colocação, com a primeira volta apresentado, após esses três, Ronnie Peterson, Jacky Ickx, Jean-Pierre Beltoise, Peter Revson, François Cevert, Mike Hailwood, Carlos Reutemann, Arturo Merzário, Clay Regazzoni, Denny Hulme, Niki Lauda, Nanni Galli, Mike Beuttler, Jean-Pierre Jarier, Howden Ganley, Luiz Pereira Bueno, e Wilson Fittipaldi Jr.

Na segunda volta, Stewart ultrapassou Pace, assumindo a segunda colocação, com Pace sendo pressionado por Peterson que era o quarto, e Ickx o quinto.

Pace vinha perdendo desempenho e na terceira volta cedeu a terceira colocação para Peterson, volta em que ocorreu a primeira baixa, com a saída de Peter Revson por quebra de câmbio.

Na quinta volta, mais dois abandonos: Ronnie Peterson pela perda de uma roda, e Wilson Fittipaldi Jr. por quebra do motor. Quem vinha se destacando era Denny Hulme, que largando na quinta colocação, completou a primeira volta em 13º, mas vinha se recuperando, e na sexta já ocupava a 6ª colocação.

Outras baixas foram: Mike Hailwood na 6ª volta por quebra do câmbio, Jean-Pierre Jarier na sétima, também por quebra do câmbio, e José Carlos Pace na nona por quebra da suspensão.

Com Emerson e Stewart tranquilos na frente, a décima volta foi completada na seguinte ordem: 1º) Emerson; 2º) Stewart; 3º) Ickx; 4º) Beltoise; 5º) Hulme; 6º) Cevert; 7º) Regazzoni; 8º) Merzário; 9º) Lauda; 10º) Galli; 11º) Ganley; 12º) Beuttler; 13º) Bueno; e 14º) Reutemann.



Jackie Stewart (Tyrrell 005 Ford nº 3) foi o Segundo e Jacky Ickx (Ferrari 312 B nº 9) o quinto

Jacky Ickx vinha perdendo rendimento, e acabou parando nos boxes na volta 17, caindo para oitava posição, ao mesmo tempo em que Mike Beuttler abandonava, com problemas na suspensão do seu March. Restando treze carros na prova, ao ser atingida a sua metade, ou 20 voltas, a ordem era: 1º) Emerson; 2º) Stewart; 3º) Hulme; 4º) Beltoise; 5º) Regazzoni; 6º) Merzário; 7º) Ganley; 8º) Ickx; 9º) Galli; 10º) Lauda; 11º) Bueno; 12º) Cevert; e 13º) Reutemann.

Jean-Pierre Beltoise que fazia uma bela corrida, abandonou depois de 23 voltas, por pane elétrica, o que foi a última baixa de prova, que permaneceu até o seu final, sem maiores alterações, se destacando apenas a recuperação de Jacky Ickx até terminar na quinta posição, logo atrás do seu companheiro de equipe, Arturo Merzário.

Emerson Fittipaldi recebeu a bandeirada da vitória com uma vantagem de 13,5 segundos para Stewart que foi o segundo, e de 1m46s4 para Hulme, o terceiro, os únicos que completaram as 40 voltas de prova. O quarto foi Merzário, o quinto Ickx, e o sexto Regazzoni, todos com uma volta a menos.

Ver RESULTADOS 1973/4



Emerson Fittipaldi (Lotus 72D Ford) recebendo a bandeirada da vitória.

5 – VII GP DA ÁFRICA DO SUL – 3ª ETAPA DO MUNDIAL DE F-1 – AUTÓDROMO DE KYALAMI

Em janeiro e fevereiro, o conflito entre a CSI comandado por Henri Treu, órgão responsável pelas regras da Fórmula 1 e os fabricantes de carros de corrida agrupados na F1-CA atingiu o seu clímax, quando o RAC anunciou que o próximo Grande Prêmio da Inglaterra seria aberto aos carros das Fórmulas 2 e 5000, com a finalidade de fragilizar a F1-CA e seu monopólio na negociação dos prêmios de largada com os organizadores. Em resposta, Bernie Ecclestone, que dirigia a F1-CA declarou que, caso o RAC não revertesse tal decisão, as equipes de F1 não participariam do evento, deixando os britânicos numa enrascada, quando Ecclestone assinou um contrato muito vantajoso com os sul-africanos para a realização do GP de F1 em Kyalami, embora essa viagem agregasse custos de transporte significativos. Ao mesmo tempo, com o apoio do dono da March, e advogado Max Mosley, Ecclestone vinha defendendo a segurança nos carros e, nesse sentido, a CSI havia definido orientações para a instalação de estruturas deformáveis nos monopostos. Então, como poderiam ser admitidos carros das Fórmulas 2 e 5000 no GP da Inglaterra, que não seguiam essas orientações.

No meio desse conflito, a fabricante de cigarros Philip Morris, que através da Marlboro tinha se transformado num dos principais patrocinadores da Fórmula 1, criticou abertamente a política seguida pela CSI, argumentando que prejudicava os interesses da categoria e, implicitamente ameaçava abandonar o esporte.

Sentindo que estava perdendo o jogo, Henri Treu recorreu a Enzo Ferrari, que no entanto não estava disposto a se engajar numa causa perdida e, com isso, Treu renunciou à presidência da CSI e o RAC teve que limitar a lista de participantes do GP da Inglaterra apenas à F1.

Depois de vencer as duas corridas sul-americanas, Emerson Fittipaldi esperava alcançar a terceira vitória consecutiva, pretendendo chegar às corridas europeias com larga vantagem na tabela do campeonato.

Como novidade, a McLaren apresentou seu modelo 23, projetado por Gordon Coppuck e John Barnard. Inspirado no modelo M16 Indy e no Lotus 72, possuía radiadores laterais, aerodinâmica que favorecia a reorientação das massas com uma concentração próxima ao centro de gravidade. O M23 também herdou a

suspensão dianteira de flexibilidade variável do M19. A equipe de Teddy Mayer inscreveu os M19 para Jody Scheckter e Peter Revson e um M3 para Hulme.

Essa corrida também marcou a estreia da equipe American Shadow, fundada por Don Nichols e com forte patrocínio da petrolífera UOP, depois de boa participação na série Can-Am. Seus dois pilotos eram Jackie Oliver que tinha sido o grande incentivador de Nichols a ingressar na F1 e que retornava à categoria e o americano George Follmer que tinha vencido a série Can-Am pela equipe de Roger Penske. O carro era obra de Tony Southgate e era muito clássico, mas por problemas de transporte, só chegou à África do Sul na quinta-feira, e com isso só pôde participar dos treinos da sexta-feira, depois de muito esforço pela madrugada para que os mecânicos deixassem os carros em condições.

Entre os novos participantes da F1 da temporada, estava Andrea de Adamich ao volante do Surtees TS9B do ano anterior, com supervisão do Team Surtees, e patrocínio da Cerâmica Pagnossin. O próprio John Surtees se inscreveu na prova, mas acabou desistindo, preferindo deixar o carro como reserva de Pace e Hailwood.



O acidente de Clay Regazzoni e Hailwood.

Por fim, o GP da África do Sul foi uma oportunidade para alguns pilotos locais além de Jody Scheckter: Jackie Pretorius no segundo carro da equipe Williams, ocupando o lugar de Nanni Galli, que havia fraturado uma perna num acidente testando um Abarth no Circuito de Vallelunga. Eddie Keizan foi inscrito no Tyrrell 004 recentemente adquirido por Alex Blignaut, e Dave Charlton foi inscrito num Lotus 72D da Scuderia Screbante, que tinha todo o apoio da Equipe de Colin Chapman.

Os treinos começaram na quarta-feira, com as McLaren fazendo os melhores tempos, ficando Hulme em primeiro (1m16s42), Revson em segundo (1m16s72), e Scheckter em terceiro (1m16s87). Logo depois vinham dos dois Lotus, com Emerson (1m17s00), e Peterson (1m17s4). Os dois Tyrrell não tiveram bom desempenho.

Na quinta-feira os Lotus foram mais rápidos que os McLaren, com Peterson em primeiro (1m16s44), Emerson em segundo (1m16s65). Scheckter foi o terceiro (1m16s71), Hulme o quarto (1m16s79), e Revson o quinto (1m16s79).

No treino de sexta-feira o escocês Jackie Stewart sofreu um grave acidente na curva Crowthorne, depois de seu carro apresentar problemas de freio. Stewart tinha tentado de tudo para melhorar o tempo do 005 e, com seu carro destruído, e sem carro reserva, assumiu o 006 de Cevert, deixando o francês sem carro para participar da classificação enquanto os mecânicos se esforçavam para colocar o carro em condições de Cevert participar da prova no sábado. Com isso, o escocês ficou apenas com o 15º tempo. Hulme, Scheckter e Emerson melhoraram seus tempos, com Hulme ficou com a pole-position, Emerson em segundo e Scheckter em terceiro. Peterson não melhorou seu tempo, mas ficou com a quarta posição, enquanto Revson não participou dos treinos de sexta-feira, sendo superado por Clay Regazzoni que ficou em quinto e o americano em sexto, com o grid de largada ficando assim formado:

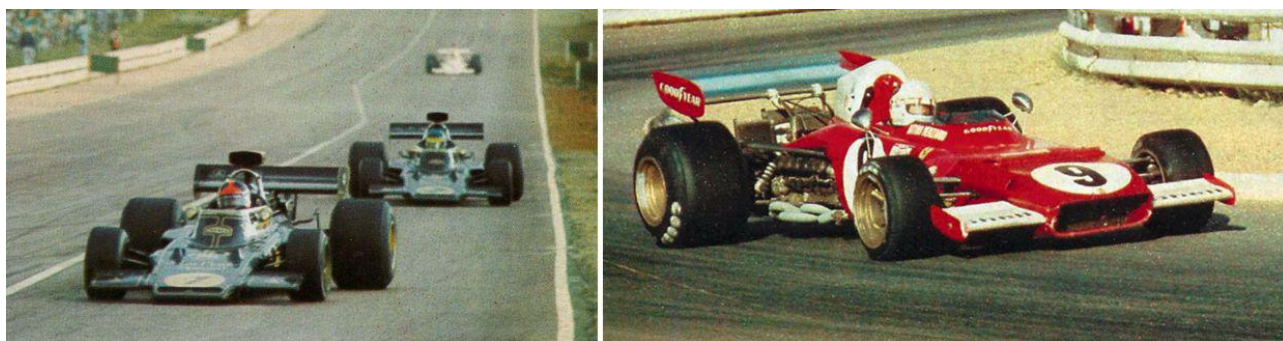
5 Denny Hulme McLaren M23 Ford – 1m16s28	1 Emerson Fittipaldi Lotus 72D Ford – 1m16s41	7 Jody Scheckter McLaren M19C Ford – 1m16s43
2 Ronnie Peterson Lotus 72D Ford – 1m16s44	15 Clay Regazzoni BRM P160D – 1m16s47	
6 Peter Revson McLaren M19C Ford – 1m16s72	16 Jean-Pierre Beltoise BRM P160D – 1m16s84	18 Carlos Reutemann Brabham BT37 Ford – 1m16s94
11 José Carlos Pace Surtees TS14A Ford – 1m17s06	17 Niki Lauda BRM P160D – 1m17s14	
8 Jacky Ickx Ferrari 312B3 – 1m17s16	10 Mike Hailwood Surtees TS14A Ford – 1m17s17	25 Dave Charlton Lotus 72D Ford – 1m17s18
22 Jackie Oliver Shadow DN1 Ford – 1m17s64	9 Arturo Merzário Ferrari 312B2 – 1m17s64	
3 Jackie Stewart Tyrrell 005 Ford – 1m17s65	19 Wilson Fittipaldi Jr. Brabham BT37 Ford – 1m17s95	14 Jean-Pierre Jarier March 721G Ford – 1m17s98
21 Howden Ganley Iso Rivolta Williams Ford – 1m18s07	12 Andrea de Adamich Surtees TS9B Ford – 1m18s66	
23 George Follmer Shadow DN1 Ford – 1m18s82	26 Eddie Keizan Tyrrell 004 Ford – 1m18s92	24 Mike Beuttler Marcha 721G Ford – 1m20s37
20 Jackie Pretorius Iso Rivolta Williams Ford – 1m20s54	4 François Cevert Tyrrell 006 Ford	



11 – José Carlos Pace (Surtees TS14 Ford) e 24 – Mike Beuttler (March 721G Ford)

A largada foi atrasada devido a uma tempestade, e os comissários desportivos esperaram até que a pista estivesse seca antes de autorizar o início, debaixo de um céu nublado, mas sem chuva.

Iniciada a corrida, Hulme assumiu a ponta, com Scheckter em segundo e Emerson em terceiro, com os carros completando a primeira volta na seguinte ordem: 1º) Hulme; 2º) Scheckter; 3º) Emerson; 4º) Revson; 5º) Peterson; 6º) Reutemann; 7º) Charlton; 8º) Hailwood; 9º) Wilsinho; 10º) Stewart (que tinha superado seis carros nessa primeira volta); 11º) Merzário; 12º) Jarier; 13º) Lauda; 14º) Follmer; 15º) Regazzoni (que fez uma péssima largada); 16º) Cevert; 17º) Oliver; 18º) Adamich; 19º) Beuttler; 20º) Keizan; 21º) Pace; 22º) Ickx; 23º) Pretorius; 24º) Ganley; e 25º) Beltoise (que tinha ficado sem embreagem). Na segunda volta, Charlton ameaçava a posição de Reutemann, com Hulme abrindo um segundo em relação a Scheckter. Na terceira Peterson passou por Revson e Charlton perdeu o controle do seu carro ao sair da Crowthorne, atingindo o carro de Hailwood, com os dois carros ficando atravessados na pista. A maior parte do pelotão conseguiu passar, mas não foi o caso de Regazzoni que colidiu de frente com o Surtees de Hailwood, com seu BRM pegando fogo imediatamente, ao mesmo tempo em que Ickx também atingiu o carro de Hailwood. Regazzoni perdeu os sentidos e ficou preso no seu carro que estava em chamas, com Hailwood saindo do seu carro seguindo em auxílio de Regazzoni, conseguindo soltar o cinto de segurança, mesmo queimando suas mãos e, em seguida auxiliado pelos fiscais de pista retirou Regazzoni do carro e conseguiu apagar as chamas.



À esquerda: Emerson Fittipaldi (Lotus 72D Ford nº 1) à frente de Ronnie Peterson (Lotus 72D Ford nº 2), e à Direita Arturo Merzário (Ferrari 312B nº 9)

A corrida continuou apenas com as bandeiras amarelas sendo agitadas no setor do acidente. Os carros de Regazzoni, Hailwood e Ickx ficaram no local do acidente, enquanto Charlton conseguiu levar o seu para os boxes onde abandonou a corrida. Nessa volta Stewart ultrapassou Reutemann e Merzário a Wilsinho.

Na quinta volta Hulme teve um pneu furado tendo que se dirigir aos boxes, deixando Scheckter na liderança apenas no seu segundo Grande Prêmio! Emerson era o segundo, Peterson o terceiro, Revson o quarto, e Stewart o quinto, enquanto Beltoise abandonava sem embreagem.

Na sexta volta, as bandeiras continuavam sendo agitadas na Crowthorne e Revson e Peterson diminuíram a velocidade como mandava o regulamento, mas Stewart se aproveitou disso e passou pelos dois subindo para o terceiro lugar.

Stewart continuou sua escalada passando por Emerson na reta principal e, quando Scheckter chegou na curva Barbeque, uma ambulância retirava Regazzoni e ele desacelerou bastante, ao contrário de Stewart que, demonstrando uma total falta de desportividade, o ultrapassou assumindo a liderança, deixando Scheckter furioso, com toda razão! Nessa altura, Hulme tinha retornado à prova na última posição.

Com dez voltas completadas, a ordem dos carros era a seguinte: 1º) Stewart; 2º) Scheckter a cinco segundos; 3º) Emerson a dez segundos; 4º) Revson; 5º) Peterson; 6º) Reutemann; 7º) Lauda; 8º) Merzário; 9º) Jarier; 10º) Pace, que vinha recuperando posições; 11º) Wilsinho; 12º) Adamich; 13º) Follmer; 14º) Beuttler; 15º) Keizan; 16º) Oliver; 17º) Pretorius; 18º) Cevert; 19º) Hulme; 20º) Ganley.

Na 11ª volta Revson ultrapassou Emerson na longa reta e na 14ª Oliver abandonou por quebra do motor do seu Shadow.

Com 15 voltas Stewart estava seis segundos à frente de Scheckter com Revson em terceiro, Emerson em quarto, e Peterson, com os demais distantes.

Na 16ª volta Pace estava em nono e na volta seguinte passou por Merzário assumindo a oitava posição.

A distância de Stewart para Scheckter na 20ª volta era de oito segundos e a quinze do líder vinha Revson que precedia Emerson e Peterson. Reutemann era o sexto à frente de Lauda, Pace, Merzário e Jarier.

Na 25ª volta Lauda superou Reutemann e Wilsinho parou nos boxes para ajustar um regulagem do seletor de marchas, perdendo diversas posições.

Na 27ª volta o motor de Lauda quebrou e com isso os três carros da BRM ficaram fora da corrida. Com o abandono de Lauda, Reutemann recuperou a sexta posição, mas estava sendo muito pressionado por Pace e Merzário.

Ao se completada a 30ª volta, Stewart estava dez segundos à frente de Scheckter e doze de Revson que vinha se aproximando do seu companheiro de equipe. Emerson era o quarto, Peterson o quinto e Pace o sexto depois de ultrapassar Reutemann nessa volta, que tinha Merzário colado na sua traseira.

Na volta 34 Revson finalmente passou por Scheckter que tinha desgastado muito seus pneus nas primeiras voltas e com 35 voltas, Stewart tinha doze segundos de vantagem para Revson, com Scheckter em terceiro, Emerson em quarto, Peterson em quinto, Reutemann que tinha recuperado as posições em sexto, mas mantendo uma luta feroz com Merzário, o sétimo, e Pace, o oitavo. Depois de completar 35 voltas, Pretorius abandonou com uma junta do cabeçote queimada.



Da esquerda para a direita: 23 – George Follmer (Shadow DN1 Ford), 7 – Denny Hulme (McLaren M23 Ford), e 2 – Ronnie Peterson (Lotus 72D Ford)

Na 39ª volta, Jarier que ocupava a nona posição, entrou nos boxes para ajustar a alavanca do câmbio, perdendo dez minutos e retornando na última posição.

Na volta 40, ou metade da corrida, Stewart tinha quinze segundos de vantagem para Revson, com Scheckter a vinte, que tinha Emerson colado na traseira do seu carro. Reutemann entrou nos boxes com um pneu furado perdendo três posições.

Na volta 44 Emerson ultrapassou Scheckter que entrou na mira de Peterson. Merzário e Pace disputavam a sexta colocação com trocas constantes de posições.

Na volta 50 Peterson desacelerou e se dirigiu aos boxes da Lotus onde seus mecânicos tiveram que trocar uma junta esférica na conexão do distribuidor de injeção de combustível.

Com 51 voltas completadas, Stewart tinha vinte segundos de vantagem para Revson que estava apenas cinco à frente de Emerson, com Scheckter se mantendo em quarto. Pace era o quinto com Merzário muito próximo, vindo mais distantes: Follmer, Adamich, Reutemann e Hulme, com Peterson retornando à prova na 13ª posição.

Na volta 55, Stewart tinha aumentado sua vantagem para 22 segundos para Revson, mas este tinha Emerson distante apenas algumas centenas de metros, e na volta 57 foi a vez de Wilsinho ficar fora da prova por causa das vibrações causadas pelo desgaste dos pneus.

Na volta 62, Beuttler que estava em décimo primeiro, rodou, ficou atolado na terra e demorou a retornar à corrida.

Na volta 63, Reutemann e Hulme passaram por Adamich e, na 65ª, Emerson estava dois segundos atrás de Revson, com Hulme superando Reutemann para ocupar o oitavo lugar. Na volta 70, quando ocupava a quinta colocação, Pace teve um pneu estourado e o carro foi de encontro às barreiras de proteção, ficando fora da prova.

Completadas 70 voltas, Stewart liderava com 24 segundos de vantagem para Revson, 25 para Emerson, e 45 para Scheckter. O quinto era Merzário com uma volta de desvantagem. A seguir vinham com duas voltas de atraso: Follmer, Hulme, Reutemann e Adamich.

Nessa volta 73 Hulme tomou o sexto lugar de Follmer enquanto Emerson fazia de tudo para superar Revson, sem sucesso;

Na volta 76, o motor de Scheckter explodiu soltando muita fumaça, com o sul-africano ficando decepcionado, mas demonstrando, mais uma vez, todo o seu talento. Nessa volta Emerson fez a melhor volta da prova com 1m17s10.

Stewart recebeu a bandeirada de chegada com 25 segundos de vantagem para Revson, com Emerson em terceiro a apenas 11 décimos de segundo. Merzário foi o quarto com uma volta de atraso, em seguida, com duas de atraso: Hulme, Follmer (marcando o primeiro ponto para a estreante equipe Shadow), Reutemann, e Adamich.

Depois da corrida, a equipe McLaren apresentou um protesto contra Jackie Stewart por ter ultrapassado Revson e Scheckter sob bandeira amarela. Teddy Mayer esperava obviamente, que Stewart fosse punido e, com isso, Revson fosse declarado vencedor, porém os comissários desportivos deram apenas uma advertência ao piloto escocês.

[Ver RESULTADOS 1973/5](#)



Jackie Stewart (Tyrrell 005 Ford) vencedor da prova

6 – 1ª ETAPA DO CAMPEONATO BRASILEIRO DE VELOCIDADE – F-FORD – TARUMÃ

A primeira etapa do Campeonato Brasileiro de Velocidade, com carros de Fórmula Ford, em 1973 sob o patrocínio da Texaco e por isso também tratado como “Copa Texaco de Fórmula Ford” foi disputada no dia 11 de março, no Autódromo de Tarumã, no Rio Grande do Sul.

Para a disputa do Campeonato, nessa primeira etapa, foram inscritas as seguintes equipes: Cigarros Shelton com Clóvis de Moraes e José Luiz de Marchi; Cigarros Hollywood com Alex Dias Ribeiro e Júlio Caio Marques; Bino Motorádio com Francisco Lameirão e Angi Munhoz; Bier Competições com Pedro Carneiro Pereira e Alfredo Oliveira; Escola de Formação de Pilotos com Cláudio Mueller; Banco da Bahia com Carlos Berta; Cambial Competições com Francisco Feoli; Vinci Competições com Fernando Onófrío, Perfumaria Rastro com Roberto Ferrareto e Jayme Levy; VXP Vicsa com Newton Pereira; Viação Mota com Ricardo Di Loreto; Rodão com José Pedro Chateaubriand; Fornari com Neco Fornari; Marchand com Amedeu Ferri, além das inscrições particulares de Sérgio Blauth, Paulo Rubilar, Mário Branco, Gastão Werlang, Walter Holzhey, Aurelino Machado, Luiz Tadeu Razia, Antenor Canha e Waldir Antônio da Silva.



Os carros alinhados para a largada

A prova foi dividida em duas baterias com 20 voltas cada, apurando-se o resultado pela soma dos tempos das duas.

Na prova de classificação, disputada na véspera da prova, o campeão brasileiro de 1972, Clóvis de Moraes, demonstrou sua técnica e desempenho do seu carro, conquistando a pole-position com o tempo de 1m18s95, ficando com o segundo tempo o também gaúcho Cláudio Mueller, com 1m19s16, sendo a primeira fila completada por Alex Dias Ribeiro com 1m20s03, ficando assim formado o grid de largada:

22
Clóvis de Moraes
Bino F-Ford – 1m18s95

11
Cláudio Mueller
Berte F-Ford – 1m19s16

9
Alex Dias Ribeiro
Bino F-Ford – 1m20s03

23
José Luiz de Marchi
Bino F-Ford – 1m21s06

14
Francisco Lameirão
Bino AH F-Ford – 1m21s11

48
Sérgio Blauth
Bino F-Ford – 1m21s90

10
Júlio Caio Marques
Bino F-Ford – 1m22s69

5
Pedro Carneiro Pereira
Bino F-Ford – 1m22s83

13
Amedeu Ferri
Bino F-Ford – 1m23s31

65
Gastão Werlang
Bino F-Ford – 1m23s29

8
Carlos Berta
Bino F-Ford – 1m24s45

24
Luiz Tadeu Razia
Bino F-Ford – 1m25s16

7
Walter Holzhey
Bino F-Ford – 1m25s43

15
Angi Munhoz
Bino AH F-Ford – 1m15s71

4
Alfredo Oliveira
Bino F-Ford – 1m25s79

82
Roberto Ferrareto
Bino F-Ford – 1m26s25

12
Francisco Feoli
Bino F-Ford – 1m28s13

27
Aurelino Ferreira
Heve F-Ford – 1m29s17

81
Jayme Levy
Polar F-Ford – 1m29s61

35
Neco Fornari
Bino F-Ford – 1m32s40

37
Newton Pereira
Bino F-Ford – 1m35s30

19
Fernando Onófrio
Bino F-Ford – 1m37s61

3
Waldir Antônio da Silva
Bino F-Ford – 1m37s85

6
Paulo Rubilar
Bino F-Ford – 1m49s12

20
Antenor Canha
Bino F-Ford – S/T

2
Mário Branco
Bino F-Ford – S/T (NL)

1
José Chateaubriand
Bino F-Ford – S/T

34
Ricardo Di Loreto
Merlyn F-Ford – S/T



9 – Alex Dias Ribeiro e 14 -Francisco Lameirão

Baixada a Bandeira de largada, Clóvis de Moraes tomou a ponta seguido por Alex Dias Ribeiro e Francisco Lameirão e, já na primeira volta, na Curva do Laço, os carros de Gastão Werlang e Amedeu Ferri se choraram e ficaram fora pista. Na volta seguinte Luiz Tadeu Razia se envolveu num acidente no qual decolou e passou por cima do carro de Carlos Berta, com o piloto sendo foi medicado no local e levado para o hospital Cristo Redentor para tirar radiografias. Razia conseguiu chegar aos boxes, onde também abandonou a prova.

No início da corrida, Clóvis de Moraes liderava com folga, seguindo por Alex Dias Ribeiro, Francisco Lameirão, José Luiz de Marchi, Sérgio Blauth, Cláudio Mueller, Angi Munhoz, Pedro Carneiro Pereira, Júlio Caio Marques e Francisco Feoli.

Clóvis foi aumentando a vantagem até atingir 19 segundos. Alex Dias Ribeiro ocupou a segunda colocação até a 9ª volta, quando um problema de trepidação, que por alguns instantes chegou a desligar a chave geral do motor do seu carro, perdeu a posição para Lameirão.

José Luiz de Marchi se manteve na quarta colocação até a 13ª volta, quando foi ultrapassado por Angi Munhoz e logo depois por Pedro Carneiro Pereira, tendo que se consolar com o 6º posto. Cláudio Muller também disputou essa posição, mas o motor do seu carro perdeu rendimento na metade da bateria e acabou terminando em décimo lugar, e no final da bateria, Pedro Carneiro Pereira ultrapassou Angi Munhoz

Clóvis recebeu a bandeirada de chegada com 41 segundos de vantagem para Lameirão que estava dois segundos à frente de Alex, o terceiro. Pedro Carneiro foi o quarto, Angi Munhoz o quinto e José Luiz de Marchi o sexto.

Na segunda bateria Clóvis de Moraes também dominou amplamente, não dando chance aos seus adversários

Alex largou em segundo, mas no final da primeira volta, no início da reta dos boxes, Lameirão o ultrapassou. O terceiro era Angi Munhoz, o quarto José Luiz de Marchi, o quinto Alfredo Oliveira, e o sexto Francisco Feoli.

Na segunda volta, Alfredo Oliveira sinalizou para que De Marchi o ultrapassasse, na reta dos boxes, mas os dois acabaram se tocando e foram de encontro ao muro de proteção dos boxes: o radiador e a carenagem dos carro de Alfredo ficaram destruídos e o carro de Marchi bateu o bico contra a parede, quebrando a suspensão dianteira e arrancando o radiador, mas continuou andando, atravessou a pista e parou do outro lado e, por pouco Feoli, Mueller, Pedro Carneiro e Blauth não se envolveram no acidente.

Com Clóvis folgado na ponta, Lameirão e Alex disputavam a segunda colocação, até Alex passar por Lameirão na 7ª volta. Lameirão ainda tentou recuperar a posição, mas teve que abandonar na 14ª volta com o motor estourado.

Com o abandono de Lameirão, Pedro Carneiro assumiu a terceira colocação seguido por Feoli, Munhoz, Mueller, Blauth e Júlio Caio, Nas últimas voltas, Carneiro ameaçou ultrapassar Alex, mas não obteve êxito, porém Munhoz acabou passando por Feoli na última volta.

Clóvis venceu com 38 segundos sobre Alex, terminando Carneiro em terceiro, Munhoz em quarto, Feoli em quinto, e Mueller em sexto.

Pela soma de tempos, Clóvis ficou com a vitória, Alex em segundo, Carneiro em terceiro, Munhoz em quarto, Feoli em quinto, e Blauth em sexto.

Além de valer para o Campeonato Brasileiro de 1973, essa prova também contou pontos como última etapa do campeonato gaúcho de 1972, com o título de campeão ficando com Clóvis de Moraes que tinha chegado nessa prova empatado com Cláudio Muller que acabou como vice. A prova também contou pontos para o Campeonato Gaúcho de Fórmula Ford de 1973

[Ver RESULTADOS 1973/6](#)



Clóvis de Moraes

7 – 1ª ETAPA DO CAMPEONATO BRASILEIRO DE SPORT E PROTÓTIPOS DIVISÃO 4 – INTERLAGOS

O Campeonato Brasileiro de carros Sport e Protótipos de 1973, foi limitado aos carros de fabricação nacional, sendo excluídos os importados que até o ano anterior compunham a Divisão 6, com a primeira etapa sendo realizada no dia 18 de março, no autódromo de Interlagos.

A categoria foi dividida em duas classes: até 2.000 cc e acima dessa cilindrada, e a prova inicial foi organizada em duas baterias de 10 voltas cada, com o resultado sendo apurado pela soma de tempo das duas.

Com a ausência dos carros importados, os Avallone, carros construídos pelo piloto paulista baseado nas Lola que disputavam as corridas de carros Sport, como a série Can-Am, e equipados com motores de alta cilindrada, eram os grandes favoritos, tendo como principal adversário apenas o Fúria de Camillo Christóforo, equipado com um motor V-8 Dodge Chrysler, como a maioria dos Avallone.



A largada da segunda bateria da Divisão 4, com 73 – José Chateaubriand (Manta FM), 18 – Camillo Christóforo (Fúria Chrysler) e 30 – Artur Bragantini (Avallone Chrysler) na primeira fila.

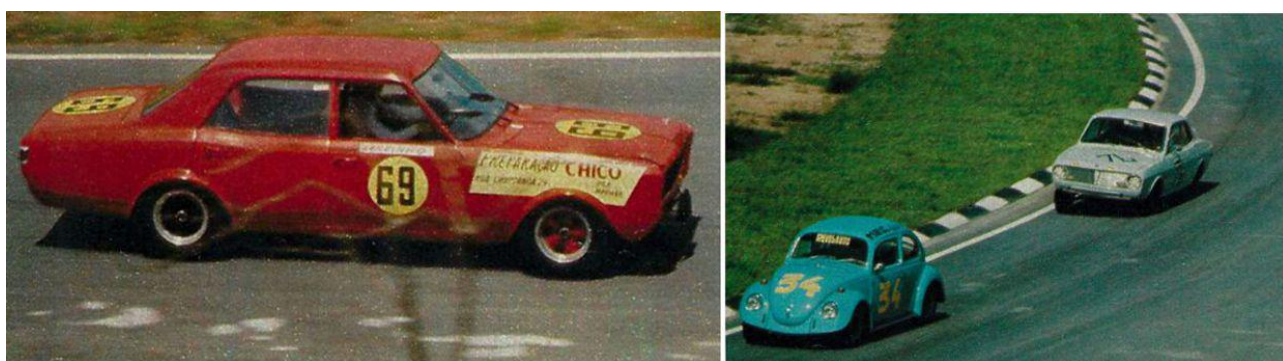
Na classe até 2.000 cc, os favoritos eram os Heve equipados com motor VW, mas os Manta e os recém-lançados Polar, também eram bastante competitivos.

A prova de classificação, disputada no sábado, com 16 dos 18 inscritos participando, teve Antônio Carlos Avallone conquistando com a pole-position, com o ótimo tempo de 3m04s4, média de 155,401 km/h.

Completaram a primeira fila o Avallone Chrysler de Artur Bragantini, e o surpreendente Manta com motor de FNM JK, de José Pedro Chateaubriand, que ficou com o melhor tempo da classe até 2 litros, com o grid de largada ficando assim formado:

1 Antônio Carlos Avallone Avallone Chrysler – 3m04s4	30 Artur Bragantini Avallone Chrysler – 3m09s6	73 José Pedro Chateaubriand Manta FNM – 3m18s3
	69 Luiz Alberto do Casal Manta VW – 3m20s2	18 Camillo Christóforo Fúria Chrysler – 3m22s0
2 Kid Cabeleira Avallone Chrysler – 3m23s9	84 Pedro Victor Delamare Avallone Chevrolet – 3m25s1	3 Luiz Moura Brito Manta VW – 3m25s4
	77 Maurício Chulam Neto Heve P6 VW – 3m25s8	110 Máximo Pedrazzi Sabre VW – 3m28s4
4 Milton Amaral Heve P5 VW – 3m32s0	70 José Melkan NF VW – 3m45s5	302 Cláudio Becker Bug Becker VW 4m03s9
	20 Pedro Muffato Avallone Chrysler	37 Newton Pereira Heve P6 VW

Ao final da prova de classificação, os comissários desportivos decidiram não permitir a participação do piloto carioca Cláudio Becker, que havia feito a prova de classificação ao volante de um Bug de praia, com suspensão rebaixada, que claramente não se enquadrava entre os carros da categoria. Por sua vez, não consideraram qualificado o protótipo de José Melkan, cujo desempenho era muito ruim, mas admiram a participação dos carros de Pedro Muffato e Newton Pereira, mesmo sem terem participado da prova de classificação.



**Vencedores de provas preliminares: 69 – Orlando da Costa (Chevrolet Opala),
34 – Harold Mc Cardell (VW 1300), e 76 – Nilo Caruso (Ford Corcel)**

Como preliminar dessa etapa do campeonato brasileiro, foram organizadas quatro corridas para pilotos novatos, todas com 6 voltas de duração, se iniciando com a destinada a carros da Divisão 3, com mais de 1.601 cc de cilindrada. Para essa prova se inscreveram apenas 6 carros, e na hora da largada constavam apenas cinco, todos Opala de 6 cilindros. Iniciada a corrida, Orlando Costa Jr. com um carro preparado por Chico Landi tomou a ponta, que manteve até o final. Na primeira volta Edson Annuniação ficou de fora

com o motor fundido, e na segunda foi a vez de João Carlos Mattos se retirar sem embreagem. Assim restaram apenas três carros na longa pista de quase 8 quilômetros de Interlagos e, ao completarem a quinta volta, o diretor de prova decidiu encerrar a corrida, com Orlando Costa em primeiro, Cláudio Dudus em segundo, e Chong Lee em terceiro.

Para a segunda prova do programa, destinada aos carros Volkswagen com motor de 1.500 cc, da Divisão 1, deveriam participar 18 carros, porém na volta de apresentação o piloto José de Almeida Santos capotou o seu carro, que ficou destruído, dois dias depois o piloto faleceu por traumatismo craniano. A prova foi dominada por Antônio Carlos Pirillo que travou uma luta incessante com Luiz Antônio Stupello, com os dois recebendo a bandeirada de chegada nas duas primeiras colocações. Porém a vitória realizada depois da prova constatou irregularidades nos dois carros e, com isso, Francisco Gonçalves Neto ficou com a vitória, seguido por Paulo Cavalheiro, Etelvino Geromino, e Valdir Prandl.

A terceira prova reuniu os carros da Divisão 1 até 1.300, com colocação em separado para os VW 1300 e os Ford Corcel, sendo que estes estavam representados por apenas dois carros.

O vencedor foi Harold Mc Cardell, com VW 1300, ficando em segundo lugar Vinícius Losacco, em terceiro João Batista Pifer e em quarto o primeiro Corcel, pilotado por Nilo Caruso.

A quarta e última prova, a mais esperada, disputada pelos VW 1600 da Divisão 3, reuniu nada menos que cinquenta carros e o vencedor foi Alfredo de Mattos no VW da Equipe Autozoon, ficando em segundo lugar Kenity Yoshimoto, da Equipe Kinko. O terceiro foi Nelson Girardi, o quarto Arturo Fernandes, e o quinto Lício Ferreira.

No dia da corrida da Divisão 4, a equipe de José Pedro Chateaubriand resolveu levar o carro rodando para o autódromo e este sofreu uma pancada numa valeta de rua, furando o radiador de óleo que momentos antes da largada precisou ser substituído, com muito trabalho para os mecânicos, mas acabou tudo dando certo e o carro pôde alinhar para a largada que teve Avallone arrancando na ponta, ficando parado o carro de Maurício Chulam, que não funcionou, pois seus mecânicos esqueceram os carburadores tampados enquanto Luiz Moura Brito, largou sem a correia do dínamo que tinha partido.



Camillo Christófaro (Fúria Chrysler) foi o segundo colocado.

Ainda na primeira volta, Pedro Victor Delamare, que tivera problemas na qualificação, abandonou com queda da pressão de óleo do motor do seu Avallone Chevrolet.

No retão, Avallone estava na ponta, seguido por Bragantini, Camillo, Brito, Chateaubriand, Muffato, Amaral, Pedrazzi, Zamprogna e Newton Pereira, mas quando chegou na Curva da Ferradura, Avallone rodou sendo imediatamente ultrapassado por Bragantini e Camillo. Muffato, que ocupava a sexta posição,

rodou no mesmo local com seu carro ficando preso na vala separava a pista da grama. Com muita dificuldade, o piloto de Cascavel conseguiu retornar na última posição.

Avallone, rodou mais duas vezes, nas curvas do Sargento e Três e em seguida se dirigiu aos boxes com as costas enxarcadas pelo vazamento do radiador que estava jogando água e óleo na roda traseira do seu carro, fazendo com que derrapasse e causando as seguidas rodadas abandonando depois de completar apenas quatro voltas. Na segunda volta o carro de Chulam teve quebrada a suspensão abandonando a bateria, e na quarta volta, o carro de Moura Brito teve um braço da suspensão quebrado e rodou na saída dos boxes, indo bater no guard-rail, sendo mais uma baixa para a prova.

Chateaubriand que liderava a classe até 2 litros e ocupava a terceira posição geral, chegou a ultrapassar o Fúria de Camillo Christófaru na penúltima volta, na saída do Mergulho, mas o Lobo do Canindé recuperou a posição na reta em frente às arquibancadas para delírio de sua torcida.

Bragantini completou as dez voltas em 33m55s1, fazendo a melhor volta com 3m09s1. Camillo foi o segundo, Chateaubriand o terceiro, Milton Amaral o quarto, Newton Pereira o quinto, e Sérgio Zamprogna o sexto.

Com um grande atraso, motivado pela retirada da pista de alguns carros que participaram das provas preliminares e que ficaram pela pista, quase às 18 horas alinharam os 11 sobreviventes da 1ª bateria da Divisão 4.

Iniciada a bateria, Kid Cabeleira assumiu a ponta seguido por Bragantini, Avallone, Camillo, Chulam, cujo carro tinha sido recuperado, e Pedro Muffato. Na segunda volta Avallone ultrapassou Bragantini na freada do “S”, e Milton Amaral abandonou com a correia do ventilador partida.

Avallone partiu para cima de Cabeleira, registrando a melhor volta da prova com 3m03s4 e alcançou o piloto mineiro na 5ª volta o ultrapassando em frente aos boxes, enquanto Bragantini se contentava com o terceiro lugar que lhe garantia a vitória da prova.

José Pedro Chateaubriand que teve uma ótima atuação na primeira bateria vencendo na classe até 2 litros, também a liderava na bateria, mas quando iniciou a sexta volta, teve a quebra do satélite do diferencial, sendo obrigado a abandonar. Nessa altura, Maurício Chulam, que tinha assumido a sexta posição na classificação geral e primeira na classe até 2 litros, entrou nos boxes e perdeu alguns segundos antes de retornar perdendo sua colocação.



Artur Bragantini (Avallone Chrysler) foi o vencedor.

Kid Cabeleira passou novamente por Avallone assumindo a liderança que manteve até o final, com Avallone chegando em segundo apenas no embalo do seu carro, pois tinha ficado sem combustível. O terceiro foi Bragantini, o quarto Camillo, o quinto Newton Pereira e o sexto Maurício Chulam.

Pela soma dos tempos, Bragantini ficou com a vitória, com Camillo em segundo, Newton Pereira em terceiro, Kid Cabeleira em quarto, José Chateaubriand em quinto e Pedro Muffato em sexto.

[Ver RESULTADOS 1973/7](#)

8 – VIII CORRIDA DOS CAMPEÕES – F1 – BRANDS HATCH

A tradicional prova disputada fora do campeonato mundial de Fórmula1, a “Corrida dos Campeões” no autódromo de Brands Hatch, foi disputada em 1973 no dia 18 de março, com a participação de 13 carros da Fórmula 1 e 16 da Fórmula 5000.

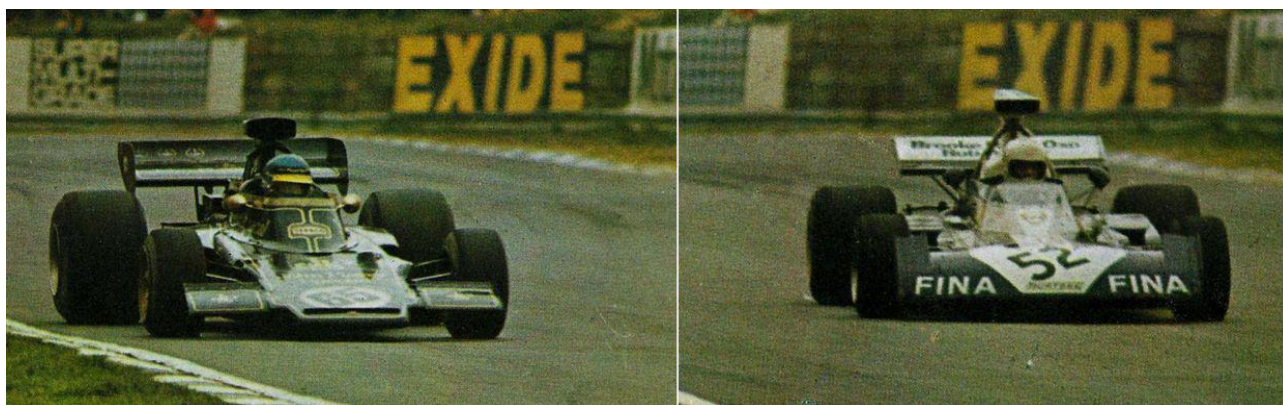
Para essa prova, a Lotus apresentou os seus modelo 72, modificados conforme o regulamento de segurança da FIA, com modificações na suspensão dianteira e nos semieixos traseiros, além da mudança nos radiadores de água laterais que passaram a fazer parte da estrutura do carro, recebendo o nome de 72E, os pilotos eram Emerson Fittipaldi e Ronnie Peterson.

Na BRM a novidade era a presença do australiano Vern Schuppan em substituição a Clay Regazzoni que estava em recuperação das queimaduras sofridas na corrida da África do Sul. Outros dois P160D foram inscritos para Jean-Pierre Beltoise e Niki Lauda.

James Hunt fez sua estreia na Fórmula 1 ao volante de um Surtees TS9B da equipe Hesketh Racing.

Outra novidade importante foi a apresentação do novo Brabham BT42, que a Motor Racing Developments inscreveu para John Watson, dando descanso para os titulares da equipe: Carlos Reutemann e Wilson Fittipaldi Jr., e com isso, o BT37 do argentino foi inscrito para Graham Hill.

Tony Trimmer era a novidade na equipe de Frank Williams, no lugar de Nanni Galli, com o outro carro sendo inscrito para Howden Ganley.



Ronnie Peterson (Lotus 72E Ford) e Mike Hailwood (Surtees TS14 Ford)

A equipe McLaren levou para Brands Hatch o novo M23 para Denny Hulme, e um M19C para Jody Scheckter e, por fim, a Equipe Surtees inscreveu apenas um TS14A para Mike Hailwood.

Na sexta-feira os treinos não foram oficiais, mas o piloto mais rápido ganharia a tradicional caixa com cem garrafas de champanha, e foi Jean-Pierre Beltoise que ganhou esse prêmio, doando a metade para os seus mecânicos e ficando com a outra metade.

No sábado, o treino valia para a formação do grid de largada e novamente Beltoise foi o mais rápido com o tempo de 1m21s1, com as BRM surpreendendo pelo seu desempenho, ficando com o segundo e terceiro

tempos, com Niki Lauda e Vern Schuppan, dominando as três primeiras posições no grid. O quarto, completando a segunda fila foi Jody Scheckter, seguido por Hailwood, Peterson, Emerson e Peter Gethin, que foi primeiro entre os carros de F-5000, que venceu a prova válida para o campeonato dessa categoria disputada anteriormente.

O grid de largada ficou assim formado:

61 Niki Lauda BRM P60D (F1) – 1m21s9		60 Jean-Pierre Beltoise BRM P160 (F1) – 1m21s1	
58 Jody Scheckter McLaren M19C Ford (F1) – 1m22s6		59 Vern Schuppan BRM P160 (F1) – 1m22s2	
65 Ronnie Peterson Lotus 72D Ford (F1) – 1m22s7		52 Mike Hailwood Surtees TS14A Ford (F1) – 1m33s7	
32 Peter Gethin Chevron B24 Chevrolet (F5000) – 1m23s9		64 Emerson Fittipaldi Lotus 72D Ford F1) – 1m23s1	
60 Howden Ganley Iso FX3B Ford (F1) – 1m24s2		57 Denny Hulme McLaren M23 Ford (F1) – 1m24s0	
19 Brett Lunger Lola T330 Chevrolet (F5000) – 1m24s7		25 Keith Holland Trojan T101 Chevrolet (F5000) – 1m24s7	
4 Guy Edwards Lola T330 Chevrolet (F500) – 1m25s2		56 Kames Hunt Surtees TS9B Ford (F1) – 1m24s8	
22 Graham McRae McRae GM1 Chevrolet (F5000) – 1m25s6		18 David Hobbs Lola T330 Chevrolet (F5000) – 1m25s3	
62 John Watson Brabham BT42 Ford (F1) – 1m26s5		66 Graham Hill Brabham BT37 Ford (F1) – 1m26s3	
8 Tony Dean Chevron B24 Chevrolet (F5000) – 1m26s8		1 Gijs Van Lennep Lola T330 Chevrolet (F5000) – 1m26s7	
3 Clive Santo Surtees TS11 Chevrolet (F5000) – 1m27s7		15 Steve Thompson Chevron B24 Chevrolet (F5000) – 1m27s1	
33 Teddy Pilette McLaren M18 Chevrolet (F5000) – 1m28s3		208 Tom Belso Lola T330 Chevrolet (F5000) – 1m27s7	
38 John Gunn March 73 ^a Chevrolet (F5000) – 1m30s5 (NL)		6 Ian Ashley Lola T330 Chevrolet (F5000) – 1m29s6	
49		9	

Clive Baker
McLaren M19B Chevrolet (F5000) – 1m32s3 (NL)

Bob Brown
Chevron B24 Chevrolet (F5000) – 1m31s7

14
Ray Allen
Surtees TS8 Chevrolet (F5000) – 1m36s4

Largando na quarta fila, Emerson não tinha chances de assumir a ponta, mas assim que o diretor da prova ameaçou baixar a bandeira, ele deu uma pequena acelerada e queimou a largada, pulando para a terceira colocação emparelhado com Peterson, e foi penalizado em um minuto. Ele deve ter queimado porque sabia que não iria durar muito tempo na pista, pois num treino feito na manhã de domingo, o motor apresentou um barulho estranho e a melhor solução seria substituí-lo, mas a equipe chegou à conclusão de que não valia a pena e decidiram alinhar apenas para receber o prêmio de largada, e na terceira volta Emerson entrou nos boxes com o injetor de combustível quebrado,

Beltoise largou na frente seguido por Lauda e no final da primeira volta os dois eram seguidos por Peterson, Emerson, Schuppan, Gethin, Hailwood, Hulme, Ganley e os demais, Graham Hill ficou fora na largada, depois de uma batida com James Hunt.

Peterson estava num dia inspirado chegando cada vez mais perto de Beltoise, até ultrapassá-lo na quinta volta e a partir de então começou a abrir vantagem. Lauda era o terceiro, seguido por Hailwood, Schuppan, Gethin, Hulme, Hailwood, Ganley, Edwards e Hunt. Scheckter que teve problemas na largada estava bastante atrasado.

Durante duas voltas as posições permaneceram inalteradas, mas na sétima Hulme passou por Gethin, enquanto Scheckter vinha ganhando posições

Ainda na sétima volta, Watson sofreu um grave acidente batendo nos guard-rails na curva Stirling, com o novo Brabham ficando destruído e com Watson ficando mais de uma hora preso nas ferragens até ser retirado com um perna quebrada. Por pura sorte, o carro não pegou fogo.

Scheckter vinha passando por todos e na 16ª volta já ocupava a sétima posição, quando Lauda parou nos boxes para trocar os pneus traseiros.

Peterson imprimia um ritmo muito forte procurando aumentar sua vantagem para Beltoise, mas a caixa de câmbio não suportou e quebrou, tirando do sueco a chance de conquistar a sua primeira vitória na equipe John Player Special.

Com o abandono de Peterson, Beltoise retornou à liderança que durou até a 22ª volta quando o piloto francês teve um pneu furado, sendo obrigado a se dirigir aos boxes para efetuar a substituição. Então foi a vez de Hailwood assumir a ponta seguido por Schuppan, Hulme, Scheckter e Gethin, mas o sul-africano acabou batendo na curva Druids depois de 26 voltas, com o carro ficando parado com a suspensão traseira quebrada.

Nessa volta, Hulme passou por Schuppan e em seguida atacou Hailwood, com o australiano Vern Schuppan saindo da pista depois de 29 voltas, com as posições dos primeiros sendo a seguinte: 1º) Hailwood, 2º) Hulme, 3º) Gethin, 4º) Hunt, 5º) Beltoise, e 6º) Trimmer.

Hailwood tinha uma vantagem de 3 segundos para Hulme, porém na volta 36, faltando apenas quatro para o final, na entrada da curva Hawthorn, seu carro seguiu reto e bateu no barranco, pois tinha quebrado alguma coisa na suspensão traseira e o piloto não teve condições de o controlar. Hailwood nada sofreu, mas acabou perdendo uma vitória que parecia certa.

Hulme foi para a liderança e tinha boa vantagem para Gethin e tudo indicava que seria a primeira vitória do novo McLaren M23, mas no início da última volta, a quarta marcha do carro não engatou e com esse problema, o neozelandês foi ultrapassado pelo Chevron de Fórmula 5000 de Gethin.

Beltoise que corria em quarto, ficou completamente sem potência e acabou sendo ultrapassado por Tony Trimmer e Tony Dean, terminando em sexto com uma volta de desvantagem.

Gethin venceu com 3,4 segundos de vantagem para Hulme, com Hunt em terceiro e Tony Trimmer em terceiro, os únicos que completaram as 40 voltas. O quinto foi Tony Dean, o sexto Jean-Pierre Beltoise, e o sétimo Tom Belso, todos com uma volta de atraso em relação ao vencedor.

[Ver RESULTADOS 1973/8](#)



Peter Gethin venceu ao volante do Chevron B24 Chevrolet de Fórmula 5000.

9 – I 6 HORAS DE VALLELUNGA – 2ª ETAPA DO CAMPEONATO MUNDIAL DE MARCAS

A segunda etapa do Campeonato Mundial de Marcas foi disputada no dia 25 de março, com as 6 Horas de Vallelunga, no autódromo localizado nas proximidades de Roma, com o público presente esperando mais uma vitória da Equipe Ferrari, como vinha ocorrendo no ano anterior, porém um Matra pilotado por Henri Pescarolo/Gerard Larrousse/François Cevert acabou frustrando esses “tifossi”, embora a Ferrari tenha conquistado o segundo, terceiro e quarto postos na classificação final da prova.

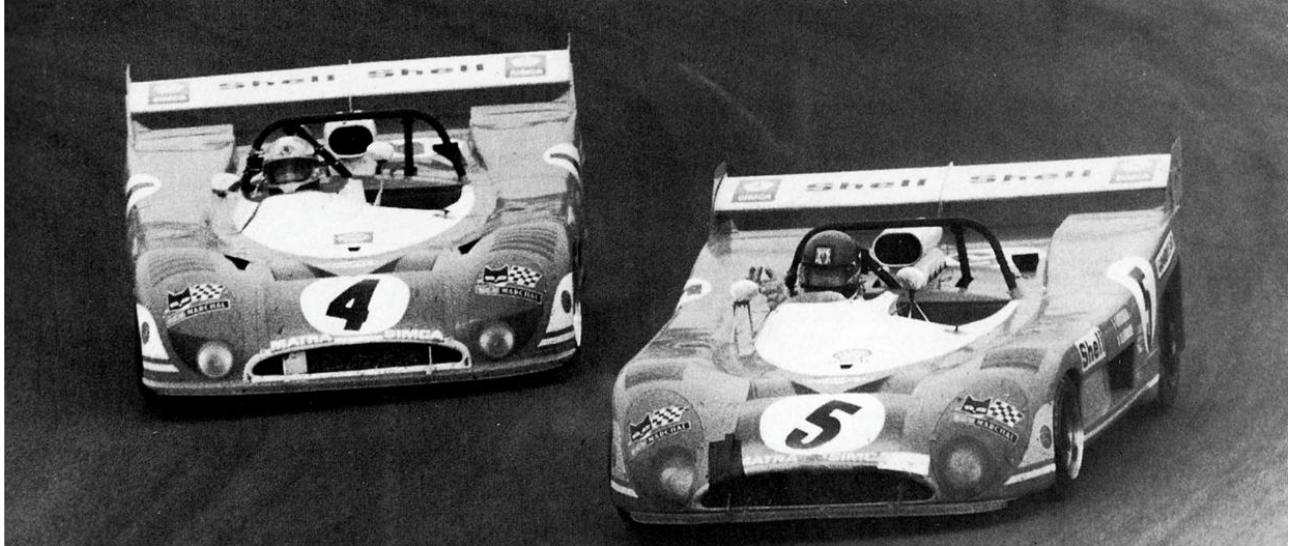
Estavam inscritos as principais equipes da classe acima de 2.000 cc, com a Ferrari, que não participou da etapa do campeonato disputada em Daytona, sendo a principal, devido ao desempenho do ano anterior, se apresentando com três 312PB, com chassis mais longos do que em 1972, e seus pilotos foram Jacky Ickx/Brian Redman, Tim Schenken/Carlos Reutemann, e Arturo Merzário/José Carlos Pace.

A Matra, depois do sucesso de Le Mans no ano anterior, resolveu participar intensamente na temporada de 1973 e se apresentou em Vallelunga com dois carros, para Jean-Pierre Beltoise/François Cevert, e Gerard Larrousse/Henri Pescarolo, com o primeiro pesando 20 quilos a menos devido à caixa de câmbio Hewland enquanto o segundo utilizava câmbio ZF, o que deixava o carro de Beltoise/Cevert ligeiramente mais rápido.

A Equipe Gulf-Mirage se apresentou com dois carros equipados com motor Ford V-8 DFV Cosworth, sendo o de Derek Bell/Howden Ganley um chassi novo e o de Mike Hailwood/Vern Schuppan, piloto que substituiu John Watson, acidentado em Brands Hatch era um carro do ano anterior.

A equipe Gitanes Lola, sob a direção de Mike Parkes, tinha o seu Lola T282, com motor Ford V-8 DFV Cosworth, para os pilotos Reine Wisell/Jean-Louis Lafosse. A Porsche foi representada pela equipe Joest Racing, com o Porsche 908/3, que venceu os 500 Km de Interlagos de 1972, com os pilotos Reinhold Joest/Mário Casoni e por outro 908/3, do espanhol Juan Fernandez, tendo como companheiro Claude Haldi.

A Alfa Romeo não se apresentou oficialmente, sob a alegação de que havia greve na Itália, o que teria prejudicado a preparação do novo carro, mas a dupla Carlo Facetti/Pam se inscreveu com a Alfa Romeo 33TT3 que disputara o campeonato do ano anterior pela equipe oficial de fábrica. Para a classe até 2.000 cc havia uma predominância dos Chevron.



Os Matra MD670B: 5 – Henri Pescarolo/Gerard Larrousse e 4 – François Cevert/Jean-Pierre Beltoise

Os treinos oficiais foram divididos em duas horas e meia na sexta-feira e no sábado e logo no início, Cevert registrou a melhor volta que seria a pole-position com o tempo de 1m08s55. Redman conseguiu marcar o segundo melhor tempo, com 1m10s02, à frente de Pescarolo (1m10s23), Pace (1m10s65), Reutemann (1m10s82), e Bell (1m11s15), ficando assim formado o grid de largada:

4 François Cevert/Jean-Pierre Beltoise Matra Simca MS670B – 1m08s55	1 Jacky Ickx/Brian Redman Ferrari 312PB – 1m10s02
5 Henri Pescarolo/Gerard Larrousse Matra Simca MS670B – 1m10s23	2 José Carlos Pace/Arturo Merzário Ferrari 312PB – 1m10s65
3 Tim Schenken/Carlos Reutemann Ferrari 312PB – 1m10s82	6 Derek Bell/Howden Ganley Mirage M6 Ford – 1m11s15
7 Mike Hailwood/Vern Schuppan Mirage M6 Ford – 1m12s48	25 Reine Wisell/Jean-Louis Lafosse Lola T282 Ford – 1m12s71
12 Reinhold Joest/Mário Casoni Porsche 908/3 – 1m13s18	26 Carlo Facetti/Pam Alfa Romeo 33TT3 – 1m13s24
18 Bob Howlings/John Hine/Lee Kaye Chevron B19/21 Ford – 1m16s55	21 Pooky/Giancarlo Gagliardi Lola T290 Ford – 1m16s74
11 Francesco Cerulli-Irelli/Carlo Zuccoli AMS 273 Ford – 1m16s93	23 Cosimo Turizio/Ciro Nappi Chevron B23 Ford – 1m17s13

18 Bob Howlings/John Hine/Lee Kaye Chevron B19/21 Ford – 1m16s55	21 Pooky/Giancarlo Gagliardi Lola T290 Ford – 1m16s74
8 Gijs Van Lennep/Herbert Muller Porsche Carrera RSR – 1m17s18	31 Juan Fernandez/Claude Haldi Porsche 908/3 – 1m17s53
45 Giovanni Morelli/Mauro Nesti Chevron B21 Ford – 1m17s66	44 Amphicar/Ignazio Capuano Chevron B23 Ford – 1m19s98
14 Trevor Twaites/Brendan McInerney Chevron B21/23 Ford – 1m20s43	32 Bernard Chenevière/Peter Zbinden Porsche Carrera RSR – 1m20s69
9 George Follmer/Willy Kahusen Porsche Carrera RSR – 1m23s02	28 Eris Tondelli/Stefano Bouonapace Chevron B21 Ford – 1m23s17

A largada da prova foi dada às 11 horas, com os carros alinhados aos estilo Indianápolis, tendo como carro madrinha um Porsche 911S dirigido por Clay Regazzoni, mesmo com a mão direita enfaixada, mas parecendo totalmente recuperado ao acidente de Kyalami e, na primeira passagem pelos boxes, Ickx liderava seguido por Cevert, Merzário, Pescarolo, Schenken, Bell e Hailwood, e depois de quatro voltas, os carros começaram a se dispersar, com Ickx e Cevert lutando pela ponta, com alguma vantagem para Merzário que disputava o terceiro lugar com Pescarolo.



As Ferrari 312PB: 1 – Jacky Ickx/Brian Redman e 2 – Arturo Merzário/José Carlos Pace

A liderança de Ickx durou apenas seis voltas, com Cevert completando a sétima com um segundo de vantagem para a Ferrari, com Ickx parando nos boxes na 14ª volta para trocar o pneu dianteiro esquerdo que estava perdendo pressão, retornando à prova com uma volta de atraso.

Com a parada de Ickx, Merzário assumiu a segunda colocação, muito pressionado por Pescarolo, com Schenken em quarto. Em seguida Merzário e Schenken pararam nos boxes e, com isso, Cevert colocou uma volta de vantagem sobre os dois que retornaram à pista em terceiro e quarto lugares respectivamente.

Assim, com 60 voltas completadas, em uma hora de corrida, a Matra mantinha o 1º e o 2º postos, com pelo menos uma volta de vantagem para todos os concorrentes.

Quando as Matra fizeram suas paradas nos boxes, o carro de Pescarolo/Larrousse demorou um pouco mais, fazendo alguns reparos, enquanto Cevert parou apenas para reabastecer e dar a direção para Beltoise.

As Ferrari continuaram a apresentar problemas com desgaste de pneus e as Matra aumentaram para três voltas a vantagem sobre os carros italianos.

Com duas horas de prova, Cevert parou novamente para reabastecer e trocar os pilotos, reassumindo Cevert no lugar de Beltoise, e vinte e cinco minutos depois, Cevert entrou nos boxes, envolto em fumaça, com a pressão de óleo tendo caído. Uma vistoria mostrou que havia óleo sobre o motor. O carro foi reabastecido de óleo e combustível, e retornou à pista, para perder todo o óleo do motor antes completar a volta, parando na pista, com Cevert retornando aos boxes andando.

Nessa altura da prova, o Mirage de Bell/Ganley tinha abandonado, com as Ferrari retornando à liderança, com Schenken/Reutemann em primeiro, Merzário/Pace em segundo, o Mirage de Hailwood/Schuppan em terceiro, e a Matra de Pescarolo/Larrousse em quarto, ao mesmo tempo em que a Ferrari de Ickx/Redman vinha recuperando terreno, estando a apenas duas voltas dos ponteiros.

Quando Hailwood entregou o volante do Mirage a Schuppan, o carro começou a apresentar problemas que terminaram por afastá-lo da prova, parando pela pista, não retornando.

Restavam então quatro carros na luta pela vitória, com a Matra de Pescarolo assumindo a ponta depois das paradas para reabastecimento e troca de pilotos da Ferrari, que estava em segundo com Schenken/Reutemann, terceiro com Pace/Merzário, e quarto com Ickx/Redman.

Na parada seguinte para reabastecimento da Matra, Cevert assumiu o volante do carro, com as duas equipes contando em parar apenas mais uma vez até o final da corrida.

Cevert mantinha a liderança, aumentando cerca de um segundo por volta para Reutemann, com Merzário parando mais uma vez para trocar pneus.

Faltando 30 segundos para terminar a prova, a vantagem da Matra era de 54 segundos, mas as paradas ainda iriam ocorrer. Reutemann foi o primeiro a ir aos boxes, perdendo 14s para reabastecer e retornando na tentativa de alcançar a Matra. Dez minutos depois, a Matra parou para abastecer, trocar pneus, perdendo 40s, e Cevert retornando na liderança, com 28 segundos de vantagem para Reutemann.

Com 10 minutos para o final da corrida, Reutemann parou mais uma vez para reabastecer, perdendo 10s e, com isso, Cevert recebeu a bandeirada de chegada com quase um minuto de vantagem para Reutemann, com Ickx/Redman em terceiro, Merzário/Pace em quarto, Joest/Casoni (Porsche 908/3) em quinto, e Wisell/Lafosse (Lola) em sexto.

[Ver RESULTADOS 1973/9](#)



A Matra que venceu a prova, pilotada por Henri Pescarolo (foto)/Gerard Larrousse/François Cevert.

10 – 1ª ETAPA DO FORWARD TRUST BRITISH F3 CHAMPIONSHIP - THRUXTON

O brasileiro Leonel Friedrich estava inscrito na 1ª Etapa do Forward Trust F3 Championship, no dia 25 de março, no circuito de Thruxton, em Hampshire, na Inglaterra, porém seu March não ficou pronto a tempo e o piloto não pode participar. Na prova de classificação compareceram 21 carros, mas apenas 17 largaram, com a pole-position ficando com Tony Brise (GRD 373 Ford), com o tempo de 1m30s2.

Apesar de largar na frente, Brise acabou sendo batido por Ian Taylor, que completou as 15 voltas no tempo de 23m11s2, ficando Andy Sutcliffe em segundo, com nada menos que 43s2 de distância. O terceiro foi Tony Brise, o quarto Massami Kuwashima, o quinto Alan Jones, e o sexto Mike Wilds.

[Ver RESULTADOS 1973/10](#)

11 – PROVA PREPARATÓRIA PARA O CAMPEONATO PAULISTA DE TURISMO

A Federação Paulista de Automobilismo organizou no dia 25 de março um evento que recebeu o nome de “Preparatória Para o Campeonato Paulista de Turismo”, tendo como principal uma prova para pilotos graduados na Divisão 3 até 1.600cc e, como preliminares, provas para estreantes e novatos, sendo duas da Divisão três, sendo uma para Opala e a outra para VW 1600, e duas da Divisão 1, sendo uma até 1.300 cc e outra para 1.500 cc.

A primeira prova foi disputada por carros da Divisão 3, acima de 1.601 cc, com a participação de seis Opala, que recebeu o título de “Prova Arthur Rabello”. Na largada, o carro de Orlando Costa Jr, que tinha vencido a prova anterior dessa classe, teve o motor estourado na largada, e o de Chong in Lee bateu no guard-rail na primeira volta. Edson Annuniação liderou de ponta a ponta, seguido por Cláudio Dudus, Carlos Eduardo Oliveira e Aduino Campanella.

A segunda prova foi da Divisão 1 até 1.300 cc, que teve a liderança durante todo o seu transcorrer de Walter Franco, que correu com um Corcel, sempre seguido por Harold Mc Cardell, este com VW 1300. O terceiro foi Nilson da Silva, o quarto Paulo Sandri, o quinto Marcelo Tidemann, e o sexto Nelson Viviani.

A prova da Divisão 1 até 1.500 cc, também foi vencida por um Corcel, este pilotado por Anuar Riscalah Adib. O segundo colocado foi Gilberto Lima, seguido por Paulo Mariano, Etelvino Geromino, Dario Paolozzi e Hugo Castanha.

Em seguida foi disputada a prova para Divisão 3 até 1600 cc, com pilotos novatos. Ingo Hoffmann, largou na pole-position e assumiu a ponta, pressionado por Alfredo de Mattos que entretanto, não conseguiu completar a primeira volta, pois o seu motor estourou na curva do cotovelo. Com isso, Ingo passou a liderar tranquilamente, chegando a abrir 10 segundos para o trio: Lício Ferreira, Luiz Brazolin e Arturo Fernandes, que lutavam pelo segundo lugar, quando foi obrigado a abandonar em função da queda da pressão do óleo.

Arturo Fernandes acabou vencendo, com Lício em segundo, Brazolin em terceiro, Norberto Gresse em quarto, José Antônio Ferraz em quinto, e Ricardo Mansur em sexto.

Na prova de classificação da Divisão 3 até 1.600 cc, com pilotos graduados, Alfredo Guaraná ficou com a pole-position, completando a primeira fila do grid de largada Edson Yoshikuma e Roberto Fanucchi.

Ao ser dada a largada, Yoshikuma partiu na frente seguido por Fanucchi, Guaraná, Di Loreto, Gigante e Faustini, com Guaraná abandonando ainda na primeira volta com problemas no motor do seu carro.

Edson Yoshikuma partiu na frente e se distanciou, com Fanucchi em segundo, também sem receber pressão, porém a luta pelo terceiro lugar entre Ney Faustini, Ricardo Di Loreto, Gigante, Jean Dufaux, e Mário Pati que vinha se recuperando de uma péssima largada, logo assumindo a terceira posição, que se tornou segunda depois que Fanucchi rodou na pista.

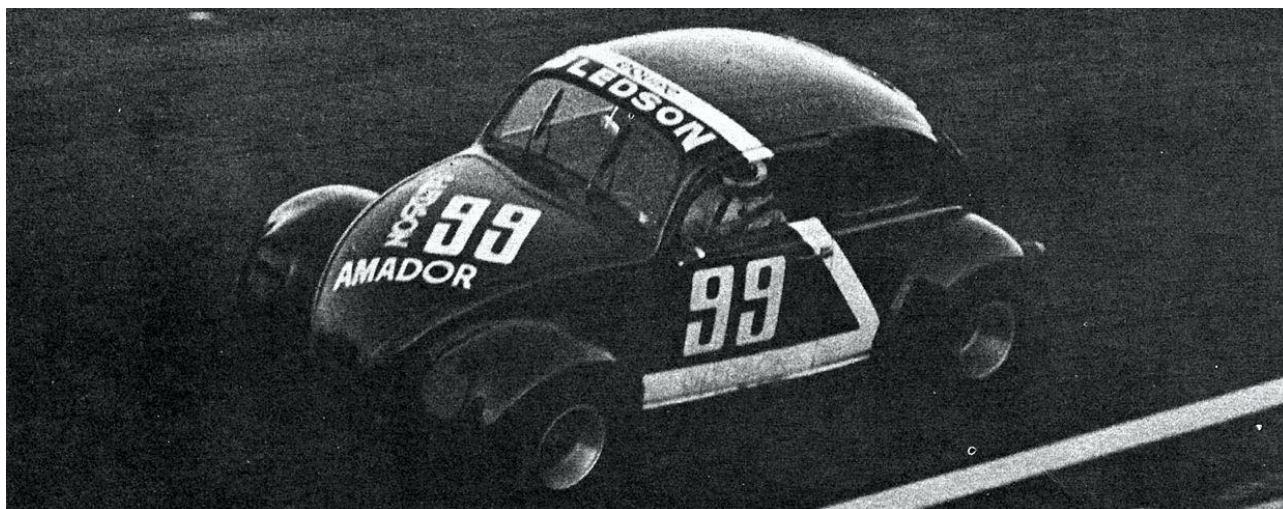
Na 5ª volta, Dufaux e Gigante entraram juntos na Curva do Laranja, e Dufaux rodou no óleo que estava na pista. Gigante conseguiu desviar do carro de Dufaux, mas acabou batendo de frente no guard-rail, com os dois abandonando a corrida.

Logo depois, no mesmo local, Ney Faustini abandonou por falta de gasolina e pouco depois o motor do carro de Di Loreto estourou na entrada da curva do “S”.

Com todas essas desistências, Fanucchi aparecia em terceiro, Kenity Yoshimoto em quarto, e Jozil José Garcia em quinto, mas este último se manteve na posição por pouco tempo, pois no meio da Curva do Sol o capô do seu carro abriu e ele foi bater de frente no guard-rail, sendo obrigado a abandonar.

Edson Yoshikuma terminou a prova com 15 segundos de vantagem para Pati, ficando Fanucchi em terceiro, Yoshimoto em quarto, Cláudio Cavallini em quinto, e Manoel Simeão em sexto.

[Ver RESULTADOS 1973/11](#)



Edson Yoshikuma, vencedor da prova principal

12 – 1ª ETAPA DO CAMPEONATO CEARENSE DE TURISMO DIVISÃO 3 ATÉ 1.600 CC

No dia 31 de março foi disputada a primeira etapa do Campeonato Cearense de Turismo 1600, no Autódromo de Fortaleza, prova que foi vencida por um piloto que correu sob o pseudônimo de “Totó Box”, ficando em segundo Adler Viana, em terceiro Roberto Fiuza, em quarto Haroldo Peixoto, em quinto Amador Lamas, e em sexto Pedro Wanderley.

[Ver RESULTADOS 1973/12](#)

13 – 2ª ETAPA DO FORWARD TRUST BRITISH F3 CHAMPIONSHIP - SNETTERTON

Mais uma vez o brasileiro Leonel Friedrich estava inscrito para uma etapa do Forward Trust F3 Championship, no dia 1º de abril, mas acabou não largando. A prova foi disputada por 17 carros e na classificação, os mais rápidos foram Mike Wilds, Ian Taylor, Brian Henton, Larry Perkins, e Alan Jones.

Iniciada a corrida, Wilds assumiu a ponta, porém nas primeiras voltas foi ultrapassado por Alan Jones, e pouco depois por Mo Harness, com os carros chegando à bandeirada de chegada, com Alan Jones 8 segundos à frente de Harness, que por sua vez tinha apenas 4/10 de segundo de vantagem para Mike Wilds. O quarto foi Ian Taylor, o quinto Richard Robarts, e o sexto Brian Henton.

[Ver RESULTADOS 1973/13](#)

14 – 1ª ETAPA DO CAMPEONATO PARANAENSE

O Campeonato Paranaense foi iniciado no dia 1º de abril, no Autódromo de Curitiba, com a disputa de três provas para as categorias: Sport e Protótipos Divisão 4, Turismo Divisão 3, e Turismo Divisão 3, para estreantes e novatos.

A primeira prova disputada foi dos Estreantes e Novatos que teve 25 carros para percorrerem 10 voltas, e pilotando o carro mais potente, um Opala de 6 cilindros, Adeodato Volpi Jr. liderou de ponta a ponta, sempre seguido pelo Simca Tufão de Carlos Tasch. Em terceiro lugar ficou Edson Barão com um VW 1600, e em quarto Luís Guilherme Mussi com um Ford Corcel.

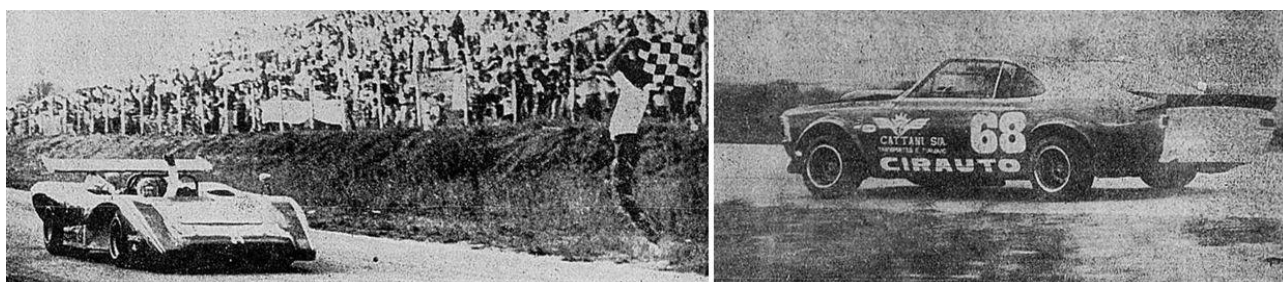
A prova de Turismo Divisão 3 para pilotos graduados teve a participação de 16 carros, sendo apenas dois da classe acima de 1.601 cc, os Opala de Dado Andrade e de Celso Frare, que eram os favoritos, porém, logo no momento da largada soltou-se a tubulação de óleo do carro de Frare que não chegou a completar uma volta, enquanto Dado Andrade disparou na frente, vencendo sem qualquer dificuldade.

Entre os carros até 1.600 cc, Paulo Bossoni no VW nº 26 e Carlos Milton com o nº 5 brigaram da primeira à última volta, mas ao errar o ponto de frenagem da entrada do miolo da pista, Bossoni foi ultrapassado por Milton que recebeu a bandeirada na segunda colocação geral e primeira da classe, com Bossoni em terceiro, Antônio Muffato em quarto, Luiz Carlos Perussolo em quinto, e Ettore Beppe em sexto.

Entretanto, o carro de Milton não passou pela vistoria técnica, pois o motor do seu carro estava fora do regulamento, e com isso todos subiram uma posição na classificação.

A prova de Sport e Protótipos Divisão 4, foi amplamente dominada pelo piloto de Cascavel Pedro Muffato, cuja superioridade de potência do seu carro não deu a menor chance para os demais participantes, recebendo a bandeirada de chegada com 22 segundos de vantagem para o Manta com motor de Ford Galaxie, de Ângelo Cunha, que no início da corrida foi pressionado pelo Manta VW de Luiz Moura Brito que abandonou a corrida depois de quarto voltas. Ricardo Valente e Paulo Nascimento duelaram pela terceira colocação até o carro de Nascimento apresentar problemas de superaquecimento, forçando o piloto a diminuir o ritmo. Com isso, Olidir Pereira, que também corria com um Manta, mas equipado com motor VW, terminou a prova na quarta colocação, Plácido Iglesias, num Puma com motor de 1600 cc logo a seguir.

Ver RESULTADOS 1973/14



Pedro Muffato venceu a prova da Divisão 4, e Dado Andrade da Divisão 3

15 – XXV INTERNATIONAL DALY EXPRESS TROPHY -F1 - SILVERSTONE

No dia 8 de abril foi disputada em Silverstone a XXV edição do tradicional International Daily Express Trophy, com a participação de carros de Fórmula 1, com o grid de largada sendo completado pelos carros da Fórmula 5000.

Para esse evento, com exceção da Ferrari, estavam presentes as principais equipes de Fórmula 1, com a BRM tendo o retorno de Clay Regazzoni, recuperado do acidente que sofreu na África do Sul, mesmo ainda

tendo um dedo enfaixado, com a equipe tendo melhorado seus P160, que passaram a ser chamados de P160E, com esses carros sendo inscritos para Regazzoni e Niki Lauda, enquanto o terceiro carro da equipe, na versão anterior (160D), foi inscrito para Vern Schuppan. Jean-Pierre Beltoise, o outro piloto da equipe não foi inscrito, pois estava, na mesma data, participando da prova de Fórmula 2 em Hockenheim.

Ken Tyrrell apresentou o seu novo carro, com muitas modificações em relação ao modelo anterior, principalmente com mudanças na estrutura do monocoque, se apresentando com dois carros para Jackie Stewart, com François Cevert ficando de fora.

Também com muitas modificações foram apresentados os Shadow DN1 para serem conduzidos por Jackie Oliver e George Follmer.

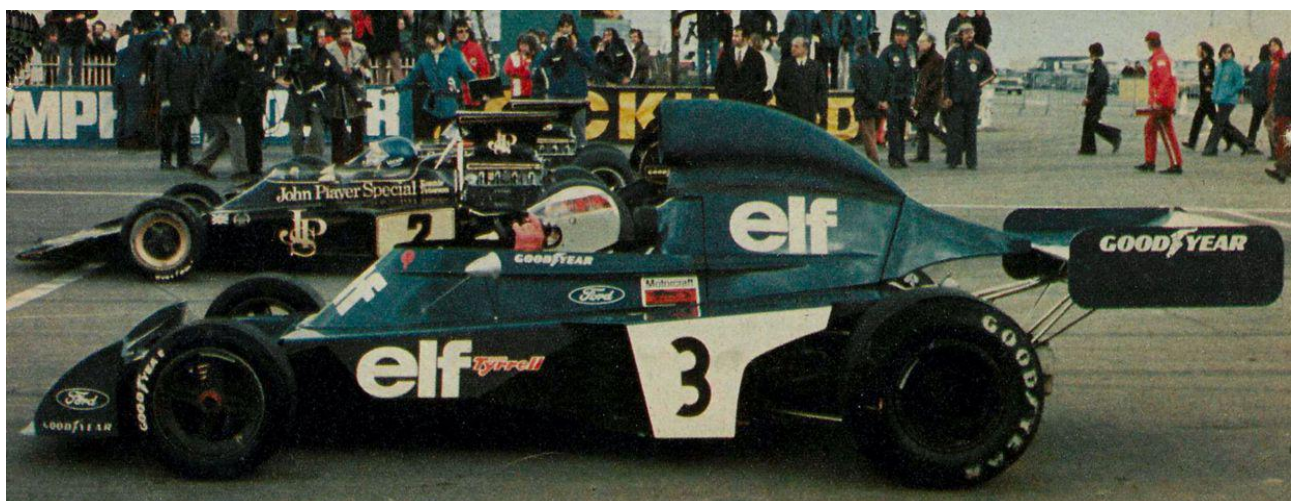
Na McLaren, além de Denny Hulme, Peter Revson foi inscrito com um dos novos M23, já se preparando para o GP da Espanha.

A Equipe Lotus manteve a participação de Emerson Fittipaldi e Ronnie Peterson nos 72E.

José Carlos Pace e seu companheiro Mike Hailwood estavam inscritos com os seus Surtees TS14A, porém com algumas modificações na suspensão.

Encerrando a lista dos F1, a Williams se apresentou com o Iso FX3B para Howden Ganley.

A Ferrari acabou não se apresentando, mesmo tendo inscrito Jacky Ickx, pois seu novo modelo 312B3 não ficou pronto a tempo.



A primeira linha do grid de largada: 3 – Jackie Stewart (Tyrrell 006 Ford), 2 – Ronnie Peterson (Lotus 73E Ford), e 1 – Emerson Fittipaldi (Lotus 72E Ford)

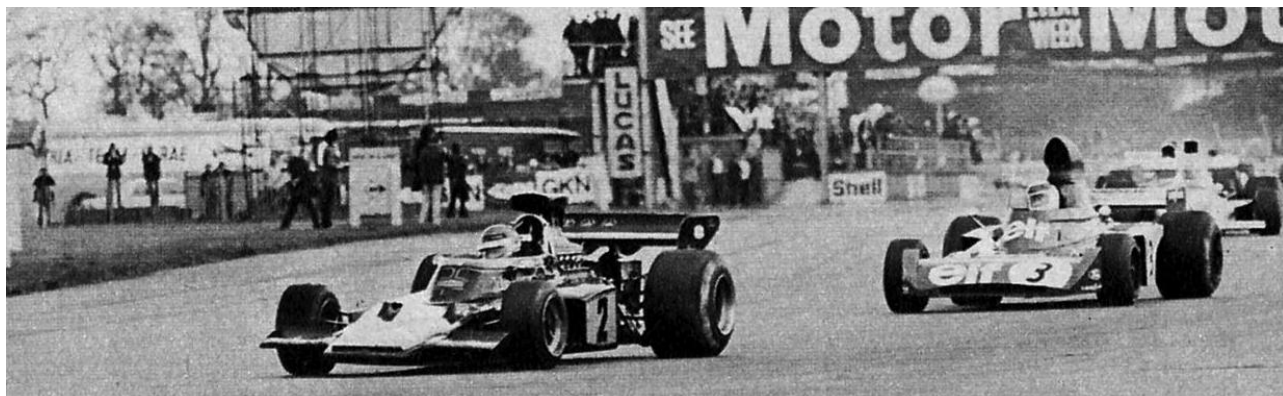
Os treinos, que valiam para a formação do grid de largada, foram divididos em duas etapas, no sábado e no domingo, tendo como premiação cem libras para o mais rápido. No sábado foram mais rápidos Peter Revson e Emerson Fittipaldi, ambos com o tempo de 1m17s5 e assim as cem libras foram divididas entre os dois, mas no domingo, todos faziam de tudo para faturar o prêmio. O primeiro a melhorar o tempo do sábado foi José Carlo Pace, com 1m17s4, mas em seguida todos começaram a melhorar seus tempos e, faltando poucos minutos para o final, a disputa estava entre Emerson Fittipaldi, Peter Revson e Jackie Stewart, com Emerson ficando com a pole-position, com 1m16s4. Peterson ficou com o segundo tempo e Stewart com o terceiro, com o grid de largada ficando assim formado:

3
Jackie Stewart
Tyrrell 006 Ford (F1) – 1m16s9

2
Ronnie Peterson
Lotus 72D Ford (F1) – 1m16s6

1
Emerson Fittipaldi
Lotus 72D Ford (F1) – 1m16s4

9 Denny Hulme McLaren M23 Ford (F1) – 1m17s2	10 Peter Revson McLaren M23 Ford (F1) – 1m17s1	
11 Clay Regazzoni BRM P160E (F1) – 1m17s5)	18 David Hobbs Lola T330 Chevy (F5000) – 1m17s5	6 José Carlos Pace Surtees TS14A Ford (F1) – 1m17s4
19 Brett Lunger Lola T330 Chevy (F5000) – 1m18s2	14 Niki Lauda BRM P160E (F1) – 1m17s8	
25 Keith Holland Trojan T101 Chevy (F5000) – 1m19s2	58 Tony Dean Chevron B24 Chevy (F5000) – 1m19s2	5 Mike Hailwood Surtees TS14A Ford (F1) – 1m18s3
65 Steve Thompson Chevron B24 Chevy (F5000) – 1m20s0	7 Jackie Oliver Shadow DN1 Ford (F1) – 1m19s4	
33 Teddy Pilette McLaren M18 Chevy (F5000) – 1m20s9	8 George Follmer Shadow DN1 Ford (F1) – 1m20s4	12 Vern Schuppan BRM P160D (F1) – 1m20s4
22 Graham McRae McRae GM1 Chevy (F5000) – 1m21s3	208 Tom Belso Lola T330 Chevy – 1m21s0	
61 Bob Evans Trojan T101 Chevy (F5000) – 1m21s5	15 Howden Ganley Iso FX3B Ford (F1) – 1m21s4	9 Bobby Brown Chevron B24 Chevy (F5000)– 1m21s4
51 Gijs Van Lennep Lola T330 Chevy (F5000) – 1m22s1	39 David Oxton Begg FM5 Chevy (F5000) – 1m21s5	
64 Ray Allen Surtees TS8 Chevy (F5000) – 1m24s3	56 Ian Ashley Lola T330 Chevy (F5000) – 1m24s3	53 Clive Santo Surtees TS11 Chevy (F5000) – 1m22s4
	55 Jock Russell McRae GM1 Chevy (F5000) – 1m26s0	



Ronnie Peterson à frente de Jackie Stewart

Assim que a bandeira de largada foi baixada, o único Lotus a sair foi o de Peterson, que conseguiu uma ótima largada, assumindo a ponta, com Emerson Fittipaldi enfrentando problemas com a embreagem e não conseguindo rodar mais que alguns metros.

José Carlos Pace, que tinha largado logo atrás de Emerson, não teve outra alternativa do que também parar, só conseguindo contornar a situação depois que todo o pelotão havia passado. Emerson enfim conseguiu largar, mas abandonou antes de completar a primeira volta, com Peterson na liderança, seguido por Stewart, Hulme, Regazzoni, Revson, Lauda, Hailwood e o primeiro carro da Fórmula 5000, a Lola T330 do americano Brett Lunger.

Stewart vinha apertando o piloto sueco que, na segunda volta, acabou freando um pouco antes do ponto ideal, em uma curva, se enfiou por dentro e conseguiu assumir a liderança, com as posições logo atrás se mantendo inalteradas, notando-se recuperação de José Carlos Pace, que tinha completado a primeira volta em 21º e já aparecia em 18º.

Hailwood, que corria na sétima posição vinha tendo problemas com os pneus e na quinta volta foi ultrapassado por Lunger.

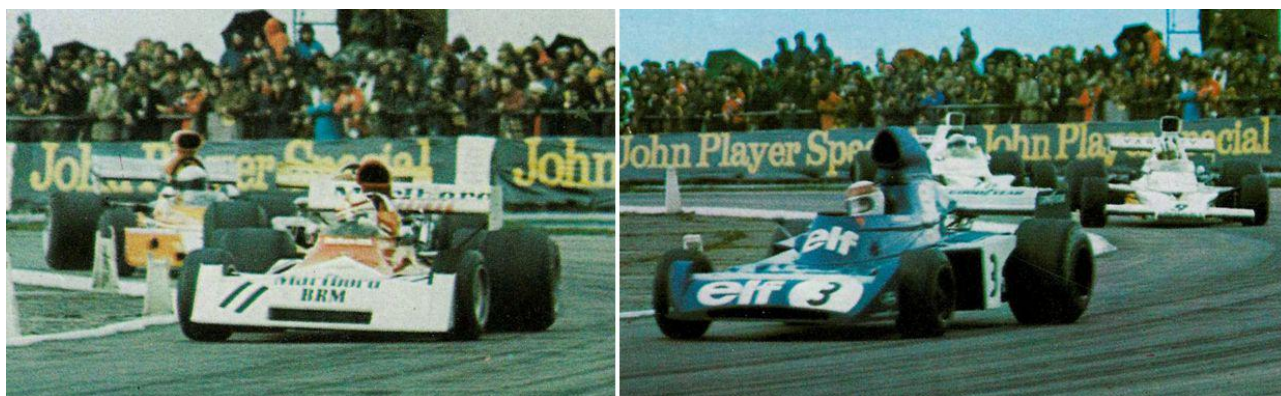
Na sexta volta, Stewart rodou na Curva Becketts, caindo para a sexta posição, com Peterson o ultrapassando e assumindo a ponta, enquanto José Carlos Pace já ocupava a 11ª colocação.

Stewart permaneceu em sexto por duas voltas, porém na oitava ultrapassou o BRM de Lauda, melhorando sua posição para quinto, e na volta seguinte, Revson ultrapassou Regazzoni, passando a correr em terceiro, muito próximo do seu companheiro Denny Hulme.

Em seguida, Stewart passou por Regazzoni, assumindo o quarto lugar, posição que manteve até a 17ª volta quando ultrapassou Revson e na volta seguinte, por Hulme, partindo em perseguição à Lotus de Peterson.

Com 20 voltas, ou metade da corrida, a ordem era: 1º) Peterson, 2º) Stewart, 3º) Revson, 4º) Hulme, 5º) Regazzoni, 6º) Lauda, 7º) Lunger, 8º) Hobbs, 9º) Schuppan, 10º) Lennep, 11º) Follmer, 12º) Ganley.

O Shadow de Oliver tinha abandonado na segunda volta sem embreagem, e os Surtees enfrentavam problemas: Hailwood foi o primeiro a parar perdendo muito tempo para trocar os pneus desgastados prematuramente, e Pace depois de também parar para trocar pneus, perdeu uma roda na volta 16, ficando fora da prova.



Clay Regazzoni (BRM P160E nº 11) foi o quinto colocado e Jackie Stewart (Tyrrell 006 Ford) foi o vencedor

As principais colocações foram alteradas na 24ª volta, quando Hulme encostou nos boxes com problemas no motor e abandonou a corrida e, com isso, o Fórmula 5000 de Brett Lunger passou a fazer parte do grupo dos seis primeiros, e na volta 27 foi a vez de Hailwood ficar de fora com problemas de transmissão.

Na 31ª volta, quando Stewart estava se aproximando de Peterson, o piloto sueco rodou na mesma curva em que o escocês tinha rodado no início da corrida, e a partir de então, Stewart assumiu a ponta, que manteve até o final.

Faltando cinco voltas para o término da corrida, Regazzoni conseguiu passar por Peter Revson para terminar em terceiro, com Revson em quarto, Lauda em quinto, e Follmer em sexto, com uma volta de atraso. Brett Lunger, que tinha liderado a Formula 5000 desde a largada, se acidentou depois de 31 voltas, ficando fora da corrida, e permitindo que Gijs Van Lennep terminasse em sétimo e primeiro da F5000.

[Ver RESULTADOS 1973/15](#)

16 – 2ª ETAPA DO CAMPEONATO EUROPEU DE F-2 - HOCKENHEIM

A primeira etapa do Campeonato Europeu de Fórmula 2, disputada no dia 11 de março em Mallory Park, e vencida por Jean-Pierre Jarier, não teve a participação de nenhum piloto brasileiro, porém na segunda etapa, no dia 8 de abril, em Hockenheim, estava presente Wilson Fittipaldi Jr., estreando seu novo Brabham BT40, entre os 48 inscritos para disputarem as 32 posições previstas para a prova.

A equipe STP March, com seus March BMW estava presente com os pilotos Jean-Pierre Beltoise, Jean-Pierre Jarier, e Hans Joachim Stuck. O Team Surtees Fina se apresentou com dois TS15 para Jochen Mass e Derek Bell, e a equipe Motul Rondel Racing alinhou cinco carros com Tim Schenken, Jody Scheckter, Henri Pescarolo, Bob Wollek e Jean-Pierre Jaussaud. Pela Elf Combs Racing estava inscrito apenas Patrick Depailler, pois os carros de Jabouille e Cevert não tinham ficado prontos. Wilson Fittipaldi Jr, foi inscrito pela Brabham (Motor Racing Developments), e pela Chevron Racing Team Gerry Birrell e Peter Gethin, sendo os demais pilotos de equipes particulares.



Largada da prova, vendo-se nas duas primeiras filas: 4 – Jochen Mass (Surtees TS15 Ford), 1 – Jean-Pierre Beltoise (March 732 BMW), 2 – Jean-Pierre Jarier (March 732 BMW) e 14 – Patrick Depailler (Alpine A367 Ford)

Os treinos oficiais começaram na sexta-feira e logo Jean-Pierre Beltoise bateu o recorde que pertencia a Emerson Fittipaldi (2m05s5), ficando com a pole-position com o tempo de 2m02s8, com Jochen Mass em segundo com o mesmo tempo, Depailler em terceiro (2m03s0), Jarier em quarto (2m03s5), com o grid de largada ficando assim formado:

1
Jean-Pierre Beltoise
March 732 BMW – 2m02s8

4
Jochen Mass
Surtees TS15 Ford – 2m02s8

14 Patrick Depailler Alpine A367 Ford – 2m03s0	2 Jean-Pierre Jarier March 732 BMW – 2m03s5
29 Mike Beuttler March 732 BMW – 2m03s8	10 Tim Schenken Motul M1 Ford – 2m0s41
5 Derek Bell Surtees TS15 Ford – 2m04s2	11 Jody Scheckter Motul M1 Ford – 2m04s3
17 Roger Williamson GRD 273 Ford – 2m04s4	8 Bob Wollek Motul M1 Ford 2m04s5
24 Gerry Birrell Chevron B25 Ford – 2m04s7	38 James Hunt Surtees TS15 Ford – 2m04s7 (NL)
32 Jacques Coulon March 732 BMW – 2m05s1	23 Peter Gethin Chevron B25 Ford – 2m05s1
39 Dave McConnell Surtees TS15 Ford – 2m05s1	3 Hans Joachim Stuck March 732 BMW – 2m05s2
7 Henri Pescarolo Motul M1 Ford – 2m05s3	42 Wilson Fittipaldi Jr. Brabham BT40 Ford – 2m05s7
40 Sílvio Moser Surtees TS10 Ford – 2m06s0	25 Dave Morgan Chevron B25 Ford – 2m06s0
18 Tetsu Ikuzawa GRD 273 Ford – 2m06s4	30 Colin Vandervell March 732 BMW – 2m06s6
9 Jean-Pierre Jaussaud Motul M1 Ford – 2m07s0	27 Tino Brambilla March 732 BMW – 2m07s4
15 Reine Wisell GRD 273 Ford – 2m07s7	48 Richard Scott Scott Mk I Ford – 2m07s8
44 John Wingfield Brabham BT40 Ford – 2m08s2	19 Hiroshi Kazato GRD 273 Ford – 2m08s5
36 François Migault Pygmée MDB18 Ford – 2m08s8	28 Vittorio Brambilla March 712M Ford – 2m09s6
16 Sten Gunnarson GRD 273 Ford – 2m10s2	31 Bill Gubelmann March 732 BMW – 2m1s09

Não se classificaram: Jo Vonlanthen (GRD 273 Ford), Roland Binder (Brabham BT36 Ford), Romano Martini (Surtees TS10 Ford), Paul Keller (March 722 Ford), Georges Schafer (Chevron B18 Ford), Patrick Dal Bo (Pygmée MDB18 Ford)



14 – Patrick Depailler (Alpine A367 Ford), Segundo colocado

A prova teve o formato de duas baterias com 20 voltas cada uma, com o resultado final apurado pela soma de tempos das duas, e a largada foi do tipo Indianápolis liderada por um Mercedes 280SL, com Bell e Mass não largando bem, enquanto Schenken, que ocupava o oitavo lugar adiantou-se para o lado e, quando a bandeirada foi dada, estava em fila tríplice com Beuttler que bateu em Schenken, ficando os dois fora da bateria. Na segunda volta, Jarier estava na liderança na frente de Beltoise, que tinha sido ultrapassado na chicana, seguidos por Depailler, Williamson, Wollek, Coulon, Tino Brambilla, Bell e os demais. Na terceira volta, Jarier bateu o recorde da pista, com Beltoise em segundo e a prova apresentando uma luta entre Depailler e Mass pelo terceiro lugar, com o francês levando vantagem nas retas e o alemão nas curvas, sendo em seguida forçado a parar nos boxes com problema nos pneus.

Na metade de bateria, Jarier se mantinha na frente, seguido por Beltoise, Depailler, Bell, Williamson e Stuck que vinha fazendo uma bela recuperação, subindo de 14º na primeira volta, para 8º na quinta, e 4º na 12ª, com Williamson perdendo posições ao sair da pista numa curva. Jarier venceu a bateria com 6,6 segundos de vantagem para Beltoise, com Depailler em terceiro, Stuck em quarto, e Bell em quinto. Wilson Fittipaldi Jr. se classificou na nona posição.



Jean-Pierre Jarier (March 732 BMW) vencedor da prova

Iniciada a segunda bateria, a equipe STP March tinha seus três pilotos nas três primeiras posições, com Jarier à frente, seguido por Beltoise e Stuck, com o trio sendo desfeito na segunda volta, quando Stuck foi empurrado para fora da pista, e Beltoise parou com o motor estourado.

Na terceira volta, Jarier tinha 8 segundos de vantagem para Depailler, seguido por Bell, Mass, Wilsinho, Pescarolo, Scheckter, Birrell e Williamson.

Com o decorrer da bateira, Depailler começou a se aproximar de Jarier, chegando a ficar a apenas dois segundos do piloto da March, mas Jarier conseguiu se manter à frente, recebendo a bandeirada de chegada com 2,5 segundos de vantagem para Depailler, com Bell em terceiro, Schenken em quarto, e Wilsinho em quinto.

Pela soma de tempo das duas baterias, Jarier ficou com o primeiro lugar, Depailler com o segundo, Bell com o terceiro, Pescarolo com o quarto, Wilsinho com o quinto, e Vandervell em sexto.

[Ver RESULTADOS 1973/16](#)

17 – 1ª ETAPA DO JOHN PLAYER F3 CHAMPIONSHIP - SILVERSTONE

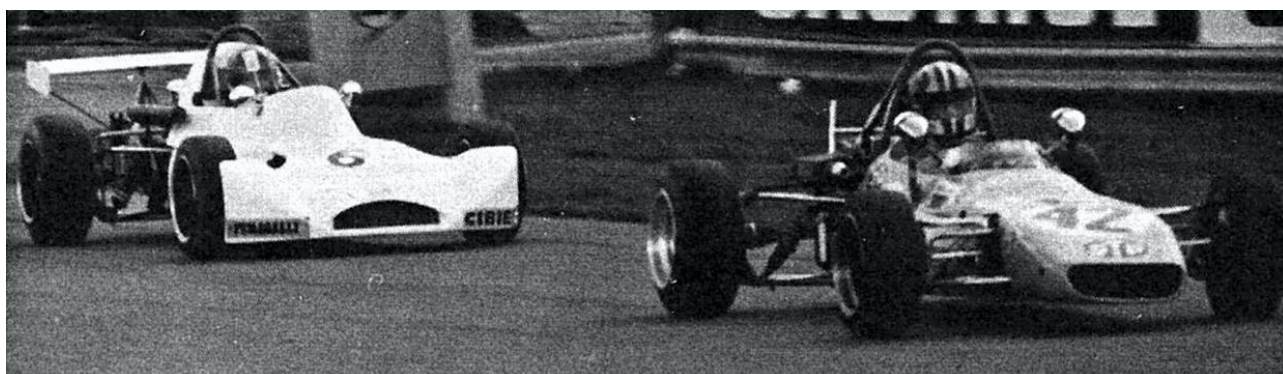
Depois de adiar por duas ocasiões a sua estreia, pois o carro não estava pronto, Leonel Friedrich recebeu o seu March na sexta-feira, dia 6 de abril, quando já tinham acontecido os treinos daquele dia, e no sábado, dia 7 de abril, entrou na pista para marcar os tempos que definiam os grids de largada das duas baterias eliminatórias, no mesmo dia e, depois de percorrer 17 voltas, ficou com o nono tempo da sua.

À tarde Leonel participou da segunda bateria eliminatória, terminando na sexta posição, vacilou na largada, mas logo se recuperou para ocupar a sexta posição, para na terceira volta assumir o terceiro lugar, ficando a partir de então vacilando entre a terceira e a sexta posição, terminando a bateria em sexto, com um tempo melhor do que o do segundo colocado na primeira bateria, o que lhe garantiu a sétima posição na largada da prova final realizada no domingo.

Na prova final, novamente Leonel largou mal caindo para a décima posição na primeira volta, mas na segunda era o oitavo. Pouco depois já era o sétimo e na décima volta era o sexto, mas no início da décima primeira volta, o seu carro começou a sair muito de traseira, pois tinha se soltado um parafuso do aerofólio, e na décima terceira volta ele não passou, pois tinha quebrado o cabo do acelerador e tudo que ele pôde fazer foi encostar o carro na grama.

Depois de vinte voltas, Russel Wood recebeu a bandeirada de chegada, com 1,4 segundos de vantagem para Ian Taylor, com Mo Harness em terceiro, Jacques Laffitte em quarto, Massami Kuwashima em quinto, e Hakan Dahlqvist em sexto.

[Ver RESULTADOS 1973/17](#)



42 – Hakan Dahlqvist (Merlyn Mk22 Ford) e 6 – Leonel Friedrich (March 733 Ford) na sua estreia na Inglaterra

18 – 1ª ETAPA DO CAMPEONATO GAÚCHO DE TURISMO DIVISÃO 3 – TARUMÃ

A primeira etapa do Campeonato Gaúcho de Turismo Divisão 3 foi disputada no Autódromo de Tarumã, no dia 8 de abril, com a participação de 24 carros, com o pelotão de largada ficando assim formado:

85 Afonso Iglesias Chevrolet Opala (D) – 1m20s31	22 Pedro Carneiro Pereira Chevrolet Opala (D) – 1m20s36	70 Antônio Luft VW Sedan 1600 (B) – 1m22s53
16 Bruno D’Almeida VW Sedan 1600 (B) – 1m22s89	17 Júlio Tedesco Chevrolet Opala (D) – 1m25s17	
36 Edgar Echel VW Sedan 1600 (B) – 1m25s47	99 Brasílio Terra VW Sedan 1600 (B) – 1m26s16	47 Janjão Freire VW Sedan 1600 (1m26s32)
8 Lino Reginatto VW Sedan 1600 (B) – 1m26s63	1 Fernando Esbróglgio VW Sedan 1600 (B) – 1m26s73	
12 Ricardo Trein VW Sedan 1600 (B) – 1m27s-7	91 João Schmidt Chevrolet Opala (D) – 1m28s03	27 Enio Guzinski VW Sedan 1600 (B) – 1m28s18
32 José Asmuz Chevrolet Opala (C) – 1m28s33	7 Arnaldo Fossá VW Sedan 1600 (B) – 1m28s71	
96 Ervin Einsfeld Ford Corcel (B) – 1m29s60	80 Fernando Moser VW Sedan 1600 (B) – 1m31s37	9 Emílio Boeckel VW Sedan 1600 (B) – 1m32s37
5 Luiz Mário Bellezza VW Sedan 1600 (B) – 1m33s29	Élbio Delahaye VW Sedan 1600 (B)	
72 Fernando Rangel FNM 2150 (C)	15 Luiz Fernando Costa FNM 2150 (C)	3 Cláudio Mello VW Sedan 1600 (B)
13 Élcio Prolo VW 4P 1600 (B)		

Iniciada a corrida, Afonso Iglesias assumiu a ponta seguido por Pedro Carneiro Pereira, porém sua liderança durou pouco, sendo obrigado a abandonar. Carneiro que herdou a liderança teve que parar nos boxes, se atrasando. Com esses problemas, Fernando Esbróglgio que corria com um carro da Classe “B”, acabou assumindo a liderança que foi mantida até o final, recebendo a bandeirada de chegada com três voltas de vantagem para Ricardo Trein que ficou em segundo. O terceiro foi Bruno D’Almeida, o quarto Lino Reginatto e o quinto Fernando Moser, todos da classe “B”.

O vencedor da classe “C” foi José Asmuz que terminou a prova na sexta posição, e na classe “D”, venceu Pedro Carneiro Pereira que foi apenas o décimo na classificação geral.

Ver RESULTADOS 1973/18



Carros e pilotos no grid de largada: 85 – Afonso Iglesias (Chevrolet Opala pole-position) vendo-se apenas parte da traseira; 16 – Bruno D’Almeida (VW 1600), 47 – Janjão Freire (VW 1600); 99 – Brasília Terra (VW 1600); 36 – Edgar Echel (VW 1600), 1 – Fernando Esbróglgio (VW 1600). 8 – Lino Reginatto (VW 1600) e os demais

19 – 1ª ETAPA DO TORNEIO UNIVERSITÁRIO DE ESTREANTES E NOVATOS - INTERLAGOS

No dia 8 de abril, o Automóvel Clube Paulista organizou no Autódromo de Interlagos a 1ª Etapa do Torneio Universitário, destinado a pilotos Estreantes e Novatos.

Estavam programadas quatro classes, porém a destinada aos carros da Divisão 3 acima de 1.601 cc acabou não sendo realizada devido ao baixo de números de inscritos.

Assim a primeira prova foi disputada pelos carros da Divisão 1 até 1.300 cc e foi vencida de ponta a ponta por Walter Siqueira, mas depois da prova, os comissários desportivos detectaram que o motor do seu carro estava fora do regulamento. Com isso, Agostinho Ferrarese herdou a vitória, ficando em segundo lugar Saul Camargo, e em terceiro Luiz Balducci.

A segunda prova foi disputada pelos carros da Divisão 1 até 1.500 cc e também teve um vencedor de ponta a ponta: Francisco Gabriel. O segundo foi “Fradinho”. O terceiro e quarto colocados, Etelvino Geromino e Ivan Russomano, foram desclassificados e, com isso, o terceiro lugar ficou com Ernani Jotta Jr.

A prova final, destinada apenas aos pilotos novatos, e disputada por carros da Divisão 3 até 1.600 cc, foi vencida por Alfredo de Mattos, com Ingo Hoffmann em segundo, e Heitor Guimarães Filho em terceiro.

[Ver RESULTADOS 1973/19](#)



61 – Alfredo de Mattos, vencedor da prova da Divisão 3 e 17 – Ingo Hoffmann, segundo colocado.

20 – MIL QUILOMETROS DE DIJON - 3ª ETAPA DO CAMPEONATO MUNDIAL DE MARCAS

Em Dijon, na terceira etapa do Campeonato Mundial de Marcas, no dia 15 de abril, as três principais equipes que disputavam o certame estavam presentes, cada uma com duas duplas.

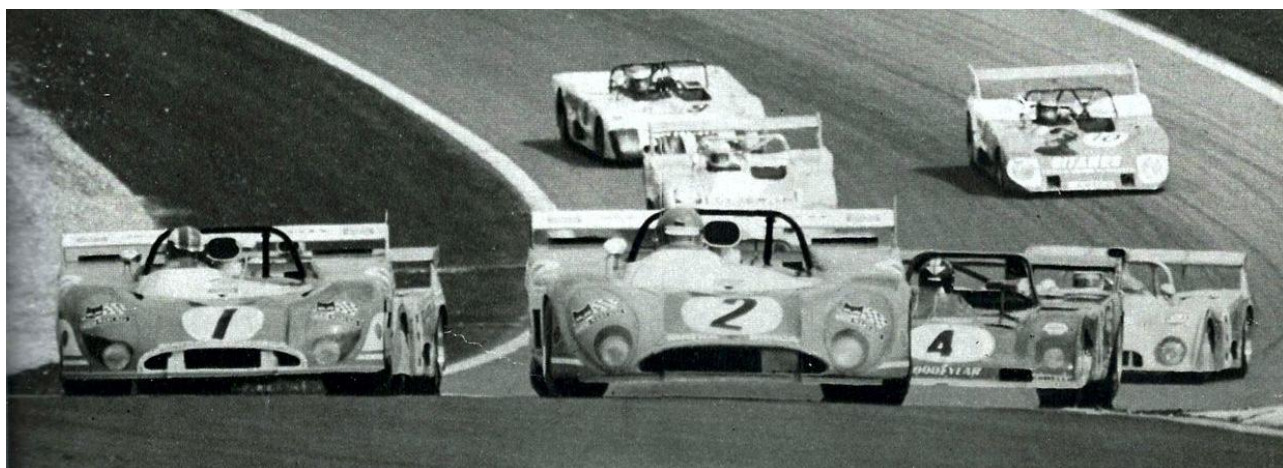
A Matra tinha dois MS670B para Pescarolo/Larrousse e Cevert/Beltoise, com os carros sendo basicamente os mesmos de Vallelunga, com modificações na suspensão.

A Ferrari que tinha corrido em Vallelunga com três carros, dessa vez se apresentou apenas com dois, para Ickx/Redman e Merzário/Pace, com os carros não sendo os mesmos de Vallelunga, mas de diferente não tinham nada, a não ser as modificações de praxe de suspensão.

Nos Gulf Mirage, estavam inscritas as mesmas duplas: Hailwood/Schuppan, e Bell/Ganley.

Completavam a lista dos 3 litros, os Porsche 908/3 de Reinhold Joest/Mário Casoni, e Claude Haldi/Juan Fernandez, o 908/2 de André Wicky/Max Cohen-Olivar, a Ligier JS2 Maserati de Guy Ligier/Jean-Pierre Jarier, e as Lola de François Migault/Daniel Rouveyran, Reine Wisell/Jean-Louis Lafosse, Giorgio Pianta/Pino Pica, e Giorgio Schon/Jean Canonica.

Nos treinos de sexta-feira, a Ferrari preferiu os pneus duros, que seguravam mais no chão e melhoravam a estabilidade. Sendo bem mais estáveis, as Matra preferiram os pneus macios e o resultado foi o tempo obtido por Cevert com 59s4 que acabou sendo o da pole-position. Beltoise, com o mesmo carro fez 59s6, e a equipe francesa não ficou apenas com a primeira posição, mas também com a segunda, ainda na sexta-feira, com Pescarolo fazendo 59s9.



Logo após a largada, os Matra já estavam à frente, com 2 - Pescarolo/Larrousse e 1 – Cevert/Beltoise.

Hailwood ficou com o terceiro tempo (1m00s5) ficando ao seu lado na largada a Ferrari de Pace/Merzário, com 1m01s0 registrado pelo italiano, os dois tempos feitos no sábado.

As Ferrari apresentavam problemas de estabilidade e aerodinâmica e, segundo Pace, seu carro estava saindo muito de frente e não dava para segurá-lo nas curvas. Tinha também um problema com o acelerador que prendia, o que fez com que Pace rodasse uma vez. Logo em seguida, Merzário assumiu a pilotagem do carro e retornou uma volta depois aos boxes dizendo que tinha rodado, por culpa do acelerador.

No sábado, para tentar resolver o problema de estabilidade, a Ferrari colou no carro de Ickx uma aleta metálica em volta da carenagem dianteira, agindo como estabilizador, e o resultado foi muito bom, pois Ickx conseguiu melhorar em oito décimos de segundo o seu tempo de sexta-feira, mesmo com a pista cheia de óleo e borracha dos pneus. Com o mesmo tempo de Merzário, Ickx ficou na terceira fila, ao lado do Mirage de Bell/Ganley.

A surpresa dos treinos foi a Lola T292 Ford, de dois litros, de Guy Edwards/Jim Busby, que ficou com o sétimo tempo com 1m02s1, alinhando ao lado da T 282 Ford de 3 litros de Reine Wisell/Jean-Louis Lafosse (1m02s6), com o grid de largada ficando assim formado:

1 François Cevert/Jean-Pierre Beltoise Matra Simca MS 670B – 59s4	2 Henri Pescarolo/Gerard Larrousse Matra Simca MD 670B – 59s9
5 Mike Hailwood/Vern Schuppan Mirage M6 Ford – 1m00s5	4 Arturo Merzário/José Carlos Pace Ferrari 312 PB – 1m01s0
3 Jacky Ickx/Brian Redman Ferrari 312 PB – 1m01s0	6 Derke Bell/Howden Ganley Mirage M6 Ford – 1m01s6
19 Guy Edwards/Jim Busby Lola T292 Ford (2L) – 1m02s1	10 Reine Wisell/Jean-Louis Lafosse Lola T282 Ford – 1m02s6
9 François Migault/Daniel Rouveyran Lola T280 Ford (2L) – 1m03s8	7 Reinhold Joest/Mário Casoni Porsche 908/3 – 1m05s6
11 Giorgio Pianta/Pino Pica Lola T280 Ford – 1m06s0	20 José Juncadella/Jorge de Bragation Chevron B23 Ford (2L) – 1m06s1
8 Claude Haldi/Juan Fernandez Porsche 908/3 – 1m07s3	14 Guy Ligier/Jean-Pierre Jarier Ligier JS2 Maserati – 1m10s6
26 Gijs Van Lennep/Herbert Muller Porsche 911 Carrera RSR (GT) – 1m11s3	28 Bernard Chenevière/Peter Zbinden Porsche 911 Carrera RSR (GT) – 1m13s6
15 André Wicky/Max Cohen-Olivar Porsche 908/2 – 1m13s7	27 John Fitzpatrick/Paul Keller Porsche 911 Carrea RSR (GT) – 1m13s8
30 Jean Vinatier/Guy Chasseuil DE Tomaso Pantera (GT) – 1m14s1	

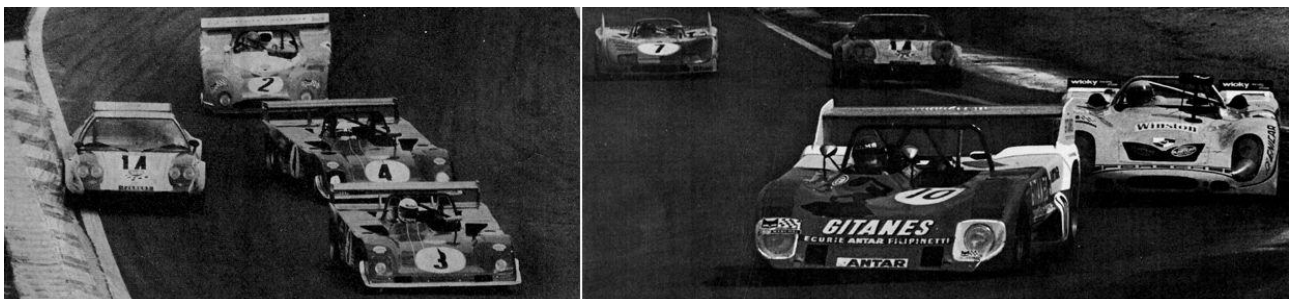


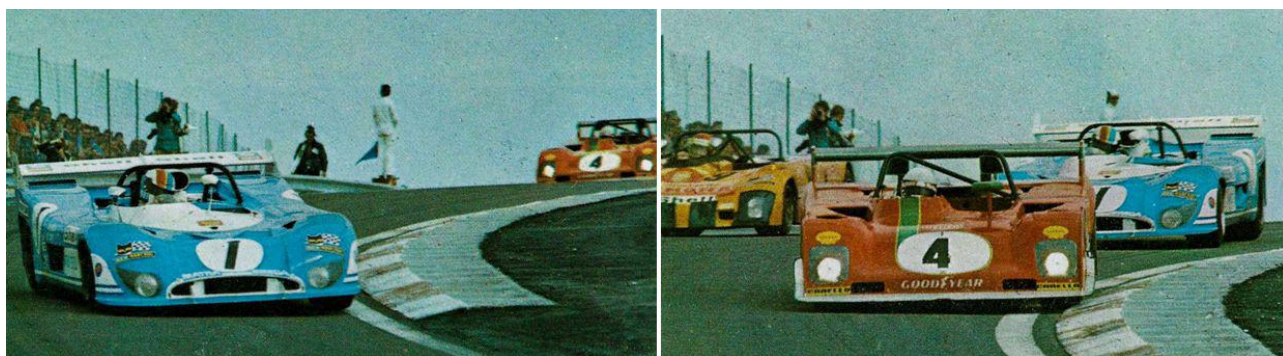
Foto da esquerda: 3 – Ickx/Redman (Ferrari 312PB), 4 – Merzário/Pace (Ferrari 312PB), 14 – Jarier/Paoli (Ligier JS2 Maserati) e 2 – Pescarolo/Larrousse (Matra MS670B). à direita: 10 – Wisell/Lafosse (Lola T282 Ford), 15 – Olivar/Wicky (Porsche 908/2), 14 e 7 – Joest/Casoni (Porsche 908/3)

No domingo pela manhã, a Ferrari apresentou seus dois carros com a solução adotada no carro de Ickx/Redman, tendo sido feito um treino com a modificação sendo aprovada. Os carros da Matra, não tinham novidades, pois tudo tinha corrido bem nos treinos.

A bandeirada foi baixada, e Cevert saiu disparado e, no final da primeira volta já tinha uma ótima vantagem para seu companheiro Pescarolo, com Pace na terceira posição, numa disputa com Hailwood, o quarto. Mais atrás vinham em outra disputa Ickx (5º) e Bell (6º).

Imprimindo um ritmo muito forte, Cevert foi se distanciando dos demais e logo começou a colocar uma volta de vantagem nos carros que corriam atrás e, com dez voltas, sua vantagem era de 8 segundos para Pescarolo, vindo a seguir Hailwood, que tinha ultrapassado Pace, que por sua vez tinha 3 segundos de vantagem para Ickx. Em sexto vinha Bell e em sétimo a Lola de Wisell.

Com 45 minutos de corrida, a distância de Pescarolo para Cevert começou a diminuir, o que dava a entender que alguma coisa não ia bem no carro líder, que logo entrou nos boxes com um pneu dianteiro furado. Na troca a equipe Matra aproveitou para reabastecer com Cevert perdendo 1m06s, retornando na sexta posição, com Pescarolo assumindo a ponta, seguido por Hailwood, Pace, Ickx, e Bell.



Dois momentos da disputa entre Cevert (Matra MS670B nº 1) e Merzário (Ferrari 312 PB nº 4)

Na 50ª volta, Cevert já ocupava a quinta posição, depois que Hailwood também parou para trocar um pneu furado. Ickx ultrapassou Pace assumindo a segunda posição, com Pace em terceiro e Bell em quarto.

Com uma hora e dez minutos de corrida, Pace entrou nos boxes com um pneu furado, com a Ferrari reabastecendo e substituindo o piloto, com Merzário assumindo a condução do carro.

Três minutos depois, Pescarolo entrou nos boxes com um pneu dechapado, com a equipe também aproveitando para reabastecer e trocar os pilotos, entrando Larrousse, e pouco depois foi a vez de Ickx entrar nos boxes com uma rachadura no capô dianteiro, que foi trocado, o carro foi reabastecido com Redman assumindo a condução.

Com todas essas paradas, o Mirage de Bell assumiu a ponta, mas por pouco tempo, pois também teve que parar para reabastecer e trocar de piloto.

Cevert, numa recuperação incrível era o novo líder, mas por apenas uma volta, pois também teve que parar para reabastecer e trocar de piloto e, com isso, Larrousse assumiu a ponta e com cem voltas percorridas, os dois Matra ocupavam as duas primeiras posições, com Beltoise em segundo. Em terceiro vinha a Ferrari de Merzário com uma volta de atraso. O quarto e o quinto eram os Mirage de Schuppan e Ganley, aparecendo em sexto Redman na outra Ferrari, com duas voltas de atraso. Em sétimo corria a Lola de Wisell/Lafosse, em oitavo o Porsche de Joest/Casoni.

Com quatrocentos quilômetros de corrida percorridos, os Matra mantinham as duas primeiras colocações, com uma volta de vantagem para os outros concorrentes, até que Beltoise parou nos boxes reclamando do comportamento do carro, achando que era alguma coisa com os pneus traseiros. Os mecânicos não

descobriram nada de anormal com os pneus, ou melhor: não descobriram nada de anormal e nessa parada, o carro perdeu dois minutos. Por precaução, trocaram os pneus e quando Beltoise retornou à pista ocupava a sexta posição.

Com isso, a Ferrari de Ickx/Redman assumiu o segundo lugar, e em terceiro a de Merzário/Pace. O quarto era o Mirage de Bell/Ganley e o quinto o de Hailwood/Schuppan. Essas eram a posição com 150 voltas.

Com novas paradas para troca de pilotos e reabastecimento, a Ferrari de Pace assumiu o segundo posto, mas então o carro começou a apresentar problemas de queda da pressão de óleo e superaquecimento, o que obrigou o piloto a diminuir a rotação do motor e acabou sendo ultrapassado pela outra Ferrari, caindo para terceiro e, pouco antes da hora da troca de piloto ele entrou nos boxes, depois que encontrou uma poça de óleo na pista, que não foi sinalizada e saiu reto quebrando uma parte da aleta metálica. Nessa parada o carro foi reabastecido e entrou Merzário, retornando a prova sem perder a terceira colocação.

O Mirage de Bell, que ocupava a quarta posição, já tinha parado duas vezes, pois alguma coisa não ia bem na parte traseira do carro e nas duas vezes tinham sido substituídos os pneus, e ele parou definitivamente com um rolamento quebrado e, conseqüentemente a suspensão traseira esquerda.

Com isso, a Matra de Cevert/Beltoise assumiu a quarta posição na frente do Mirage de Hailwood/Schuppan e da Lola de Wisell/Lafosse.

Com duzentas voltas percorridas, as principais posições eram: 1º Pescarolo/Peterson; 2º Ickx/Redman/ 3º Pace/Merzário; 4º Cevert/Beltoise; 5º Hailwood/Schuppan; 6º Wisell/Lafosse; 7º Pianta/Pica, posições que se mantiveram até quase no final, mas faltando dez voltas para a bandeirada, a única modificação foi a ultrapassagem de Beltoise por Pace, o que a Ferrari não concordou, pois segundo seu mapa de cronometragem, Pace tinha 57 segundos de vantagem para Beltoise, e não os 17 segundos de vantagem, segundo a cronometragem oficial da prova.

Ver RESULTADOS 1973/20



A Matra vencedora da prova pilotada por Gerard Larrousse (foto) e Henri Pescarolo.

21 – 2ª ETAPA DO CAMPEONATO BRASILEIRO DE SPORT E PROTÓTIPOS D4 – TARUMÃ

Para a segunda etapa do Campeonato Brasileiro de Sport e Protótipos Nacionais, Divisão 4, disputada no dia 15 de abril no Autódromo de Tarumã estavam inscritas todas as equipes presentes na primeira etapa, com o acréscimo, principalmente de pilotos do sul.

A equipe Ifesteel que havia vencido em Interlagos, se inscreveu com o Avallone Chrysler de Artur Bragantini, e com o AC VW 2000, com o proprietário da Ifesteel, Marinho Antunes. Antônio Carlos Avallone inscreveu dois Avallone Chrysler, com o próprio Avallone e Jan Balder. Completavam o grupo de Avallone com motor Chrysler, Luiz Carlos “Kid Cabeleira” Fonseca de Minas Gerais, Pedro Muffato do Paraná, e Marcello De Paoli do Rio de Janeiro. Também com Avallone, foi inscrito Pedro Victor Delamare, mas

equipado com motor Chevrolet Opala de 6 cilindros, e Nilson Clemente da Dropgal Ford, equipado com motor V-8 do Maverick que estava sendo lançado no Brasil, porém esse motor não era de fabricação nacional, mas produzido no México e isso fez com que os demais pilotos, principalmente os do sul, protestassem. A Ford se justificou junto aos comissário da CBA, alegando que esse era o motor que equiparia os Maverick GT, com carroceria fabricada no Brasil, e os membros da CBA acabaram homologando o motor, mesmo não estivesse previsão no regulamento da categoria. Completavam a classe maior, o Fúria com motor Chrysler de Camillo Christóforo e o Manta com motor Opala de 4 cilindros de Paulo Nascimento, do Paraná.



Alargada da prova, vendo-se o Avallone Ford de Nilson Clemente sendo empurrado, e na primeira fila: 77 – Maurício Chulam Neto (Heve P6 VW), 6 – Jan Balder (Avallone Chrysler), e 30 – Artur Bragantini (Avallone Chrysler)

Na classe até 2.000 cc, os principais carros eram os Heve P6 VW, de Newton Pereira e Maurício Chulam, além dos P5 de 1972, inscritos para Milton Amaral e Sérgio Zamproga. Os principais adversários dos Heve eram os Manta fabricados em Curitiba por Márcio Leitão, que tinham diversidade de motores. Assim, José Pedro Chateaubriand, e Ricardo Valente tinha carros com motor FNM 2000; Luiz Alberto do Casal, Luiz Moura Brito, e Olidir Pereira com motor VW. Os Polar, fabricados no Rio de Janeiro por Ronald Rossi e Ricardo Achar, foram inscritos para Jayme Levy, e Benjamin “Biju” Rangel. Completavam a lista de inscritos, o Sabre VW de Máximo Pedrazzi, o Newcar II VW de Valdeban Ribeiro, e o Haragano de Dino de Leone, que desta feita estava inscrito com motor VW.

Na prova de classificação, 20 carros estavam no Autódromo de Tarumã, mas apenas 16 registraram tempo. Camillo Christóforo não conseguiu registrar nenhuma volta, pois um parafuso do balanceiro se soltou e caiu dentro do motor, fazendo com que o “Lobo do Canindé” ficasse muito despontado desistindo de participar da prova. Pedro Victor Delamare também enfrentou problemas com o motor do seu carro e acabou não marcando tempo, e a pole-position ficou com Artur Bragantini com o tempo de 1m09s91, ficando em segundo Jan Balder (1m11s90), em terceiro Kid Cabeleira (1m11s95), em quarto Nilson Clemente (1m12s17), e em quinto Maurício Chulam (1m13s82), o melhor da classe até 2 litros, ficando assim formado o grid de largada:

30 Artur Bragantini Avallone Chrysler – 1m09s91

6 Jan Balder Avallone Chrysler – 1m11s90
--

2 Kid Cabeleira Avallone Chrysler – 1m11s95 (NL)
--

80 Nilson Clemente Avallone Ford – 1m12s17
--

77 Maurício Chulam Neto Heve P6 VW – 1m13s82
--

20 Pedro Muffato Avallone Chrysler – 1m14s12	1 Antônio Carlos Avallone Avallone Chrysler – 1m14s47	7 Biju Rangel Polar VW – 1m15s51
69 Luiz Alberto da Casal Manta VW – 1m15s96	73 José Chateaubriand Manta FNM – 1m16s20	
37 Newton Pereira Heve P6 VW – 1m17s20	24 Valdeban Ribeiro Newcar II VW – 1m20s15	81 Jayme Levy Pola VW – 1m20s61
3 Luiz Moura Brito Manta VW – 1m21s25	123 Marinho Antunes AC VW – 1m21s69	
41 Paulo Nascimento Manta Chevrolet – 1m46s22	59 Dino de Leone Haragano VW	84 Pedro Victor Delamare Avallone Chevrolet
35 Ricardo Valente Manta FNM	18 Camillo Christófaró Fúria Chrysler (NL)	

Como preliminares, foram disputadas duas provas, a primeira para carros da Divisão 1 até 1.300 cc, pilotados por estreantes e novatos, que foi vencida por Luís Alberto de Castro (VW 1300), ficando em segundo Elias Pacheco Neto, e em terceiro João Tedesco Sobrinho, ambos com Ford Corcel.



Maurício Chulam Neto (Heve P6 VW nº 77) vencedor da classe “A” até 2.000 cc.

A prova válida para o campeonato gaúcho de turismo Divisão 3 até 1.300 cc, foi vencida por Paulo Hoerlle, ficando em segundo Breno Job Freire e em terceiro Abílio Weiand, todos com Ford Corcel

Para a largada da primeira bateria da Divisão 4, dois pilotos enfrentaram problemas: Camillo Christófaró já tinha decidido não participar depois da quebra do motor do seu carro, em seguida foi o mineiro Luiz Carlos “Kid Cabeleira” Fonseca que, acometido de uma forte gripe, preferiu não largar.

Outra mudança ocorreu na equipe Avallone, pois o dono da equipe havia acertado com Jan Balder, que, de acordo com o resultado dos treinos, escolheria o carro com o qual iria correr e, decidiu correr com o de Balder que havia feito o segundo tempo para a largada. Balder acabou tendo que passar o tempo que antecedeu a largada, procurando acertar o carro, inclusive alterando a relação de marchas.

Quando foi baixada a bandeira de largada da primeira bateria, o carro de Nilson Clemente que tinha causado enorme polêmica, ficou parado e, apesar de ter sido empurrado várias vezes para a frente e para trás, na esperança de “pegar”, tudo foi inútil e o carro acabou recolhido para os boxes, onde os mecânicos passaram a trabalhar na sua recuperação.

Bragantini assumiu a ponta, seguido por Balder, Avallone, Muffato, Delamare, Chulam, Brito, Chateaubriand, Newton Pereira e Luiz Alberto do Casal. Na curva da Tala Larga, Delamare encostou seu carro, achando que algum problema era irreversível, mas logo descobriu que tinha se soltado o fio da bobina, o piloto reparou o problema e retornou à prova. Mais tarde, no entanto, o seu motor caiu de rendimento por perder óleo pela tampa de válvulas, obrigando o seu abandono.

Na 7ª volta, Muffato aproveitou uma desatenção de Avallone e o ultrapassou na reta dos boxes, passando a correr na terceira posição.

José Pedro Chateaubriand que tinha largado sem muitas esperanças, pois o motor do seu carro não estava com bom desempenho abandonou depois de 13 voltas em função da quebra do acionamento do carburador. Jayme Levy correu apenas 5 voltas, com o trambulador do câmbio quebrado.

Bragantini liderou do começo ao fim, sempre acompanhado por Balder que teve um ótimo desempenho, mesmo com a troca de carro com Avallone. O terceiro foi Pedro Muffato e o quarto Avallone.

Na classe até 2 litros, Chulam liderou desde o início e Luiz Alberto do Casal foi um ótimo segundo, com Biju Rangel terminando em terceiro com o estreante Polar. O quarto foi Valdeban Ribeiro, no “veterano” Newcar, seguido por Marinho Antunes e Paulo Nascimento.

No intervalo entre as duas baterias, os mecânicos constaram que o chassi do carro de Jayme Levy estava trincado, não sendo possível que o piloto corresse na segunda bateria. Artur Bragantini sofreu com vazamento de combustível para dentro do cockpit, e teve que enfeixar as costas para poder correr novamente.

Antes da segunda bateria, os pilotos impressionados com a quantidade de óleo derramado na pista, reclamaram com os comissários desportivos que resolveram colocar pó de cimento em quase todo o circuito para diminuir o risco de derrapagens.



Artur Bragantini foi o vencedor ao volante do Avallone Chrysler nº 30.

Percebendo que na passagem dos carros seria levantada muita poeira do cimento colocado na pista, Jan Balder traçou o plano de tentar largar na frente e se livrar dessa poeira. Largando no meio da primeira fila do grid de largada deu tudo que podia e contornou a curva 1 na frente, seguido por Bragantini, Muffato, Delamare, Avallone e Chulam.

Entretanto, na segunda volta, Bragantini assumiu a ponta e Delamare abandonou com quebra da mangueira do óleo.

Dessa vez Nilson Clemente conseguiu largar e, mesmo saindo na última fila, já ocupava o quinta colocação na volta cinco, chegando a lutar com Avallone pelo quarto posto, mas na 15ª volta abandonou pela queda da pressão de óleo do motor.

Pedro Muffato acabou rodando duas vezes por causa do excesso de óleo na pista, perdendo a terceira posição para Avallone, só conseguindo recuperá-la na volta 23.

Luiz Alberto do Casal teve azar e quase saiu da pista quando se soltou a suspensão traseira do seu carro e ele rodou espetacularmente na entrada dos boxes

Bragantini se manteve a frente e venceu também a segunda bateria, seguido por Balder, Muffato, Avallone, Chulam, Valdeban, Brito e Valente.

Pela soma de tempos, Bragantini ficou em primeiro, Balder em segundo, Muffato em terceiro, Avallone em quarto, Chulam em quinto, Valdeban em sexto, Valente em sétimo, e Marinho em oitavo.

[Ver RESULTADOS 1973/21](#)

22 – 2ª ETAPA DO TORNEIO UNIVERSITÁRIO DE ESTREANTES E NOVATOS - INTERLAGOS

A segunda etapa do Torneio Universitário para pilotos estreantes e novatos, foi disputada no dia 15 de abril, em Interlagos, com a realização de três provas.

A primeira, de turismo divisão 1 até 1.300 cc, disputada por carros VW 1300 e Ford Corcel, que correram juntos, com classificação em separado, teve como vencedor entre os VW, Antônio Andrade Filho, seguido por César Augusto Silva, Walter Passarella, Alexandre Rodrigues, Valdomiro Silva e Nelson Viviani, e entre os Ford Corcel, o vencedor foi Anuar Riscalah, com Agostinho Ferrarese em segundo, Antônio Carlos Rego em terceiro, Saul Camargo em quarto, Luiz Balducci em quinto, e Ricardo Del Médico em sexto.

Em seguida foi disputada a prova de Divisão 1 - VW 1500, que foi vencida por Fradinho, com Francisco Gabriel em segundo, Ademir Uchoa em terceiro, Ricardo Cosac em quarto, José Faiafotto em quinto, e José Pangela em sexto.

A prova principal do programa foi disputada por pilotos novatos, com carros da Divisão 3 até 1.600 cc, todos pilotando carros VW, e apresentou nova vitória de Alfredo de Mattos, da equipe Autozoon, ficando em segundo Nelson Girardi, em terceiro Arturo Fernandes, seguidos por: Ademir Uchoa, José Antônio Ferraz e Ricardo Mogames.

[Ver RESULTADOS 1973/22](#)

23 – 2ª ETAPA DO JOHN PLAYER BRITISH F3 CHAMPIONSHIP – OULTON PARK

No dia 20 de abril, uma sexta-feira, foi disputada a 2ª Etapa do John Player British F3 Championship, no circuito de Oulton Park, com a participação do brasileiro Leonel Friedrich. Nessa prova deveriam estreiar mais dois brasileiros na Fórmula 3 inglesa: Luiz Teleco Veiga e Alfredo Guaraná Menezes, com March 733 da equipe Angeleri March Racing Brazil, porém, os carros não ficaram prontos e as estreias acabaram sendo adiadas.

A prova que contou com a participação de 36 pilotos, que foram divididos em duas baterias de classificação, cada uma com dez voltas, e uma final disputada em 20 voltas.

A primeira dessas baterias foi vencida por Tom Brise, com Russel Wood em segundo e Damien Magee em terceiro, com Leonel Friedrich terminando na oitava posição.

A segunda bateria de classificação foi vencida por Alan Jones, ficando em segundo Larry Perkins, e em terceiro Brian Henton.

A bateria final, teve como líder inicial Brian Henton, que acabou abandonando depois de acidentado na 14ª volta e, com isso, a vitória ficou com Russell Wood, que recebeu a bandeirada da vitória com 1m19s de vantagem para Alan Jones. O terceiro foi Massami Kuwashima, o quarto Daniel Magee, e o quinto Leonel Friedrich, que com isso conquistou seus primeiros pontos no campeonato.

[Ver RESULTADOS 1973/23](#)

24 – QUILÔMETRO DE ARRANCADA DE CAXIAS DO SUL

Promovido pela Rádio São Francisco, Provect e Federação Gaúcha de Automobilismo, foi realizado no dia 21 de abril o Quilômetro de Arrancada de Caxias do Sul, na Avenida Rossetti, que teve o seguinte resultado:

Divisão 1 até 1.300 cc – 1º Gerson Cogo (Ford Corcel nº 77); 2º Lionir Cassaroto (Ford Corcel nº 9).

Divisão 3 até 1.300 cc – 1º Luiz de Carvalho (VW 1300 nº 53); 2º Neuri Fredizzi (Ford Corcel nº 11).

Divisão 1 até 1.600 cc – 1º Celso Susin (Ford Corcel nº 54); 2º Thomas Scull (Ford Corcel nº 48).

Divisão 3 até 1.600 cc – 1º Ricardo Trein (VW 1600 nº 12); 2º Renato Cavion (VW 1600 nº 90).

Divisão 1 até 3.000 cc – 1º Oldemar Romagna (Chevrolet Opala nº 16); 2º Adelar Schio (Simca GTX nº 27).

Divisão 2 até 1.300 cc – 1º Milton Lazarotto (Puma VW nº 1); 2º Bento Pacheco (VW SP2 nº 13).

Divisão 3 acima de 3.001 cc – 1º Alcides Pretto (Opala nº 97); 2º Júlio Scheken (Opala nº 83).

Especial – 1º Jacir Formolo (Karmann Ghia VW nº 7); 2º Paulo Demori (Karmann Ghia TC nº 4).

Divisão 2 acima de 3000 cc – 1º Cláudio Zanotto (Dodge Dart); 2º Roberto Bernardin (Ford Galaxie nº 13).

Força Livre - 1º Alcides Pretto (Opala nº 97); 2º Júlio Scheken (Opala nº 83).

25 – INAUGURAÇÃO DO AUTÓDROMO DE CASCAVEL - PR

Comandados por Zilmar Beux, um gaúcho residente em Cascavel e proprietário da Retificadora Beux, cerca de 80 pessoas se associaram com a intenção de construir um autódromo na cidade e, nesse sentido, adquiriram um terreno de 40 alqueires onde foi construído um traçado de terra, inaugurado em 1970, onde foram realizadas algumas corridas, até que a Federação Paranaense de Automobilismo proibiu a realização de corridas em pistas com piso de terra que passaram a ser consideradas perigosas o que, em princípio deveria acabar com o autódromo.



Largada da prova de Turismo Divisão 3, com Nelson Silva, Celso Frare e Dado Andrade na primeira fila do grid.

Sob a presidência de Zilmar, a empresa Autódromo Cascavel S/A lançou mais quotas, que juntamente com os sócios já existentes, investiram financeiramente e a pista foi asfaltada e, com isso, sua inauguração ocorreu no dia 22 de abril de 1973.

O programa da prova estabeleceu cinco provas: 1) Estreantes e Novatos com carros da Divisão 1, 2) Turismo Divisão 3 acima de 1.600 cc, 3) Turismo Divisão 3 até 1.600 cc, 4) Primeira bateria para Sport e Protótipos Nacionais Divisão 4, e 5) Segunda bateria para Sport e Protótipos Nacionais Divisão 4.

Não temos informações sobre a realização da prova de estreantes e novatos, mas a primeira prova, dos carros Turismo Divisão 3 acima de 1.601 cc, contou com a participação de 8 carros, todos Chevrolet Opala, com o público ficando frustrado com a ausência do nono participante, o Opala da Equipe Hollywood pilotado por Luiz Pereira Bueno, que teve o motor fundido durante os treinos.

Na prova de classificação, o mais rápido foi Dado Andrade, completando a primeira fila do grid de largada, os carros de Celso Frare e do carioca Nelson Silva que estava retornando às corridas depois de uma longa ausência. Outro que retornou às pistas nessa prova foi Vitório Andreatta.

E a corrida teve Dado liderando a sua maior parte, mas sendo superado por Frare na 19ª volta, tendo que se contentar com a segunda colocação. Nelson foi o terceiro, Vitório Andreatta o quarto, e Luís Carlos Loss em quinto.

A prova de Turismo Divisão 3 até 1.600cc, teve a participação de 26 carros, que foi vencida por Mário Patti Jr., que tendo largado nas últimas posições, foi passando um a um seus adversários para assumir a liderança da prova na 18ª volta. A luta pela liderança, antes da ascensão de Patti, foi duramente travada entre José Pedro Chateaubriand e Edson Yoshikuma, até que o primeiro perdeu rendimentos e se atrasou, deixando o segundo lugar para Yoshikuma, ficando em terceiro José Chemin, em quarto Brasília Terra, e em quinto Emílio Pederneiras.

A prova principal, dos carros Sport e Protótipos de fabricação nacional, foi dividida em duas baterias de 20 voltas cada, com resultado final apurado pela soma dos tempos das duas.



Largada da primeira bateria da Divisão 4, com Avallone, Muffato e Delamare na primeira fila

Estavam presentes quatro Protótipos Avallone, comandados pelo Cascavelense Pedro Muffato, e contando com os dois carros do Avallone Motor Clube, pilotados pelo próprio Antônio Carlos Avallone e Jan Balder, todos com motores Chrysler de 5.200 cc, e completando a lista o carro de Pedro Victor Delamare, este equipado com motor Chevrolet Opala de 6 cilindros e 4.100 cc. Completavam a relação dos carros da classe

acima de 2 litros, o Manta Chevrolet Opala de 4 cilindros, de Paulo Nascimento, o curioso Protótipo Cascavel Bimotor, de Valdir Favarin, e uma carretera chamada de Simca, de Carlos Mion.

A classe até 2 litros, contava com os novos Heve P6 VW de Sérgio Benoni Sandri e Newton Pereira, e do Polar com motor Ford Corcel da equipe Bino-Motorádio, pilotado por Francisco Lameirão, além de um batalhão de Mantas, sendo os de motor VW pilotados por Alfredo Guaraná (que não tinha seguido para a Inglaterra), Luiz Moura Brito, Olidir Pereira e Luís Sérgio Farina, e dois com motor Alfa Romeo FNM, de José Alverni, e Ricardo Valente.

Na prova de classificação, Pedro Victor Delamare ficou com a pole-position, com o tempo de 1m12s4, ficando em segundo Muffato, a 8 décimos de segundo, Jan Balder, e Antônio Carlos Avallone.

Iniciada a primeira bateria, Pedro Victor Delamare largou na frente, seguido por Muffato, Avallone e Balder, vindo logo atrás Guaraná, Brito e Benoni.

A liderança de Delamare durou até a décima volta, quando saiu da pista, danificando o carro e tendo que abandonar. Outros abandonos foram de Avallone e Balder, e com isso, Muffato recebeu a bandeirada de chegada bem à frente de Guaraná, Benoni e Brito, nessa ordem.

Na segunda bateria, Pedro Muffato largou na frente, com Guaraná, Benoni e Brito numa luta ferrenha pelo segundo lugar, vindo mais atrás Lameirão no Heve Corcel, e os Manta FNM de Alverni e Valente. E quando tudo indicava que Muffato seria o vencedor, na 12ª volta enfrentou problemas com o cabo do acelerador, tendo que parar, perdendo uma volta e permitindo que Alfredo Guaraná vencesse a bateria, seguido por Sérgio Benoni Sandri, e Luiz Moura Brito.

Pela soma de tempos, Alfredo Guaraná ficou com a vitória, ficando em segundo Benoni Sandri, em terceiro Moura Brito, em quarto Pedro Muffato, em quinto José Alverni, e em sexto Ricardo Valente.

[Ver RESULTADOS 1973/24](#)



Largada da segunda bateria de Divisão 4, com Benoni, Guaraná e Muffato na primeira fila

26 – 3ª ETAPA DO CAMPEONATO EUROPEU DE F2 - THRUXTON

A terceira etapa do Campeonato Europeu de Fórmula 2 foi disputada no dia 23 de abril, Autódromo de Thruxton, na Inglaterra, contando com 36 carros que foram divididos em duas baterias classificatórias de 28 voltas cada, e uma final disputada em 50 voltas.

Para essa prova, as principais equipes da Fórmula 2 estavam presentes, com José Carlos Pace fazendo sua estreia na categoria nesse ano, pela equipe de John Surtees, que inscreveu três TS15, sendo os outros dois para Mike Hailwood e Jochen Mass, e mais quatro particulares: James Hunt (Hesketh Racing), Sílvio Moser, Dave McConnell, e Bob Salisbury. Com os Motul M1 da Rondel Racing foram inscritos cinco pilotos: Henri

Pescarolo, Bob Wollek, Jean-Pierre Jaussaud, Jody Scheckter, e Tim Schenken. A STP March Racing Team, com seus 732 com motor BMW inscreveu dois carros para Jean-Pierre Jarier e Jean-Pierre Beltoise, e mais seis carros para Colin Vandervell e Mike Beuttler pela equipe Brian Lewis Racing, Vitório e Tino Brambilla pela Beta Racing Team, e Bill Gubelmann e Jacques Coulon. A francesa Elf Combs Team inscreveu dois Alpine A367 para Patrick Depailler e Jean-Pierre Jabouille. A Chevron levou para Thruxton os carros de Gerry Birrell e Peter Gethin, além do particular de Dave Morgan. A Brabham inscreveu seus carros para Wilson Fittipaldi Jr., Carlos Reutemann e John Watson, porém o argentino estava treinando pela Ferrari para as corridas de carros Sport, e Watson ainda não estava recuperado do acidente sofrido na Corrida dos Campeões em Brands Hatch e por isso não compareceram. Além de Wilson correndo com Brabham BT40 estava presente John Wingfield. A Pygmée, levou carros para o seu proprietário Patrick Dal Bo e para François Migault. De GRD, estavam inscritos por diversas equipes: Roger Williamson, Tom Walkinshaw, Hiroshi Kazato, Tetsu Ikuzawa, e Brian McNerney. Richard Scott se inscreveu com um carro de sua própria fabricação e, finalizando a lista de inscritos, estava presente o antigo Lotus 69 de Bob Salisbury.



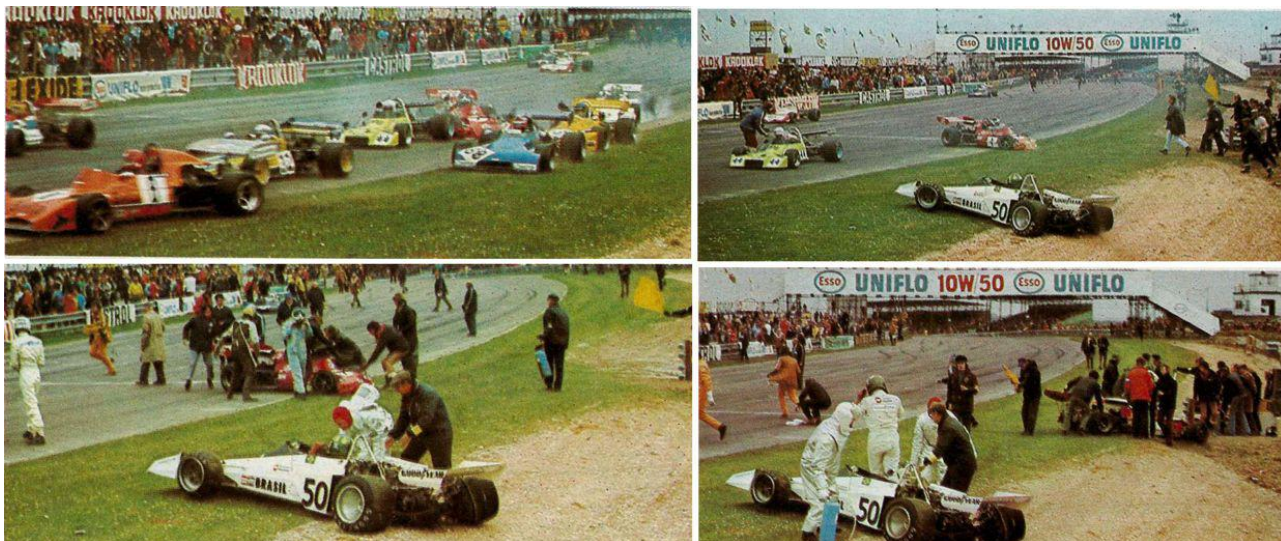
Largada da prova, tendo na primeira fila: 73 – Patrick Depailler (Alpine A367 Ford), 9 – Jacques Coulon (March 732 BMW) e 20 – Roger Williamson (GRD 273 Ford)

No sábado, dia dos treinos e classificação oficial, fazia muito frio e choveu durante toda a manhã. Entre os carros da primeira bateria, o mais rápido do Jody Scheckter (1m23s6), com Pescarolo em segundo (1m23s8). Entre os carros da segunda bateria, Tim Schenken e Jean-Pierre Jaussaud ficaram o mesmo tempo de Scheckter e lideraram o grupo. Pace ficou apenas com o nono tempo, lutando contra um amortecedor quebrado, e Wilsinho não treinou por causa de uma forte gripe.

Durante os treinos da tarde, a chuva parou e os tempos começaram baixar, com Patrick Depailler ficando com o melhor tempo com 1m11s0, com Pace em segundo, com 1m11s2 na bateria dos carros de número ímpar, a primeira, com Mike Beuttler ficando com o terceiro tempo.

A primeira bateria de classificação os assistentes presenciaram um verdadeiro show de pilotagem de Roger Williamson que largou na frente, liderou as três primeiras voltas, mas no final da qual, teve que passar reto na chicana, caindo para o oitavo lugar. Jochen Mass, que vinha em segundo tomou a ponta, seguido por Beltoise e Schenken, enquanto Williamson vinha recuperando terreno, passando a ocupar a sexta colocação na quinta volta e na seguinte passou para quinto, depois de ultrapassar Jabouille. Nessa posição ele permaneceu até a volta 17 quando Mass teve que parar no meio do circuito com o motor do seu carro apagando. Após ganhar o posto de Mass, Williamson passou por Schenken, subindo para terceiro. Com o abandono de Mass, Beltoise assumiu a liderança, e na volta 21, Williamson passou por Colin Vandervell e partiu em perseguição ao líder, o que foi facilitado pelo abandono de Beltoise, cujo motor também apagou

no meio do circuito. Williamson venceu com Schenken em segundo, Gethin em terceiro, Jabouille em quarto, e Kazato em quinto. Wilsinho não foi além da 11ª posição.



O acidente que tirou Wilson Fittipaldi Jr. da prova

Na segunda bateria de classificação, Pace largou na frente e logo se distanciou do March de Jarier, com Beuttler correndo em terceiro, Jacques Coulon em quarto, e Patrick Depailler em quinto. No início da sétima volta Jarier se aproximou muito de Pace, cujo carro estava saindo muito de traseira e, como não dava para segurar o francês, Pace sinalizou que ele o ultrapassasse, porém Jarier não permaneceu mais que uma volta na frente, pois teve problemas de freios, sendo obrigado a andar em baixa velocidade, apenas para terminar a bateria. Depailler, que teve problemas no início da bateria, fez uma rápida parada nos boxes, onde os mecânicos rapidamente sanaram o problema e, vinha se recuperando para assumir a liderança, pois Pace teve que parar nos boxes para substituir um pneu furado.

Depailler foi o primeiro, Coulon o segundo, Pescarolo o terceiro, Schenken o quarto, e Wollek o quinto. Pace foi apenas o sétimo colocado.

Para a prova final foram classificados os dez primeiros de cada bateria e os dez melhores tempos dos que não terminaram entre estavam entre esses. Beltoise, Hailwood, Dal Bo e Tino Brambilla não tiveram condições de largar e, com isso, Wilsinho, Migault e Scott puderam largar, com o grid de largada ficando assim formado:

73 Patrick Depailler Alpine A367 Ford	9 Jacques Coulon March 732 BMW	20 Roger Williamson GRD 273 Ford
45 Henri Pescarolo Motul M1 Ford	42 Tim Schenken Motul M1 Ford	
43 Jody Scheckter Motul M1 Ford	47 Bob Wollek Motul M1 Ford	33 James Hunt Surtees TS15 Ford
66 Peter Gethin Chevron B25 Ford	72 Jean-Pierre Jabouille Alpine A367 Ford	

16 Hiroshi Kazato GRD 273 Ford	29 José Carlos Pace Surtees TS15 Ford	53 John Wingfield Brabham BT40 Ford
15 Tetsu Ikuzawa GRD 273 Ford	24 Tom Walkinshaw GRD 273 Ford	
37 Dave McConnell Surtees TS15 Ford	46 Jean-Pierre Jaussaud Motul M1 Ford	10 Bill Gubelmann March 732 BMW
38 Sílvia Moser Surtees TS10 Ford	30 Mike Hailwood Surtees TS15 Ford (NL)	
1 Jean-Pierre Jarier March 732 BMW	32 Jochen Mass Surtees TS15 Ford	2 Jean-Pierre Beltoise March 732 BMW (NL)
65 Gerry Birrell Chevron B25 Ford	68 Dave Morgan Chevron B25 Ford	
4 Colin Vandervell March 732 BMW	77 Patrick Dal Bo Pygmée MDB18 Ford (NL)	8 Vittorio Brambilla March 732 BMW
7 Tino Brambilla March 732 BMW (NL)	3 Mike Beuttler March 732 BMW	
50 Wilson Fittipaldi Jr. Brabham BT40 Ford	76 François Migault Pygmée MDB18 Ford	80 Richard Scott Scott Mk I Ford

Na largada, o carro de Schenken ficou parado e Jabouille que estava logo atrás, passou por cima do Motul do australiano, começando uma série de acidentes; O carro de Jabouille ficou atravessado na pista no momento em que estava passando o March de Jarier que o atingiu em cheio, saindo rodando e batendo no carro de Wilson Fittipaldi Jr. que tentava passar, ao mesmo tempo em que Scott pegou as rebarbas.



29 – José Carlos Pace (Surtees TS15 Ford) e 1 – Jean-Pierre Jarier (March 732 BMW)

Alheio ao tumulto, Williamson assumiu a ponta, onde permaneceu durante duas voltas, sendo em seguida ultrapassado por Coulon, sendo obrigado a parar nos boxes para trocar um pneu, caindo para as últimas

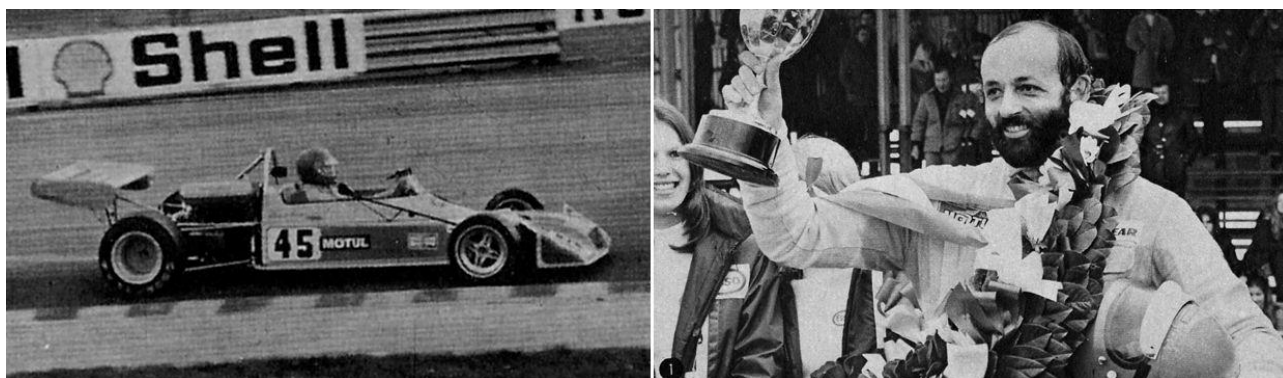
posições. Com Coulon na liderança, Gerry Birrell vinha recuperando posições subindo de oitavo para segundo.

Na 22ª volta, por causa de um vazamento de combustível, Coulon entrou em pane seca, abandonando a corrida e deixando a liderança para Birrell, que era seguido por Scheckter, Pescarolo e Wollek, todos da equipe Rondel. Beuttler que corria logo atrás, em seguida passou por Wollek, assumindo a quarta posição. Birrell, Scheckter, Pescarolo e Beuttler estavam correndo muito próximos, o que foi modificado quando Scheckter rodou e bateu de frente no guard-rail, ficando fora da prova.

Na volta 38, Beuttler passou por Pescarolo e grudou na traseira de Birrell, lutando para tentar assumir a liderança, acabou tocando no carro do seu adversário, com os dois rodando, permitindo que Pescarolo e Wollek passassem pelos dois, assumindo as duas primeiras colocações. Beuttler retornou mais rápido do que Birrell e recebeu a bandeirada de chegada em terceiro lugar, à frente de Jochen Mass, com Birrell em quinto.

Depois da prova, Mass foi desclassificado, pois no intervalo entre as duas baterias, o piloto alemão tinha assumido a pilotagem do carro com o qual Hailwood correu a bateria de classificação, o que não era permitido pelo regulamento.

[Ver RESULTADOS 1973/25](#)



Henri Pescarolo (Motul M1 Ford nº 45) vencedor da prova.

27 – 3ª ETAPA DO JOHN PLAYER F3 CHAMPIONSHIP – MALLORY PARK

No dia 23 de abril foi disputada no Circuito de Mallory Park, a 3ª Etapa do John Player British F3 Championship, com a participação de 33 pilotos, entre eles o brasileiro Leonel Friedrich.

A prova teve como classificação para a final, duas baterias de 10 voltas cada, classificando os 20 melhores tempos obtidos nas duas.

Para a primeira bateria, largou na pole-position Tony Brise, mas o vencedor acabou sendo Ian Taylor, com Brise em segundo, Mo Harness em terceiro, Russell Wood em quarto, Hakan Dahlqvist em quinto, e Leonel Friedrich em sexto. Dessa bateria se classificaram 12 pilotos.

O pole-position da segunda bateria foi Alan Jones, que liderou a bateria de ponta a ponta, ficando em segundo Damien Magee, em terceiro Pedro Passadore, em quarto Mike Wilds, e em quinto Barrie Maskell, se classificando 8 pilotos.

A primeira fila do grid de largada da bateria final, foi composto por Alan Jones, Ian Taylor, e Tony Brise, com Friedrich largando na quarta fila, na nona posição.

Durante a prova, Alan Jones assumiu ponta, sendo pressionado por Tony Brise durante toda a bateria, mas Jones recebeu a bandeirada da vitória com 3 segundos de vantagem. O terceiro foi Russell Wood, o quarto

Ian Taylor, o quinto Damien Magee (que ficou com a melhor volta da prova), e o sexto o brasileiro Leonel Friedrich que com esse resultado conquistou mais um ponto no campeonato.

[Ver RESULTADOS 1973/26](#)

28 – XI MIL QUILOMETROS DE MONZA – 4ª ETAPA DO CAMPEONATO MUNDIAL DE MARCAS

Depois das corridas de Vallelunga e Dijon, onde a Matra bateu a Ferrari, as duas equipes que lutavam passo a passo a vitória no campeonato de marcas, e se enfrentaram novamente numa quarta-feira, dia 25 de abril para a disputa do XI Mil Quilômetros de Monza, quarta etapa do Campeonato Mundial de Marcas.

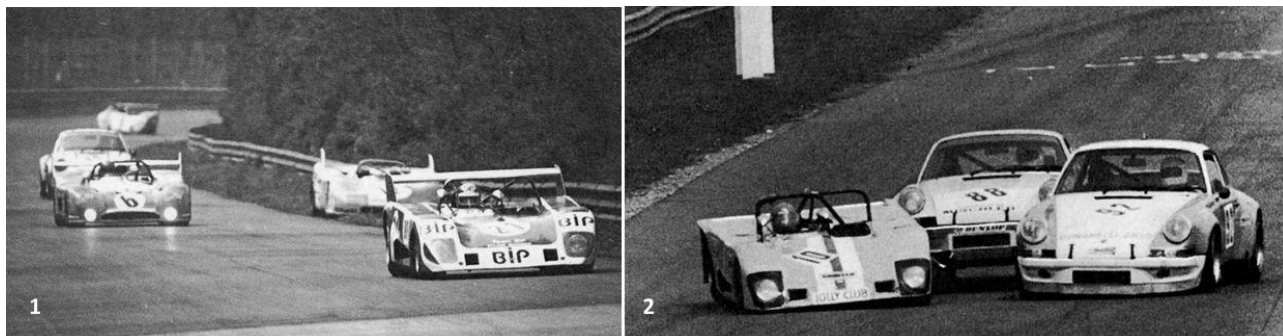


Foto 1: 21- Carlos Gaspar/Jorge Pinhal (Lola T292 Ford) seguido pelo 6 – Henri Pescarolo/Gerard Larrousse (Matra Simca MS670B), com o 12 – Reinhold Joest/Mario Casoni (Porsche 908/3) parado à margem da pista. Foto 2: 10 – Giorgio Pianta/Pino Pica (Lola T280 Ford), 88 – Bernard Chenevière/Peter Zbinden (Porsche Carrera RSR) e 92 – Ennio Bonomelli/Teodoro Zeccoli (Porsche Carrera RSR)

Para a categoria de Sport acima de 2 litros, estavam presentes as principais equipes que disputavam o campeonato, com a Ferrari, inscrevendo três 312PB, para as duplas Jacky Ickx/Brian Redman, Tim Schenken/Carlos Reutemann e Arturo Merzário/José Carlos Pace. A sua principal adversária, a Matra, inscreveu seus dois MS670B, para Henri Pescarolo/Gerard Larrousse e François Cevert/Jean-Pierre Beltoise. A terceira força a Gulf Mirage de John Wyer, levou seus M-6 para Derek Bell/Howden Ganley, e Mike Hailwood/Vern Schuppan. Completavam a lista os Porsche 908/3 de Reinhold Joest/Mário Casoni e de Claude Haldi/Juan Fernandez, o 908/2 de André Wicky/Max Cohen Olivar, a Alfa Romeo T33/3 de Carlo Facetti/Pam, e a Lola T290 de Giorgi Pianta/Pino Pica. O grid de largada de 36 carros, foi composto por 12 Sport acima de 2.000 cc, 11 abaixo dessa cilindrada, e 9 GT.

Os treinos/provas de classificação foram disputados na segunda e terça-feira que antecederam a corrida, e no primeiro dia, com as coisas não começaram bem para a Matra, com Cevert estourando um pistão depois de apenas cinco voltas. Os Mirage também tiveram problemas, com o carro de Schuppan perdendo todo o óleo do diferencial devido a um vazamento em uma junta. As Ferrari foram bem, com Ickx ficando com o melhor tempo (1m21s8), seguido por Cevert que tinha assumido a condução do carro de Pescarolo/Larrousse (1m21s87).

Na terça-feira foi a vez da Ferrari de Merzário/Pace enfrentar problemas, ficando muito tempo nos boxes, e a batalha pela pole-position passou a ser travada entre Ickx e Cevert, com o belga não conseguindo melhorar seu tempo anterior de 1m21s8, enquanto Cevert marcou 1m21s13, ficando Beltoise com 1m22s5. Com Cevert/Beltoise e Ickx/Redman na primeira fila, Pescarolo/Larrousse e Reutemann/Schenken na segunda, e Merzário/Pece e Bell/Ganley na terceira, o grid de largada ficou assim formado:



**81 – Gijs Van Lennep/Herbert Muller (Porsche 911 Carrera RSR) e
6 – Henri Pescarolo/Gerard Larrousse (Matra Simca MS 670B)**

7
François Cevert/Jean-Pierre Beltoise
Matra Simca MS670B – 1m21s13

1
Jacky Ickx/Brian Redman
Ferrari 312PB – 1m21s80

6
Henri Pescarolo/Gerard Larrousse
Matra MS670B – 1m22s26

3
Tim Schenken/Carlos Reutemann
Ferrari 312PB – 1m22s65

2
Arturo Merzário/José Carlos Pace
Ferrari 312PB – 1m22s67

4
Derek Bell/Howden Ganley
Mirage M6 Ford – 1m22s82

5
Mike Hailwood/Vern Schuppan
Mirage M6 Ford – 1m23s67

10
Giorgio Pianta/Pino Pica
Lola T280 Ford – 1m25s75

16
Carlo Facetti/Pam
Alfa Romeo 33TT3 – 1m27s03

31
Gabriele Serblin/Andrea de Adamich
March 73S BMW

12
Reinhold Joest/Mário Casoni
Porsche 908/03 – 1m32s76

42
F. Cerulli-Irelli/Martino Finotto/Manfred Mohr
AMS 273 Ford – 1m33s85

23
Ray Fallo/José Dolhem
Lola T292 Ford – 1m34s83

35
Mauro Formento/Luigi Pozzo
Chevron B21 Ford – 1m35s05

45
Giovanni Morelli/Mauro Nesti
Chevron B21 Ford – 1m35s48

37
Peter Ettmuller/Walter Frey
Chevron B19/23 - Ford

14
Claude Haldi/Juan Fernandez
Porsche 908/3 – 1m36s25

32
Tango/Luciano Rassega
Chevron B21 Ford

25
Giorgio Schön/Pal Joe
Lola T290 Abarth – 1m36s57

22
Carlos Santos/Nicha Cabral
Lola T292 Ford – 1m36s65

21
Carlos Gaspar/Jorge Pinhol
Lola T292 Ford – 1m36s75

54
Eris Tondelli/Stefano Buonapace
Chevron B21 Ford – 1m37s87

39 Amphicar/Ignazio Capuano Chevron B23 Ford – 1m38s06 (NL)	82 George Follmer/Manfred Shurti Porsche Carrera RSR – 1m38s67
15 Max Cohen-Olivar/André Wicky Porsche 908/2 – 1m38s77	33 Luigi Moresschi/Frank McBoden Chevron B21 Ford – 1m38s95
51 Cosimo Turizio/Achille Marzi Chevron B21 Ford – 1m39s02	36 Ian Harrower/James Bell Chevron B21 Ford – 1m39s03
52 Giovanni Lise/Umberto Grano Chevron B21 Ford – 1m39s04	24 Pooky/Giancarlo Gagliardi Lola T290 Ford – 1m39s17
85 John Fitzpatrick/Paul Keller Porsche Carrera RSR – 1m39s17	61 Corrado Manfredini/Giampiero Moretti De Tomaso Pantera – 1m39s19
64 Gabriele Gottfried/Giancarlo Galimberti De Tomaso Pantera – 1m39s25	81 Gijs Van Lennep/Herbert Muller Porsche Carrera RSR – 1m39s34
84 Clemens Schickentanz/Erwin Kremer Porsche Carrera RSR – 1m39s69	36 Guy Ligier/Jean-Pierre Jarier Ligier JS2 Maserati – 1m39s89 (NL)
66 Massimo Martino/Alval De Tomaso Pantera – 1m39s94	88 Bernard Chenevière/Peter Zbinden Porsche Carrera RSR – 1m40s71
92 Ennio Bonomelli/Teodoro Zeccoli Porsche Carrera RSR – 1m40s48	26 Luigi Colzani/Alain Peltier March 73S BMW – 1m40s48
63 Marcello Gallo/Gero De Tomaso Pantera – 1m40s76 (NL)	

Não se classificaram: 83 – Eberhard Sindel/Wilhelm Siegle (Porsche Carrera RSR) – 1m41s14; 86 – Chris Craft/Martin Birrane (Porsche Carrera RSR) – 1m41s14/ 55 – Bruno Nonacina/Ângelo Mota/Roberto Bottanelli (Abarth 1600) – 1m43s28; 56 – Marco Crosina/Roby Filannino (Lola T290 Abarth) – 1m44s59; 48 – Philippe Carron/Jean-Pierre Aeschlimann (Porsche 907) – 1m44s74; 45 – Franco Berruto/Mário Ilote (Abarth 2000) – 1m47s26; 46 – Bernd Becker/Elmar Clever (Porsche 910) – 1m47s62; 33 – Mário Radicella/Gianni Dall’Olio/Carlo Pietromarchi (Ferrari 365 GTB4) – 1m51s26.

A prova começou em dia de sol brilhante e, depois da volta de apresentação, o primeiro a se lançar à ponta foi Ickx, completando a primeira volta seguido por Beltoise, Merzário, Pescarolo, Reutemann, Bell e Hailwood.

Ickx continuou andando muito forte, mas sem conseguir se livrar de Beltoise que acabou o ultrapassando na quinta volta, com o belga resolvendo apenas seguir o francês, esperando uma oportunidade para recuperar a liderança, ao mesmo tempo em que Merzário chegou aos boxes a pé reportando quebra do motor e do câmbio.

Com a parada de Merzário, Pescarolo assumiu a terceira colocação, muito acossado por Reutemann, vindo a seguir Bell e Hailwood bem mais distanciados, com o carro de Hailwood contando apenas com quatro marchas.

Mesmo antes das paradas programadas, os boxes começaram a receber carros com problemas, com as três Pantera e dois Chevron B21 parando com superaquecimento.

O Porsche 908/3, de Joest/Casoni, depois de completar a primeira volta, abandonou com o motor fundido, e o Porsche de Follmer que liderava a classe GT abandonou depois de 19 voltas.



1 – Jacky Ickx/Brian Redman (Ferrari 312PB), 3 – Carlos Reutemann/Tim Schenken (Ferrari 312 PB), e 7 – François Cevert/Jean-Pierre Beltoise (Matra Simca MS670B)

Na 33ª volta, os ponteiros começaram a parar nos boxes para reabastecimento. Os carros da Matra perderam apenas 30 segundos. Reutemann parou na 35ª volta, reabasteceu e foi substituído por Schenken, enquanto Ickx, que liderava, continuou na pista até que o combustível do seu carro entrou na reserva, parando apenas na volta 40, fazendo sinal a Redman, que se preparava para substituí-lo, para informar que permaneceria ao volante, perdendo 30 segundos e retornando na liderança da prova, à frente de Cevert, com Bell, que ainda não tinha parado em terceiro, Larrousse em quarto, e Schenken em quinto, e Hailwood, que também ainda não tinha parado, em sexto, e atrás dele vinha Facetti (Alfa Romeo) e bem depois Haldi no Porsche 908/3, que tinha assumido a oitava posição quando a Lola de Pianta/Pica saiu da pista na curva Parabólica. Pianta conseguiu levar o carro aos boxes, depois de perder muito tempo atolado na areia. Os mecânicos fizeram um bom trabalho e o colocaram de novo na corrida, sua participação acabou depois de poucas voltas, com uma mangueira de água estourada.

Na 50ª volta Beltoise tinha descontado a diferença para Ickx e estava a apenas 4 segundos, com Larrousse em terceiro, distante 24 segundos, a mesma vantagem que o separava da Ferrari de Schenken. Ganley, que tinha substituído Bell, corria em quinto com uma volta de atraso em relação aos líderes, e Hailwood, mesmo com os problemas de câmbio, se mantinha logo atrás.

Beltoise continuava descontando a desvantagem para Ickx, e Schenken, ao mesmo tempo, se aproximava de Larrousse, que entrou nos boxes na volta 54 com a roda dianteira esquerda fazendo um barulhão. Os reparos custaram um atraso de 11 voltas acabando com as esperanças de vitória para a dupla Pescarolo/Larrousse.

Em seguida, Schuppan chegou andando aos boxes, para explicar que o motor quebrara, enquanto Ganley continuava na pista com duas voltas de atraso e num carro que estava cada vez pior, o que deixava apenas três carros na mesma volta.

Quando Beltoise parou para entregar o carro a Cevert, que deveria voltar com pneus novos no lado esquerdo da Matra, o motor do carro afogou quando tentava voltar à pista, perdendo tempo e só conseguindo retornar à pista com um ruído estranho. Mesmo assim, Cevert passou a dar tudo para recuperar a ponta e, quando Ickx entrou nos boxes na volta 80, entregando o volante a Redman, a vantagem da Ferrari era de apenas 40 segundos.

Cevert estava literalmente voando e acabou registrando a melhor volta da prova, enquanto descontava um ou mais segundos por volta, chegando a recuperar a liderança, até parar novamente para reabastecimento, quando perdeu novamente a ponta.

Com a dupla Ickx/Redman conseguindo reabastecer somente depois de 40 voltas, a com a Matra tendo que parar a cada 33, a equipe francesa deveria criar uma vantagem para mais uma parada, se desejasse vencer, o que, pela forma de pilotar de Cevert, parecia possível, embora a luta fosse duríssima.

Depois de mais 40 voltas, Redman entregou o volante da Ferrari a Ickx, que estava determinado a ir até o final sem devolver a pilotagem ao seu copiloto. A parada foi rápida e o carro retornou ainda na liderança, com Cevert a cerca de 200 metros de distância. A luta durou até o francês entrar nos boxes na volta 130 para substituir uma roda traseira. O problema era uma vibração que não ficou solucionada com a troca, pois o carro voltou para mudar a roda dianteira uma volta depois, quando ficou constatado que a vibração era causada pelo mesmo problema que aparecera no início da corrida, que tinha afastado a dupla Cevert/Beltoise definitivamente da corrida.

Com isso, Ickx ficou folgado na ponta, com Reutemann em segundo, mesmo com a temperatura do motor elevada, enquanto Pescarolo corria em terceiro com oito voltas de atraso. Os dois Gulf-Mirage estavam, a esta altura, fora da corrida, e as Ferrari comandaram a prova até o final, mesmo com Reutemann entrando nos boxes algumas vezes para completar a água.

O quarto lugar ficou com a Lola T290 de Gagliardi/Pooky e o quinto com a Alfa Romeo de Facetti/Pam.

[Ver RESULTADOS 1973/27](#)



A chegada vitoriosa das Ferrari em Monza

29 – XIX GP DA ESPANHA - 4ª ETAPA DO MUNDIAL DE F1 – MONTJUICH PARK

A XIX edição do GP da Espanha, disputada no dia 29 de abril, no circuito improvisado do Park de Montjuich, foi a quarta etapa do Campeonato Mundial de Fórmula 1, um circuito perigoso, uma vez que naquela época os circuitos de rua não dispunham dos recursos de segurança utilizados nos dias de hoje, e para essa prova, a CSI – Comissão Esportiva Internacional da FIA, tinha colocado em vigor o novo regulamento, no qual os tanques de combustível deveriam fazer parte da estrutura do carro com capacidade máxima de 80 litros para cada um, com os carros podendo levar até 250 litros, em tanques independentes e separados por uma estrutura deformável, não inflamável e com uma resistência mínima de 1,8 kg/cm². Essa estrutura deveria

envolver toda a zona dos reservatórios de combustível e, consequentemente, o “cockpit” do piloto. Com isso, os novos carros de Fórmula 1 passaram a ter um desenho externo mais largo.



Largada da prova, com Ronnie Peterson (Lotus nº2) e Denny Hulme (McLaren nº 7) à frente.

Nessa prova estrearam alguns carros, e o que chamava mais atenção era a nova Ferrari 312-B3. Um carro com essa denominação foi apresentado no final de 1972, mas não chegou a participar de nenhuma corrida, tendo sido desenhado a partir de um projeto de Franco Rocchi destinado à participação das 500 Milhas de Indianápolis. Após a Ferrari abandonar esse projeto, foram efetuadas modificações e os técnicos da fábrica italiana o transformaram num F1, tendo como principal preocupação, reagrupar todo o peso entre os eixos. Com relação à B2, o carro era completamente novo, conservando apenas o motor de 12 cilindros, mas nos testes o carro não foi aprovado. Então o projeto da B3 foi refeito na Inglaterra, com um novo desenho feito por John Thompson e dessa forma, a Ferrari rompeu com a tradição de apresentar um carro totalmente italiano, adotando um chassi monocoque em substituição ao tradicional tubular. A Ferrari levou para essa prova apenas um carro para Jacky Ickx ficando Arturo Merzario assistindo a corrida dos boxes.

Outra estreia na Espanha foi dos novos March 721G modificados, que seriam pilotados por Mike Beuttler e Henri Pescarolo, que substituíam Jean-Pierre Jarier que nessa data estava correndo na Alemanha pelo Campeonato Europeu de F2, categoria que estava liderando.

Além desses dois carros, também estraram os novos Iso Rivolta de Frank Williams, que, patrocinados pela Marlboro, foram construídos na Inglaterra, não diretamente pela Iso-Rivolta, a não ser os recursos para seu desenvolvimento que vinham da Itália. Seus pilotos eram Howden Ganley e Nanni Galli, este recuperado dos ferimentos que o afastaram das últimas corridas.

As demais equipes já haviam apresentado seus carros no novo regulamento em provas anteriores.

A equipe Lotus, que liderava o campeonato com Emerson Fittipaldi, tinha apresentado seu 72 modificado para o novo regulamento na Corrida Campeões, e estava presente com Emerson Fittipaldi e Ronnie Peterson.

A Tyrrell que tinha apresentado seus carros modificados na corrida de Silverstone se inscreveu com Jackie Stewart e François Cevert, e a McLaren com seus M23 que estrearam no GP da África do Sul estava presente com Denny Hulme e Peter Revson. A Surtees, que já dentro do novo regulamento tinha estreado seus TS14A no GP da Itália de 1972, tinha José Carlos Pace e Mie Hailwood.

A BRM tinha modificado seus P160 que receberam a sigla P160E, e que tinha estreado em Silverstone, para essa prova era representada por Jean-Pierre Beltoise, Clay Regazzoni e Niki Lauda. Já a Brabham inscreveu seu novo BT42 que tinha estreado na Corrida dos Campeões em Brands Hatch e se acidentado pilotado por John Watson, estava presente com Carlos Reutemann e Wilson Fittipaldi Jr., além de Andrea de Adamich, com o patrocínio da Cerâmica Pagnossin que se inscreveu com um BT37 do GP da Argentina, no lugar do Surtees TS9 que não se enquadrava no novo regulamento. Por fim a Shadow que, quando estreou na África do Sul com seus DN1 já estavam dentro no novo regulamento, se apresentou com George Follmer e Jackie Oliver, assim como Graham Hill, que se inscreveu com um desses carros pela sua equipe Embassy Racing. Nos treinos de sexta-feira o mais rápido foi Ronnie Peterson com o tempo de 1m22s4, ficando em segundo Emerson Fittipaldi com 1m23s0, reclamando muito do carro, seguidos por Clay Regazzoni e François Cevert, com 1m23s9.



Pouco depois da largada, Jean-Pierre Beltoise (15) e Lauda (16) à frente do pelotão.

No sábado, a equipe Lotus foi até Zolder buscar o chassi R5, com o qual tinha conseguido ótimo desempenho em treinos de preparação, substituindo o R7, e com isso o seu tempo de sexta-feira não foi válido para o grid de largada que teve na pole-position Ronnie Peterson que tinha melhorado o seu tempo para 1m21s8, ficando em segundo Denny Hulme com 1m22s5. Cevert foi o quarto com 1m22s7, e Emerson Fittipaldi que poderia ser o quarto, acabou em sétimo com o tempo de 1m23s7, ficando assim formado o grid de largada:

2 Ronnie Peterson Lotus 72D Ford – 1m21s8	5 Denny Hulme McLaren M23 Ford – 1m22s5
4 François Cevert Tyrrell 006 – 1m22s7	3 Jackie Stewart Tyrrell 006 Ford – 1m23s2
6 Peter Revson McLaren M23 Ford – 1m23s4	7 Jacky Ickx Ferrari 312B3 – 1m23s5

1 Emerson Fittipaldi Lotus 72D Ford – 1m23s7	14 Clay Regazzoni BRM P160E – 1m23s7
9 Mike Hailwood Surtees TS14A Ford – 1m24s2	15 Jean-Pierre Beltoise BRM 160 ^E – 1m24s2
16 Niki Lauda BRM P160E – 1m24s4	17 Wilson Fittipaldi Jr. Brabham BT44 Ford – 1m24s5
19 Jackie Oliver Shadow DN1 Ford – 1m24s6	20 George Follmer Shadow DN1 Ford – 1m24s7
18 Carlos Reutemann Brabham BT42 Ford – 1m24s7	10 José Carlos Pace Surtees TS14A Ford – 1m25s0
21 Andrea de Adamich Brabham BT37 Ford – 1m25s2	11 Henri Pescarolo March 721G Ford – 1m26s1
12 Mike Beuttler March 721G Ford – 1m26s2	24 Nanni Galli Iso FX39B Ford – 1m26s3
23 Howden Ganley Iso FX38B Ford – 1m26s5	25 Graham Hill Shadow DN1 Ford – 1m30s3

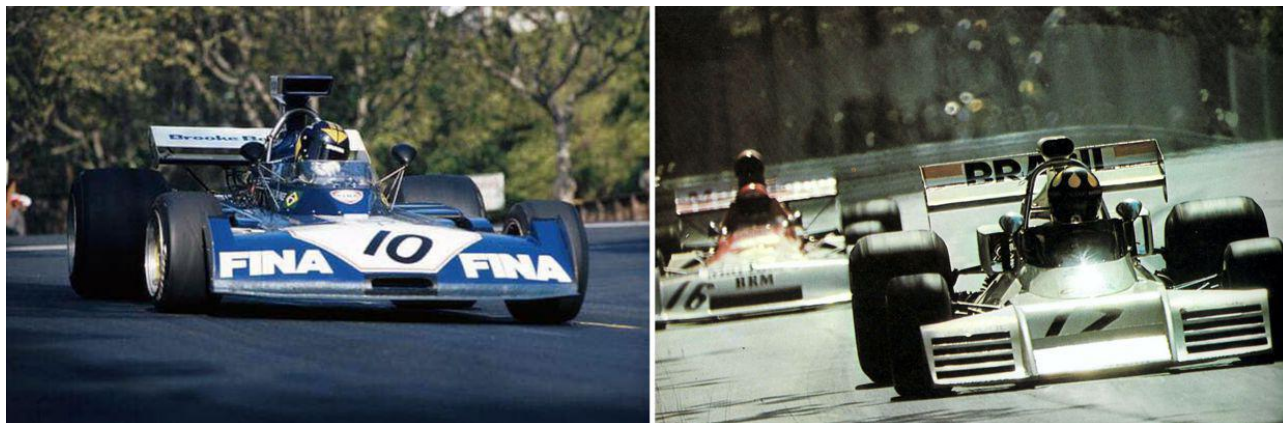


4 – François Cevert (Tyrrell 006 Ford), 20 – George Follmer *Shadow DN1 Ford) e 7 – Jacky Ickx (Ferrari 312 B3)

Iniciada a corrida, Peterson demonstrando a sua superioridade dos treinos, assumiu a ponta e começou a abrir distância para seus perseguidores. Beltoise, Lauda e Reutemann fizeram uma largada muito boa, enquanto Hailwood teve que largar dos boxes com meia volta de atraso, pois teve que trocar o motor pouco antes da corrida, com a primeira volta sendo completada na seguinte ordem: 1º Peterson; 2º Hulme; 3º Stewart; 4º Cevert; 5º Beltoise; 6º Lauda; 7º Emerson; 8º Reutemann; 9º Revson; 10º Ickx; 11º Regazzoni; 12º Follmer; 13º Oliver; 14º Beuttler; 15º Wilsinho; 16º Adamich; 17º Galli; 18º Pace; 19º Ganley; 20º Pescarolo; 21º Hill; e 22º Hailwood.

Emerson Fittipaldi foi recuperando posições, e na segunda volta era 6º e na seguinte já ocupava a 5ª posição, Stewart subiu para terceiro, com a volta sendo completada com Stewart em primeiro com 3 segundos de vantagem para Stewart, seguido por Hulme (5s), Cevert (6s), Emerson (7,5s), Beltoise (9s), Lauda (9,2s), Revson (10s), Reutemann (11s) e Ickx (12s).

Na sétima volta Revson passou por Beltoise e Lauda, sendo este último também superado por Reutemann, com a 10ª volta sendo completada na seguinte ordem: 1º Peterson; 2º Stewart; 3º Hulme; 4º Cevert; 5º Emerson; 6º Revson; 7º Reutemann; 8º Beltoise; 9º Lauda; 10º Follmer; 11º Ickx; 12º Oliver; 13º Pace; 14º Beuttler; 15º Wilsinho; 16º Adamich; 17º Galli; 18º Ganley; 19º Pescarolo; 20º Regazzoni; 21º Hill; e 22º Hailwood.



10 – José Carlos Pace (Surtees TS14A Ford) e 11 – Wilson Fittipaldi Jr. (Brabham BT42 Ford)

Na 12ª volta Lauda passou por Beltoise, com os dois BRM sendo muito ameaçados por Follmer e Ickx, e na 13ª volta ocorreu a primeira baixa, quando José Carlos Pace teve um semieixo quebrado.

Na 14ª volta, Follmer e Ickx ultrapassaram Beltoise, sendo a 15ª volta completada com Peterson 4,6 segundos à frente de Stewart, seguidos por Hulme (13,9s), Cevert (14,7s), Emerson (15,2s), Revson (28s1s), Reutemann (29s), Follmer (50s), Ickx (51,2s) e Beltoise (53s9s), com os pneus dos BRM se desgastando muito, com Regazzoni e Lauda tendo que parar nos boxes para trocá-los.

Na 17ª volta Peterson aumentou sua vantagem para Stewart, com Andrea de Adamich ficando fora da prova quando quebrou o suporte de uma roda traseira fazendo com que batesse violentamente no guard-rail.

Depois de perder posição para Cevert e Emerson, Hulme entrou nos boxes na 20ª volta com uma roda ameaçando se soltar e teve que ser recolocado, retornando na 15ª posição.

Na 20ª volta a ordem dos carros era a seguinte: 1º Peterson; 2º Stewart; 3º Cevert; 4º Emerson; 5º Hulme; 6º Revson; 7º Reutemann; 8º Follmer; 9º Ickx; 10º Beltoise; 11º Oliver; 12º Beuttler; 13º Wilsinho; 14º Galli; 15º Pescarolo; 16º Hill; 17º Regazzoni; 18º Ganley; 19º Hailwood; 20º Lauda.

Na 24ª volta a vantagem de Peterson tinha subido para oito segundos, quando o motor do carro de Jackie Oliver parou de funcionar forçando o inglês a abandonar a prova.

Com 25 voltas completadas, Stewart tinha nove segundos de vantagem para Stewart, vindo a seguir Cevert e Emerson com 25 segundos de atraso, depois Revson e Reutemann com cerca de quarenta segundos. Nessa volta, Mike Hailwood abandonou com vazamento de óleo.

Na 27ª volta Cevert entrou nos boxes com um pneu furado, e o mecânico da Tyrrell, Roger Hill, ordenou que a roda defeituosa fosse trocada o mais rápido possível para que o francês ainda pudesse obter uma boa colocação ao final da corrida, retornando à prova na 14ª posição. Depois de completar 17 voltas, Niki Lauda entrou nos boxes para novamente trocar pneus, mas a roda ficou presa forçando o austríaco a

abandonar a prova. Outro que se retirou depois de completar 27 voltas foi Graham Hill com problemas de freios.

Na 29ª volta Hulme passou para oitavo correndo à frente de Beltoise.

As colocações com 30 voltas percorridas eram as seguintes: 1º Peterson; 2º Stewart (10,3s); 3º Emerson (27,7s); 4º Revson (38s7s); 5º Reutemann (43,7s); 6º Follmer (1m05s); 7º Ickx (1m06s); 8º Hulme; 9º Beltoise; 10º Beuttler; 11º Wilsinho; 12º Pescarolo; 13º Cevert; 14º Ganley; 15º Galli; 16º Regazzoni.

Na 31ª volta Ickx passou por Follmer e na 34ª tudo seguia bem para Peterson que continuava aumentando sua vantagem para Stewart, com Emerson isolado em terceiro seguido por Revson e Reutemann.

Na 35ª volta Cevert passou para décimo lugar e Wilsinho foi para os boxes com problemas no cabo do acelerador, perdendo muito tempo, mas retornando, e na volta seguinte foi a vez de Ickx se dirigir aos boxes com problemas de freios, deixando a sexta posição para Follmer.

Na 37ª volta Reutemann tomou a quarta posição de Revson e na 40ª Hulme retornou aos boxes para trocar um pneu retornando em décimo primeiro lugar, ao mesmo tempo em que Cevert passou por Beuttler.

Com 42 voltas completadas Peterson tinha cerca de 15 segundos de vantagem para Stewart, com Emerson a 30 segundos vendo Reutemann se aproximar aos poucos, depois vinham Revson, Follmer, Beltoise, Cevert, Beuttler e Pescarolo.

Na 45ª volta Peterson liderava com 19s6 segundos de vantagem para Stewart, com Emerson em terceiro (35,5s), Reutemann em quarto (50s3s) e Revson em quinto (1m14s0) e na volta seguinte Cevert passou por Beltoise assumindo a sétima posição.



Fotos 1 – Ronnie Peterson e Emerson Fittipaldi (Lotus 72E Ford);

Foto 2 – Carlos Reutemann (Brabham BT 42 Ford) e 20 – Jackie Oliver (Shadow DN1 Ford)

Na 47ª volta Stewart levantou o braço, quando seus freios falharam e ele passou diretor no harpin, se dirigiu aos boxes e abandonou a corrida.

Com o abandono, Emerson assumiu a segunda colocação e, depois de 50 voltas, estava cerca de quarenta segundos atrás de Peterson com Reutemann em terceiro a dez segundos do brasileiro. A seguir vinham Revson, Follmer, Cevert, Beltoise, Beuttler, Pescarolo e Hulme,. E na 52ª volta, com problemas de um fio de vela desconectado, Revson foi superado por Follmer.

Na volta seguinte, Cevert alcançou os dois americanos com seu Tyrrell, no momento da corrida em que Reutemann era o mais rápido.

Na volta 57 Peterson ficou sem condições de selecionar as marchas do seu carro e entrou nos boxes desistindo, com o sueco perdendo uma vitória que parecia certa. Com o abandono, Emerson assumiu a ponta, e na volta 58, Cevert passou por Revson, assumindo o quarto lugar, e Hulme passou por Pescarolo.

Na volta 60, Reutemann tinha reduzido para 7 segundos a vantagem de Emerson, com a volta sendo completada com Follmer em terceiro, Cevert em quarto, e a seguir: Revson, Beltoise, Beuttler, Hulme, Pescarolo, e Ganley.

Emerson vinha lutando com o seu Lotus que estava muito instável e dessa forma, Reutemann reduziu a diferença para 3,6 segundos na volta 65 ao mesmo tempo em que Cevert tomou o terceiro lugar de Follmer, com Ganley desistindo após uma falha de energia no seu Iso. Na volta seguinte, Hulme passou por Beuttler, se posicionando na sétima posição.

Com Emerson Fittipaldi enfrentando problema de queda de pressão de ar em um dos pneus, Reutemann parecia que assumiria a liderança para conquistar sua primeira vitória na Fórmula 1, mas na volta 67 um semieixo do Brabham BT42 se partiu, fazendo com que o piloto argentino ficasse fora da prova.

Com esse abandono, Emerson, mesmo com a perda do ar de um dos pneus, tinha 50 segundos de vantagem para Cevert e, caso não tivesse que parar, sua vitória estava garantida, o que se consolidou depois de completar 75 voltas com 42 segundos de vantagem para Cevert, com Follmer em terceiro a trinta segundos de Cevert, os únicos a completarem todas as voltas. O quarto colocado foi Revson, o quinto Beltoise, o sexto Hulme e o sétimo Beuttler, todos com uma volta de atraso.

Ver RESULTADOS 1973/28



1 – Emerson Fittipaldi (Lotus 72E Ford) vencedor da prova.

30 – 2ª ETAPA DO CAMPEONATO GAÚCHO DE FÓRMULA FORD – TARUMÃ

No dia 29 de abril foi disputada em Tarumã, a segunda etapa do Campeonato Gaúcho de Fórmula Ford, com a participação de 13 carros, numa prova disputada em duas baterias de 20 voltas cada, e resultado apurado pela soma de tempo das duas baterias.

Uma mancha de óleo derramada por um dos carros na volta de apresentação, gerou uma rodada na curva dos carros de José Luiz de Marchi, Cláudio Mueller, Gastão Werlang, Alfredo Oliveira e Pedro Carneiro Pereira. Enquanto os carros eram retirados do local do acidente, foram apresentadas bandeiras amarelas, o que não permitia a ultrapassagem no local, situação que permaneceu durante sete voltas e, numa das vezes em que Clóvis de Moraes chegou no local, encontrou o carro de Carlos Berta em baixa velocidade e o

ultrapassou e prosseguiu na prova, vencendo a bateria, com Francisco Feoli em segundo e Alfredo Oliveira em terceiro. Ao final da bateria, Clóvis foi informado de que tinha sido excluído da bateria por ter efetuado ultrapassagem em bandeira amarela. O piloto protestou muito e entrou com recurso, participando da segunda bateria, a qual, mesmo largando no final do pelotão de largada, venceu, com Feoli em segundo. Ao final da prova, sua exclusão da primeira bateria foi confirmada e, com isso, a vitória ficou com Francisco Feoli, com Alfredo Oliveira em segundo, Antônio Alceu Ribeiro em terceiro, Fernando Onófrio em quarto, Neco Fornari em quinto, e Amedeu Ferri em sexto. Clóvis foi apenas o décimo colocado, com o tempo obtido apenas na segunda bateria.

[Ver RESULTADOS 1973/29](#)

31 – 2ª ETAPA DO CAMPEONATO CEARENSE DE TURISMO DIVISÃO 3 ATÉ 1.600 CC

A segunda etapa do Campeonato Cearense de Turismo Divisão 3 até 1.600 cc, foi disputada no Autódromo de Fortaleza, no dia 29 de abril, com a prova sendo dividida em duas baterias de 25 voltas cada, com resultado apurado pela soma dos tempos das baterias.

Roberto Fiuza, que vinha se destacando no automobilismo do nordeste, venceu as duas baterias ficando com a vitória da prova, terminando em segundo o potiguar Caicó Duarte, em terceiro Haroldo Peixoto, em quarto Paulo Karan, em quinto Arialdo Pinho, e em sexto Marcondes Viana.

[Ver RESULTADOS 1973/30](#)



Roberto Fiuza

32 – 3ª ETAPA DO TORNEIO UNIVERSITÁRIO DE ESTREANTES E NOVATOS - INTERLAGOS

A terceira e última etapa do Torneio Universitário de Estreantes e Novatos, foi disputada no dia 1º de maio em Interlagos, com três provas.

A primeira foi disputada por carros da Divisão 1 até 1.300 cc, com classificação separada entre os Ford Corcel e os VW 1300. Entre os Ford Corcel, o vencedor foi Walter Siqueira, com Saul Camargo em segundo, e Agostinho Ferrarese em terceiro. Na classe dos VW 1300, o vencedor foi Antônio Andrade, com Renato Nardi em segundo, e Belmiro Simões em terceiro.

A segunda prova do programa, foi disputada por carros VW 1500 da Divisão 1 e foi vencida por Fradinho, ficando em segundo Ricardo Cosac e em terceiro Marcelo Tidemann.

A prova final, para carros da Divisão 3 até 1.600 cc, apenas para pilotos novatos, foi vencida por Ingo Hoffmann, tendo em segundo Arturo Fernandes, e em terceiro José Antônio Ferraz.

[Ver RESULTADOS 1973/31](#)

33 – RESULTADO DO TORNEIO UNIVERSITÁRIO DE ESTREANTES E NOVATOS - INTERLAGOS

Com a disputa de três etapas, o resultado do Torneio foi o seguinte:

1) Divisão 1 – Ford Corcel 1.3090 cc

P	PILOTO	CARRO	08/04/1973	15/04/1973	01/05/1973	TOTAL
1º	Agostinho Ferrarese	Ford Corcel	9	6	4	19
2º	Saul Camargo	Ford Corcel	6	3	6	15
3º	Anuar Riscalah	Ford Corcel	0	9	1	10
4º	Walter Siqueira	Ford Corcel	0	0	9	9
5º	Luiz Balducci	Ford Corcel	4	2	3	9
6º	Antônio Carlos Rego	Ford Corcel	0	4	0	4
7º	Rubens Tilkian	Ford Corcel	3	0	0	3
8º	Euclides Mussi Jr	Ford Corcel	2	0	0	2
	João Witkowski	Ford Corcel	0	0	2	2
10º	Idaurilo Santos	Ford Corcel	1	0	0	1
	Ricardo Del Médico	Ford Corcel	0	1	0	1

2) Divisão 1 – VW Sedan 1.300 cc

P	PILOTO	CARRO	08/04/1973	15/04/1973	01/05/1973	TOTAL
1º	Antônio de Andrade Fº	VW Sedan 1300	0	9	9	18
2º	César Augusto Silva	VW Sedan 1300	0	6	1	7
3º	Renato Nardi	VW Sedan 1300	0	0	6	6
4º	Walter Passarella	VW Sedan 1300	0	4	0	4
	Belmiro Simões	VW Sedan 1300	0	0	4	4
6º	Alexandre Rodrigues	VW Sedan 1300	0	3	0	3
	Luiz Carlos Botelho	VW Sedan 1300	0	0	3	3
8º	Valdomiro Silva	VW Sedan 1300	0	2	0	2
	Roberto Adorni	VW Sedan 1300	0	0	2	2
10º	Nelson Viviani	VW Sedan 1300	0	1	0	1

3) Divisão 1 – VW Sedan 1.500 cc

P	PILOTO	CARRO	08/04/1973	15/04/1973	01/05/1973	TOTAL
1º	Fradinho	VW Sedan 1500	6	9	9	24
2º	Francisco Gabriel	VW Sedan 1500	9	6	0	15
3º	Ricardo Cosac	VW Sedan 1500	0	3	6	9
4º	Ernani Jotta Jr.	VW Sedan 1500	4	0	0	4
	Ademir Uchoa	VW Sedan 1500	0	4	0	4
	Marcelo Tidemann	VW Sedan 1500	0	0	4	4
7º	Fábio Amorim	VW Sedan 1500	3	0	0	3
	Vital Machado	VW Sedan 1500	0	0	3	3
9º	Alfredo Ghery	VW Sedan 1500	2	0	0	2
	José Faiafotto	VW Sedan 1500	0	2	0	2
	Sidnei Alves	VW Sedan 1500	0	0	2	2
12º	Roberto Santini	VW Sedan 1500	1	0	0	1
	José Pangela	VW Sedan 1500	0	1	0	1
	Dimas Martins	VW Sedan 1500	0	0	1	1

4) Divisão 3 – VW Sedan 1.600 cc

P	PILOTO	CARRO	08/04/1973	15/04/1973	01/05/1973	TOTAL
1º	Alfredo de Mattos	VW Sedan 1600	9	9	0	18
2º	Ingo Hoffmann	VW Sedan 1600	6	0	9	15
3º	Arturo Fernandes	VW Sedan 1600	1	4	6	11
4º	Nelson Girardi	VW Sedan 1600	3	6	0	9
5º	José Antônio Ferraz	VW Sedan 1600	2	2	4	8
6º	Heitor Guimarães Fº	VW Sedan 1600	4	0	0	4
7º	Ademir Uchoa	VW Sedan 1600	0	3	0	3
	Reinaldo Miranda	VW Sedan 1600	0	0	3	3
9º	Pietro Ferrari	VW Sedan 1600	0	0	2	2
10º	Ricardo Mogames	VW Sedan 1600	0	1	0	1
	Antônio Nascimento	VW Sedan 1600	0	0	1	1

34 – MIL KM DE SPA-FRANCORCHAMPS – 5ª ETAPA DO MUNDIAL DE MARCAS

A quinta etapa do Campeonato Mundial de Marcas, programada para o dia 6 de maio, no espetacular circuito de Spa-Francorchamps, com seus 14 quilômetros serpenteando a floresta das Ardenas, recebeu a resistência da Associação dos Pilotos de GP (GPDA) que colocou o circuito na lista negra, recomendando que seus afiliados não participassem da prova.

Mas, apesar disso, apenas uma dupla de pilotos aderiu à recomendação, os franceses François Cevert e Jean-Pierre Beltoise, obrigando que a equipe Matra Simca modificasse suas duplas de pilotos, mantendo Henri Pescarolo/Gerard Larrousse, e colocando Chris Amon/Graham Hill no seu outro carro.

A Ferrari, depois da vitória em Monza, se apresentou com dois carros para Jacky Ickx/Brian Redman e Arturo Merzário/José Carlos Pace, e a terceira força, a equipe Gulf Mirage, de John Wyer, manteve suas duplas: Derek Bell/Howden Ganley, e Mike Hailwood/Vern Schuppan.

Nessa prova, a Alfa Romeo apresentou seu novo carro, o T33/TT/12, projetado por Carlo Chiti, com motor de 12 cilindros, para ser pilotado por Rolf Stommelen/Andrea de Adamich.

Completavam a lista dos carros da categoria Sport de 3.000 cc, a Lola T282 Ford da Ecurie Filipinetti/Gitanes, de Jean-Louis Lafosse/Hughes de Fierlant, e o Porsche Carrera 2 da Equipe Martini, pilotado por Gijs Van Lennep/Herbert Muller, que recebeu um motor mais potente de 3.000 cc, no lugar dos tradicionais de 2.800 cc.

A classe Sport até 2.000 cc, estava dominada por 7 Chevron, tendo como segunda força 3 Lola, além de 1 Abarth e 1 Dulon, enquanto a GT tinha cinco Porsche, notando-se a ausência dos De Tomaso Pantera. Uma classe diferente foi incluída nessa prova, a dos carros Turismo, que foi representada por dois BMW 3.0 CSL e um Ford Capri.

Iniciados os treinos, Jacky Ickx marcou o tempo de 3m14s0, batendo em 6 décimos o recorde que pertencia a Jo Siffert num Porsche 917, e no sábado baixou ainda mais esse tempo para 3m12s7, ficando com a pole-position. Redman que só chegou à Bélgica para os treinos de sábado também andou bem, mas não conseguiu igualar o tempo do seu companheiro de equipe.



5 – Derek Bell/Mike Hailwood (Mirage M6 Ford)

Nesses primeiros treinos os carros da Matra ficaram bem distantes, com Pescarolo fazendo 3m17s7, e Amon 3m16s7.

Com Larrousse na direção, na reta de Masta, o motor da Matra soltou uma biela e o motor explodiu como se fosse uma bomba, danificando também uma tubulação de óleo que, derramado sobre o sistema de arrefecimento que pegou fogo. Quando o piloto e os comissários de pista conseguiram apagar as chamas, o carro já estava bastante danificado, parecendo impossível a sua recuperação, mas os mecânicos da equipe francesa trabalharam com afinco e logo estava novamente na pista.

Pescarolo juntou-se então a Amon e Hill no segundo carro da equipe e, a poucos minutos de terminar o último treino, quando o ar estava mais frio e a pista praticamente vazia, fez duas voltas muito rápidas, marcando o tempo de 3m13s8, se colocando na primeira fila junto com Ickx, com a equipe decidindo que, caso o outro carro não ficasse pronto, Amon e Pescarolo fariam a dupla no segundo.

O terceiro tempo dos treinos ficou com José Carlos Pace, com 3m15s4, tempo notável para quem corria pela primeira vez na pista da Bélgica. Merzário completou a sua melhor volta em 3m20s0.

A quarta colocação foi conseguida pelo Gulf-Mirage de Hailwood/Schuppan com 3m16s2 seguido pelo outro Mirage de Bell, com 3m17s6.

O próximo carro no grid de largada deveria ser a Alfa Romeo T33/3/12 que, pilotada por Rolf Stommelen registrou 3m17s7, mas o carro, pilotado por De Adamich teve um pneu estourado em Stavelot, bateu no guard-rail e ficou completamente destruído, não podendo participar da prova. O mesmo destino teve a Lola de Lafosse/De Fierlant, quando pilotado pelo primeiro quebrou a suspensão e foi encontro ao guard-rail. O grid de largada ficou assim formado:

1

Jacky Ickx/Brian Redman
Ferrari 312PB – 3m12s7

4

Henri Pescarolo/Gerard Larrousse
Matra MS670B – 3m12s8

2 José Carlos Pace/Arturo Merzário Ferrari 213PB – 3m15s4	6 Mike Hailwood/Vern Schuppan Mirage M6 Ford – 3m16s2
5 Derek Bell/Howden Ganley Mirage M6 Ford – 3m17s6	7 Rolf Stommelen/Andrea de Adamich Alfa Romeo T33/TT/12 – 3m18s1 (NL)
3 Chris Amon/Graham Hill Matra-Simca MS670B – 3m18s9	8 Jean-Louis Lafosse/Hughes de Fierlant Lola T282 Ford – 3m32s8
23 John Hine/Bob Howlings Chevron B23 Ford – 3m37s5	28 Peter Humble/Martin Raymond Chevron B23 Ford – 3m40s2 (NL)
65 Carlos Gaspar/Jorge Pinhol Lola T292 Ford – 3m44s7	27 Peter Smith/David Welpton Chevron B23 Ford – 3m48s1
41 Gijs Van Lennep/Herbert Muller Porsche Carrera RSR – 3m53s7	64 Brian Muir/Hans Joachim Stuck BMW 3,0 CSL – 3m54s2
47 John Fitzpatrick/Paul Keller Porsche Carrera RSR – 3m54s4	46 Clemens Schickentanz/John Fitzpatrick Porsche Carrera RSR – 3m57s2
26 Roger Heavens/Hervé LeGuellec Chevron B23 Ford – 3m57s3	60 Hans Joachin Stuck/Niki Lauda BMW 3.0 CSL – 3m58s8
66 Carlos Santos/Carlos Mendoza Lola T292 Ford – 4m00s3	40 George Follmer/Reinhold Joest Porsche Carrera RSR – 4m01s3
35 Bing Jock/Christian Melville Abarth Osella PA1 – 4m02s8	63 Hartmut Kautz/Werner Christmann Ford Capri RS – 4m04s6
38 Christine Beckers/Roger Dubos Chevron B23 Ford – 4m04s7	31 Bill de Selincourt/John Quick Chevron B21 Ford – 4m05s0
62 Rafael Barrios/José Uriarte Chevron B21/23 Ford – 4m07s2	42 Teddy Pilette/Richard Bond Ferrari 365 GTB4 – 4m07s4
27 Tony Goodwin/Ed McDonough Dulon LD10 Ford – 4m08s1	53 Claude Haldi/Bernard Chenevière Porsche Carrera RSR – 4m09s3
21 Tony Birchenough/Lee Kaye Lola T290 Ford – 4m11s3	30 Ian Harrower/James Bell Chevron B23 Ford – 4m17s3
52 Eberhard Sindel/Wilhelm Siegle Porsche Carrera RS – 4m21s4	

Quando os carros alinharam para a largada, Hailwood inadvertidamente abriu a válvula do tanque de combustível, que estava cheio e, com isso, uma pequena quantidade ensopou seu macacão, mas como não havia tempo para trocá-lo, alguém teve a brilhante ideia de jogar leite macacão adentro e o resultado da mistura é fácil de imaginar. Além disso, o carro não queria pegar e os mecânicos o empurraram diante dos demais concorrentes roncando seus motores, mas enfim o carro funcionou. Na volta de aquecimento, o Chevron de Peter Humble/Martin Raymond ficou fora da corrida quando se soltou o volante do motor do carro.

Baixada a bandeira, Pescarolo saiu na frente, seguido por Ickx, Hailwood, Pace, Amon e Bell e, no fim da primeira volta, tinha alguma vantagem para Ickx, com os carros de 2 litros, bem mais distantes, sendo liderados por Hine em seu Chevron B23, e nessa primeira volta, o Porsche de John Fitzpatrick/Paul Keller estourou o motor ficando roda da prova.

Pescarolo continuava na frente, com Ickx sendo ameaçado por Hailwood, sem brilhar como fizera nos treinos.

Na quarta volta, o pneu dianteiro esquerdo do carro de Hailwood explodiu quando estava a 250 km/h na chicana de Masta. O piloto inglês conseguiu manter o carro na pista e voltar ao boxe, onde foi substituído por Schuppan, tendo a oportunidade de trocar seu macacão e se tratar das queimaduras.

Na sétima volta, Pescarolo se mantinha na frente, com 11 segundos de vantagem para Ickx, que por sua vez tinha uma vantagem de 12 para Pace. Amon vinha a seguir, lutando para não ser ultrapassado por Bell que acabou o superando na 8ª volta.



2 – José Carlos Pace/Arturo Merzário (Ferrari 312PB)

Na 11ª volta, Pace entrou nos boxes para reabastecimento, perdendo uma volta para os líderes, pois seu carro teve que trocar a bateria. Nessa mesma volta, Pescarolo foi ultrapassado por Ickx, quando o piloto francês teve que recorrer aos boxes com o pneu dianteiro esquerdo furado. A troca foi rápida e ele voltou logo atrás da Matra de Amon, que estava sendo pilotada por Bell.

Na 14ª volta Ickx parou para reabastecimento sendo substituído por Redman e retornando mantendo a liderança, com Pescarolo em segundo e Amon em terceiro. Bell se mantinha em quarto, com uma volta de vantagem para Pace e Schuppan.

Pescarolo retornou aos boxes para nova troca de pneu na volta 17 e, com essa nova parada as chances de vitória da Matra foram bastante reduzidas.

Redman mantinha a liderança, com dois minutos de vantagem para o Mirage de Bell, pois Amon também precisou parar para trocar pneu.

Na 28ª volta, John Wyer decidiu mudar a tripulação dos seus Mirage e foi assim que Hailwood substituiu Ganley no carro de Bell. Ganley passou a fazer dupla com Schuppan no Mirage na 6ª posição. Mais uma parada da Matra de Pescarolo/Larrousse na 30ª volta para troca de pneus, perdendo 4 voltas, e ocorreram emoções no pit quando o Chevron de Hine parou com a traseira em chamas.

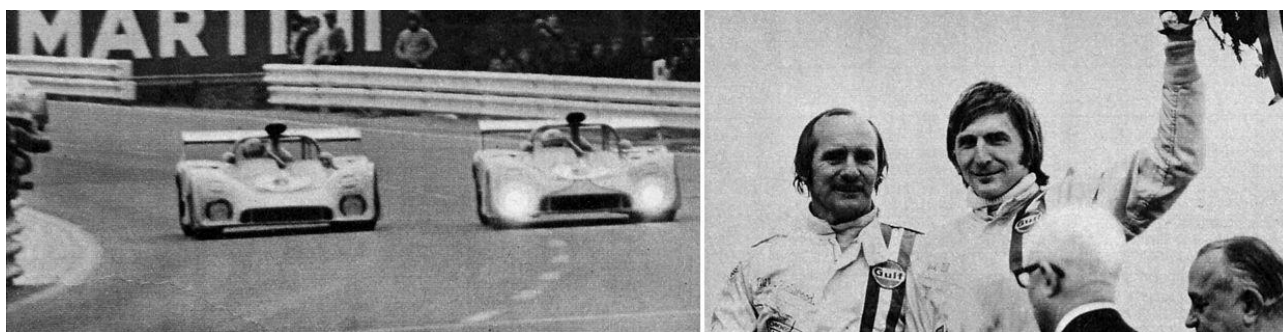
As coisas pareciam muito bem para a Ferrari, com Redman na liderança, com boa vantagem para Bell e Pace, ficando os outros concorrentes muito atrasados. Ickx substituiu Redman e manteve a liderança até a 36ª volta, quando teve que parar entre Stavelot e La Source, com a caixa de marchas quebrada devido ao vazamento de óleo causada por uma junta rompida.

Com isso, o Mirage de Hailwood passou à liderança com 56 segundos de vantagem para Merzário e duas voltas depois essa diferença aumentou para quase três minutos, quando a Ferrari parou para reabastecimento e troca de pilotos. Ganley era o terceiro, uma volta atrás, com vantagem de 19s para a Matra de Amon/Hill, que tinha Pescarolo na direção, com Larrousse se mantendo no outro Matra ocupando a quinta colocação com quatro voltas de atraso.

Todos esperavam que Pescarolo pudesse alcançar Ganley, porém em 5 voltas o Mirage aumentou a vantagem para 26s e, em seguida, o francês parou com o motor estourado.

Hailwood, na liderança, fez uma parada de rotina e voltou com 55 segundos de vantagem para Pace que, 5 voltas depois, diminuiu essa vantagem para 44, porém foi obrigado a fazer uma parada fora da programação, com um problema semelhante ao de Ickx, que foi detectado a tempo pelo brasileiro. Duas voltas depois, ele retornou à pista, quando os Mirage já faziam uma dobradinha na liderança da prova.

Os problemas da Ferrari de Pace continuaram, quando perdeu a 4ª e 5ª marchas, e com isso, a Matra de Amon foi chegando até passar para terceiro na 60ª volta, faltando 11 para o final.



À esquerda a chegada vitoriosa dos Mirage M6 e à direita Hailwood e Bell no pódio.

A Lola de Gaspar/Pinhol perdeu um ótimo quinto lugar, quando o motor pifou, porém Carlos Santos/Carlos Mendoza, com a Lola T292 da mesma equipe se colocou em sexto, na liderança dos carros de 2 litros. Em quinto chegou o Porsche Carrera RSR de 3 litros, de Gijs Van Lennep/Herbert Muller que estava enquadrado na classe Sport 3 litros, e em sétimo e oitavo terminaram os dois BMW Alpina.

Nas últimas voltas, Derek Bell substituiu Hailwood no Mirage líder da corrida, enquanto Schuppan assumiu pela segunda vez a direção do outro carro, recebendo assim a bandeirada de chegada.

[Ver RESULTADOS 1973/32](#)

35 – XXXIII GP DE PAU - 5ª ETAPA DO CAMPEONATO EUROPEU DE F2

A quinta etapa do Campeonato Europeu de Fórmula 2, O GP de Pau, foi disputado no mesmo dia dos Mil Quilômetros de Spa-Francorchamps, 6 de maio, com programação constituída por treinos livres, com tomada de tempos para formação das duas baterias de classificação, que foram disputadas no sábado que definiriam os participantes do GP no domingo.

Nos treinos, participaram vinte e oito pilotos, entre eles três graduados: François Cevert, Tim Schenken e Reine Wisell, e nesses treinos, disputados debaixo de chuva, ocorreram seis baixas por causa de acidentes: Jacques Coulon, Colin Vandervell, Bill Gubelmann, James Hunt, John Wingfield, e Richard Scott e, com isso, restaram vinte e dois carros que foram divididos em dois grupos de onze, para serem classificados 20 para a bateria final de domingo.



Largada da prova, aparecendo na frente: 2 – Jean-Pierre Beltoise (March 732 BMW), 33 – Gerry Birrell (Chevron B25 Ford), 19 – Tino Brambilla (March 732 BMW) e 5 – Reine Wisell (GRD 273 Ford)

De cada uma bateria se classificariam os sete primeiros e os três melhores tempos para a volta, entre os não classificados no primeiro critério.

No sábado, debaixo de chuva, alinharam para a primeira bateria, pela ordem, os seguintes pilotos: Jean-Pierre Jarier, Vittorio Brambilla, Roger Williamson, Gerry Birrell, François Migault, Dave Morgan, Tim Schenken, Sten Gunnarsson, Reine Wisell, Jean-Pierre Jaussaud, e Patrick Dal Bo, e iniciada a bateria, Jarier partiu na frente, mas passando reto na primeira curva, deixou Brambilla na ponta levantando um enorme spray de água e com isso tirando a visão dos que vinham atrás. Roger Williamson era o segundo, e chegou a se aproximar do líder em algumas ocasiões, sem entretanto, ter sucesso. Brambilla liderou a bateria do início ao fim, sempre seguido por Williamson, terminando em terceiro Gerry Birrell, em quarto Reine Wisell, em quinto Tim Schenken, em sexto Sten Gunnarsson, em sétimo Jean-Pierre Jaussaud, em oitavo Jean-Pierre Jarier, e em nono François Migault. Patrick Dal Bo e Dave Morgan se acidentaram e não terminaram a bateria.

Para a segunda bateria, os carros foram alinhados na seguinte ordem: Patrick Depailler, François Cevert, Jean-Pierre Beltoise, Mike Beuttler, Wilson Fittipaldi Jr., Bob Wollek, Tino Brambilla, Sílvio Moser, Hiroshi Kazato, Tetsu Ikuzawa, e Brendan McNerney.



**2 – Jean-Pierre Beltoise (March 732 BMW), 14 – Bob Wollek (Motul M1 Ford) e
22 – Roger Williamson (GRD 273 Ford)**

Assim como a primeira, essa bateria foi disputada debaixo de chuva e Patrick Depailler liderou do início ao fim, inicialmente seguido por Jean-Pierre Beltoise e François Cevert que lutavam pelo segundo lugar até a 16ª volta, quando Beltoise deu uma rodada perdendo a segunda posição para o seu cunhado, mas mantendo a terceira posição até o final. A quarta posição foi ocupada por Tino Brambilla, apertado por Wilson Fittipaldi Jr., que no entanto teve o motor estourado na 17ª volta, tendo que se retirar.

Dessa forma, a colocação final foi: 1º Depailler, 2º Cevert, 3º Beltoise, 4º Brambilla, 5º Ikuzawa, 6º Kazato, 7º Moser, 8º Wollek, 9º Bentley, e 10º McNerney.

Com base nos critérios estabelecidos, o grid de largada para a bateria final ficou assim definida:

9 Patrick Depailler Alpine A367 Ford	18 Vittorio Brambilla March 732 BMW
10 François Cevert Alpine A367 Ford	22 Roger Williamson GRD 273 Ford
2 Jean-Pierre Beltoise March 732 BMW	33 Gerry Birrell Chevron B25 Ford
19 Tino Brambilla March 732 BMW	5 Reine Wisell GRD 273 Ford
25 Tetsu Ikuzawa GRD 273 Ford	3 Tim Schenken Motul M1 Ford

24 Hiroshi Kazato GRD 273 Ford	6 Sten Gunnarsson GRD 273 Ford
31 Sílvio Moser Surtees TS10 Ford	12 Jean-Pierre Jaussaud Motul M1 Ford
36 Wilson Fittipaldi Jr. Brabham BT40 Ford	Dave Morgan Chevron B24 Ford
14 Bob Wollek Motul M1 Ford	François Migault Pygmée MDB18 Ford
20 Mike Beuttler March 732 BMW	1 Jean-Pierre Jarier March 732 BMW

Durante as voltas de reconhecimento, Vittorio Brambilla encostou nos boxes com problema de pressão de óleo e parecia que não iria largar, mas os mecânicos começaram a trabalhar para reparar o defeito, ao mesmo tempo em que pediam uma compreensão do diretor de prova, para atrasar um pouco a largada, o que foi concedido e os mecânicos conseguiram colocar o carro em ordem, ao menos aparentemente.

Na largada, Brambilla pegou a ponta e conseguiu abrir alguma vantagem para Depailler, seguidos por Cevert, Williamson, Beltoise, Wisell, Birrell, Schenken. Mesmo largando na última posição, Jarier já era o 15º, com Wilsinho logo atrás.



9 – Patrick Depailler e 10 – François Cevert (Alpine A367 Ford)

Na segunda volta o carro de Brambilla começou a perder óleo e na quarta foi ultrapassado pelos dois Alpine, e por Beltoise, com Williamson dando uma parada nos boxes com defeito no circuito elétrico, retornando rapidamente à pista. Nessa altura, Wollek era o quinto e Gunnarsson o sexto, muito próximos.

Na quinta volta, o trio francês seguia na liderança, com Cevert muito próximo de Depailler, enquanto Jarier já ocupava a décima posição, subindo para nono quando Beltoise teve que parar nos boxes para reparar a queda da pressão de combustível, perdendo sete voltas e qualquer chance de vitória. Retornou apenas para registrar a melhor volta da prova com 1m15s0, que passou a ser o novo recorde de Pau.

Com Beltoise fora da luta pela liderança, os dois Alpine tiveram uma certa tranquilidade, com Cevert tendo uma vantagem de sete segundos para Wisell na décima volta. Depois vinham Birrell e Schenken numa boa briga, Wollek, Gunnarsson e Jarier, que pouco depois passou pelos dois, assumindo a sexta posição.

Wisell, Birrell e Schenken brigavam pelo terceiro lugar e na 15ª volta, Jarier também passou a fazer parte desse grupo, e quatro voltas depois passou por Schenken e depois colocou em Wisell, quando Birrell teve que parar nos boxes.

Na 23ª volta, Jarier passou pelo GRD do sueco Wisell, ocupando a terceira colocação, a vinte e cinco segundos de Depailler.

Na 25ª volta, Depailler começou a enfrentar problemas com os freios e não pôde fazer direito uma curva, sendo ultrapassado por seu companheiro de equipe. Mais atrás, Schenken passou por Wisell, que estava com problema de queda da pressão de óleo, enquanto Wollek teve que parar nos boxes, se atrasando.

Dessa forma, com a metade da prova concluída, ao serem completadas 35 voltas, a classificação era a seguinte: 1º Cevert, 2º Depailler, 3º Jarier, 4º Schenken, 5º Wisell, 6º Gunnarsson, 7º Beuttler, 8º Wollek, 9º Wilsinho, 10º Kazato, e 11º Jaussaud.

Wilsinho, mesmo com os aerofólios dianteiros quebrados, ia conseguindo se manter na pista, porém logo teve que abandonar quando quebrou um suporte do aerofólio traseiro, pois era muito arriscado se manter nessas condições na pista.



10 – François Cevert (Alpine A367 Ford) vencedor da prova.

Jarier, fazendo uma corrida espetacular, começou a se aproximar de Depailler, mas não precisou se esforçar muito, pois o Alpine parou no meio do circuito com o injetor de combustível quebrado. Com isso, assumiu o segundo lugar com vinte segundos de desvantagem para Cevert na 40ª volta.

Nessa altura da prova, as colocações começaram a se definir, primeiro com o abandono de Wisell por queda da pressão de óleo e depois pela briga entre Beuttler e Wollek pela quarta posição, e de Jaussaud e Gunnarsson pela sexta.

Beuttler, que já tinha a fama de maluco na F2, só faltava jogar o carro em cima de Wollek, para não o deixar passar.

Na frente, Cevert se mantinha tranquilo e, com uma boa margem de segurança, tinha certeza de que Jarier não iria tentar ultrapassá-lo, com o segundo apenas preocupado em conquistar os nove pontos da posição que ocupava, pois Cevert era piloto graduado e não marcava pontos para o campeonato.

O terceiro foi Schenken, o quarto Beuttler, o quinto Wollek, o sexto Jaussaud, e o sétimo Williamson.

Ver RESULTADOS 1973/33

36 – 3ª ETAPA DO FORWARD TRUST BRITISH F3 CHAMPIONSHIP – MALLORY PARK

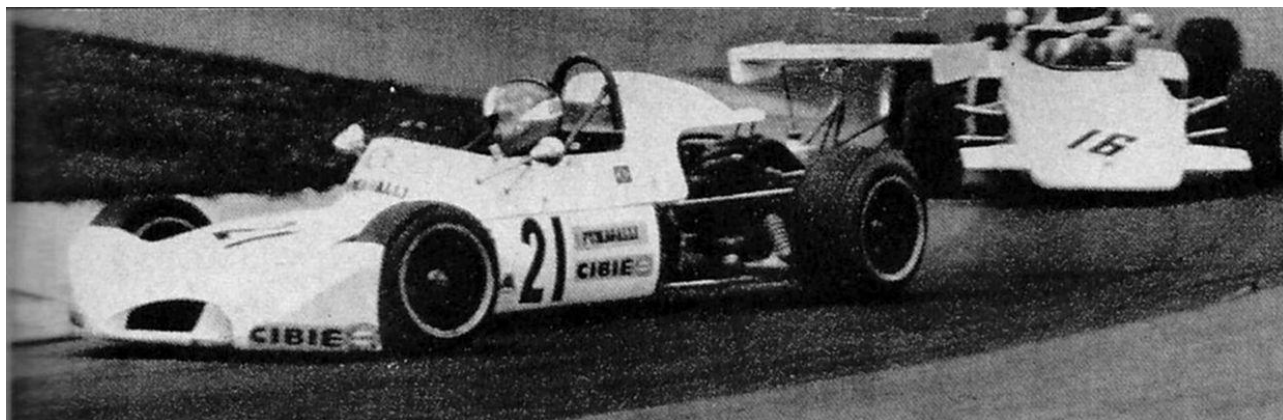
Leonel Friedrich participou de mais uma prova de Fórmula 3 na Inglaterra, em Mallory Park, no dia 6 de maio, pela disputa da 3ª etapa do Forward Trust British F3 Championship, que teve a participação de 20 carros.

Na prova de classificação, Tony Brise (GRD 373 Ford) ficou com a pole-position, com o tempo 50s0, média de 156,456 km/h, para um circuito de apenas 2,173 km. O segundo na largada foi Mike Wilds, e o terceiro Alan Jones, com Leonel Friedrich largando apenas na 14ª posição.

A prova, teve uma distância muito curta, de apenas 26,08 quilômetros, ou 12 voltas, e Leonel apresentou uma atuação excelente, subindo da 14ª posição para terminar em quarto lugar a apenas 9,8s do vencedor que foi Ian Taylor (March 733 Ford).

Largando na pole-position, Tony Brise liderou no início, mas tendo um problema mecânico deu uma parada nos boxes, retornando entre os últimos, e com isso, Ian Taylor que tinha largado na quarta posição, assumiu a ponta, para vencer a prova com 8 décimos de segundo de vantagem para Mike Wilds, ficando em terceiro Mo Harness, em quarto Leonel Friedrich, em quinto Damien Magee, e em sexto Massami Kuwashima.

Ver RESULTADOS 1973/34



21 – Leonel Friedrich (March 733 Ford) e 16 – Tony Rouff (GRD 373 Ford)

37 – 1ª ETAPA DO CAMPEONATO PAULISTA DE TURISMO

No dia 6 de maio, a Associação Paulista de Volantes de Competição – APVC, organizou a 1ª Etapa do Campeonato Paulista de Viaturas de Turismo, com um programa de quatro provas, sendo a primeira para Divisão 1 com carros VW 1300, a segundo para Divisão até 1.500 cc, as duas com pilotos Estreantes e Novatos, a terceira para Divisão 3 com pilotos novatos, e a prova principal, da Divisão 3 para pilotos graduados.

A provas dos VW 1300, foi vencida por Roberto Adorni, seguido por Valdomiro Silva e César Augusto Silva.

A prova da Divisão 1 até 1.500 cc foi vencida por Walter Siqueira, seguido por João Witkowski e Euclides Mussi Jr., todos com Ford Corcel.

A prova de Divisão 3 para pilotos novatos, foi vencida pelo Opala de Edson Annuniação, ficando em segundo Paulo Babka (Opala) e em terceiro Paulo Caetano (VW 1600).

Para a prova principal, a primeira fila do grid de largada foi formado por Pedro Victor Delamare, Alfredo Guaraná, que havia marcado o sensacional tempo de 3m29s8, novo recorde para a classe até 1.600 cc, e Fausto Dabbur.

Durante as dez voltas da prova, as quebras foram tantas que, se houvesse mais umas duas voltas, talvez ninguém terminasse, pois apenas 8 receberam a bandeirada de chegada.

Baixada a bandeira de largada, Pedro Victor Delamare assumiu a ponta e logo se distanciou dos demais, com Fausto Dabbur assumindo a segunda colocação, seguido por Kenity Yoshimoto e Edson Yoshikuma. Mais atrás, Guaraná, que tinha largado mal, vinha se recuperando e logo ultrapassou os três pilotos assumindo a segunda colocação, mas sendo obrigado a abandonar em seguida por quebra do motor, ao mesmo tempo em que Yoshikuma enfrentando problemas no desempenho do seu carro se posicionava na quarta colocação.

Com Delamare folgado na ponta, a disputada do segundo lugar entre Dabbur e Yoshimoto era ferrenha, culminando com a falta de freios do carro de Yoshimoto, que teve que abandonar depois de umas quatro rodadas.

Com a desistência de Yoshimoto e os problemas de Yoshikuma, tudo indicava que Dabbur venceria a classe até 1.600 cc, porém isso acabou quando o seu motor perdeu uma biela, forçando o abandono. Com isso, Yoshikuma assumiu a ponta da classe que manteve até o final, à frente de José Balieiro, Cláudio Gonzalez e Jena Defaux.

Ver RESULTADOS 1973/35



99 – Edson Yoshikuma e 15 – Plinio Riva Giosa (VW 1600)

O brasileiro Luiz Teleco Veiga fez sua estreia na Fórmula 3 da Inglaterra, no dia 13 de maio, na 3ª Etapa do North Central British F3 Championship, no Autódromo de Snetterton.

A prova teve a participação de 31 carros e durante a prova de classificação, disputada no domingo pela manhã, com pista seca, teve como pole-position o japonês Massami Kuwashima, com o tempo de 1m30s4. O outro brasileiro presente, Leonel Friedrich, devido a alguns problemas mecânicos em seu carro, só pôde participar de 15 dos 30 minutos da prova de classificação, mas mesmo assim ficou com o segundo tempo, com 1m30s8, mas acabou tendo que largar na quarta posição, pois Alan Jones e Ian Taylor registraram o mesmo tempo, mas anteriormente ao brasileiro. “Teleco” ficou com o 18º tempo, num grid de largada assim formado:

1 Massami Kuwashima March 733 Ford – 1m30s4	6 Alan Jones GRD 273 Ford – 1m30s2	9 Ian Taylor March 733 Ford – 1m30s8
8 Leonel Friedrich March 733 Ford – 1m30s8	26 Neil Ginn GRD 372 Ford – 1m31s0	
24 Mike Wilds Ensign LNF3 Ford – 1m31s0	5 Tony Brise GRD 373 Ford – 1m31s4	7 José Espírito Santo March 733 Ford – 1m31s6
2 Brian Henton GRD 373 Ford – 1m32s0	15 Richard Robarts March 733 Ford – 1m32s2	
23 Mo Harness Ensign LNF3 Ford – 1m32s2	32 Matt Spitzley March 713M/733 – 1m32s8	39 Pedro Passadore GRD 372 Ford – 1m33s0
4 Tony Rouff GRD 373 Ford – 1m33s0	22 Mike Tyrrell Ensign LNF3 Ford – 1m33s2	
19 John Sheldon Royale RP11 Ford – 1m33s4	11 Nick Crossley March 733 Ford – 1m33s4	29 Luiz Teleco Veiga March 733 Ford – 1m34s2
25 Tom Hilliar Ensign LNF3 Ford – 1m34s4	12 Russell Wood March 733 Ford – 1m34s6	
27 Jerry Gambs GRD 373 Ford – 1m34s5	35 Mike Catlow Elden PRH12 Ford – 1m35s2 (NL)	10 Nicholas von Preussen March 733 Ford – 1m35s8
37 Jimmy Fuller Brabham BT38 Ford – 1m36s0 (NL)	30 Roger Craven GRD 372 Ford – 1m36s2	
31 Norman Moffett GRD 372 Ford – 1m37s0 (NL)	36 John Littler Ensign LNF3 Ford – 1m37s0 (NL)	28 Simon Sherman Royale RP11 Ford – 1m37s4
3 	17 	

John McDonald
GRD 373 Ford – 1m38s0 (NL)

Bernard Vermílio
Merlyn Mk21 Ford – 1m38s2 (NL)

34
Andy McGregor
Brabham BT35 Ford – 1m38s2 (NL)

Debaixo de chuva com os termômetros registrando 10 graus centígrados, os carros da Fórmula 3 foram para a corrida e, se aproveitando da sua posição, Kuwashima tomou a ponta, com Ian Taylor em segundo, Friedrich em terceiro, Brise em quarto, Ginn em quinto, e Wilds em quinto. “Teleco” tinha largado mal e ocupava a penúltima posição.

Tony Brise vinha fazendo uma ótima corrida e na terceira volta superou Friedrich para ocupar a terceira colocação.

Na quinta volta, Kuwashima rodou no harpin, com Brise assumindo a liderança, com Taylor em segundo e Friedrich em terceiro, Wild era o quarto, e Ginn o quinto.

A partir de então, Brise começou a abrir vantagem, com Friedrich recebendo um toque de Wilds na sua traseira, sem maiores consequências.

Na 15ª volta, Ian Taylor teve que abandonar por causa de uma pane elétrica, e com isso, Friedrich assumiu a segunda colocação, chegando ao final da corrida distante 13,8 segundo de Tony Brise, que foi o vencedor. O terceiro foi Mike Wilds distante 4,8 segundo do brasileiro. O quarto foi Neil Ginn, o quinto Russell Wood, e o sexto Massami Kuwashima. “Teleco”, fez uma corrida na base da regularidade e foi apenas o 14º colocado na sua prova de estreia na Inglaterra.

[Ver RESULTADOS 1973/36](#)



8 – Leonel Friedrich e 29 – Luiz Teleco Veiga, ambos com March 733 Ford

39 – 3ª ETAPA DO CAMPEONATO BRASILEIRO DE SPORT DIVISÃO 4 - CURITIBA

A terceira etapa do Campeonato Brasileiro de Carros Sport e Protótipos Nacionais, Divisão 4, disputada no dia 13 de maio no Autódromo de Curitiba, foi marcada pela desorganização que culminou com os erros de cronometragem que, ao final da prova, mesmo confirmando a vitória de Antônio Carlos Avallone, atribuíram o segundo lugar ao mineiro Luiz Carlos “Kid Cabeleira” da Fonseca, à frente de Jan Balder, quando na realidade tinha ficado uma volta atrás do segundo piloto da Equipe Avallone.

Após muita discussão, os dirigentes paranaenses concordaram em corrigir o erro, prometendo divulgar o resultado correto até as 2 horas de madrugada.

E esse problema não foi o único, pois houve vários outros, como a deficiência de sinalização, a falta de guard-rails e os acostamentos esburacados, além do asfalto que se derretia em diversos pontos.

A culpa por tudo isso não podia ser atribuída exclusivamente à Federação Paranaense, mas principalmente à Confederação Brasileira que se encontrava numa disputa política e se esqueceu de verificar as condições mínimas necessárias para a realização de uma prova válida por um dos campeonatos nacionais.



Passagem dos Avallone: 6 – Antônio Carlos Avallone, 80 – Nilson Clemente, 84 – Pedro Victor Delamare, e 30 – Artur Bragantini

Os treinos livres começaram na sexta-feira, e Artur Bragantini, líder do campeonato, sofreu um acidente, quando o Avallone Chrysler derrapou na curva que antecede a saída do miolo, pegou o pedrisco espalhado pela pista, rodando duas vezes e indo parar dentro de uma valeta, quase capotando. Como consequência do acidente, quebrou um triângulo da suspensão dianteira, a suspensão traseira, ficando com o chassi entortado. O piloto não se feriu, mas o seu preparador, Manelão, teve que trabalhar o restante da sexta-feira e o sábado todo para colocar o carro em condições de participar da prova no domingo.

No sábado além dos treinos livres, foi disputada prova de classificação, com os pedriscos espalhados pela pista provocando outras rodopiadas de Jan Balder, Pedro Muffato e Nilson Nelson, porém tiveram sorte a não saíram da pista.

Nessa proa, Nilson Clemente no Avallone com o polêmico motor Ford Maverick, da Equipe Dropgal Ford, ficou com a pole-position, com o tempo de 1m30s6, com Pedro Victor Delamare em segundo com 1m30s7, ficando assim formado o grid de largada:

80 Nilson Clemente Avallone Ford – 1m30s6	84 Pedro Victor Delamare Avallone Chevrolet – 1m30s7	6 Antônio Carlos Avallone Avallone Chrysler – 1m33s3
1 Jan Balder Avallone Chrysler – 1m35s0	20 Pedro Muffato Avallone Chrysler – 1m35s0	
22 Sérgio Benoni Heve P6 VW – 1m35s9	77 Maurício Chulam Neto Heve P6 VW – 1m36s8	69 Luiz Alberto do Casal Manta VW – 1m38s8
3 Luiz Moura Brito Manta VW – 1m41s1	88 Elton Rohnelt Heve P6 VW – 1m53s6	
24 Valdeban Ribeiro Heve P6 VW	73 José Chateaubriand Manta FNM	5 Paulo Nascimento Manta Chevrolet

2 Kid Cabeleira Avallone Chrysler	37 Newton Pereira Heve P6 VW	
67 Olidir Pereira Manta VW	30 Artur Bragantini Avallone Chrysler	17 Luiz Sérgio Farina Manta VW
35 Ricardo Valente Manta FNM	7 Biju Rangel Heve P5 VW	
14 Francisco Lameirão Polar Ford (NL)		

Alinharam para a largada da primeira bateria, que seria disputada em 30 minutos, 19 carros, pois o de Francisco Lameirão tinha quebrado uma bronzina e o piloto desistido de participar da prova, e Biju Rangel não tinha chegado a tempo de alinhar.

Pedro Victor arrancou na frente, seguido por Avallone, com Nilson Clemente enfrentando problemas com o motor do seu carro, por ter se soltado um cabo de vela fazendo o motor funcionar com apenas sete cilindros, mas mesmo assim correndo em terceiro, seguido por Balder, Muffato e Benoni, que liderava a classe até 2 litros, com Biju Rangel entrando na pista depois de completada a primeira volta.

Bragantini, que largara no final do pelotão, começou a recuperar terreno e já na segunda volta ocupava a sexta posição, melhorando para quinto na volta seguinte, ao ultrapassar Muffato. Na quarta volta foi a vez de Balder ser ultrapassado por Bragantini e na sexta foi ultrapassado por Nilson.



7 – Biju Rangel (Heve P5 VW), 22 – Sergio Benoni (Heve P6 VW), 3 – Luiz Moura Brito (Manta VW), 77 – Maurício Chulam Neto (Heve P6 VW), e 69 – Luiz Alberto do Casal (Manta VW)

As posição se mantiveram inalteradas, com Delamare em primeiro com 21 segundos de vantagem para Avallone, e ao receber a bandeirada de chegada, desligou imediatamente o motor Chevrolet do seu Avallone, parando junto aos boxes, pois o motor estava espirrando óleo e superaquecendo.

A superioridade de Delamare foi tanta que acabou registrando a melhor volta com o tempo de 1m29s2, média de 157,399 km/h, o novo recorde para o circuito dos carros da Divisão 4.

Na bandeirada, tinha 33 segundos da vantagem para Avallone, com Bragantini em terceiro, Nilson em quarto, Balder em quinto, Muffato em sexto, Cabeleira em sétimo com uma volta de atraso, Benoni em oitavo e primeiro da classe até 2 litros, Casal em nono, e Chulam em décimo.

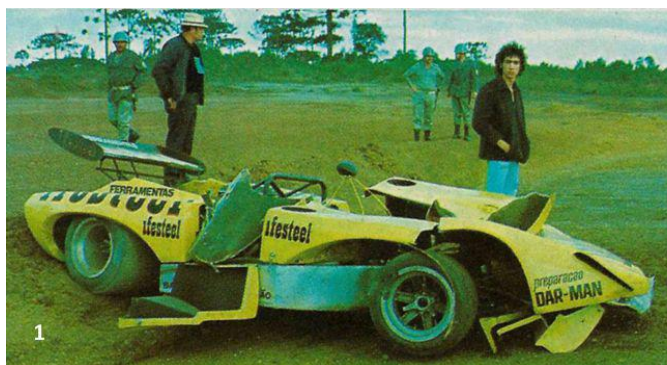


Foto 1 – O estado do carro de Bragantini depois do acidente. Foto 2 – Pedro Muffato (Avallone Chrysler)

O carro de Maurício Chulam teve problemas de motor desde a primeira volta e o piloto resolveu fazer uma corrida à base de regularidade, para tentar sanar os problemas no intervalo entre as duas baterias e, a sua equipe constatando que não poderia solucionar o problema, optou por trocar o motor 2.000 do carro por um de 1.700 cc que tinha como reserva.

Na segunda bateria, também disputada em 30 minutos, Avallone, se aproveitando do maior torque do seu motor Chrysler, pulou na frente, contornando a primeira curva à frente de Delamare, com Bragantini em terceiro, seguido por Nilson Clemente e Jan Balder, quanto na classe até 2 litros, um surpreendente Biju Rangel apareceu na liderança.

Com os quatro primeiros muito próximos, Delamare tentou assumir a ponta na reta durante a terceira volta, mas não foi feliz, e com isso, Nilson que havia superado Bragantini, colocou na sua traseira.

Na volta seguinte, Delamare tentou novamente superar Avallone, mas dessa vez na segunda curva do miolo e, com Delamare por fora, Avallone desgarrou e os dois carros se bateram de lado, fazendo com que a porta do lado direito do carro de Delamare se abrisse, sendo superado por Nilson e Bragantini.

Biju Rangel que liderava a classe até 2 litros, rodopiou na entrada do miolo, com o motor do carro morrendo, e Biju ficou parado à espera dos auxiliares de pista que estavam conversando e demoraram reagir e, com isso, o próprio Biju saiu do carro e o empurrou para o acostamento onde conseguiu fazer o motor voltar a funcionar e com isso retornar à prova.

Durante essa confusão, Avallone aproximou-se seguido por Bragantini, com o líder conseguindo desviar-se, mas Bragantini ao evitar o choque com o carro de Biju, perdeu o controle e rodopiou pelo acostamento, quase capotando, sem que o piloto nada sofresse, mas com o carro ficando completamente destruído.

Pouco depois a porta do carro de Delamare se soltou e caiu na pista, quase atingindo o carro de Balder. Livre da porta, Delamare se recuperou e passou por Nilson, que teve que abandonar depois de oito voltas, com a embreagem queimada, e depois de 11 voltas, Delamare abandonou com a junta do motor queimada. Avallone manteve a liderança até o final, com Kid Cabeleira em segundo, a menos de um segundo, depois de ter ultrapassado Balder na penúltima volta, o quarto foi Muffato, o quinto Benoni que venceu novamente na classe de 2 litros, Chulam o sexto, Moura Brito o sétimo, Chateaubriand o oitavo, Valdeban o nono, e Nascimento o décimo.

Após a prova, Benoni apresentou protesto contra o carro de Maurício Chulam que teve o motor trocado durante o intervalo entre as duas baterias. O Sr. Amadeu Girão, Presidente do CTDN, declarou que era improcedente a reclamação, por se tratar de um assunto omissos em todos os regulamentos da CBA. Por sua vez, Altair Barranco que era um dos comissários técnicos da prova alegou que: “Este protesto não significa nada para nós, pois ele só será julgado pela FIA”.

Depois de corrigido o mapa da corrida, Antônio Carlos Avallone ficou com o primeiro lugar na soma dos tempos da duas baterias, com Jan Balder em segundo, Pedro Muffato em terceiro, Kid Cabeleira em quarto (com uma volta a menos), Sérgio Benoni em quinto (primeiro até 2 litros), Maurício Chulam em sexto, José Pedro Chateaubriand em sétimo, Valdeban Ribeiro em oitavo, Luiz Alberto do Casal em nono, e Olidir Pereira em décimo.

Ver **RESULTADOS 1973/37**



Antônio Carlos Avallone, vencedor da prova

40 – 1ª ETAPA DO FESTIVAL DO RONCO DE ESTREANTES E NOVATOS - BRASÍLIA

No dia 13 de maio, foi realizada em Brasília, a 1ª de 3 etapas de um torneio para pilotos estreantes e novatos, que recebeu o nome de “Festival do Ronco”, no Circuito do Estádio do Peleão, organizado pela Federação Automobilística do Distrito Federal – FADF.

A prova teve duas baterias de 15 voltas cada classificando os 12 primeiros de cada uma para uma bateria final, disputada em 20 voltas.

A primeira bateria, com a participação de 25 carros foi vencida pelo Opala de Sérgio “Patapata”, com Luiz Alberto Pontes (Opala) em segundo, e Luciano Procópio (VW 1500) em terceiro.

Na segunda bateria, que também contou com 25 carros, Neidiel Roure (Opala) foi o vencedor, com Sílvio Corrêa (Opala) em segundo.

A bateria final, teve na primeira fila: Neidiel Roure, Sérgio Patapata e Sílvio Corrêa, e Roure manteve a liderança até o final, sempre seguido por Patapata e Corrêa. Entretanto, no final da prova, Patapata e Corrêa foram desclassificados, pois não passaram na vistoria técnica, e com isso, Luiz Alberto Pontes ficou

com a segunda colocação, Luciano Procópio com a terceira, Leonardo Barcellos com a quarta, Simonides Caetano com a quinta, e Celso Neves Oliveira com a sexta.

Ver RESULTADOS 1973/38



Largada da primeira bateria, com 23 – Sérgio Patapata (Opala), 17 – Luciano Procópio (VW 1500), e 25 – Emmanuel Portilho (Opala)

41 – 1ª ETAPA DO CAMPEONATO BRASILEIRO DE TURISMO DIVISÃO 3

O Campeonato Brasileiro de Turismo Divisão 3, foi iniciado nos dias 19 e 20 de maio no Autódromo de Tarumã, com a categoria sendo dividida em três classes: A – até 1.600 cc; B – de 1.601 a 3.000 cc; e C, acima de 3.001 cc, sendo a prova formada por duas baterias de uma hora cada, com resultado final apurado pela soma de tempos nas duas baterias.

Foram inscritos 27 carros para a classe A, todos VW 1600, 4 na classe B, sendo dois Opala e dois FNM, e 9 Opala na classe C, sendo estes últimos os favoritos, tendo como destaque Pedro Victor Delamare, Luiz Pereira Bueno, e os dois carros do Paraná, de Celso Frare/Edison Graczyk e Dado Andrade, e do gaúcho Pedro Carneiro Pereira.

Na classe B, o favorito era o gaúcho José Asmuz, e na classe A, havia uma maior equivalência, entre pilotos gaúchos e paulistas.

A maioria dos pilotos treinou nas quinta-feira, com exceção das Equipe Evadin e Hollywood que somente chegaram a Porto Alegre na sexta-feira. Confirmando seu favoritismo, Pedro Victor Delamare marcou o melhor tempo com 1m20s65 (134,626 km/h), ficando em segundo Celso Frare com 1m22s10. O terceiro foi um surpreendente Fernando Esbróglgio com um VW 1600, com o tempo de 1m22s66, depois vinham Dado Andrade, Fausto Dabbur com a Equipe Hollywood enfrentando problemas com Luizinho amaciando o motor do seu Opala e com o VW de Júlio Caio Marques não ficando pronto a tempo.

Os 20 melhores tempos ficou sendo o seguinte: 1º Pedro Victor Delamare – 84 – Opala – 1m20s65; 2º Celso Frare – 71 – Opala – 1m22s10; 3º Fernando Esbróglgio – 1- VW 1600 – 1m22s66; 4º Dado Andrade – 68 – Opala – 1m22s90; 5º Fausto Dabbur – 93 – VW 1600 – 1m25s32; 6º Joel Echel – 30 – VW 1600 – 1m25s57; 7º Lino Reginatto – 8 – VW 1600 – 1m25s85; 8º Antônio Castro Prado – 122 – Opala – 1m26s56; 9º Ney Faustini – 36 – VW 1600 – 1m26s58; 10º Emílio Boeckel – 9 – VW 1600 – 1m26s59; 11º 32 – José Asmuz – Opala – 1m26s64; 12º Edson Yoshikuma – 99 – VW 1600 – 1m26s86; 13º Bruno D’Almeida (VW 1600) –

1m26s90; 14º Arnaldo Fossá – 7 – VW 1600 – 1m28s0; 15º Paulo Nienaber – 79 – VW 1600 1m28s48; 16º Fernando Moser – 80 – VW 1600 – 1m28s86; 17º Brasília Terra – 199 – VW 1600 – 1m30s73; 18º Enio Guzinski – 3 – VW 1600 – 1m30s84; 19º Vitor Mottin – 70 – VW 1600 – 1m30s86; 20º Janjão Freire – 47 – VW 1600 – 1m31s67.



Largada da prova, com o 84 – Pedro Victor Delamare (Opala) à frente, com 68 – Dado Andrade (Opala) logo atrás, 71 – Edison Graczyk (Opala), 1 – Fernando Esbróglgio (VW) e 93 – Fausto Dabbur (VW)

A primeira bateria foi disputada no sábado, dia 19 e iniciada, com os poucos presentes ao Autódromo percebendo que o espetáculo não seria o esperado, principalmente entre os carros da classe C, pois o Opala de Luiz Pereira Bueno teve a junta do cabeçote queimada na segunda volta, e o de Pedro Carneiro Pereira não largou, depois de fundir o motor no treino de sexta-feira.

O mesmo também quanto à Classe A, com Newton Pereira, um dos favoritos, não podendo largar, assim como Paulo Nienaber e Brasília Terra.

Diante desse cenário, tudo indicava que Pedro Victor Delamare não teria dificuldades para vencer a prova, tendo assumido a liderança até que um furo no radiador de óleo o obrigou a abandonar. Com isso, o paranaense Dado Andrade que seguia de perto o carro de Delamare, assumiu a ponta, podendo poupar o seu carro até terminar a primeira bateria, depois de uma hora de corrida.

Na classe A, onde havia como favorito o gaúcho Fernando Esbróglgio, depois do excelente tempo por ele conquistado na prova de classificação, logo se distanciou dos seus adversários, mas na 8ª volta teve que abandonar, ficando parado no acostamento da curva Um, com o balancim do motor quebrado.

Dado Andrade, mesmo enfrentando problemas de freio e posteriormente com a embreagem, se manteve à frente de Edison Graczyk, cujo Opala também começou a perder rendimento no final da bateria, enquanto Fausto Dabbur se consolidou na liderança da classe A, terminando em terceiro com uma volta de desvantagem para os dois Opala e uma à frente do Opala de Júlio Tedesco. O quinto colocado foi Lino Reginatto, e o sexto Sebastião Carvalho. Na classe B, venceu Fernando Rangel que recebeu a bandeirada de chegada com seu FNM 2150, na 16ª posição geral, com cinco voltas a menos que o vencedor.

Outro piloto que teve problemas na primeira bateria, foi Vitor Mottin, pois um curto-circuito pôs fogo no seu carro, obrigando um enorme sacrifício de toda a equipe, para conseguir reparar os estragos a tempo de alinhar para a segunda bateria.

A largada da segunda bateria, foi atrasada em 20 minutos, pois muitos carros ainda não estavam prontos, inclusive o vencedor da primeira bateria, com problemas de embreagem e que seria, nessa bateria, pilotado pelo gaúcho Pedro Caneiro Pereira, e acabou largando na última posição.

O carro do segundo colocado, também estava com novo piloto, o paranaense Celso Frare.

Iniciada a bateria, Júlio Tedesco assumiu a ponta, seguido por Celso Frare e Fausto Dabbur. Pedro Victor Delamare, que tinha largado entre os últimos começou a dar um show de recuperação, logo se colocando entre os primeiros, enquanto Pedro Carneiro teve que desistir com o diferencial quebrado.

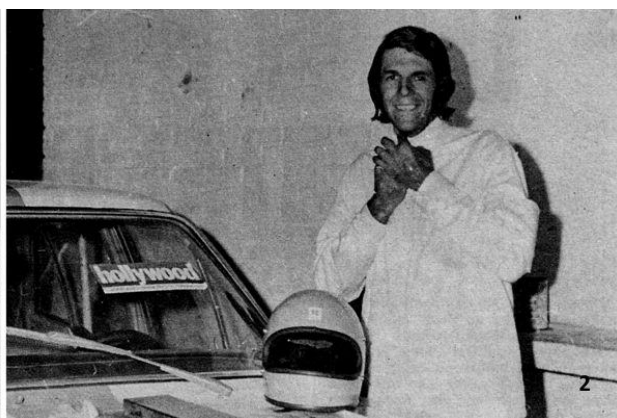
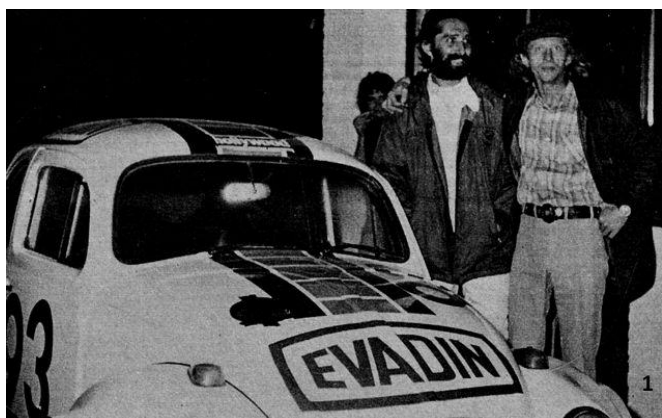
Delamare logo assumiu a liderança, mas começou a ter problemas com a solda feita no cárter do seu Opala que não resistiu obrigando-o a entrar nos boxes, retornando muito atrasado.

Nessa altura, Tedesco tinha retomado a liderança, pois o carro de Celso Frare quebrou uma biela. O segundo colocado era Vitor Mottin, com Dabbur enfrentando problemas com o trambulador do seu carro, pois a segunda marcha, que é importante na pista de Tarumã, não entrando, obrigando o piloto a usar apenas a 3ª e 4ª, com isso, corretamente, poupando o carro, pois a vantagem obtida na primeira bateria era suficiente para vencer na sua classe.

Em terceiro corria Bruno D'Almeida, com Dabbur em quarto, bastante pressionado por Sá Carvalho.

Tedesco acabou abandonando e com isso, Mottin venceu a bateria, com Bruno D'Almeida em segundo, Sá Carvalho em terceiro, Maurício Chulam em quarto, e Dabbur em quinto.

Na classe C, mesmo parado nos boxes, Pedro Victor Delamare venceu, ficando na 14ª posição geral, com Roberto Alves em segundo.



1) Fausto Dabbur, vencedor da classe "A" e Geral, tendo ao seu lado Jan Balder – 2) Roberto Alves, vencedor da "C"

Na B, venceu Luís Fernando Costa, com Evaldo Vita em segundo.

Na soma dos tempos das duas baterias, o vencedor geral foi Fausto Dabbur, com Lino Reginatto/Elemar Veit em segundo, Sebastião Sá Carvalho em terceiro, Ney Faustini em quarto, Bruno D'Almeida em quinto, e Nelson Slaviero em sexto, todos da classe A.

Na classe B, a vitória ficou com Fernando Rangel, com Evaldo Vita em segundo, e Luís Fernando Costa em terceiro, e na classe C, venceu Roberto Alves, com Júlio Tedesco em segundo, e Pedro Victor Delamare em terceiro.

Ver RESULTADOS 1973/39

42 – XXXI GP DA BÉLGICA – 5ª ETAPA DO MUNDIAL DE FÓRMULA 1

A 5ª Etapa do Campeonato Mundial de Fórmula 1 foi disputada no dia 20 de maio, o XXXI GP da Bélgica, no circuito de Zolder, que era pela primeira vez utilizado para a realização desse Grande Prêmio.

Os organizadores efetuaram obras visando melhorar a infraestrutura da pista, mas depois de uma vistoria em nome do GPDA, efetuada por Jackie Stewart, Emerson Fittipaldi e François Cevert, ficou constatado que o asfalto estava se deteriorando em determinados locais, e os pilotos solicitaram o reasfaltamento desses locais, o que foi atendido pelos organizadores.

A lista de inscrições, era basicamente a mesma do GP da Espanha, apresentando como novidade a presença do Tecno PA123, que foi entregue à condução do excelente Chris Amon.

A Equipe Ensign de Morris Nunn, fez sua inscrição, porém não pôde comparecer à prova.



A largada da prova, vendo-se em primeiro plano, da esquerda para a direita: 7 – Denny Hulme (McLaren M23 Ford), 2 – Ronnie Peterson (Lotus 72E Ford), 3 – Jacky Ickx (Ferrari 312B3), e 10 – Carlos Reutemann (Brabham BT42 Ford)

Nos primeiros treinos realizados na sexta-feira, os pilotos ficaram revoltados ao constatarem que o asfalto estava se soltando em dois lugares à medida que os carros passavam, tornando a condução perigosa, ocorrendo acidentes com George Follmer e Jean-Pierre Beltoise. Diante desse fato, os pilotos ameaçaram boicotar a corrida, e as autoridades se prontificaram a recuperar a pista durante a madrugada de sexta-feira para sábado.

Nesse primeiro dia, os Tyrrell foram os mais rápidos, com Cevert ficando em primeiro com 1m23s22 e Stewart em segundo com 1m23s28. O terceiro foi Peterson (Lotus) com 1m23s50.

Nos treinos de sábado, a pista parecia satisfatória e, com isso os tempos melhoraram e, assim como na Espanha, Ronnie Peterson ficou com a pole-position, tendo ao seu lado mais uma vez Denny Hulme. Na segunda fila estavam um surpreendente Ickx, e Cevert, que não tinha melhorado o seu tempo da sexta-feira, ficando assim formado o grid de largada:

2
Ronnie Peterson
Lotus 72E Ford – 1m22s46

7
Denny Hulme
McLaren M23 Ford – 1m23s00

3
Jacky Ickx
Ferrari 312 B3 – 1m23s10

6
François Cevert
Tyrrell 006 Ford – 1m23s22

20
Jean-Pierre Jarier
BRM P160E – 1m23s25

5
Jackie Stewart
Tyrrell 006 Ford – 1m23s28

10
Carlos Reutemann
Brabham BT42 Ford – 1m23s34

24
José Carlos Pace
Surtees TS14A Ford – 1m23s44

1
Emerson Fittipaldi
Lotus 72E Ford – 1m23s44

8
Peter Revson
McLaren M23 Ford – 1m23s52

16
George Follmer
Shadow DN1 Ford – 1m23s86

19
Clay Regazzoni
BRM P160E – 1m23s91

23
Mike Hailwood
Surtees TS14A Ford – 1m23s96

21
Niki Lauda
BRM P160E – 1m24s51

22
Chris Amon
Tecno P1123 – 1m24s79

14
Jean-Pierre Jarier
March 711G -1m24s83

26
Nanni Galli
Iso FX38B Ford – 1m24s89

9
Andrea de Adamich
Brabham BT37 Ford – 1m25s28

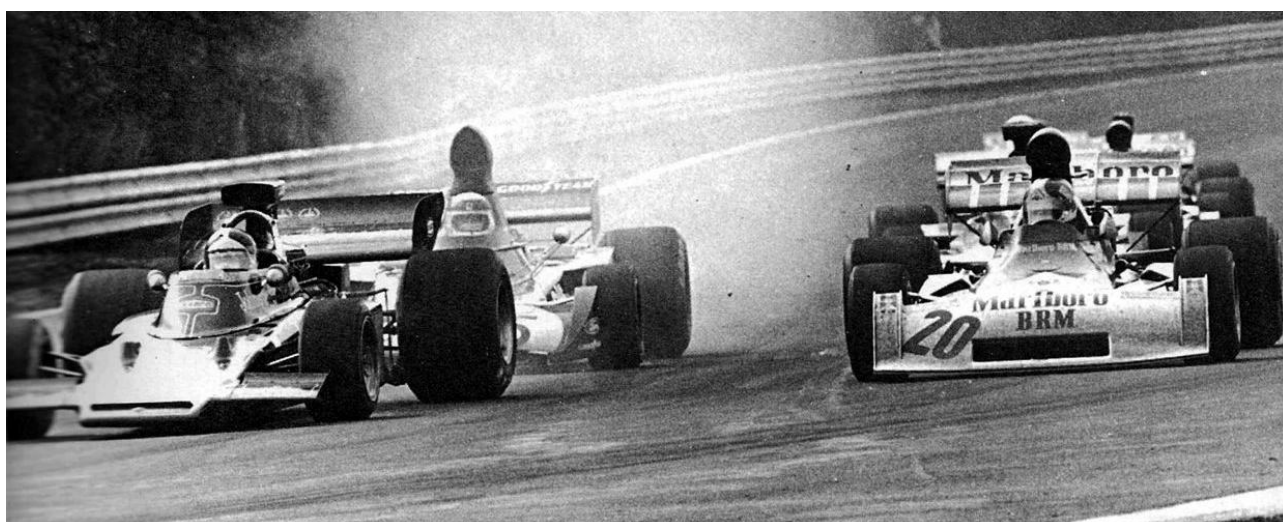
11
Wilson Fittipaldi Jr.
Brabham BT42 Ford – 1m25s57

15
Mike Beuttler
March 721G Ford – 1m25s77

25
Howden Galli
Iso FX38 Ford – 1m26s68

17
Jackie Oliver
Shadow DN1 Ford – 1m28s12

12
Graham Hill
Shadow DN1 Ford – 1m30s45



Emerson Fittipaldi lutando com Jackie Stewart pela liderança, quando colocavam uma volta de vantagem sobre Jean-Pierre Jarier (nº 20)

No domingo o tempo estava instável, com previsão de uma possível chuva, que não se concretizou e tinha um público reduzido, talvez por causa do tempo, e na largada, Peterson se manteve em primeiro, com Hulme enfrentando dificuldades e sendo ultrapassado por Ickx e Cevert, enquanto Stewart se atrasou ao ser espremido contra a parede dos boxes, perdendo algumas posições. Na chicane, Cevert passou por Ickx e com isso, a primeira volta foi completada na seguinte ordem: 1º Peterson, 2º Cevert, 3º Ickx, 4º Hulme, 5º Reutemann, 6º Beltoise, 7º Pace, 8º Stewart, 9º Emerson, 10º Lauda, 11º Hailwood, 12º Revson, 13º Follmer, 14º Regazzoni, 15º De Adamich, 16º Galli, 17º Wilsinho, 18º Amon, 19º Oliver, 20º Beuttler, 21º Jarier, 22º Ganley, e 23º Hill.

Na segunda volta, Cevert ultrapassou Peterson assumindo a primeira colocação, abrindo uma vantagem de dois segundos na volta seguinte.



5 – Jackie Stewart (Tyrrell 006 Ford)

Na quarta volta, lutando pela décima posição com Lauda, Hailwood saiu da pista e ficou atolado na brita, reduzindo para 22 o número de carros na pista. Emerson Fittipaldi que tinha se saído mal nos treinos, ficando apenas na nova posição, vinha se recuperando e na quarta volta passou por Stewart, assumindo a oitava posição e na volta seguinte passou por Pace, que perdeu a posição também para Stewart. Nessa volta, Hulme derrapou no óleo que vinha sendo derramado pelo carro de Ickx, perdendo muito tempo e retornando apenas na décima nona posição enquanto Nanni Galli abandonou com problemas no motor.

Na sexta volta, depois de um ótimo início de corrida, Ickx entrou nos boxes onde foi descoberto um problema na bomba de óleo que custou o seu abandono.

Na oitava volta Emerson e Stewart passaram colados no carro de Beltoise que ocupava a quarta colocação com o piloto francês entrando nos boxes na volta seguinte com problemas de ignição na sua BRM

Ao ser completada a décima volta, Cevert liderava com nove segundos de vantagem para Peterson, com Reutemann em terceiro à frente de Emerson e Stewart. Revson tinha passado por Pace, vindo a seguir: Regazzoni, Lauda, Follmer, Oliver, De Adamich, Beuttler, Wilsinho, Jarier, Amon, Hulme, Hill, Beltoise, Ganley.

Assim como nos treinos, o asfalto estava se desintegrando em alguns pontos e, na 12ª volta, Oliver derrapou numa das fendas, saindo da pista, quebrando a suspensão e ficando fora da corrida.

Na 14ª volta, Reutemann perdeu novamente a oportunidade de obter um ótimo resultado, quando ocupava a terceira colocação, vítima da quebra do motor do Brabham, deixando sua posição para Emerson.

Nessa volta, outro abandono, quando o acelerador do carro de Follmer ficou bloqueado, forçando o piloto a sair da pista.

Na 16ª volta, dez segundos separavam Cevert de Peterson com o sueco sendo pressionado por Emerson e Stewart, com Beuttler entrando nos boxes com um pneu furado.

Na 19ª volta, Emerson passou por Peterson que estava com problemas de freios e, logo depois foi a vez de Stewart também passar pelo sueco, e na volta seguinte, Cevert que tinha cerca de dez segundos de vantagem para Emerson, rodou na chicane “Jochen Rindt”, com o francês perdendo a liderança e caindo para a oitava colocação.

Com isso, a 20ª volta foi completada na seguinte ordem: 1º Emerson, 2º Stewart, 3º Peterson, 4º Revson, 5º Pace, 6º Regazzoni, 7º Lauda, 8º Cevert, 9º De Adamich, 10º Jarier, 11º Amon, 12º Wilsinho, 13º Beuttler, 14º Hulme, 15º Hill, e 16º Beltoise.

Stewart estava mais rápido, e Emerson Fittipaldi somente resistiu ao seu ataque até a 23ª volta, sendo superado pelo escocês na 24ª, com Peterson em terceiro e Revson, colado no sueco em quarto.

Na volta 26 Cevert passou por Regazzoni assumindo a sexta colocação, e na volta seguinte foi a vez de Revson superar Peterson, subindo para terceiro.

Nessa altura da prova, o mais rápido era Cevert, que vinha se recuperando, fazendo a melhor volta com o tempo de 1m25s42, média de 177,851 km/h.

Completadas 30 voltas, Stewart permanecia na liderança com seis segundos de vantagem para Emerson, com Revson em terceiro, Peterson em quarto, com os seus problemas de freio se agravando e sendo pressionado por Pace e Cevert. O sétimo era Regazzoni, seguido por: Lauda, De Adamich, Jarier, Wilsinho, Amon, Beuttler, Hulme, Hill, e Beltoise.

Na volta seguinte, Peterson foi ultrapassado por Pace e Cevert, caindo para a sexta posição. Na volta 33 Regazzoni parou nos boxes para trocar pneus, retornando em nono, e na volta 34, Revson derrapou no asfalto defeituoso, saiu da pista, quebrou o semieixo ficando fora da corrida. Na volta seguinte, Cevert passou Pace assumindo a terceira colocação.



1 – Emerson Fittipaldi (Lotus 72E Ford)

Na 35ª volta, Stewart tinha 10 segundos de vantagem para Emerson, que tinha 12 para Cevert. Três segundos depois de Cevert vinha Pace num surpreendente quarto lugar.

Com quarenta voltas completadas, Emerson enfrentava problemas de alimentação de combustível no seu Lotus e vinha se distanciando de Stewart, ao mesmo tempo em que Cevert se aproximava, vindo a seguir: Pace, Peterson, Lauda, De Adamich, Jarier, Wilsinho, Amon, Beuttler, Regazzoni, Hulme, Hill, e Beltoise.

Na 43ª volta, os freios de Peterson não responderam mais e o piloto sueco foi parar na grama, abandonando mais uma vez, sem ter marcado nenhum ponto, até então, na temporada.

Na volta 45 Stewart tinha mais de quinze segundos de vantagem para Emerson, que via Cevert cada vez mais próximo, ao mesmo tempo em que Wilsinho era traído por seu motor ficando fora da prova.

A ultrapassagem de Cevert por Emerson, parecia cada mais próxima, o que aconteceu na volta 48, com os Tyrrell passando a fazer uma dobradinha na liderança do GP da Bélgica.

Na volta 50, Pace viu sua asa traseira se soltar, com o piloto conseguindo manter seu Surtees na pista, mas tendo que se dirigir aos boxes, cedendo o quarto lugar a Lauda e retornando muito atrasado na décima posição, sem a asa traseira e com os freios demonstrando fortes sinais de desgaste.

Com 52 voltas completadas, Stewart seguia rumo à vitória, com cerca de trinta segundos de vantagem para Cevert, enquanto Emerson vinha monitorando o consumo de combustível, sendo forçado a andar em ritmo inferior ao dos dois Tyrrell. Beltoise, que corria muito atrasado, abandonou depois de completar 56 voltas, com o motor quebrado.

Faltando dez voltas para o final, a ordem dos carros era a seguinte: 1º Stewart, 2º Cevert, 3º Emerson, 4º Lauda, 5º De Adamich, 6º Jarier, 7º Amon, 8º Regazzoni, 9º Hulme, 10º Beuttler, 11º Hill.

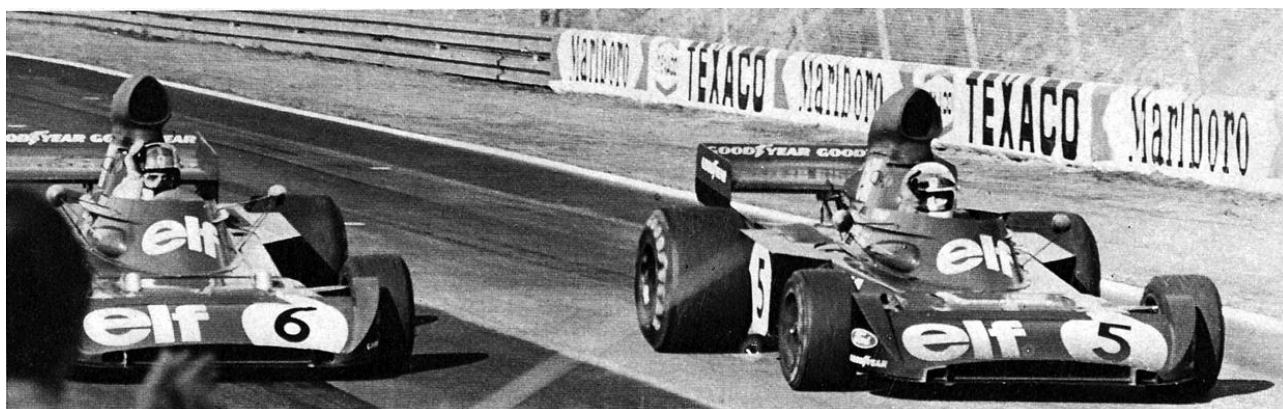
Na volta seguinte, abandonou Jarier depois de sair da pista, ao derrapar no asfalto deteriorado.

Na volta 62 Regazzoni passou por Amon, mas sua posição durou apenas por duas voltas, quando o suíço perdeu os freios e passou reto numa das curvas, ficando fora. Nessa mesma volta, Beuttler teve novo furo de pneu e o piloto resolveu não continuar na prova.

A corrida foi se dirigindo ao final, com Emerson já quase uma volta atrás de Stewart, enquanto Lauda tinha dificuldades para se manter à frente de Adamich, com o italiano conquistando a quarta posição na última volta.

Stewart venceu com 32 segundos de vantagem para Cevert, e 2m02s para Emerson, o quarto foi De Adamich com uma volta de desvantagem, o quinto Lauda, o sexto Amon (menos 3 voltas), Hulme, Pace (menos 4 voltas), e Graham Hill com cinco voltas de desvantagem.

[Ver RESULTADOS 1973/40](#)



Ao final, dobradinha da Tyrrell com Stewart (5) e Cevert (6)

43 – 4ª ETAPA DO FORWARD TRUST BRITISH F-3 CHAMPIONSHIP – BRANDS HATCH

Os brasileiros Leonel Friedrich e Luiz Teleco Veiga participaram no dia 20 de maio, no Autódromo de Brands Hatch, da 4ª Etapa do Forward Trust British F3 Championship, com Leonel conquistando o segundo lugar, e Teleco o sétimo.

A prova foi disputada pelo circuito de apenas 1.995 metros e contou com a participação de 15 pilotos. Na prova de classificação, a pole-position ficou com Brian Henton, com o tempo de 48s8, com Leonel ficando com o segundo melhor tempo, mas tendo que largar na quarta posição, pois Richard Robarts e Neil Ginn, fizeram o mesmo tempo, mas antes do brasileiro.

Na corrida, Henton teve problemas que acabariam fazendo com que abandonasse a corrida, e Richard Robarts assumiu a ponta, sempre muito pressionado por Leonel Friedrich, que numa das tentativas de assumir a liderança, chegou a colocar duas rodas fora da pista, sem no entanto conseguir passar o piloto britânico, que recebeu a bandeirada de chegada com dois décimos de segundo de vantagem para o brasileiro.

Teleco largou na sexta posição, mas na segunda volta da prova rodou caindo para 10º, mas conseguindo se recuperar numa corrida muito curta, de apenas 29,925 km, para chegar na sétima colocação.

Neil Ginn foi o terceiro, Matt Spitzley o quarto, Tony Rouff o quinto, e José Espírito Santo o sexto.

[Ver RESULTADOS 1973/41](#)

44 – XIX MIL QUILÔMETROS DE NÜRBURGRING - 7ª ETAPA DO CAMPEONATO MUNDIAL DE MARCAS

A XIX edição dos tradicionais 1000 Quilômetros de Nürburgring, disputada no dia 27 de maio, contou pontos para a 7ª Etapa do Campeonato Mundial de Marcas, e mais uma vez a disputa pela vitória deveria ficar entre a Matra Simca e a Ferrari, pois a terceira força, a Gulf Mirage de John Wyer, não se apresentou depois da sensacional vitória obtida nos Mil Km de Spa-Francorchamps.

A Matra, sem grandes novidades, estava representada pelos seus tradicionais dois carros, para as duplas François Cevert/Jean-Pierre Beltoise, e Henri Pescarolo/Gerard Larrousse. A Ferrari repetiu seus dois carros de Spa, com as duplas Jacky Ickx/Brian Redman e Arturo Merzário/José Carlos Pace.

A Alfa Romeo, dessa feita se apresentou com dois 33TT12, para Rolf Stommelen/Andrea de Adamich, e Clay Regazzoni/Carlo Facetti.



Dois momentos da largada da prova

Completaram a lista dos Sport 3000, dois Porsche 908/3 inscritos para Reinhold Joest/Mário Casoni, e Claude Haldi/Bernard Chenevière, o Porsche RSR com barbatanas e motor de 3 litros, para Gijs Van Lennep/Herbert Muller, e a Lola T280 Ford de Giorgio Pianta/Pino Pica. O Porsche de Joest/Casoni se acidentou nos treinos e não pôde correr, e com isso, Mário Casoni acabou substituindo Pino Pica na Lola T280.

O grupo dos Sport 2 litros, tinha diversos Chevron, Lola, AMS, Dulon, Astra e Royale, tendo entre os favoritos os dois Lola da Ecurie Bonnier, pilotados por Carlos Gaspar/Jorge Pinhol, e Carlos Santos/Carlos Mendonça, porém Pinhol foi detido pela polícia alemã, de forma injustificada, conforme concluiu o juiz, posteriormente, e dadas as circunstâncias em que se viram privados de um piloto, os responsáveis pela equipe resolveram não alinhar em solidariedade.

Na classe GT, participaram 9 Carrera RSR, dois 911S e um Alfa Montreal e na Turismo, 8 BMW, 3 Ford Capri, e um Chevrolet Camaro.



4 – François Cevert/Jean-Pierre Beltoise (Matra Simca MS670B), 3 – Claude Haldi/Bernard Chenevière (Porsche 908/3), 6 – Gijs Van Lennep/Herbert Muller (Porsche Carrera RSR/S)

As principais equipes fizeram treinos privados no início da semana e a Matra mais uma vez enfrentou problemas de motor, tendo que ser montado um com muitas horas de corrida para Pescarolo e Larrousse, e mesmo com esses problemas, a Matra ficou com a pole-position, com Cevert, seguido por Ickx, Stommelen, Pescarolo, Merzário, Regazzoni, e Hailwood pilotando um Chevron de 2 litros da Escuderia Montjuich/Tergal. O tempo dos Alfa foi animador e parecia justificar os ótimos tempos conquistados em treinos realizados em Paul Ricard, enquanto as Ferrari enfrentavam problemas de estabilidade. Dois carros foram afastados por causa de acidente, o Porsche 908/3 de Joest/Casoni, e o BMW de Lauda/Muir.

O grid de largada ficou assim formado:

4 François Cevert/Jean-Pierre Beltoise Matra Simca MS670B – 7m12s8	1 Jacky Ickx/Brian Redman Ferrari 312PB – 7m15s5
8 Rolf Stommelen/Andrea de Adamich Alfa Romeo T33/TT12 – 7m19s5	5 Henri Pescarolo/Gerard Larrousse Matra Simca MS67-B – 7m19s9
2 José Carlos Pace/Arturo Merzário Ferrari 312PB – 7m21s7	9 Clay Regazzoni/Carlo Facetti Alfa Romeo T33/TT12 – 7m26s9
10 Reinhold Joest/Mário Casoni Porsche 908/3 – 7m41s0 (NL)	31 Mike Hailwood/José Juncadella Chevron B23 Ford – 7m54s1
19 John Burton/John Bridges Chevron B23 Ford – 7m56s1	12 Giorgio Pianta/Pino Pica/Mário Casoni Lola T289 Ford – 7m58s1
23 Carlos Gaspar/Jorge Pinhol Lola T292 Ford – 8m04s98 (NL)	32 Martin Raymond/Peter Humble Chevron B21/23 – 8m07s1

28
Manfred Mohr/Martino Finotto/Dieter Basche
AMS 273 Ford – 8m08s5

34
Roger Heavens/Hervé LeGellec
Chevron B34 Ford – 8m12s2

15
Carlos Mendonça/Carlos Santos
Lola T292 Ford – 8m19s5 (NL)

6
Gijs Van Lennep/Herbert Muller
Porsche Carrera RSR – 8m20s6

66
George Follmer/Willy Kauhsen
Porsche Carrera RSR – 8m24s7

75
Dieter Glemser/Jochen Mass
Ford Capri RS – 8m25s4

76
John Fitzpatrick/Gerry Birrell
Ford Capri RS – 8m28s3

38
Walter Frey/Peter Ettmüller
Chevron B21/23 – 8m29s0

68
Hans-Joachim Stuck/Chris Amon
BMW 3.0 CSL – 8m30s7

3
Claude Haldi/Bernard Chenevière
Porsche 908/3 – 8m31s2

33
Brendan McInerney/Trevor Twaites
Chevron N23 Ford – 8m31s5

27
Olof Wijk/Tommy Brosson
Astra RN-1 Ford – 8m33s8

69
Toine Hezemans/Dieter Quester
BMW 3.0 CSL – 8m35s3

54
Clemens Schickentanz/Paul Keller
Porsche Carrera RSR – 8m35s9

70
Niki Lauda/Brian Muir
BMW 3.0 CSL – 8m38s0

59
Geoff Loos/Jürgen Barth
Porsche Carrera RSR – 8m39s4

37
Peter Smith/David Welpton
Chevron B21 Ford – 8m43s7

55
Paul Keller/Jürgen Neuhaus
Porsche Carrera RSR – 8m44s8

21
Michel Dupont/Paul Blancpain
Chevron B23 Ford – 8m45s4

71
Hans Peter Joisten/Helmut Rösser
BMW 3.0 CSL – 8m48s8

41
Brian Joscelyne/Lee Kaye/Tony Birchenough
Lola T290 Ford – 8m52s5

50
Bengt Ekberg/Kurt Simonsen
Porsche Carrera RSR – 8m55s2

17
Jack Wheeler/Martin Davidson
Daren Mk3 BMW – 8m57s8

48
Peter Zbiden/Serge Bolomey/Klaus Fritzenger
Porsche Carrera RSR – 8m58s1

30
John Quick/Bill de Selincourt
Chevron B21 Ford – 9m030s2

18
Tony Goodwin/Tommy Johnson/Ed McDonough
Dulon LD10 Ford – 9m04s6

49
Anton Fischhaber/Leopold Von Bayern
Porsche Carrera RSR – 9m09s4

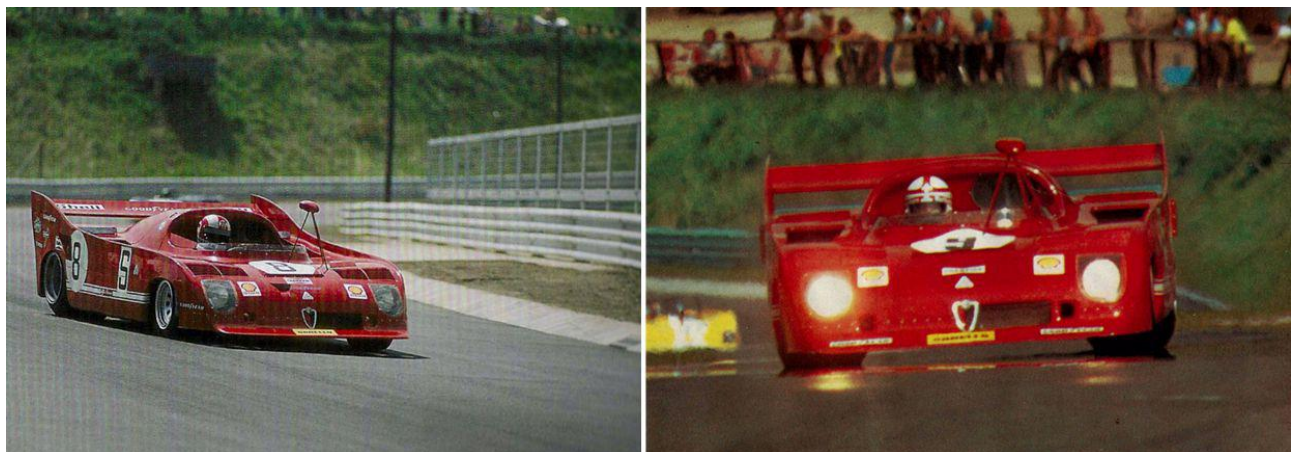
85
Helmut Kelleners/Teddy Pilette
BMW 2002 TI – 9m14s0

78
Klaus Ludwig/Lothar Pinske
Ford Capri RS – 9m16s6

52
Eberhard Sindel/Wilhelme Siegle
Porsche Carrera RSR – 9m17s9

39 Ian Harrower/James Bell Chevron B23 Ford – 9m19s4	60 Juan Carlos Bolanos/Carlos Nicastro Porsche Carrera RSR – 9m19s9
40 Hans Baumhardt/Tom Pryce Royale RP17 Ford – 9m21s2 (NL)	64 Dieter Gleich/Dieter Wetzinger Alfa Romeo Montreal – 9m27s2
24 Bernd Becker/Elmar Clever Porsche 910 – 9m28s1	81 Friedhelm Theissen/Walter Prüser BMW 2002 TI – 9m43s1
82 Heinrich Hirth/Günther Mohrs BMW 2002 TI – 9m45s9	51 Lothar Wagner/Eckard Babendererde Porsche 911S – 10m06s5
72 Robert Eberhardt/Kurt Auer Chevrolet Camaro – 10m15s5	62 Horst Klauke/Franz Josef Rieder Porsche 911S – 10,33s7
84 Hans Lothar Koch/Hans-Joachim Goerke BMW 2002 TI – 10m34s1	29 John Hine/Peter Hanson Chevron B23 Ford

Se os treinos faziam prever uma corrida bastante disputada e aberta, com os Alfa Romeo entre as Ferrari e os Matra, isso não aconteceu. Logo na primeira volta desistiu Pescarolo com o motor quebrado, e na terceira foi a vez de Regazzoni chegar a pé aos boxes, depois que o motor do seu carro também quebrou. Cevert manteve-se na liderança durante 13 voltas, quando desistiu com uma biela partida, mesmo sem ter sido, de perto, ameaçado pelas Ferrari. Na 12ª volta tinha abandonado a Alfa Romeo de Stommelen que entrou nos boxes sem embreagem.



As Alfa Romeo T33/TT12: 8 – Rolf Stommelen/Andrea de Adamich e 9 – Clay Regazzoni/Carlo Facetti.

A partir de então, as duas Ferrari ficaram sem adversários e deveriam se limitar a cumprir o restante da distância, ou seja, 31 voltas, que faltavam para completar os 1000 Km, vindo em terceiro lugar o Chevron de John Burton/John Bridges, com duas voltas de atraso, o que, em Nürburgring significava mais de quarenta e cinco quilômetros e aproximadamente 15 minutos.

O único problema da Ferrari seria uma quebra, ou uma saída de pista e as paradas para reabastecimento e troca de pilotos foram ocorrendo normalmente, com o carro de Ickx/Redman mantendo uma vantagem de

em torno de 40 segundos. Vale acrescentar que a dupla Ickx/Redman trocava de posto a cada duas horas, enquanto Merzário/Pace em cada uma hora. Dessa forma, Ickx largou e pilotou durante as duas primeiras horas, depois entregou o carro a Redman, devendo retornar ao volante no período final da corrida. No outro carro, Merzário largou e Pace deveria receber a bandeirada de chegada.

Dessa forma, com trinta e duas voltas de corrida, Pace entrou nos boxes para reabastecer a sua Ferrari e entregou o volante a Merzário. Na volta seguinte, Redman fez a mesma coisa com o carro líder, com Ickx assumindo o volante. Na parada, o inglês avisou que tinha tocado um lavadeira interna e com isso a suspensão traseira não estava perfeita e por isso, o ritmo deveria ser reduzido, com Redman brincando com Pace que estava nos boxes, dizendo que era possível que os vencedores fossem ele e Merzário.

Na primeira passagem pela reta dos boxes, Ickx apontou para a traseira do carro, dando a entender que alguma coisa não estava em ordem, e que também estava com um pequeno problema no motor, e diminuiu o seu ritmo de corrida.



As Ferrari vencedoras: 1 – Ickx/Redman e 2 – Pace/Merzário.

Dessa forma, Merzário começou a diminuir a diferença, chegando a 12 segundos, quando o boxe sinalizou para que o italiano mantivesse a distância. Entretanto, Merzário não atendeu à sinalização e grudou na traseira de Ickx, e logo depois o ultrapassou. Inconformado, o belga partiu atrás de Merzário, começando uma disputa, embora nenhum dos dois estivesse exigindo o máximo dos seus carros, mas a direção da Ferrari temia que a disputa pudesse terminar mal, com um acidente ou coisa parecida.

Ickx tentou passar Merzário várias vezes e acabou conseguindo na frente dos boxes, mas o pega continuou, com o italiano no vácuo do belga. A equipe Ferrari sinalizava desesperada para que o pega terminasse e que a liderança de Ickx devesse ser preservada, pois não era um campeonato de pilotos, mas um campeonato de marcas, mas Merzário estava inconformado e queria vencer a qualquer custo.

A equipe estava resolvida em dar a vitória para Ickx, que era o primeiro piloto da equipe, e o carro que tinha liderado a prova por maior tempo, e que Merzário somente deveria passar, caso tivessem suas posições ameaçadas, o que não era o caso.

Vendo que o italiano não atendia às instruções de não pressionar Ickx, a equipe Ferrari sinalizou para que ele entrasse nos boxes, para reabastecimento e troca de pilotos e na volta seguinte ele parou. Pace, que

entraria no seu lugar, já tinha recebido instruções de andar bem atrás de Ickx, pois no caso de uma eventual parada do belga, seu carro chegaria na primeira posição.

Mas Merzário, se rebelou e não queria sair, de jeito nenhum do carro, mas depois de diversas ameaças, acabou entregando o volante a Pace, se isolando, pegou suas coisas, as colocou dentro da maleta e foi embora, sem querer falar com ninguém.

Logo após Pace retornar à pista, Ickx entrou para reabastecer e depois dessa parada, o brasileiro ficou bem perto, com Carili, o diretor da equipe, mandando sinalizar para que se distanciasse. Pace passou próximo de Ickx, mas fez um sinal como quem estava dizendo: “pode deixar que não vou passar”, pois não tinha a menor intenção de criar um problema a mais dentro da equipe, mesmo porque, desde os testes de Monza, o seu relacionamento com Merzário estava abalada, pois suas opiniões em relação ao acerto do carro nem sempre eram as mesmas. Mesmo sabendo que seu carro estava mais rápido, Pace andou sempre atrás de Ickx, sem tentar ultrapassá-lo. Na hora da bandeirada de chegada, Pace chegou a emparelhar com Ickx, mas tirou o pé pouco antes da linha de chegada, terminando a corrida dois décimos de segundo depois do belga.

A luta pelo terceiro lugar, foi acirrada entre o Chevron de Burton/Bridges e o Porsche 908/3 de Haldi/Chenevière, com os dois se revezando durante as paradas para reabastecimento, com a dupla inglesa levando vantagem para terminar em terceiro com pouco mais de 20 segundos de vantagem.

O quinto foi o Porsche RSR da classe Sport, pilotado por Lennep/Müller, e o sexto o Ford Capri de Fitzpatrick/Birrell.

[Ver RESULTADOS 1973/42](#)

45 – 2ª ETAPA DO CAMPEONATO BRASILEIRO DE FÓRMULA FORD - INTERLAGOS

A segunda etapa do Campeonato Brasileiro de Velocidade, ou Fórmula Ford, foi realizado no dia 27 de maio, no Autódromo de Interlagos, com a participação das principais equipes da categoria, com destaque para a Hollywood, que tinha seus motores preparados na Argentina, por Oreste Berta, considerado um dos melhores preparadores de motores da América Latina. Além disso, a equipe Hollywood apresentou uma nova carroceria no carro do seu piloto número um, Alex Dias Ribeiro, com uma frente levantada, bastante diferente dos demais, com o carro de Júlio Caio Marques se mantendo na forma original.



A luta entre Francisco Lameirão (14) e Clóvis de Moraes (22)

A equipe Jolly Bino Motorádio estava presente com os pilotos Francisco Lameirão e Angi Munhoz, com os mesmos carros da prova disputada em Tarumã, apenas com a frente do carro de Munhoz, parecida com os BRM de F-1, e um aerofólio na traseira.

A equipe gaúcha Shelton, se apresentou com seus pilotos Clóvis de Moraes e José Luiz de Marchi, sem modificações com relação à prova anterior, assim como as demais equipes, ressaltando-se a Rodão Valvoline, que se inscreveu com dois antigos Merlyn, para José Pedro Chateaubriand e Antenor Canha.

Na prova de classificação, disputada no sábado, os carros de Alex e Júlio Caio mostraram-se superiores, com a pole-position ficando com Alex Dias Ribeiro, com 3m18s9, um tempo impressionante, levando-se em conta que Clovis de Moraes na última corrida da categoria disputada em Interlagos, tinha registrado o tempo de 3m21s8.

O segundo lugar na largada ficou com Júlio Caio (3m20s6), o terceiro com Clóvis (3m22s2), e o quarto com Lameirão (3m22s4), com o grid de largada ficando assim formado:

9 Alex Dias Ribeiro Bino AH3 – 3m18s9	10 Júlio Caio Marques Bino – 3m20s6	22 Clóvis de Moraes Bino – 3m22s2
14 Francisco Lameirão Bino AH2 – 3m22s4	15 Angi Munhoz Bino AH2 – 3m23s1	
48 Sérgio Blauth Bino – 3m25s0	11 Cláudio Mueller Berte – 3m26s1	8 Carlos Berta Bino – 3m27s0
12 Francisco Feoli Bino – 3m27s1	13 Amedeu Ferri Bino – 3m27s4	
5 Pedro Carneiro Pereira Bino – 3m28s1	23 José Luiz de Marchi Bino – 3m29s2	92 Newton Alves Merlyn – 3m29s4
4 Alfredo Oliveira Bino – 3m29s9	47 José Moraes Neto Bino – 3m31s1	
81 Jayme Levy Pola – 3m36s1	3 Waldir Antônio da Silva Bino – 3m37s7	35 Breno Fornari Bino – 3m38s2
37 Newton Pereira Heve – 3m41s8	34 Ricardo Di Loreto Merlyn – 3m46s1	
20 Antenor Canha Merlyn – 3m53s9	90 Antônio Alceu Ribeiro Bino – 3m57s9	27 Aurelino Machado Heve – 3m58s2
1 José Chateaubriand Merlyn – 4m18s3	40 Ariovaldo Vicenzio Bino	
16 Irineu Guimarães Merlyn	26 Carlos Eduardo Porto Bino	

A bandeirada de largada foi dada por Antônio Carlos Avallone e logo Alex e Júlio Caio pularam na frente, seguidos por Angi Munhoz, Francisco Lameirão e Clóvis de Moraes.

Júlio Caio conseguiu ultrapassar Alex ainda na primeira volta na entrada da curva da Ferradura, com Alex recuperando a posição na reta oposta, com a primeira volta sendo completada com Alex em primeiro, Júlio em segundo, Lameirão em terceiro, Angi em quarto, e Clóvis em quinto.

Na segunda volta, ao tentar evitar a ultrapassagem de Clóvis de Moraes na curva 2, Angi Munhoz rodopiou e acabou batendo no guard-rail, ficando com a frente do carro danificada, não podendo continuar na bateria.

Com o abandono de Angi, Clóvis partiu para cima de Lameirão, com os dois se alternando diversas vezes na terceira posição, enquanto Alex e Júlio Caio ampliavam a vantagem.



Júlio Caio Marques foi o segundo colocado.

Na quarta volta, Alex começou a enfrentar problemas com a bomba de combustível, o que permitiu que Júlio Caio o ultrapassasse, com Alex mantendo o segundo lugar, com Lameirão em terceiro, quase emparelhado com Clóvis de Moraes, o quarto. O quinto foi José Luiz de Marchi, seguido por Sérgio Blauth, Amedeu Ferri, Alfredo Oliveira, José Chateaubriand, Amedeu Ferri, etc.

Na segunda bateria, Alex e Júlio Caio saíram na frente e no começo do retão Júlio passou por Alex, mas na tomada de curva seguinte, entregou a posição e, a partir de então, permitiu que Alex se distanciasse com o objetivo de vencer a prova na soma dos tempos das duas baterias, o que era uma tática da equipe para que assumisse a liderança do campeonato.

Lameirão e Clóvis, como na primeira bateria, voltaram a lutar pela terceira colocação, tendo logo atrás Sérgio Blauth, Alfredo Oliveira e José Luiz de Marchi. Angi Munhoz que tinha largada no final do pelotão, vinha ganhando posições e ocupava a oitava colocação.

Na terceira volta, José Pedro Chateaubriand, que vinha um pouco à frente de Munhoz, rodopiou no Bico de Pato e quase bateu e o seu motor apagou e, quando conseguiu retornar à corrida, já não tinha chances de obter uma boa colocação.

Na sexta volta restava apenas a disputa pelo terceiro lugar entre Clóvis e Lameirão, com o gaúcho sabendo se aproveitar da derrapada de Lameirão na curva do Pinheirinho, abrindo uma vantagem segura até o final.

Atrás de Lameirão chegou Munhoz, em sexto ficou Alfredo Oliveira, em sétimo Sérgio Blauth, em oitavo Amedeu Ferri, em nono José Pedro Chateaubriand, e em décimo Pedro Carneiro.

Pela soma dos tempos das duas baterias, Alex ficou em primeiro, Júlio Caio em segundo, Clóvis em terceiro, Lameirão em quarto, Blauth em quinto, e De Marchi em sexto, os que pontuaram para o campeonato.

Depois da corrida, a luta continuou viva, pois os representantes das equipes Shelton e Motorádio tinham apresentado uma reclamação contra os carros da Hollywood, que poderiam ter peças não nacionais em seus motores.

Debaixo de muita discussão, enquanto os mecânicos trabalhavam, na esperança de descobrir os truques da preparação de Oreste Berta, a temperatura começou a se elevar, pois os membros da Comissão Técnica da CBA deveriam ter exigido a retirada de todos para proceder ao exame dos motores.

O resultado apresentou: distribuidor original, carburador original, pistões da Metal Leve originais, taxa de compressão dentro do permitido, etc.

Francisco Lameirão, sentindo que a causa estava perdida, passou a provocar Anísio Campos, responsável pelos carros da equipe Hollywood, tentando com isso arrancar alguma declaração, confessando haver algum gato nos motores, mas Anísio não caiu na cilada e o assunto somente acabou com a intervenção do presidente da Federação Paulista, Reinaldo Motta que impôs ordem nos trabalhos que declararam que os carros estavam dentro do regulamento.

[Ver RESULTADOS 1973/43](#)



Alex Dias Ribeiro venceu a prova e assumiu a liderança do campeonato.

46 – 2ª ETAPA DO CAMPEONATO PAULISTA DE TURISMO DIVISÃO 3 - INTERLAGOS

Como preliminar da 2ª Etapa do Campeonato Brasileiro de Fórmula Ford, foi disputado no dia 27 de maio, em Interlagos a segunda etapa do Campeonato Paulista de Turismo Divisão 3. Na prova de classificação, como já era esperado, Pedro Victor Delamare ficou com a pole-position, com o tempo de 3m22s8, com o grid de largada ficando assim formado:

84 Pedro Victor Delamare Chevrolet Opala C – 3m22s8

18 Eduardo Celidônio Chevrolet Opala C – 3m26s7

2 Mário Pati Jr. VW 1600 (A) – 3m28s1

197 Edson Anunciação Chevrolet Opala C – 3m33s2

46 Luiz Landi Chevrolet Opala C – 3m34s3
--

29 Alfredo Guaraná VW 1600 A – 3m34s9	99 Edson Yoshikuma VW 1600 A – 3m36s0	178 Luís Aladino Osório VW 1600 A – 3m41s1
17 Ingo Hoffmann VW 1600 A – 3m41s1	117 Leopoldo Abi Eçab Chevrolet Opala C – 3m42s4	
93 Fausto Dabbur VW 1600 A – 3m43s5	79 Cláudio Gonzales VW 1600 A – 3m44s0	31 Sebastião Sá Carvalho VW 1600 A – 3m44s5
88 José Luiz Nogueira VW 1600 A – 3m47s1	54 Amândio Ferreira VW 1600 A – 3m47s7	
68 Amadeo Campos VW 4P 1600 A – 3m37s7	58 Cláudio Cavallini VW 1600 A – 3m51s1	177 Antônio Carlos Prando Chevrolet Opala B – 4m31s5
62 Kenity Yoshimoto VW 1600 A	144 José Balieiro VW 1600 A	
1 Jean Dufaux VW 1600 A	7 Wilson Sapag Jr. VW 1600 A	4 Henrique Câmara Jr. VW 1600 A
8 Roberto Fanucchi VW 1600 A	172 Giancarlo Baldratti VW 1600 A	

Assim como na prova anterior do campeonato, o número de abandonos foi elevado e apenas 15 carros receberam a bandeirada de chegada. Como era previsto, Delamare largou na ponta e logo foi se distanciando dos demais. Celidônio e Pati que foram muito bem nos treinos abandonaram logo no início e com isso, Alfredo Guaraná, mesmo correndo com um carro da classe “A”, assumiu a segunda colocação que manteve até o final, com Edson Annuniação em terceiro, Leopoldo Abi Eçab em quarto, e Kenity Yoshimoto em quinto.

[Ver RESULTADOS 1973/44](#)



Pedro Victor Delamare foi o vencedor da prova

47 – 2ª ETAPA DO CAMPEONATO PARANAENSE - CASCAVEL

A segunda etapa do campeonato paranaense de automobilismo foi disputada no dia 27 de maio no recém inaugurado autódromo de Cascavel, e a programação estabeleceu a realização de 6 provas, sendo duas para Estreantes e Novatos, Divisão 1 até 1.500 cc, duas para Estreantes e Novatos, Divisão 1 acima de 1.500 cc, uma para pilotos graduados, Divisão 3 e a prova principal, para carros Sport de fabricação nacional, Divisão 4, dividida em duas classes, até e acima de 2.000 cc.

A primeira prova da Divisão 1 até 1.500 cc, foi vencida por Frederico Antônio Bittencourt, nº 6; 2º José Augusto Rodrigues, nº 12; 3º Lourenço Sganderla, nº 71, todos com VW Sedan 1500.

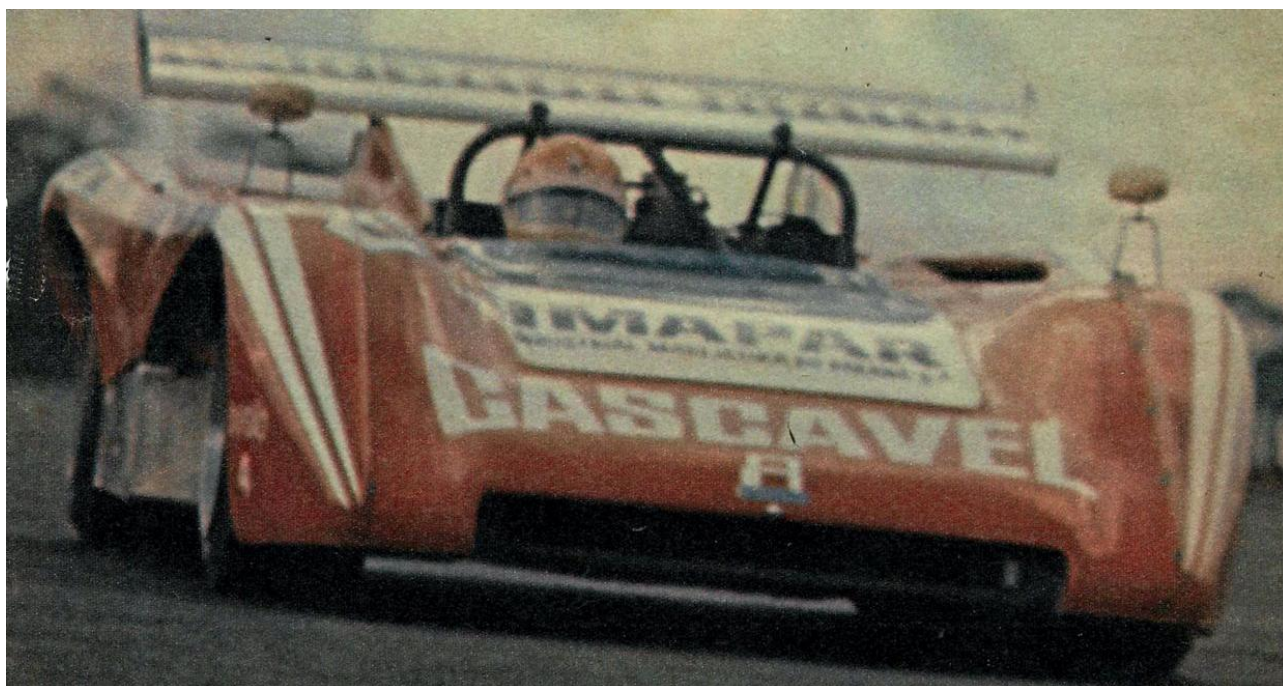
A segunda prova dessa modalidade, foi vencida por Luiz Guilherme Mussi, nº 3; 2º Orlando Vascelai, nº 21; 3º Edson Martins, nº 111, mais uma vez todos com VW Sedan 1500.

A primeira prova de Estreantes e Novatos, Divisão 1 acima de 1.500 cc, o vencedor foi Roberto Wypich, nº 28; 2º Admar Luiz Pian, nº 22; e 3º José Vitor Tissiani, nº 61, todos com VW Sedan 1600.

A segunda prova de Estreantes e Novatos, Divisão 1 acima de 1.500 cc, teve como vencedor Lúcio Zampieri, nº 2; 2º Orlando Vascelai, nº 21; 3º Miguel Guizardi, nº 19. E 4º Admar Luiz Pian, nº 22, todos com VW Sedan 1600.

A prova de Turismo Divisão 3 para pilotos graduados, não contou com a participação dos Opala, pois os pilotos paranaenses que disputavam a classe, preferiram continuar preparando seus carros para a segunda etapa do campeonato brasileiro da categoria que seria disputado na semana seguinte. Assim, apenas os pilotos dos VW 1600 estavam presentes e o resultado foi: 1º 99 – José Chemin, 2º 17 – Emílio Pederneiras; 3º 41 – Luiz Cláudio Perussolo, e 4º 83 – Edi Bianchini.

A prova final, foi tão monótona quanto a anterior, com os carros de Pedro Muffato (Avallone Chrysler) da classe acima de 2 litros, e Sérgio Benoni (Heve P6 VW), da classe até 2.000 cc, que não tendo adversários, terminando a prova nas duas primeiras posições. O resultado foi o seguinte: 1º 20 – Pedro Muffato (Avallone Chrysler); 2º 22 – Sérgio Benoni (Heve P6 VW); 3º 74 – Ângelo Cunha (Manta Chrysler); 4º 7 – Valdir Favarin (Cascavel Bimotor); 5º 3 – Jaci Pian (Protótipo Simca Chrysler); 6º 5 – Paulo Nascimento (Manta Chevrolet).



Pedro Muffato foi o vencedor da prova da Divisão 4 com seu Avallone Chrysler.

48 – 5ª ETAPA DO JOHN PLAYER BRITISH F3 CHAMPIONSHIP – OULTON PARK

A disputa da 5ª etapa do John Player British F3 Championship foi disputada no dia 28 de maio no Circuito de Oulton Park.

A prova teve duas baterias de classificação, de 10 voltas, sendo que a primeira disputada debaixo de chuva, foi vencida por Ian Taylor, seguido por Russell Wood, Damien Magee, John Sheldon, e Brian Henton.

A segunda bateria, disputada com tempo seco, teve como vencedor o brasileiro Leonel Friedrich, com o tempo de 17m12s4, média de 154,928, ficando em segundo lugar Massami Kuwashima, a 13s8 segundos. A seguir chegaram Cony Andersson, Neil Ginn, e Tony Brise. Luiz Teleco Veiga não pôde largar para a bateria classificatória por ter se acidentado na tomada de tempo para a formação dos grids dessas baterias.

Com esses resultados, Leonel ficou com a pole-position para a prova final, tendo ao seu lado Ian Taylor, porém o carro de Leonel morreu e foi empurrado por seus mecânicos para voltar a funcionar e, por isso, foi penalizado em 10 segundos. O brasileiro largou na ponta, onde permaneceu até a 11ª volta, quando passou a enfrentar problemas com o trambulador do câmbio e foi ultrapassado por Conny Andersson e Ian Taylor, com os três recebendo a bandeirada de chegada nessa ordem, mas com a penalização sofrida, Leonel acabou sendo superado por Alan Jones, Neil Ginn e Russel Wood, se classificando em sétimo lugar.

[Ver RESULTADOS 1973/45](#)

49 – XV GP DE MÔNACO DE F3 - 6ª ETAPA DO JOHN PLAYER BRITISH F3 CHAMPIONSHIP

O GP de Mônaco de Fórmula 3, foi disputado pela 15ª vez como uma das preliminares do tradicional GP de Mônaco de Fórmula 1, prova válida pelo Campeonato Mundial. Esse ano, a prova de F3 foi disputada no dia 2 de junho e valendo pontos para a 6ª Etapa do John Player British F3 Championship, e para o Campeonato Francês da categoria.

Participaram dos treinos nada menos que 68 pilotos, sendo feitas tomadas de tempos durante os treinos, para selecionar 48 carros que deveria ser divididos em duas baterias de 16 voltas, com 24 pilotos cada, para classificarem os dez primeiros de cada uma, totalizando vinte como participantes da prova final.

Leonel Friedrich registrou o tempo de 1m38s9, classificando-se para participar da primeira bateria, cujo pole-position foi Michel Leclere com o tempo de 1m36s4.

Leclere, se manteve à frente durante toda a bateria, com Christian Ethuin ficando em segundo e Leonel se classificando na sexta posição.

Na segunda bateria, o pole-position foi Jacques Laffite, com o tempo de 1m37s5, e como na anterior, liderou de ponta a ponta, ficando em segundo Conny Andersson.

O grid de largada para a bateria final, disputada em 24 voltas, ficou assim formada:

56 Jacques Laffite Martini Mk12 Ford	57 Michel Leclere Alpine A364 Renault
98 Conny Andersson March 733 Ford	55 Christian Ethuin Martini Mk12 Ford
80 Giorgio Francia Brabham BT41 Ford	95 Massami Kuwashima March 733 Ford
102 Gunnar Nosedstrom	62 Alain Serpaggi

GRD 373 Ford		Alpine A364 Renault	
85 Gaudenzio Mantova Lotus 69 Ford		89 Carlo Giorgio March 733 Ford	
106 Jurg Dubler Brabham BT35 Ford		43 Leonel Friedrich March 733 Ford	
72 Russell Wood March 733 Ford		75 Damien Magee Brabham BT41 Ford	
54 Lucien Guitteny Alpine A364 Renault		71 Mike Wilds Ensign LNF3 Ford	
84 Lella Lombardi Brabham BT41 Ford		103 Torsten Palm Brabham BT35 Ford	
88 Alessandro Pesenti-Rossi Brabham BT41 Ford		81 Cláudio Francisci Brabham BT41 Ford	

Iniciada a prova, Laffite tomou a ponta seguido por Leclerc, Andersson, Serpaggi, Kuwashima, Ethuin, Francia, Nostrom, Magee, Friedrich e Giorgio. Na nona volta, Leclerc tentou passar Laffite na piscina, parte nova do circuito, derrapou e se chocou contra o guard-rail, tendo que abandonar a prova. Nessa mesma volta, também se acidentou Mike Wild, que ficou fora da prova.



43 – Leonel Friedrich (March 733 Ford) e 57 – Michel Leclerc (Alpine A364 Renault)

Na volta seguinte, Kuwashima, a altura do Casino, deu um leve toque e abandonou com a suspensão quebrada e na 12ª volta, foi a vez de Ethuin derrapar e ficar fora. Russell Wood foi o próximo a abandonar pela queda da pressão de óleo, e na 19ª foi a vez de Conny Andersson se acidentar.

Com Laffite na frente, e Serpaggi na sua perseguição, o mais interessante era a luta pelo terceiro lugar entre Giorgio Francia, Damien Magee, Leonel Friedrich, e Carlos Giorgio, com os quatro correndo num intervalo de pouco mais de um segundo.

A luta foi tão intensa, que ao final da corrida, Leonel Friedrich declarou à revista Autoesporte: “O Magee estava feito um louco na minha frente. Eu tentei passar uma vez e ele quase me jogou dentro d’água. Aí eu pensei: deixa eu me segurar por aqui porque esse cara vai acabar rodando e me leva junto. Mônaco é uma pista muito estreita e eu não estava a fim de arriscar o meu quinto lugar. Para mim esse resultado foi até muito bom”, e Magee acabou conseguindo passar por Francia e terminar em terceiro.

Laffite completou as 24 voltas em 39m24s1, com Serpaggi em segundo a apenas 1,5 segundos. O terceiro foi Damien Magee, distante 21,7 segundos, o quarto foi Giorgio Francia (0,7s), o quinto Leonel Friedrich (0,6s), e o sexto Carlo Giorgio (0,2s).

[Ver RESULTADOS 1973/46](#)

50 – XXXI GP DE MÔNACO - 6ª ETAPA DO CAMPEONATO MUNDIAL DE F1

O GP de Mônaco de 1973, disputado no dia 3 de junho, ficou marcado pela modificação que sofreu o circuito, com uma nova ligação da curva da tabacaria à antiga curva do Gasômetro, com a linha reta recebendo uma série de “S” rápidos que acompanhavam o novo centro náutico. A curva do Gasômetro desapareceu, substituída por duas curvas fechadas: a curva Rascasse e a Antony Noghés e, com isso, o percurso foi aumentado em 133 metros. Por sua vez, as arquibancadas foram retiradas da beira do mar e instaladas no cais desocupado pelo desaparecimento da reta.

O número de carros admitidos para a largada, que tinha causado um impasse entre o presidente do Automóvel Clube de Mônaco, Michel Boeri e a FOCA em 1972, tinha permanecido em vinte e seis.

A equipe John Player Team Lotus, de Colin Chapman, cujo piloto Emerson Fittipaldi liderava o campeonato, se apresentou com seus dois 72E sem grandes modificação, enquanto a Tyrrell com seus 006 se apresentou com novos freios Lockheed, substituindo as pinças fornecidas pela Girling que superaqueceram na Espanha e na Bélgica.



Logo após a largada, Cevert (6) estava na liderança seguido por Peterson (2) e Regazzoni (19)

A terceira força da temporada, a McLaren, se apresentou com seus M23 para Denny Hulme e Peter Revson, com a Ferrari finalmente colocando um segundo 312B3 para Arturo Merzário, que se juntou a Jacky Ickx.

Como novidade, o paddock viu a chegada do aristocrata inglês Lorde Alexander Hesketh, de 22 anos de idade, um milionário que investiu parte da sua herança numa equipe de corrida fundada em sociedade com seu amigo Anthony Horsley, conquistando sucesso na Fórmula 3, graças à atuação de um jovem piloto

inglês de 26 anos: James Hunt. A Hesketh Racing tinha disputado a sua primeira corrida na Fórmula 1 na Corrida dos Campeões, em Brands Hatch com um antigo Surtees, com Hunt terminando em terceiro. Hesketh e Hunt estrearam no campeonato mundial com um March 731 particular, mas o que mais chamou a atenção foi o estilo excêntrico do jovem Lorde, que chegou ao principado num Rolls Royce e organizou uma grande festa no seu iate particular que durou nada menos que quatro dias. Alguns de seus convidados chegaram a Monte Carlo de helicóptero e, durante a recepção oferecida aos pilotos pelo Príncipe Rainier, James Hunt se apresentou vestindo um smoking e calçando tênis branco.

Também com um March, mas de forma mais modesta, estreou o piloto inglês David Purley, com o patrocínio da LEC Refrigeration, empresa fundada pela sua família, tendo com diretor Mike Earle.

A venda desses carros a particulares deve ter ajudado a manter a March funcionando, pois a fábrica estava à beira da falência, o que também foi suavizado pelos March 732 com motor BMW de Fórmula 2, que vinham obtendo resultados muito bons nas mãos de Jean-Pierre Jarier, que estava presente em Mônaco, assim como Mike Beuttler, mas este como piloto particular.



6 – François Cevert (Tyrrell 006 Ford), 14 – Jean-Pierre Jarier (March 721G Ford), 8 – Peter Revson (McLaren M23 Ford)

A Motor Racing Developments, de Bernie Ecclestone, inscreveu seus dois Brabham BT42 para Carlos Reutemann e Wilson Fittipaldi Jr., tendo como inscrição “oficiosa”, a do italiano Andrea de Adamich com um antigo BT37, com patrocínio da Cerâmica Pagnossin.

A BRM, vitoriosa em 1972 com Jean-Pierre Beltoise, inscreveu seus P160E para o próprio Beltoise, Clay Regazzoni e Niki Lauda, enquanto a Surtees inscreveu seus TS14A para José Carlos Pace e Mike Hailwood.

A equipe de Frank Williams inscreveu os Iso Marlboro FX38B para Ganley e Galli, a Tecno estava novamente representa por Chris Amon, e a Shadow, com seus DN1 para Oliver e Follmer, além do particular de Graham Hill.

Os treinos foram disputados em três dias na quinta-feira, sexta-feira, e sábado. Na primeira sessão de treinos, Stewart foi o mais rápido com 1m28s5, ficando em segundo um surpreendente Ickx, com 1m29s3, completando os primeiros, Peterson (1m29s8), e François Cevert (1m29s8).

No segundo dia, foram registrados os três melhores tempos que valeram para a formação do grid de largada: Stewart (1m27s5), Peterson (1m27s7) e Hulme (1m27s8). Emerson foi o quarto (1m28s1), com Cevert em quinto (1m28s3).

No sábado Cevert foi o mais rápido, pulando de quinto para quarto com 1m27s9, com Lauda (1m28s5), e Ickx (1m28s7), melhorando suas posições. George Follmer, que tinha obtido o 20º tempo, se acidentou no warm-up, ficando fora do grid, que ficou assim formado:

5
Jackie Stewart
Tyrrell 006 Ford – 1m27s5

2
Ronnie Peterson
Lotus 72E Ford – 1m27s7

7 Denny Hulme McLaren M23 Ford – 1m27s8	6 François Cevert Tyrrell 006 Ford – 1m27s9
1 Emerson Fittipaldi Lotus 72E Ford – 1m28s1	21 Niki Lauda BRM P160E – 1m28s5
3 Jacky Ickx Ferrari 312B3 – 1m28s7	19 Clay Regazzoni BRM P160E – 1m28s9
11 Wilson Fittipaldi Jr. Brabham BT42 Ford – 1m28s9	25 Howden Ganley Iso FX38B Ford – 1m29s0
20 Jean-Pierre Beltoise BRM P160E – 1m29s0	22 Chris Amon Tecno PA123 – 1m29s3
23 Mike Hailwood Surtees TS14A Ford – 1m29s4	14 Jean-Pierre Jarier March 721G Ford – 1m29s4
8 Peter Revson McLaren M23 Ford – 1m29s4	4 Arturo Merzário Ferrari 312B3 – 1m29s5
24 José Carlos Pace Surtees TS14A Ford – 1m29s6	27 James Hunt March 731 Ford – 1m29s9
10 Carlos Reutemann Brabham BT42 Ford – 1m30s1	16 George Follmer Shadow DN1 Ford – 1m30s4 (NL)
15 Mike Beuttler March 721G Ford – 1m31s0	26 Nanni Galli Iso FX38B Ford – 1m31s1
17 Jackie Oliver Shadow DN1 Ford – 1m31s2	18 David Purley March 731 Ford – 1m31s9
12 Graham Hill Shadow DN1 Ford – 1m31s9	9 Andrea de Adamich Brabham BT37 Ford – 1m32s1

Stewart e Peterson largaram mal, com Cevert assumindo a liderança em Saint-Dévoit, com Peterson em segundo e Regazzoni em terceiro, com a primeira volta sendo completada na seguinte ordem: 1º Cevert; 2º Peterson; 3º Regazzoni; 4º Stewart; 5º Emerson; 6º Lauda; 7º Ickx; 8º Hulme; 9º Wilsinho; 10º Amon; 11º Ganley; 12º Beltoise; 13º Hailwood; 14º Jarier; 15º Pace; 16º Revson; 17º Merzário; 18º Hunt; 19º Reutemann; 20º Beuttler; 21º Adamich; 22º Oliver; 23º Purley; 24º Hill; 25º Galli.

Na segunda volta Cevert tocou no meio fio no Casino danificando um pneu, com o francês desacelerando e sendo ultrapassado por Peterson e em seguida por todo o pelotão, entrando nos boxes no final da volta.

Peterson completou a terceira volta na liderança, à frente de Regazzoni que era atacado por Stewart e Emerson, com Hulme cometendo um erro e sendo ultrapassado por Wilsinho e Amon, enquanto Cevert retornava em último depois de trocar os pneus.

Na quarta volta a vantagem de Peterson era de sete segundos para Regazzoni que segurava o pelotão, com Beuttler abandonando com o motor falhando.

Na sexta volta, pressionado por Stewart, Regazzoni não conseguiu frear na saída do túnel e rodou na chicane, com o suíço sendo ultrapassado por todo o pelotão antes de conseguir retornar à corrida, se dirigindo aos boxes em seguida. Nessa volta, Ganley ultrapassou Hulme passando a ocupar um surpreendente oitavo lugar.



12 – Graham Hill (Shadow DN1 Ford) e 3 – Jacky Ickx (Ferrari 312 B3)

Tão logo se “livraram” de Regazzoni, Stewart e Emerson se aproximaram de Peterson que começou a enfrentar problemas de alimentação, e não conseguiu resistir por muito tempo, sendo ultrapassado por Stewart na oitava volta, na linha de chegada, e logo em seguida por Emerson.

Na volta seguinte, o problema de Peterson se agravou, quando sua bomba mecânica de combustível parou de funcionar e ele só podia usar a elétrica e, com isso, foi ultrapassado por Lauda, Ickx e Wilsinho, com a décima volta sendo completada na seguinte ordem: 1º Stewart, com 3 segundos de vantagem; 2º Emerson, com 5 segundos para o 3º Lauda; 4º Ickx; 5º Wilsinho; 6º Peterson; 7º Amon; 8º Ganley; 9º Hulme; 10º Beltoise; 11º Hailwood; 12º Pace; 13º Jarier; 14º Revson; 15º Hunt; 16º Reutemann; 17º Merzário; 18º Adamich; 19º Oliver; 20º Purley; 21º Hill; 22º Galli; 23º Cevert; 24º Regazzoni.

Na 14ª volta, Hulme assumiu a oitava posição que era ocupada por Ganley e, na volta seguinte, Lauda continuava resistindo aos ataques de Ickx, causando boa impressão aos espectadores, com Amon entrando nos boxes com problema nos freios, o mesmo que fez com que Regazzoni abandonasse a corrida.

Na 19ª volta, Oliver entrou nos boxes para examinar sua asa dianteira que tinha sido danificada na primeira volta, com os seus mecânicos mandando que ele retornasse à prova.

Com 20 voltas completadas, Stewart e Emerson estavam distanciados na liderança, com o escocês pouco mais de cinco segundos à frente. Mais de vinte segundos atrás, vinha Lauda que se mantinha à frente de Ickx, com Wilsinho em quinto, à frente de Peterson que corria poupando combustível. Hulme era o sétimo, à frente de Ganley e Beltoise e, um pouco mais distante, Hailwood, Jarier e Pace lutando pelo décimo lugar, com Cevert ocupando a 17ª colocação.

Na 22ª volta, Jarier passou para décimo à frente de Pace e Hailwood, e na 24ª Amon desistiu devido a problemas com os freios.

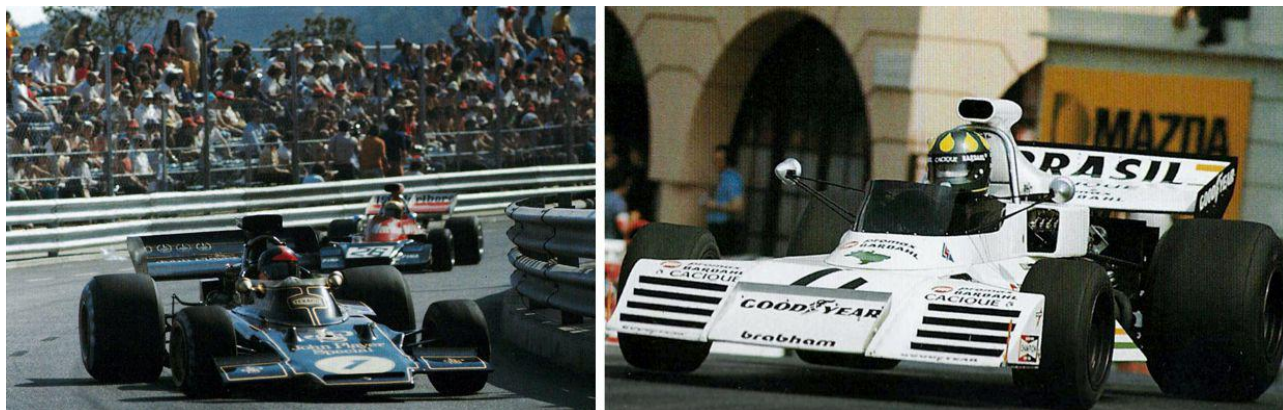
Quando ocupava um excelente terceiro lugar, Lauda teve que abandonar na 25ª volta, pela quebra do câmbio.

Com isso, Ickx passou para terceiro, enquanto Pace e Hailwood ultrapassaram novamente Jarier.

Depois de 30 voltas completadas, Stewart se mantinha à frente com oito segundos de vantagem para Emerson. Ickx era o terceiro mais de trinta segundos atrás e um segundo à frente do surpreendente Wilsinho Fittipaldi. Peterson era o quinto muito ameaçado por Hulme, que era seguido por Ganley, Beltoise, Pace, Hailwood, Jarier e Hunt. Cevert era o 16º lutando com Reutemann.

Na 31ª volta Pace teve a quebra de um semieixo, entrou nos boxes para abandonar, o mesmo acontecendo com Galli, e na volta seguinte Purley abandonou com vazamento de combustível.

Hulme tomou o quinto lugar de Peterson na 34ª volta e Cevert vinha escalando o pelotão, tendo ultrapassado Reutemann e Revson, passando a ocupar a décima terceira colocação, e na 36ª passou por Merzário e Hunt para assumir o décimo primeiro lugar.



Emerson Fittipaldi à frente de Nanni Galli, e à esquerda, Wilson Fittipaldi Jr.

Com 40 voltas, Stewart estava 9 segundos à frente de Emerson e 37 de Ickx que era muito pressionado por Wilsinho, quando Beltoise perdeu o controle do seu BRM na curva do Casino batendo no guard-rail, com o carro descendo a encosta até Mirabeau antes de parar com a suspensão quebrada, obrigando que a bandeira amarela fosse exibida no setor.

Cevert passou por Jarier na volta 41 e se aproximou de Hailwood, ganhando mais uma posição na volta seguinte, devido ao abandono de Ganley, vítima da quebra da transmissão, quando ocupava a sétima posição.

Na 45ª volta, quebrou o semieixo de transmissão da Ferrari de Ickx, e com o abandono do belga, Wilsinho passou a ocupar a terceira colocação, fazendo uma corrida excepcional. Depois de passar por Hailwood, Cevert passou a ocupar a sexta posição, no momento em que Graham Hill entrou nos boxes para trocar um pneu furado.

Na 47ª volta foi a vez de Hulme entrar nos boxes com um pneu furado, perdendo a quarta posição que ocupava e retornando em décimo primeiro. Nessa altura, Reutemann engrossou a lista de desistências com a quebra da caixa de câmbio.

Stewart era o líder na volta 50, com dez segundos de vantagem para Emerson, que tinha seu irmão Wilsinho em terceiro quarenta segundos atrás. Peterson era o quarto, à frente de Cevert, Hailwood, Jarier, Revson, Hunt e De Adamich.

Arturo Merzário, que corria em décimo segundo, entrou nos boxes com problema de pressão de óleo, retornando à pista logo depois.

Na 60ª volta, a diferença entre Stewart e Emerson se mantinha estável, com Wilsinho distante mais de um minuto. Na quarta posição, prejudicado pela bomba de combustível ineficiente, estava Peterson, prestes a levar uma volta de Stewart; Cevert era o quinto a uma volta, à frente de Hailwood, Jarier, Revson, Hunt, Hulme e De Adamich, que corria com o motor falhando.

Merzário acabou abandonando depois de 61 voltas, e na 63ª, Revson pressionava Jarier que estava com problemas na caixa de câmbio, e Graham Hill abandonou depois de 64 voltas com a suspensão quebrada. Na 65ª volta, faltando 13 para o final, Stewart era um líder tranquilo, com doze segundos de vantagem para Emerson, mas o escocês começou a diminuir a velocidade para proteger os discos de freios, que estavam superaquecendo.

Revson finalmente tomou o sétimo lugar de Jarier na volta 67, e na seguinte, Hailwood foi chamado para os boxes pois seus pneus estavam muito desgastados e com isso o inglês perdeu o sexto lugar que passou a ser ocupado por Revson, ao mesmo tempo em que Hunt ultrapassou Jarier que não conseguia mais selecionar as marchas corretamente, com o francês desistindo na 69ª volta, com Hailwood retornando à pista na nona posição.

Com 70 voltas, percebendo as dificuldades de Stewart, Emerson aumentou o seu ritmo reduzindo a diferença para 8 segundos. O terceiro era Wilsinho, seguido por Peterson, Cevert, Revson, Hunt, Hulme, De Adamich, Hailwood e Oliver.

O final da corrida prometia ser animado, com Emerson reduzindo a diferença com cerca de um segundo por volta, enquanto as coisas passaram a ir mal para seu irmão Wilsinho que com problema de alimentação de combustível, acabou perdendo um pódio certo, abandonando na 72ª volta e, com esse abandono, Hunt passou a ocupar a sexta posição, que podia lhe garantir um ponto no campeonato.

Na 75ª volta, a diferença entre Stewart e Emerson tinha caído para 5 segundos, quando o motor de Hunt parou de funcionar, forçando o jovem inglês a abandonar, com Hulme passando a ocupar a sexta posição.

Ao completar a penúltima volta, a diferença entre Stewart e Emerson tinha caído para dois segundos e na última, o brasileiro lançou suas últimas forças, registrando a melhor volta da prova, com 1m28s1, mas Stewart recebeu a bandeirada de chegada com 1,3 segundos de vantagem, na sua 25ª vitória na Fórmula 1, igualando o recorde estabelecido por seu compatriota Jim Clark.

Mesmo com problemas com a bomba de combustível, Peterson chegou em terceiro, com Cevert em quarto, Revson em quinto e Hulme em sexto. De Adamich, Hailwood e Oliver, nessa ordem, foram os outros que terminaram a corrida.

[Ver RESULTADOS 1973/47](#)



Jackie Stewart (Tyrrell 006 Ford) foi o vencedor da prova.

51 – 2ª ETAPA DO CAMPEONATO BRASILEIRO DE TURISMO DIVISÃO 3 - CURITIBA

A 2ª Etapa do Campeonato Brasileiro de Turismo Divisão 3, foi disputada no dia 3 de junho no Autódromo Paulo Pimentel, em Pinhais (Curitiba), sendo pela primeira vez disputada em duas corridas distintas, uma para os carros até 1.600 cc (Classe “A”) e outra para os carros acima dessa cilindrada (Classes “B” e “C”), cada uma com duração de uma hora.

Essa resolução causou uma discussão com os pilotos da classe “C” não concordando, por terem maiores condições de vencer na classificação geral e os da “A” gostando. Os dirigentes tomaram essa decisão porque a pista de Curitiba não permitia que largassem mais de 30 carros em uma prova, e havia 44 participantes, sendo 26 da “A”, 6 da “B”, e 12 da “C”.



Largada da classe “A”, com Júlio Caio Marques (12) e Edson Yoshikuma (99) na primeira fila

A primeira prova foi da Classe “A”, com a participação de vinte e seis VW 1600, teve uma prova de classificação definindo o grid de largada que ficou assim formado:

99 Edson Yoshikuma VW 1600 – 1m46s85	12 Júlio Caio Marques VW 1600 – 1m45s79
199 José Chemin VW 1600 – 1m48s61	29 Alfredo Guaraná VW 1600 – 1m47s67
31 Sebastião Sá Carvalho VW 1600 – 1m50s18	36 Ney Faustini VW 1600 – 1m49s18
90 Brasílio Terra VW 1600 – 1m51s33	25 Emílio Pederneiras VW 1600 – 1m50s22
16 Bruno D’Almeida VW 1600 – 1m51s65	146 Ricardo Mogames VW 1600 – 1m51s62
15 Plínio Riva Giosa VW 1600 – 1m52s81	6 Nelson Slaviero VW 1600 – 1m52s35

9 Emílio Boeckel VW 1600 – 1m53s59	54 Amândio Ferreira VW 1600 – 1m53s21
33 Edi Bianchini VW 1600 – 1m54s60	93 Fausto Dabbur VW 1600 – 1m53s90
41 Luiz Carlos Perussolo VW 1600 – 1m56s33	112 Ricardo Trein VW 1600 – 1m55s35
7 Wilson Sapag Jr. VW 1600 – 1m58s03	2 Antônio Muffato VW 1600 – 1m57s09
4 Henrique Câmara VW 1600 – 1m59s88	1 Fernando Esbróglgio VW 1600 – 1m59s86
48 Haroldo Renzo Fº VW 1600	86 Paulo Bossoni VW 1600 – 2m04s92
3 Sérgio Ribas VW 1600	190 Alfredo de Mattos VW 1600

Mesmo largando na última fila, Alfredo de Mattos, o “Carioca”, logo se posicionou entre os primeiros colocados, numa sensacional recuperação e depois de brigar muito com Ney Faustini e Nelson Slaviero assumiu a liderança, se aproveitando do abandono de Júlio Caio que liderou as primeiras voltas. Com a saída de Caio, Edson Yoshikuma assumiu a ponta, mas após liderar grande parte da prova, teve um pneu furado, sendo obrigado a parar nos boxes para efetuar a substituição. Fausto Dabbur, que liderava o campeonato, teve um vareta do tucho quebrada perdendo muito tempo nos boxes, não podendo obter uma boa classificação final.



Alfredo de Mattos (190) venceu na classe “A”, com Ney Faustini (36) em segundo. José Asmuz (32) venceu a “B”

Alfredo de Mattos venceu a corrida após completar 33 voltas em 1h00m14s84, média de 126,136 km/h, com Ney Faustini em segundo, José Chemin em terceiro, Ricardo Mogames em quarto, Amândio Ferreira em quinto, Brasília Terra em sexto, Fernando Esbróglgio em sétimo e Nelson Slaviero em oitavo, os únicos a completarem 22 voltas.

Para a segunda prova da tarde, para as classes “B” e “C”, o favorito Pedro Victor Delamare ficou com a pole-position, com o tempo de 1m39s57, tendo em segundo o paranaense Edison Graczyk, com 1m42s10,

ou seja, 2,53 segundos distante. Luiz Pereira Bueno teve a junta do cabeçote queimada e obteve apenas a nona posição, com o grid de largada ficando assim formado:

71 Edison Graczyk Chevrolet Opala 6C – 1m42s10	84 Pedro Victor Delamare Chevrolet Opala 6C – 1m39s57
46 Luiz Landi Chevrolet Opala 6C – 1m49s74	122 Antônio Castro Prado Chevrolet Opala 6C – 1m47s43
17 Júlio Tedesco Chevrolet Opala 6C – 1m54s32	10 Nelson Silva Chevrolet Opala 6C – 1m49s78
177 Antônio Carlos Prando Chevrolet Opala 4C – 2m01s80	15 Luís Fernando Costa FNM 2150 – 1m59s26
74 Evaldo Luiz Vita Chevrolet Opala 4C – 2m04s25	11 Luiz Pereira Bueno Chevrolet Opala 6C – 2m02s54
72 Fernando Rangel FNM 2150 – 2m06s57	42 Roberto Alves Chevrolet Opala 6C – 2m05s13
73 José Chateaubriand Chevrolet Opala 6C	117 Leopoldo Abi Eçab Chevrolet Opala 6C – 2m35s760
32 José Asmuz Chevrolet Opala 4C	68 Dado Andrade Chevrolet Opala 6C
197 Edson Anunciação Chevrolet Opala 6C	69 Adeodato Volpi Jr. Chevrolet Opala 4C



Nelson Silva (Opala nº 10) venceu a classe "C"

Delamare largou na ponta, seguido por Graczyk e Dado, que mesmo largando no final do pelotão, logo se posicionou na terceira colocação.

Júlio Tedesco e Leopoldo Abi Eçab ficaram fora da corrida ainda na primeira volta, e Luiz Pereira Bueno resistiu a apenas 2 voltas, abandonando com outra junta do cabeçote queimada.

Na quarta volta foi a vez de Edson Graczyk parar com o câmbio encavalado e na volta seguinte foi Delamare que encostou nos boxes com problemas no braço de direção e, quando os paranaenses esperavam a passagem de Dado Andrade para a liderança, este perdeu uma roda no miolo, conseguindo controlar o carro, escapando de um acidente mais grave. Com tudo isso, José Pedro Chateaubriand assumiu a ponta, onde ficou por pouco tempo, parando no miolo. Delamare e Graczyk tinham retornado à prova, mas com muitas voltas de atraso e a liderança estava com Nelson Silva, que sem forçar o carro, o conduziu até o final, para completar 32 voltas no tempo de 59m36s74, média de 125,612 km/h, com Luiz Landi em segundo, distante 21,05 segundos. O terceiro foi José Asmuz, que venceu a classe "B", com seu Opala de 4 cilindros, que completou 30 voltas no tempo de 59m44s75, média de 117,399 km/h.

[Ver RESULTADOS 1973/48](#)

52 – XLI 24 HORAS DE LE MANS - 8ª ETAPA DO CAMPEONATO MUNDIAL DE MARCAS

A tradicional 24 Horas de Le Mans foi disputada nos dias 19 e 20 de junho, contando pontos para a 8ª etapa do Campeonato Mundial de Marcas.



Os carros alinhados para a largada

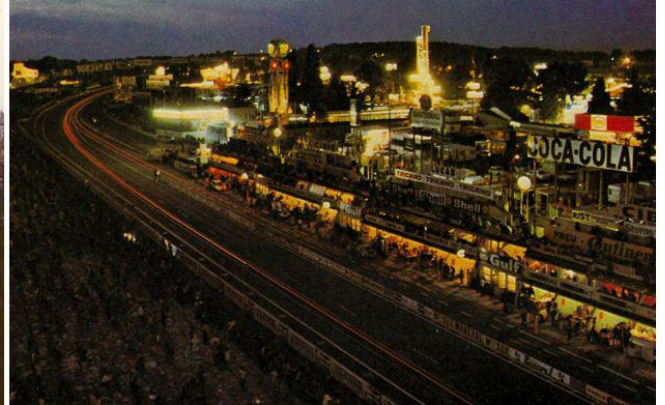
As principais equipes que disputavam o campeonato estavam presentes, sendo que a Matra-Simca considerou a prova como fundamental para continuar disputando as duas últimas provas que compunham o certame como se expressou, Jean-Lucas Lagardère, o homem forte da equipe, e nesse sentido, a equipe rodou durante 36 horas seguidas, com um 670B, no circuito de Paul Ricard, e inscreveu quatro carros para Le Mans, três 670B, para François Cevert/Jean Pierre Beltoise; Henri Pescarolo/Gérard Larrousse; e Jean-Pierre Jabouille/Jean-Pierre Jaussaud, e um 670 para Patrick Depailler/Bob Wollek.

A Ferrari que liderava o campeonato, se apresentou com seus três tradicionais 312PB, dessa feita com traseira longa, para Jacky Ickx/Brian Redman; Arturo Merzário/José Carlos Pace; e Tim Schenken/Carlos Reutemann, tendo se preparado com treinos durante 16 horas em Monza.

A terceira força do campeonato, a Gulf-Mirage, de John Wyer, se inscreveu com seus dois carros, para Derek Bell/Howden Ganley; e Mike Hailwood/Vern Schuppan/John Watson.

A Alfa Romeo não se inscreveu, mas a marca foi representada pela T33/TT3, de oito cilindros, de Carlo Facetti/Pam/Teodoro Zeccoli.

Entre os inscritos, se destacava o Sigma com motor rotativo Mazda, dos japoneses Tetsu Ikusawa e Horoshi Fushida, acompanhados do francês Patrick Dal Bo.



Completavam a lista dos Sport até 3 litros, dois Porsche 911 da equipe Martini, um Porsche 908/3, dois 908/2, três Ligier, e os carros com motor Ford Cosworth, sendo duas Lola e um Duckhams.

Os outros participantes eram 6 Sport 2 litros, 6 Turismo com o grid completado com 21 carros GT.

Nos treinos, as Ferrari não estavam usando os mesmos motores que usariam na corrida, pois pretendiam fazer os melhores tempos e largar na frente, embora isso pouco importasse numa prova com 24 horas de duração. Assim, o melhor tempo ficou com Arturo Merzário com 3m57s5, com Ickx ficando com o segundo tempo, e Reutemann com a quinta posição. As Matra ficaram com o 3º, 4º, 6º e 7º tempos, com o grid, ao estilo Indianápolis, com filas de dois carros, ficando assim constituído:

15 Jacky Ickx/Brian Redman Ferrari 312PB – 3m38s5	16 Arturo Merzário/José Carlos Pace Ferrari 312PB – 3m37s5
11 Henri Pescarolo/Gerard Larrousse Matra Simca MS670B – 3m41s8	10 François Cevert/Jean-Pierre Beltoise Matra Simca MS670B – 3m39s3
12 Jean-Pierre Jabouille/Jean-Pierre Jaussaud Matra Simca MS670B – 3m44s7	17 Tim Schenken/Carlos Reutemann Ferrari 312PB – 3m42s3
8 Derek Bell/Howden Ganley Mirage M6 Ford – 3m46s3	14 Patrick Depailler/Bob Wollek Matra Simca MS670 – 3m45s3
7 Jean-Louis Lafosse/Reine Wisell/H. de Fierlant Lola T282 Ford – 3m49s2	9 Mike Hailwood/Vern Schuppan/John Watson Mirage M6 Ford – 3m46s6
60 Carlo Facetti/Pam/Teodoro Zeccoli Alfa Romeo 33TT3 – 3m54s8	61 Daniel Rouveyran/Christian Mons Lola T280 Ford – 3m50s7
26 Tetsu Ikusawa/Hiroshi Fushida/Patrick Dal Bo Sigma MC73 Mazda – 4m11s1	27 José Juncadella/Jorge de Bragation Chevron B23 Ford – 4m11s0

62
Guy Ligier/Jacques Laffite
Ligier JS2 Maserati – 4m13s1

5
Alain De Cadenet/Chris Craft
Duckhams Ford – 4m11s2

46
Gijs Van Lennep/Herbert Muller
Porsche 911 Carrera RSR-PT – 4m14s9

21
Pierre Maublanc/Robert Mieusset
Chevron B23 BMW – 4m14s7

55
Dieter Glemser/John Fitzpatrick/Hans Heyer
Ford Capri LV – 4m15s8

47
Reinhold Joest/Claude Haldi
Porsche 911 Carrera RSR-PT – 4m15s8

54
Gerry Birrell/Hans Heyer
Ford Capri LV – 1m16s0

3
Juan Fernandez/Francesc Torredemer
Porsche 908/03 – 4m16s0

38
François Migault/Luigi Chinetti Jr.
Ferrari 365GTB4 Daytona – 4m16s7

39
Claude Ballot-Lena/Vic Elford
Ferrari 365GT4 Daytona – 4m16s2

37
Luís Di Palma/Nestor Garcia-Veiga
Ferrari 365 GTB4 Daytona – 4m17s1

53
Helmut Koinigg/Jean Vinatier/Gerry Birrell
Ford Capri LV – 4m16s7

19
Jean-Pierre Paoli/Alain Couderc
Ligier JS2 Maserati – 4m17s5

33
Neil Corner/Willie Green
Ferrari 365GTB4 Daytona – 4m17s2

50
Chris Amon/Hans-Joachim Stuck
BMW 3.0 CSL – 4m18s8

51
Toine Hezemans/Dieter Quester
BMW 3.0 CSL – 4m17s7

63
Geoff Loos/Jurgen Barth
Porsche 911 Carrera RSR – 4m19s3

34
Jean-Claude Andruet/Richard Bond
Ferrari 365GTB4 Daytona – 4m18s9

29
John Greenwood/Bob Johnson
Chevrolet Corvette – 4m19s6

4
Guillermo Ortega/Fausto Merello
Porsche 908/2 – 4m19s5

48
Peter Gregg/Guy Chasseuil
Porsche 911 Carrera RSR – 4m20s5

6
Sam Posey/Milt Minter
Ferrari 365GTB4 Daytona – 4m19s7

45
Paul Keller/Erwin Kremer/C. Schickentanz
Porsche 911 RSR Carrera RS – 4m21s6

30
Henri Greder/Marie-Claude Beaumont
Chevrolet Corvette – 4m20s9

69
Jean-Claude Aubriet/Depnic
Chevrolet Corvette – 4m24s8

40
Alain Serpaggi/José Dolhem
Ferrari 365 GTB4 Daytona – 4m23s2

28
Jacques Henry/Fred Stalder/B.-Etienne Grobot
Lola T290 Ford – 4m25s7

2
Roger Dubos/Christine Beckers/Pierre Pagani
Chevron B21/23 Ford – 4m25s6

56
Jean-Claude Guérie/Cyril Grandet
Ferrari 365GTB4 Daytona – 4m26s2

36
Lucien Guitteny/Bob Grossmann
Ferrari 356GBT4 Daytona – 4m15s9

52 André Wicky/Max Cohen-Olivar/Philippe Carron Porsche 908/2 – 4m27s2	49 Jean Egreteaud/Jean-Claude Lagniez Porsche 911 Carrera RSR – 4m26s9
43 Gerd Quist/Manfred Laub/Jurgen Zink Porsche 911 Carrera RSR – 4m29s2	58 Walter Brun/Cox Kocher/J.-Pierre Aeschlimann BMW 3.0 CSL – 4m28s4
44 Jean-François Piot/Peter Zbinden Porsche 011 Carrera RSR – 4m30s4	25 Michel Dupont/Paul Blancpain Chevron B23 Ford – 4m29s3
42 Pierre Mauroy/Marcel Mignot Porsche 911 Carrera RSR – 4m31s7	78 Hervé Bayard/Pierre Ligonnet Porsche 911 Carrera RSR – 4m31s5
41 Jean Selz/Florian Vetsch Porsche 911 Carrera RSR – 4m36s1	22 Raymond Touroul/Jean-Pierre Rouget Porsche 910 – 4m34s8
18 Claude Laurent/M. Delalande/Jacques Marché Ligier JS2 Maserati – 4m44s5	

A equipe Ferrari pretendia fazer com que o carro de Ickx/Redman atuasse como coelho, ou seja, deveria disparar na frente para forçar o ritmo das Matra, porém o piloto belga não concordou e, assim, o carro de Merzário/Pace foi escolhido para fazer a função, com os outros dois carros da equipe devendo acompanhar de longe os primeiros. A direção da equipe Matra, sabendo que Merzário tinha ordens de disparar, decidiu que seus carros deveriam o acompanhar de perto, mas sem forçar demais.



26 – Tetsu Ikuzawa/Hiroshi Fushida/Patrick Dal Bo (Sigma MC73 Mazda) e 39 – Claude Ballot-Lena/Vic Elford – 38 – François Migault/Luigi Chinetti Jr. (Ferrari 365 GTB4 Daytona)

Dessa forma, Merzário saiu em disparada, seguido de Redman e das Matra de Cevert e Pescarolo, mas na segunda volta, Redman reduziu a velocidade e deixou ser ultrapassado, caindo para o décimo lugar, enquanto Merzário tinha quatro segundos de vantagem para Cevert, com Pescarolo recebendo sinalização para poupar o carro, sendo ultrapassado por Schenken, caindo para quarto lugar. Os Mirage de Bell e de Hailwood, se posicionavam em sétimo e oitavo.

Ao ser completada a primeira hora de corrida, depois das primeiras parada para reabastecimento, Merzário mantinha a liderança com uma vantagem de 37 segundos de vantagem para Cevert. Hailwood tinha perdido cinco minutos nos boxes para verificação da transmissão do seu Mirage, e os dez primeiros lugares eram os seguintes: 1º Merzário (Ferrari 312PB) – 15 voltas, 215,968 km/h; 2º Cevert (Matra Simca

MS670B); 3º Pescarolo (Matra Simca MS670B) 4º Schenken (Ferrari 312PB); 5º Jabouille (Matra Simca MS670B); 6º Depailler Matra Simca 670); 7º Bell (Mirage M6 Ford); 8º Facetti (Alfa Romeo 33TT3); 9º Redman (Ferrari 312PB); 10º Hailwood (Mirage M6 Ford); 11º Fernandes (Porsche 908/3); 12º Maublanc (Chevron B23 BMW) – 1º Sport 2.0; 13º Van Lennep (Porsche Carrera S-3.0); 14º 62 – Laffite (Ligier JS2 Maserati); 15º Juncadella (Chevron B23 Ford); 16º Paoli (Ligier JS2 Maserati); 17º Migault (Ferrari 365 GTB4 Dayton) – 1º GT; 18º Posey (Ferrari 365 GTB4 Daytona); 19º Di Palma (Ferrari 365 GTB4 Daytona); 20º Elford (Ferrari 365 GTB4 Daytona).

Na segunda hora, as primeiras trocas de pilotos começou e Pace assumiu o volante da Ferrari líder faltando pouco menos de vinte minutos para que fossem completadas duas horas de corrida, retornando à pista na liderança. As colocações dos 10 primeiros era a seguinte 1º Pace/Merzário (Ferrari 312PB) – 215,283 km/h; 2º Beltoise/Cevert (Matra Simca MS670B); 3º Larrousse/Pescarolo (Matra Simca MS670B); 4º Wollek/Depailler (Matra Simca MS670); 5º Reutemann/Schenken (Ferrari 312PB); 6º Jaussaud/Jabouille (Matra Simca MS670B); 7º Ickx/Redman (Ferrari 312PB); 8º Ganley/Bell (Mirage M6 Ford); 9º Hailwood/Schuppan/Watson (Mirage M6 Ford); 10º Facetti/Pam/Zeccoli (Alfa Romeo 33TT3).



48 – Peter Gregg/Guy Chasseuil (Porsche Carrera RSR) – 10 – François Cevert/Jean-Pierre Beltoise (Matra Simca MS670B) – 42 – Pierre Mauroy/Marcel Mignot (Porsche Carrera RSR)

Pace deu apenas quatro voltas e teve que parar nos boxes, todo encharcado de gasolina, pois tinha furado o tanque de combustível reserva, vazando o líquido para o cockpit. Foram necessários 23 minutos para a reparação do defeito e, com isso, a Matra de Cevert/Beltoise foi para a liderança, com Merzário reassumindo a direção da Ferrari. Nesse período, o Mirage de Bell/Ganley ficou parado durante muito tempo com problemas no câmbio e, com esses imprevistos, os dez primeiros depois de 3 horas de corrida em os seguintes: 1º Cevert/Beltoise (Matra Simca MS670B); 2º Schenken/Reuteman (Ferrari 312PB); 3º Depailler/Wollek (Matra Simca MS670); 4º Pescarolo/Larrousse (Matra Simca MS670B); 5º Ickx/Redman (Ferrari 312PB); 6º Hailwood/Schuppan/Watson (Mirage M6 Ford); 7º Facetti/Pam/Zeccoli (Alfa Romeo 33TT3); 8º Jabouille/Jaussaud (Matra Simca MS670B); 9º Von Lennep/Muller (Porsche 911 Carrera RSR 3.0); 10º Maublanc/Mieusset (Chevron B23 BMW). A Ferrari de Merzário/Pace era 16º e o Mirage de Bell/Ganley 47º.

Na quarta hora, a Matra de Beltoise/Cevert continuava na frente, com a Ferrari de Merzário/Pace fazendo uma incrível recuperação, ocupando a 8ª posição. O Chevron de Maublanc/Mieusset, que fazia uma ótima corrida, perdeu muito tempo nos boxes com defeito no comando do acelerador, assim como a Matra de Jaussaud/Jabouille com diversos problemas, com essa hora sendo completada na seguinte ordem: 1º Cevert/Beltoise (Matra Simca MS670B); 2º Schenken/Reutemann (Ferrari 312PB); 3º Depailler/Wollek (Matra Simca MS670); 4º Pescarolo/Larrousse (Matra Simca MS670B); 5º Ickx/Redman (Ferrari 312PB); 6º Hailwood/Schuppan/Watson (Mirage M6 Ford); 7º Facetti/Pam/Zeccoli (Alfa Romeo 33TT3); 8º Merzário/Pace (Ferrari 312PB); 9º Wisell/Lafosse/Fierlant (Lola T282 Ford); 10º Lennep/Muller (Porsche 911 Carrera RS 3.0). O Chevron de Maublanc/Mieusset estava na 14ª posição, o Matra de Jabouille/Jaussaud em 31ª, e o Mirage de Bell/Ganley tinha abandonado a corrida.

Em virtude de uma decapagem no pneu dianteiro esquerdo, Beltoise teve que encostar nos boxes para um reparo num triângulo da suspensão, perdendo a liderança, que passou a ser ocupada pela Matra de Depailler/Wollek, que havia se aproveitado de um atraso na parada para reabastecimento da Ferrari de Schenken que vinha em segundo muito próximo. A Lola de Wisell tinha parado com um problema de rolamento na roda traseira direita, e caiu para a 36ª posição, com a Matra de Jaussaud subindo para 24º, com a quinta hora sendo completada na seguinte ordem: 1º Depailler/Wollek (Matra Simca MS670); 2º Schenken/Reutemann (Ferrari 312PB); 3º Pescarolo/Larrousse (Matra Simca MS670B); 4º Ickx/Redman (Ferrari 312PB); 5º Hailwood/Schuppan/Watson (Mirage M6 Ford); 6º Facetti/Pam/Zeccoli (Alfa Romeo 33TT3); 7º Merzário/Pace (Ferrari 312PB); 8º Cevert/Beltoise (Matra Simca MS670B) parado nos boxes; 9º Lennep/Muller (Porsche 911 Carrera RS 3.0); 10º Fernandez/Torredemer/Chenevière (Porsche 908/3).

No finalzinho da sexta hora, quebrou o motor da Matra líder, o segundo dos favoritos a abandonar a prova. Wollek, então saiu do circuito, pegou um avião e foi para Nivelles, na Bélgica, para correr de Fórmula 2. A Ferrari de Schenken/Reutemann assumiu a ponta, com a de Merzário/Pace descontando tempo, já ocupando o quinto lugar depois de passar pela Alfa Romeo, com essa hora apresentando como novidade a presença do Ford Capri de Glemser/Fitzpatrick/Heyer entre os dez primeiros, que eram os seguintes: 1º Schenken/Reutemann (Ferrari 312PB) – 92 voltas, 210,660 km/h/ 2º Pescarolo/Larrousse (Matra Simca MS670B); 3º Ickx/Redman (Ferrari 312PB) – 90 voltas; 4º Hailwood/Schuppan/Watson (Mirage M6 Ford); 5º Merzário/Pace (Ferrari 312PB) 88 voltas; 6º Facetti/Pam/Zeccoli (Alfa Romeo 33TT3); 7º Depailler/Wollek (Matra Simca MS67) – 84 voltas, (parado nos boxes); 8º Van Lennep/Muller (Porsche 911 Carrera RS 3.0) – 82 voltas; 9º Fernandez/Torredemer/Chenevière (Porsche 908/3); 10º Glemser/Fitzpatrick/Heyer (Ford Capri) – 81 voltas. A Matra de Cevert/Beltoise era 11ª e a de Jabouille/Jaussaud 13ª.



**14 – Patrick Depailler/Bon Wollek (Matra Simca MS670) –
60 – Carlo Facetti/Pam/Teodoro Zeccoli (Alfa Romeo T33TT3)**

Com a parada de Pescarolo para reabastecimento e troca das pastilhas dos freios traseiros, a Ferrari de Ickx/Redman assumiu o segundo lugar, com a Ferrari passando a ocupar os dois primeiros lugares, com o Mirage de Hailwood em terceiro e, com a sétima hora fechada na seguinte ordem: 1º Schenken/Reutemann (Ferrari 312PB); 2º Ickx/Redman (Ferrari 312 PB); 3º Hailwood/Schuppan/Watson (Mirage M6 Ford); 4º Pescarolo/Larrousse (Matra Simca MS670B); 5º Merzário/Pace (Ferrari 312PB); 6º Facetti/Pam/Zeccoli (Alfa Romeo 33TT3); 7º Cevert/Beltoise (Matra Simca MS670B); 8º Fernandez/Torredemer/Chenevière (Porsche 908/3); 9º Van Lennep/Muller (Porsche 911 Carrera RS 3.0); 10º Glemser/Fitzpatrick/Heyer (Ford Capri).

À meia-noite, o Matra de Pescarolo/Larrousse passou pelo Mirage assumindo o terceiro lugar, o Porsche Carrera 3.0 tinha passado pelo 908/3, com a Ferrari 365 GTB4 Daytona de Claude Ballot-Lena/Vic Elford passando a ocupar a décima posição, e primeiro GT, enquanto o Ford Capri tinha perdido muito tempo nos boxes e caindo para a 19ª posição.

Colocações com 8 horas de corrida: 1º Schenken/Reutemann (Ferrari 312PB); 2º Ickx/Redman (Ferrari 312PB); 3º Pescarolo/Larrousse (Matra MS670B); 4º Hailwood/Schuppan/Watson (Mirage M6 Ford); 5º Merzário/Pace (Ferrari 312PB); 6º Facetti/Pam/Zeccoli (Alfa Romeo 33TT3); 7º Cevert/Beltoise (Matra MS670B); 8º Van Lennep/Muller (Porsche Carrera 3.0); 9º Fernandez/Torredemer/Chenevière (Porsche 908/3); 10º Ballot-Lena/Elford (Ferrari 365 GTB4 Daytona).

Na 9ª hora, os três primeiros continuavam os mesmos, com a Alfa Romeo em quarto, pois o Mirage tinha abandonado, embora ainda aparecesse na 8ª posição. A Ferrari de Merzário/Pace, depois de meia hora parada para reparo na embreagem, tinha caído para sétimo com quinze voltas de atraso, com a Matra de Cevert/Beltoise tendo subido para a quinta posição e em sexto aparecia o Porsche 3 litros de Lennep/Muller. O Porsche 908/3 tinha perdido muito tempo nos boxes e caído para a 21ª posição e, a Matra de Jabouille/Jaussaud passando a ocupar a 26ª posição. Com essas modificações, aparecia em 10º lugar o Porsche GT de Peter Gregg/Guy Chasseuil.



3 – Juan Fernandez/Francesc Torredemer/Bernard Chenevière (Porsche 908/3)

15 – Jacky Ickx/Brian Redman (Ferrari 312 PB)

Os dez primeiros com 9 horas de corria eram os seguintes: 1º Schenken/Reutemann (Ferrari 312PB); 2º Ickx/Redman (Ferrari 312PB); 3º Pescarolo/Larrousse (Matra MS670B); 4º Facetti/Pam/Zeccoli (Alfa Romeo 33TT3); 5º Cevert/Beltoise (Matra Simca MS670B); 6º Lennep/Muller (Porsche Carrera 3.0); 7º Merzário/Pace (Ferrari 312PB); 8º Hailwood/Schuppan/Watson (Mirage M6 Ford) – parado nos boxes; 9º Ballot-Lean/Elford (Ferrari 365 GTB4 Daytona); 10º Gregg/Chasseuil (Porsche Carrera RS GT).

Com dez horas, as duas Ferrari continuavam na frente e até o quinto lugar não houve modificações. A Ferrari de Merzário/Pace tinha passado pelo Porsche de Lennep/Muller, ocupando a sexta posição, e com uma parada da Ferrari de Ballot-Lena/Elford que caiu para a 11ª posição, os Porsche Carrera GT passaram a ocupar a oitava e nona posições, em décimo aparecia a Ferrari na NART pilotada por François Migault/Luigi Chinetti Jr., e a Matra de Jabouille/Jaussaud tinha melhorado para a 23ª posição, com os carros correndo na seguinte ordem: 1º Schenken/Reutemann (Ferrari 312PB); 2º Ickx/Redman (Ferrari 312PB); 3º Pescarolo/Larrousse (Matra Simca MS670B); 4º Facetti/Pam/Zeccoli (Alfa Romeo 33TT3); 5º Cevert/Beltoise (Matra Simca MS670B); 6º Merzário/Pace (Ferrari 312PB); 7º Lennep/Muller (Porsche Carrer 3.0); 8º Gregg/Chasseuil (Porsche Carrera GT); 9º Keller/Chenevière/Schickentanz (Porsche Carrera GT); 10º Migault/Chinetti (Ferrari 365 GTB4 Daytona).

Completamente sem óleo, em virtude de uma rachadura no cárter, o motor da Ferrari líder, pilotada por Reutemann fundiu, às duas e meia da madrugada, faltando pouco para ser completada a décima primeira hora e com isso, Ickx/Redman assumiram a ponta, com duas voltas de vantagem para a Matra de Pescarolo/Larrousse, com 11 horas de corrida sendo completada na seguinte ordem: 1º Schenken/Reutemann (Ferrari 312 PB) fora da corrida; 2º Ickx/Redman (Ferrari 312PB); 3º Pescarolo/Larrousse (Matra Simca 670B); 4º Facetti/Pam/Zeccoli (Alfa Romeo 33TT3); 5º Cevert/Beltoise

(Matra Simca MS670B); 6º Merzário/Pace (Ferrari 312PB); 7º Lennep/Muller (Porsche Carrera 3.0); 8º Keller/Chenevière/Schickentanz (Porsche Carrera GT); 9º Migault/Chinetti (Ferrari 365 GTB4 Daytona); 10º Gregg/Chasseuil (Porsche Carrera GT).

Pouco depois de completar a 11ª hora de corrida, o Matra de Beltoise ficou fora por causa de uma decapagem de pneu, que provocou sua batida contra um guard-rail, danificando a suspensão traseira. Mantendo duas voltas de vantagem, a Ferrari de Ickx/Redman mantinha a liderança à frente de Pescarolo/Larrousse. Se destacava a ótima corrida a Alfa Romeo de Facetti/Pam/Zeccoli, que corria em quarto, pronto para assumir a terceira posição, com a Ferrari de Schenken/Reutemann ainda aparecendo na sexta posição, embora já tivesse abandonado a corrida e, a Ferrari Daytona de Ballot-Lena/Elford tinha voltado a aparecer entre os dez primeiros, com os carros na seguinte ordem depois de 12 horas, ou metade da corrida: 1º Ickx/Redman (Ferrari 312PB) 182 voltas – 207,335 km/h; 2º Pescarolo/Larrousse (Matra Simca MS670B) 180 voltas; 3º Facetti/Pam (Alfa Romeo 33TT3) 172 voltas; 4º Merzário/Pace (Ferrari 312PB) 168 voltas; 5º Lennep/Muller (Porsche Carrera 3.0) 165 voltas; 6º Schenken/Reutemann (Ferrari 312PB) 162 voltas; 7º Migault/Chinetti (Ferrari 365 GTB4 Daytona) 159 voltas; 8º Keller/Chenevière/Schickentanz (Porsche Carrera GT) 159 voltas; 9º Gregg/Chasseuil (Porsche Carrera GT) 159 voltas; 10º Ballot-Lena/Elford (Ferrari 365 GTB4 Daytona) 158 voltas.

Na 13ª hora, os nove primeiros eram os mesmos da hora anterior, já com a retirada do carro de Schenken/Reutemann da classificação, e com o Porsche 908/2 dos equatorianos Guillermo Ortega/Fausto Merello aparecendo na décima posição, seguido pela Matra de Jabouille/Jaussaud que era décimo primeiro.



A Ferrari 312PB nº 16 de José Carlos Pace/Arturo Merzário ficou em segundo.

Na 14ª hora, se destacava a recuperação da Matra de Jaussaud/Jabouille que aparecia na oitava colocação, com o Porsche de Gregg/Chasseuil caindo na classificação depois de parar nos boxes para reparos, enquanto a Ferrari de Merzário/Pace tinha diminuído a diferença para o líder para onze voltas, com a ordem dos dez primeiros sendo a seguinte: 1º Ickx/Redman (Ferrari 312PB); 2º Pescarolo/Larrousse (Matra Simca MS670B); 3º Facetti/Pam (Alfa Romeo 33TT3); 4º Merzário/Pace (Ferrari 312PB); 5º Lennep/Muller (Porsche Carrera 3.0); 6º Migault/Chinetti (Ferrari 365 GTB4 Daytona); 7º Keller/Chenevière/Schickentanz (Porsche Carrera GT); 8º Jabouille/Jaussaud (Matra Simca MS670B); 9º Ballot-Lena/Elford (Ferrari 365 GTB4 Daytona); 10º Ortega/Merello (Porsche 908/2).

A 15ª hora de corrida foi marcada pela subida de posição da Matra de Jaussaud/Jabouille para a sexta posição, e pela queda do Porsche GT de Keller/Chenevière/Schickentanz para a 14ª, e com isso, o Porsche 908/3 de Fernandez/Torredemer/Chenevière passou a ocupar a 10ª.

Ao serem completadas 16 horas de corrida, a vantagem de Ickx/Redman para Pescarolo/Larrousse tinha caído para uma volta e a única modificação entre os dez primeiros, foi a troca de posição entre os Porsche de Fernandez e Ortega.



Os vencedores foram Henri Pescarolo/Gerard Larrousse (Matra MS670B nº 11)

Com problemas na embreagem e na caixa de câmbio, a Alfa Romeo perdeu muito tempo nos boxes caindo para a quinta colocação, com Merzário/Pace e Lennep/Muller subindo para terceiro e quarto respectivamente, com a ordem dos dez primeiros sendo a seguinte: 1º Ickx/Redman (Ferrari 312PB); 2º Pescarolo/Larrousse (Matra Simca MS670B); 3º Merzário/Pace (Ferrari 312PB); 4º Lennep/Muller (Porsche Carrera 3.0); 5º Facetti/Pam (Alfa Romeo 33TT3); 6º Jabouille/Jaussaud (Matra Simca MS670B); 7º Migault/Chinetti (Ferrari 365 GTB4 Daytona); 8º Ballot-Lea/Elford (Ferrari 365 GTB4 Daytona); 9º Fernandez/Torredemer/Chenevière (Porsche 908/3); 10º Ortega/Merello (Porsche 908/2).

As 9,07 horas, Redman parou nos boxes para trocar pneus, reabastecer e efetuar um reparo no sistema de escapamento que tinha furado e com isso roubava 500 rotações do motor. Pescarolo, que estava uma volta atrás, conseguiu ficar na mesma volta, mas logo depois também entrou nos boxes para reabastecimento, checagem no óleo e troca das pastilhas de freios. Com isso, os dois primeiros colocados estavam na mesma volta e ambos parados nos boxes e o que saísse primeiro passaria a comandar a corrida, e esse foi Pescarolo e dez segundos depois partiu Redman. Com dezoito horas de corrida, Pescarolo tinha 20,5 segundos de vantagem para Redman, ao mesmo tempo em que a Alfa Romeo tinha parado novamente nos boxes, caindo para a décima posição.

A ordem depois de 18 horas era a seguinte: 1º Pescarolo/Larrousse (Matra 670B) – 270 voltas – 204,884 km/h; 2º Ickx/Redman (Ferrari 312PB) – 270 voltas a 20,5 segundos; 3º Merzário/Pace (Ferrari 312PB) – 259 voltas; 4º Lennep/Muller (Porsche Carrera 3.0) – 246 voltas; 5º Jaussaud/Jabouille (Matra Simca MS670B) – 246 voltas; 6º Migault/Chinetti (Ferrari 365 GTB4 Daytona) – 238 voltas; 7º Fernandez/Torredemer/Chenevière (Porsche 908/3) – 238 voltas; 8º Ballot-Lena/Elford (Ferrari 365 GTB4 Daytona) – 238 voltas; 9º Ortega/Merello (Porsche 908/2) – 237 voltas; 10º Facetti/Pam (Alfa Romeo 33TT3) – 236 voltas.

Depois de 19 horas, a Matra de Pescarolo/Larrousse tinha ampliado sua vantagem para a Ferrari de Ickx/Redman para 53 segundos, com Merzário/Pace se mantendo em terceiro, e com Jaussaud/Jabouille subindo para quarto. A Alfa Romeo continuava parando muito nos boxes e tinha caído para a 15ª posição. Lennep/Muller estavam em quinto, com o Porsche 908/3 de Fernandez tendo passado pela Ferrari de Migault, ocupando a sexta posição. Em oitavo se mantinha a Ferrari de Ballot-Lena e em nono o Porsche dos equatorianos, com a Ferrari 365 GTB4 Daytona de Alain Serpaggi/José Dolhem aparecendo pela primeira vez entre os dez primeiros.

Na 20ª hora, a Matra líder já tinha uma volta de vantagem para a Ferrari, com o Porsche de Lennep/Muller retornando ao quarto lugar, se aproveitando de uma parada da Matra de Jaussaud/Jabouille, e com o abandono da Ferrari Daytona de Migault/Chinetti, o Porsche GT de Keller/Schickentanz/Chenevière assumiu a décima posição.

Na 21ª hora de corrida, não ocorreram modificações entre os dez primeiros, e na 22ª hora o principal registro foi a recuperação da quarto posição pela Matra de Jaussaud/Jabouille e no desconto da diferença da Ferrari de Merzário/Pace para a Matra líder, que tinha caído para seis voltas.

As 14,27 horas, estourou o motor da Ferrari de Ickx/Redman, e quando encostou nos boxes, o belga estava derrotado, pois esperava aumentar seu ritmo na última hora para tentar alcançar a Matra. Com isso, a Ferrari de Merzário/Pace era o carro mais próximo do líder, distante 6 voltas, o que dava uma certa tranquilidade para Pescarolo/Larrousse.

A prova chegou ao seu final com a Matra de Pescarolo/Larrousse sendo declarada vencedora depois de completadas 24 horas de corrida, independentemente do recebimento da bandeirada de chegada, com uma média de 202,247 km/h. A Ferrari de Merzário/Pace terminou em segundo com 6 voltas de atraso.

A Ferrari de Ickx/Redman, com 332 voltas, deveria ser a terceira colocada, porém como o estranho regulamento de Le Mans só classificava os carros que estivessem andando na pista quando atingisse 24 horas, ficou de fora, e com esse detalhe do regulamento o terceiro lugar ficou para a Matra de Jaussaud/Jabouille com as mesmas 332 voltas. O quarto foi o Porsche Carrera Protótipo de 3 litros, de Lennep/Muller, com 329 voltas, e o quinto o Porsche 908/3, de Fernandez/Torredemer/Chenevière, com 320 voltas.

O vencedor da classe de 3.001 a 5000 cc dos carros GT, foi a Ferrari Daytona de Ballot-Lena/Elford, sexto geral, com 317 voltas. Entre os GT até 3.000 cc, sagrou-se vencedor o Porsche Carrera de Keller/Schickentanz/Chenevière, 8º geral, com 317 voltas, na Turismo, o vencedor foi o BMW de Quester/Hezemans, 11º geral com 308 voltas, e entre os GT acima de 5.001 cc, venceu o Corvette de Greder/Beaumont, 12º geral.

Nas demais classes e categorias, não houve carros classificados.

[Ver RESULTADOS 1973/49](#)



As Matra recebendo a bandeirada de chegada