

1971 – PARTE III

95 – 500 QUILÔMETROS DE NÜRBURGRING

Wilson Fittipaldi Jr. participou, no dia 5 de setembro, da prova 500 Quilômetros de Nürburgring, formando dupla com John Miles no Chevron B19 Ford. A dupla largou na 8ª posição do grid e terminou a corrida na mesma posição. O vencedor foi Vic Elford pilotando uma Lola T212 Ford, ficando em segundo Chris Craft (Chevron B19 Ford), em terceiro John Burton/Peter Gaydon (Chevron B19 Ford), em quarto John Lepp (Chevron B19 Ford), e em quinto Jean-Pierre Jabouille (Lola T212 Ford).

Ver RESULTADOS 1971/78



96 – UMA HORA DE CALOUROS - INTERLAGOS

Abrindo a Semana da Velocidade, que tinha como prova principal os 500 Quilômetros de Interlagos, foi disputada, no dia 5 de setembro, pela quarta vez a prova para estreantes e novatos “Uma Hora de Interlagos”.



*A largada da prova, tendo na primeira fila: 69 – Luiz Alberto do Casal (VW Sedan 1600),
11 – Jacob Kourouzan (Lorena GT VW), e 29 – Orlando Guinchetti (VW Sedan 1600)*

A corrida foi amplamente dominada por Jacob Kourouzan que pilotou um Lorena VW. Pelo segundo lugar ocorreu uma disputa acirrada entre os VW Sedan de José Maldonado e Luiz Alberto do Casal, com vitória do primeiro, que conseguiu se distanciar nas últimas voltas.

Quem chamou mais atenção foi Fausto Berti, que correndo com um Puma, partiu dos últimos lugares no grid de largada, para disputar a primeira colocação, que terminou quando o carro teve que abandonar a corrida, quando ocupava a quarta colocação.

Participaram da corrida 30 carros, com 12 recebendo a bandeirada de chegada. Jacob Kourouzan foi o primeiro, José Maldonado o segundo, Luiz Alberto do Casal o terceiro, Cláudio Gonzalez o quarto, e João Carlos Bevilacqua em quinto.

[Ver RESULTADOS 1971/79](#)

97 – 500 QUILÔMETROS DE INTERLAGOS

A 12ª edição dos 500 Quilômetros de Interlagos foi realizada no dia 7 de setembro, valendo para a quarta e última etapa do Campeonato Brasileiro de Velocidade.

O campeonato vinha sendo liderado por Lian Duarte com 22 pontos, com Abílio Diniz em segundo com 19, e em terceiro Francisco Lameirão com 18.



*Largada dos 500 Quilômetros, tendo na primeira fila: 11 – Luiz Pereira Bueno (Porsche 908/2),
12 – Francisco Lameirão (Porsche 910) e 25 – Abílio Diniz (Alfa Romeo GTAm)*

Para evitar alguma surpresa, a equipe Hollywood decidiu separar a dupla Lian/Lameirão, inscrevendo Lian no Porsche 908, formando dupla com Luiz Pereira Bueno, e Francisco Lameirão no Porsche 910, em dupla com Anísio Campos.

Além dos carros da equipe Hollywood, constavam como principais participantes, o Ford GT40 dos cariocas Sidney Cardoso/Heitor Palhares, as Lola T70 Chevrolet de Antônio Carlos Avallone e de Norman Casari; a equipe Jolly com a Alfa GTAm para Abílio Diniz, uma GTA para Emílio Zambello, e um Royale RP-4 equipado com motor Alfa Romeo para Eduardo Celidônio.

Também estavam inscritos o BMW Spyder da CEBEM, que dessa vez seria pilotado por Paulo Gomes; o Fúria Chevrolet de Olavo Pires, de Brasília, também de Brasília o Amok VW 2200 de Alex Dias Ribeiro/Luiz Estevão; os dois carros da equipe Casari, com Jan Balder no Casari A-1 equipado com motor Ford V8 e Renato Peixoto

no Reppe com motor Ford 1600, os Opalas de Pedro Victor Delamare, Ciro Cayres e Carlos Sgarbi, Antônio Carlos Aguiar numa Carretera Chevrolet, além do batalhão de carros com motor VW.

No sábado, dia 4, foi realizado o único treino oficial e, no seu finalzinho, as atenções se voltaram para a curva 1, onde Chico Landi, pilotando o Meta 20 Chevrolet, bateu no barranco por causa de um pneu estourado. Landi nada sofreu, mas o carro ficou sem condições de participar da prova.

No domingo, dia 5, depois da corrida de estreantes e novatos foi realizada a prova de classificação e, como esperado, o Porsche 908 fez a melhor volta, com o tempo de 55s937, novo recorde absoluto da pista.

Em segundo lugar ficou o Porsche 910, com o tempo de 1m00s975 e, em terceiro o Ford GT40, com o tempo de 1m03s082.



A Lola T70 de Norman Casari, durante os treinos e o que restou depois do incêndio

O quarto tempo ficou com a Alfa GTAm de Abílio Diniz, com o tempo de 1m06s141, ficando logo atrás o Royale Alfa Romeo de Eduardo Celidônio, que fez 1m06s815.

O sexto foi Casari, mesmo com a Lola falhando e o sétimo, um surpreendente Newton Pereira, que pilotando o Newcar VW, fez 1m07s017, ficando em oitavo Emílio Zambello, na Alfa GTA, com o tempo de 1m07s047, seguido por Antônio Carlos Aguiar, na antiga carretera Chevrolet, equipada com motor 6 cilindros de Opala, com o tempo de 1m07s713.



A largada da corrida, com 66 – Waldemyr Costa (Puma GT VW), 97 – Renato Peixoto (Reppe A-2 Ford), e 44 – Ciro Cayres (Chevrolet Opala) na frente do pelotão.

Outros carros que se destacaram foram: Pedro Victor Delamare (Opala) em 10º; Waldemyr Costa (Puma) em 11º; e Sérgio Benoni (Royale Ford) em 12º.

Olavo Pires não pôde estar em São Paulo e, com isso, o Fúria Chevrolet participou da classificação pilotado por Camillo Christóforo, que não fez um bom tempo devido aos diversos problemas apresentados pelo carro.

Quando a prova de classificação terminou, diversos pilotos solicitaram ao diretor da prova, Ângelo Juliano, que pudessem dar mais algumas voltas para acerto dos respectivos carros e foi nesse treino extra, que Norman Casari entrou em grande velocidade na curva 3, rodopiou com a Lola que bateu de leve no guard-rail e pegou fogo. O carro foi totalmente tomado pelas chamas, se desintegrando completamente, pois era fabricada com fibra de vidro e muito magnésio que teve forte combustão, agravada pelo fato do tanque de combustível estar cheio.



**Foto da esquerda: 28 – Eduardo Celidônio (Royale RP4 Alfa Romeo) e 60 – Enio Rebello/Antônio Meirelles (Alfa Romeo GTV) –
Foto da direita: 25 – Emílio Zambello/Abílio Diniz (Alfa Romeo GTAm) e 9 – Paulo Gomes (BMW Spyder)**

No dia da corrida, não alinharam os seguintes carros: Ford GT40 de Sidney Cardoso/Heitor Palhares; Lola T70 Chevrolet de Norman Casari; e a Alfa Romeo GTA de Emílio Zambello.

Para a ausência do Ford GT40 foi dada uma história, no mínimo curiosa. O pessoal da equipe contou que os pequenos tubos de borracha que levavam o óleo do depósito de freios para as rodas, apareceram cortados, e ainda que um dos cachimbos das velas estavam com papel molhado, para impedir o contato normal, fazendo o motor falhar. Alegaram sabotagem e chamaram a polícia técnica, que nada de irregular constatou, ao mesmo tempo em que, participantes próximos instalados em boxes próximos, afirmavam que eles tinham “afinado”, depois do acidente de Casari.

Por sua vez, Zambello preferiu ajudar Diniz a obter uma boa classificação e com isso retirou seu carro da largada e passou a formar dupla na Alfa Romeo GTAm.

Casari passou então, a formar dupla com Jan Balder no Casari A-1.

Com essas mudanças, o grid de largada ficou assim formado:

11 Luiz Pereira Bueno/Lian Duarte Porsche 908/2 - 55s937	12 Francisco Lameirão/Anísio Campos Porsche 910 - 1m00s975	25 Abílio Diniz/Emílio Zambello Alfa Romeo GTAm - 1m06s141
28 Eduardo Celidônio Royale RP4 Alfa Romeo - 1m06s815	37 Newton Pereira/Evandro Sá Newcar II VW - 1m07s017	45 Antônio Carlos Aguiar Chevrolet TC - 1m07s713
84 Pedro Victor Delamare Chevrolet Opala - 1m07s865	66 Waldemyr Costa Puma VW - 1m08s035	53 Sandro Benoni Royale RP-6 Ford - 1m08s181
6 Antônio Carlos Avallone Lola T70 Mk3B Chevy - 1m08s421	9 Paulo Gomes BMW 2002 Spyder - 1m08s471	77 Maurício Chulam Neto Speed Motors VW - 1m08s894
44 Ciro Cayres Chevrolet Opala - 1m09s158	80 Artur Bragantini/Valdir Olio Puma VW - 1m09s489	97 Renato Peixoto Reppe A-2 Ford - 1m09s835

17
Alex Dias Ribeiro/Luiz Estevão
Amok VW - 1m09s894

7
Roberto Oliveira/Biju Rangel
Puma VW - 1m10s993

73
Ricardo Di Loreto
Puma VW - 1m10s994

93
Leone Del Debbio/Eudoro Oliveira
Alfa Romeo GTA - 1m11s988

10
Carlos Celentano
Lorena VW - 1m12s299

8
Roberto Dal Pont
BMW 2002 TI - 1m12s399

5
Sílvio Montenegro
VW 4P 1600 - 1m12s451

69
Olavo Pires/Camillo Christóforo
Fúria Chevy - 1m12s550

86
Martinho Silberschmidt/Pedro R. Melo
Alfa Romeo GTV - 1m14s530

51
Carlos Sgarbi
Chevrolet Opala - 1m12s914

33
Graziela Fernandez
Alfa Romeo GTA - 1m14s364

60
Enio Rebello/Antônio Meireles
Alfa Romeo GTV - 1m14s530

95
Salvador Ciancaruso/Domingos Papaleo
Maserati 300S - 1m14s570

61
José Games/Hélio Vasiliauskas
Puma VW - 1m14s808

123
Marinho Antunes
AC VW - 1m14s968

98
Norman Casari/Jan Balder
Casari A-1 Ford

Não largaram: 3º Sidney Cardoso/Heitor Peixoto (Ford GTA40) – 1m03s082; 6º Norman Casari (Lola T70 Mk3A Chevy) – 1m06s000; 8º Emílio Zambello (Alfa Romeo GTA) – 1m08s047.



98 – Jan Balder/Norman Casari (Casari A-1 Ford) e 66 – Waldemyr Costa (Puma GT VW)

Luiz Pereira Bueno, largou no Porsche 908, andando muito forte com o objetivo de abrir a maior vantagem possível, para que Lian Duarte tivesse tranquilidade para conduzir o carro, quando assumisse a sua direção, garantindo com isso os pontos necessários para a conquista do campeonato brasileiro.

Foi colocando voltas de vantagem em todos, e entregando o carro a Lian com nada menos que cinco voltas de vantagem para os seus companheiros de equipe, Francisco Lameirão/Anísio Campos, que corriam em segundo com o Porsche 910.

Nessa maratona, Luizinho registrou a melhor volta da prova com o fantástico tempo de 56s2, com a média de 205,431 km/h.

Com os demais carros não tendo chance de lutar pela liderança, a maior atração para o público presente foi a luta pela terceira colocação, que inicialmente ficou com Eduardo Celidônio no Royale Alfa Romeo, que ainda no início da corrida foi superado pelo Opala de Pedro Victor Delamare, que permaneceu nessa posição até a 22ª volta, quando teve que parar nos boxes.

Com Celidônio em terceiro, Paulo Gomes e Emílio Zambello passaram a trocar constantemente de posições na disputa pelo terceiro lugar.

Na metade de prova, os três e mais Casari e Avallone, corriam próximos. Nas voltas 73, 74 e 75, o terceiro era Celidônio, com Gomes em quarto. Na volta 76, o quarto era Norman Casari, e na volta 97 foi a vez de Avallone aparecer em terceiro, com Zambello em quarto.

Um pouco mais atrás faziam uma boa corrida o Opala de Ciro Cayres e o VW 4P de Sílvio Montenegro.

Com a corrida chegando ao seu final, os dois primeiros lugares pareciam definidos, com o Porsche 908 em primeiro e o 910 em segundo, enquanto a luta pelo terceiro lugar continuava com Celidônio, Avallone, Zambello e Gomes, com o carro de Casari tendo se retirado da prova, ao se acidentar na volta 96 na curva 1, por causa de um pneu furado.

Entre os carros que abandonaram estavam o Amok VW de Alex Dias Ribeiro/Luiz Estevão e a Carretera Chevrolet de Antônio Carlos Aguiar, que andaram no bloco da frente da corrida.

Com relação aos dois primeiros, a cronometragem da prova não tinha dúvida, mas do 3º ao 6º, divulgaram o Royale de Celidônio em terceiro, a Alfa de Diniz em quarto, o BMW de Gomes em quinto e a Lola de Avallone em sexto, que batia com a cronometragem das principais equipes.

Mas, curiosamente, no dia seguinte divulgaram um novo resultado, colocando Gomes em 3º, Celidônio em 4º, Avallone em 5º e Zambello/Diniz em 6º, modificação bastante duvidosa, que acabou sendo a que foi homologada.

Ver RESULTADOS 1971/80



11 – Luiz Pereira Bueno/Lian Duarte (Porsche 908/2) e 12 – Francisco Lameirão/Anísio Campos (Porsche 910)

98 – CAMPEONATO BRASILEIRO DE VELOCIDADE

Composto por quatro provas: 1 – 21/03 – 12 Horas de Interlagos; 2 – 04/07 – 6 Horas de Interlagos; 3 – 01/08 – 300 Quilômetros de Tarumã; 4 – 07/09 – 500 Quilômetros de Interlagos, e por duas categorias. Divisões 5/6 ou geral e Divisão 4, o resultado final foi o seguinte:

Geral de Divisões 5/6:

P	PILOTO	Nº	CARRO	21/03/1971	04/07/1971	01/08/1971	07/09/1971	TOTAL
1º	Lian Duarte	11	Porsche 910	4	9	9	9	31
2º	Francisco Lameirão	12	Porsche 910	0	9	9	6	24
3º	Abílio Diniz	25	Alfa Romeo GTAm	9	6	4	1	20
4º	Luiz Pereira Bueno	11	Porsche 908/2	0	0	6	9	15

5º	Anísio Campos	11	Porsche 908/2	0	0	6	6	12
6º	Alcides Diniz	25	Alfa Romeo GTAm	9	0	0	0	9
7º	Leonardo Campana Jr.	27	Alfa Romeo GTA	6	0	0	0	6
	Ubaldo Lolli	27	Alfa Romeo GTA	6	0	0	0	6
9º	Tite Catapani	22	Royale RP6 Ford	4	0	0	0	4
	Jayme Silva	9	Fúria BMW	0	4	0	0	4
	Paulo Gomes	9	BMW 2002 Spyder	0	0	0	4	4
12º	Graziela Fernandez	33	Alfa Romeo GTA	0	1	3	0	4
13º	Ronaldo Berg	27	VW Sedan	3	0	0	0	3
	Wilson Sapag Jr.	27	VW Sedan	3	0	0	0	3
	Edson Yoshikuma	99	VW Sedan	0	3	0	0	3
	Eduardo Celidônio	28	Royale RP4 Alfa Romeo	0	0	0	3	3
17º	Enio Rebello	60	Alfa Romeo GTV	2	0	0	0	2
	Artur Bragantini	60	Alfa Romeo GTV	2	0	0	0	2
	Roberto Di Loreto	34	VW Sedan	0	2	0	0	2
	Ricardo Di Loreto	34	VW Sedan	0	2	0	0	2
	Antônio Carlos Avallone	6	Lola T70 Mk3B Chevy	0	0	0	2	2
22º	Cleide Vieira	48	VW Sedan	1	0	0	0	1
	Antônio Carlos Pina	48	VW Sedan	1	0	0	0	1
	Emílio Zambello	25	Alfa Romeo GTAm	0	0	0	1	1



Divisão 4:

P	PILOTO	Nº	CARRO	21/03/1971	04/07/1971	01/08/1971	07/09/1971	TOTAL
1º	Hélio Vasiliauskas	61	Puma VW	0	4	0	9	13
2º	Roberto Oliveira	83	Heve P4C VW	0	9	1	1	11
3º	Adolpho Trocolli	83	Heve P4C VW	0	9	1	0	10
4º	Maurício Chulam Neto	77	Speed Motors VW	9	0	0	0	9
	Jorge de Freitas	77	Speed Motors VW	9	0	0	0	9
	José Chateaubriand	73	Puma VW	0	0	9	0	9
	José Games	61	Puma VW	0	0	0	9	9
8º	Waldemyr Costa	66	Puma VW	0	6	0	3	9
	Alex Dias Ribeiro	17	Amok VW	0	3	6	0	9
	Luiz Estevão	17	Amok VW	0	3	6	0	9
11º	Sérgio Withers	68	Puma VW	6	0	0	0	6
	Libânio Cardoso	68	Puma VW	6	0	0	0	6
	Artur Bragantini	80	Puma VW	0	0	0	6	6
	Valdir Elói	80	Puma VW	0	0	0	6	6
15º	Aldo Pugliese	72	Puma VW	4	0	0	0	4

	Miguel Lafer	72	Puma VW	4	0	0	0	4
	Vicente Domingues	67	Heve P4C VW	0	0	4	0	4
	Carlos Celentano	10	Lorena VW	0	0	0	4	4
19º	Biju Rangel	7	Puma VW	0	0	3	1	4
20º	José Melkan	70	Puma VW	3	0	0	0	3
	César Fiamenghi	70	Puma VW	3	0	0	0	3
22º	Fredy O'Hara	12	Lorena VW	1	2	0	0	3
23º	Plínio Riva Giosa	15	Puma VW	2	0	0	0	2
	Ney Faustini	15	Puma VW	2	0	0	0	2
	Newton Pereira	37	Newcar II VW	0	0	2	0	2
	Evandro Sá	37	Newcar II VW	0	0	2	0	2
	Renato Peixoto	97	Reppe Ford	0	0	0	2	2
28º	Edo Lemos	12	Lorena VW	1	0	0	0	1
	José Chemin	21	Puma VW	0	1	0	0	1
	Pedro Muffato	21	Puma VW	0	1	0	0	1

99 – CEM MILHAS DA INDEPENDÊNCIA

No dia 7 de setembro, devido ao esforço do Conselho Municipal de Esportes, que a organizou, foi realizada no circuito improvisado, de 2.570 metros, em torno do Estádio do Mineirão, uma prova automobilística que recebeu o nome de 100 Milhas de Independência, que contou com a participação e 26 carros.

Na prova de classificação o mais rápido foi o Opala da Equipe Motorauto, que retornava às pistas e que dessa vez foi conduzido por Sebastião Venâncio Filho, com o tempo de 1m27s0. Em segundo lugar ficou o Opala do seu companheiro de Juiz de Fora, Nelson Weiss, com o tempo de 1m27s4.

Esses carros demonstravam que deveriam disputar a vitória na prova, uma vez que o terceiro colocado, o AC da Equipe Wilson Martini e pilotado por Clóvis Ferreira, ficou com o terceiro tempo com o tempo de 1m31s2, portanto 4 segundos mais lento do que os Opala.

Em quarto ficou o Puma super preparado do mineiro Nelson Firjan, seguido pelo protótipo Lazzat VW, do goiano Jefferson Cardoso e pelo Elgar do brasileiro Luiz Barata, que fez o tempo de 1m36s1.

Iniciada a corrida, os dois Opala tomaram a ponta seguidos pelo AC e, numa recuperação incrível, por Toninho da Matta, que pilotando um VW com motor de 2.000 cc tinha largado entre os últimos.

Porém o carro de Toninho abandonou cedo a corrida, e Nelson Weiss teve que parar diversas vezes nos boxes se atrasando muito.



4 – Clóvis Ferreira (AC Martini VW) vencedor da prova; 21 – Sebastião Venâncio Filho (Chevrolet Opala) segundo colocado; e 36 – Nelson Weiss (Chevrolet Opala) quarto colocado

Com isso, a luta pela liderança ficou limitada a Sebastião Venâncio, sempre correndo na frente e Clóvis Ferreira que o seguia à distância, até as últimas voltas, quando o Opala de Venâncio começou a falhar, sendo ultrapassado pelo AC na última volta, que recebeu a bandeirada de chegada com vantagem de apenas 1

Com as paradas do outro Opala, quem se firmou na terceira colocação foi o VW sem capota do goiano Cleomar Resende, que foi seguido no maior tempo da corrida pelo protótipo de Jefferson Cardoso e pelo Elgar de Luiz Barata. Porém, o Opala, nas últimas voltas conseguiu passar por Barata e Jefferson, terminando a corrida na quarta colocação.

O vencedor foi Clóvis Ferreira no AC Martini VW nº 4, ficando em segundo Sebastião Venâncio Filho (Chevrolet Opala nº 21), em terceiro Cleomar Resende (VW Sedan Spyder nº 7), em quarto Nelson Weiss (Chevrolet Opala nº 36), o quinto Jefferson Cardoso (Protótipo Lazzat VW nº 26), e em sexto Luiz Barata (Elgar 104GT VW nº 19).

100 – IBERIA AIRLINES TROPHY – F3 – CRYSTAL PALACE

No dia 11 de setembro foi disputado o Troféu “Ibérica Airlines” de Fórmula 3, em Crystal Palace, no qual estava inscrito o brasileiro Ronald Rossi, que acabou não participando. O vencedor foi Roger Williamson, ficando em segundo David Purley, o terceiro Brian McGuire, o quarto Peter Lamplough, e o quinto Steve Rhompson.

[Ver RESULTADOS 1971/81](#)

101 – 11ª ETAPA DO NORTH CENTRAL LOMBARD BRITISH F3 CHAMPIONSHIP – BRANDS HATCH

Mais uma vez estavam inscritos os brasileiros Ronald Rossi e Giu Ferreira para participarem da 11ª Etapa do North Central Lombard British F3 Championship, no dia 12 de setembro em Brands Hatch, porém, mais uma vez não participaram. O vencedor mais uma vez foi Roger Williamson, ficando em segundo Colin Vandervell, em terceiro John Bisignano, em quarto Peter Lamplough, e em quinto David Purley.

[Ver RESULTADOS 1971/82](#)

106 – ROTHMANS F5000 - HOCKENHEIM

Emerson Fittipaldi, pilotando a Lotus 56B a Turbina, deixou de participar da corrida de Fórmula 2, em Tull, para correr em Hockenheim, no dia 12 de setembro, em uma prova de Fórmula 5000.

Nas provas de classificação, o pole-position foi Frank Gardner, com uma Lola T300 Chevrolet, que registrou o tempo de 1m59s9, ficando em segundo Emerson com o tempo de 2m01s8, ficando grid de largada assim formado:

Frank Gardner Lola T300 Chevy - 1m59s9	Emerson Fittipaldi Lotus 56B Turbina - 2m01s8
Mike Walker Lola T192 Chevy - 2m02s9	Alan Rollinson Surtees TS8 Chevy - 2m03s1
Ray Allen McLaren M10B Chevy - 2m03s8	Teddy Pilette McLaren M10B Chevy - 2m03s9
Keith Holland McLaren M10B Chevy - 2m04s5	Trevor Taylor Leda LT25 Chevy - 2m05s5
Gordon Spice McLaren M10B Chevy - 2m07s0	Graham McRae McLaren M10B Chevy - 2m07s03
Tony Trimmer Surtees TS5A Chevy - 2m08s7	Ian Ashley Lola T190 Chevy - 2m10s2
Fred Saunders Crosslé 15F Rover - 2m12s8	Terry Sanger Harrier Chevy - 1m24s9
Bob Miller Dulon LD8 Chevy - 2m16s1	Rollad Heller Lola T190 Chevy - 2m19s2 (NL)

Peter Hawtin Cooper T90 Chevy - 2m19s4	Willie Wood Lola T142 Chevy - 2m20s2
David Prophet McLaren M10B Chevy - 2m24s7	John Coulter Lola T142 Chevy - 2m33s3 (NL)
Peter Gerrish BRM P83 Rover - 2m39s2	Robs Lamplough Lola T102 Ford - 2m44s8
John Bowtell Lola T142 Chevy - 3m10s6	

A primeira bateria apresentou Frank Gardner na liderança desde a largada, com Emerson Fittipaldi correndo em segundo, com Gardner batendo o brasileiro por 3,8s. O terceiro foi Graham McRae, o quarto Teddy Pilette, e o quinto Trevor Taylor.

Na segunda bateria, o panorama não mudou, com Gardner liderando, com Fittipaldi em segundo, ameaçado por McRae, que teve a oportunidade de passar pelo brasileiro na oitava volta, quando Emerson deu uma errada na Curva Sachs, porém na volta seguinte, foi a vez de McRae errar no final da reta, sair da pista, bater no guard-rail, com o carro pegando fogo. Felizmente McRae sofreu apenas queimaduras nos dedos, sem sofrer maiores consequências. Gardner ficou em primeiro, Emerson em segundo, Pilette em terceiro, Taylor em quarto e Ray Allen em quinto.

Pela soma dos tempos, Frank Gardner (Lola T300 Chevrolet) ficou em primeiro, Emerson Fittipaldi (Lotus 56B Pratt & Whitney) em segundo, Teddy Pilette (McLaren M10B Chevrolet) em terceiro, Trevor Taylor (Leda LT25 Chevrolet) em quarto, e Ray Allen (McLaren M10B Chevrolet) em quinto.

[Ver RESULTADOS 1971/83](#)

103 – 8ª ETAPA DO CAMPEONATO EUROPEU DE FÓRMULA 2 – FLUGPLATZ TULLN, VIENA - ÁUSTRIA

A oitava etapa do campeonato europeu de Fórmula 2 foi disputado no dia 12 de setembro, no circuito de Flugplatz Tulln, em Viena, Áustria.

Os treinos para a prova foram iniciados no sábado, quando houve dois treinos oficiais, com Ronnie Peterson marcando o tempo de 1m00s48, novo recorde da pista, ficando com a pole-position. O segundo melhor tempo ficou com o argentino Carlos Reutemann que ficou a um centésimo de segundo do piloto sueco.

José Carlos Pace, com o motor do seu carro rateando, marcou o último tempo, em 1m02s97 e, apesar do motor ser trocado durante a noite, não resultou em melhoramento no desempenho do carro do brasileiro.

No domingo houve mais uma bateria de treinos, mas os pilotos não conseguiram melhorar seus tempo, pois chovia muito no circuito austríaco.

O pelotão de largada ficou assim formado:

8 Ronnie Peterson March 712M Ford - 1m00s48	12 Carlos Reutemann Brabham BT36 Ford - 1m99s49	3 François Cevert Tecno TF71 Ford	7 Dieter Quester March 712M BMW
9 Tim Schenken Brabham BT36 Ford	20 Jean Pierre Jaussaud March 712M Ford	11 Niki Lauda March 712M Ford	
6 Cláudio Francisci Tecno TF70 Ford	1 Nanni Galli Tecno TF70 Ford	17 Bob Wolleck Brabham BT36 Ford	25 Peter Westbury Brabham BT36 Ford

19 Wilson Fittipaldi Jr. March 712M Ford	2 Henri Pescarolo March 712M Ford	14 Tetsu Ikuzawa Lotus 69 Ford	
26 Carlos Ruesch Brabham BT36 Ford	24 John Watson Brabham BT30 Ford	4 Patrick Depailler Tecno TF71 Ford	18 Giovanni Salvatti March 712M Ford
22 Tino Brambilla March 712M Ford	5 José Carlos Pace March 712M Ford		

Com muita chuva e pouca visibilidade foi dada a largada para a primeira bateria da prova às 14 horas, com Peterson assumindo a ponta seguido por Tim Schenken, Carlos Reutemann, Dieter Quester e François Cevert, formando um bloco mas distanciado: Francisci, Wilsinho, Ikuzawa, Galli, Wolleck, Salvatti e Watson. Henri Pescarolo abandonou a primeira volta, Wilsinho passou por Francisci e com o abandono de Reutemann na décima volta, pulou para a quinta colocação.



19 – Wilson Fittipaldi Jr. (March 712M Ford)

Pouco depois da metade de corrida, as principais posições foram definidas, com Peterson recebendo a bandeira de chegada com cerca de dez segundos de vantagem para Schenken, com Quester em terceiro, Cevert em quarto e Wilsinho em quinto. José Carlos Pace foi apenas o 16º.

Para a segunda bateria alinharam 17 carros e foi bem melhor do que a primeira, apresentando disputas acirradas pela primeira colocação entre Ronnie Peterson e Tim Schenken. O sueco largou melhor com o australiano no seu vácuo, posições que foram mantidas até a décima quinta volta, com Schenken conseguindo ultrapassar Peterson na volta seguinte, posição que foi mantida até que o australiano rodou permitindo que Peterson vencesse a segunda bateria.

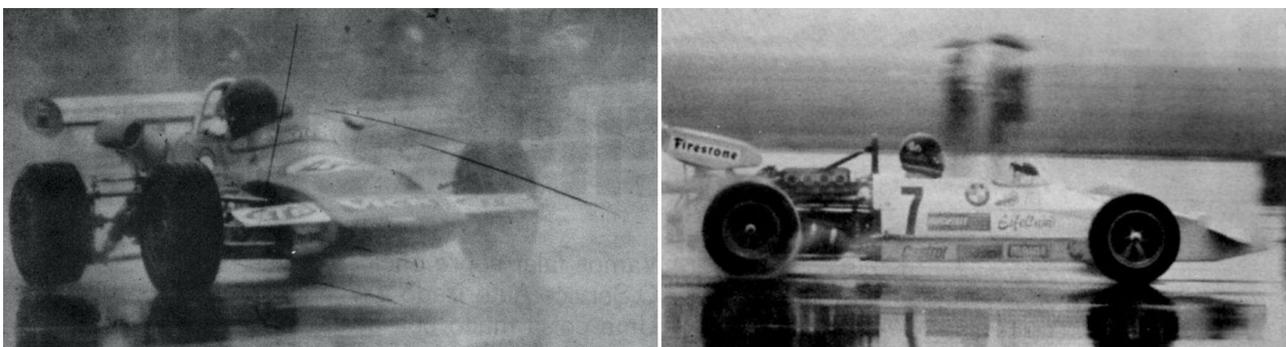
Outra disputa foi travada pelo terceiro lugar entre Dieter Quester, Wilson Fittipaldi Jr. e François Cevert. Wilsinho largou em quarto, atrás de Cevert, enquanto Quester se atrasou na largada, caindo para a sétima posição, vindo recuperando terreno no decorrer da bateria.

Com o abandono de Cevert, Wilsinho passou para terceiro, mas logo passou a ser pressionado por Quester, que acabou superando o brasileiro, para terminar a bateria na terceira colocação.

Ronnie Peterson venceu a bateria, com Tim Schenken em segundo, Dieter Quester em terceiro, Wilson Fittipaldi Jr. em quarto e John Watson em quinto. Pace mais uma vez não foi bem terminando a bateria na 11ª posição.

Pela soma de tempos, Ronnie Peterson ficou em primeiro, com Schenken em segundo, Quester em terceiro, Wilsinho em quarto e Watson em quinto. Pace foi o 13º.

[Ver RESULTADOS 1971/84](#)



8 – Ronnie Peterson (March 712M Ford) vencedor da prova – 7 – Dieter Quester (March 712M BMW) terceiro colocado.

104 – INTERNATIONALES ADAC AVUSRENNEN – FÓRMULA 3

O brasileiro Giu Ferreira participou de uma corrida de Fórmula 3 disputada no dia 12 de setembro, no circuito de AVUS, em Berlim, classificando-se em oitavo lugar.

O vencedor foi o alemão Wolfgang Bullow, que pilotou uma March 713S, ficando em segundo Willi Deutsch, em terceiro Hermann Unold, em quarto Manfred Mohr, e em quinto Eddie Jacobsson.

[Ver RESULTADOS 1971/85](#)

105 – 1ª ETAPA DO CAMPEONATO BRASILEIRO DE FÓRMULA FORD - TARUMÃ

A abertura do campeonato brasileiro de Fórmula Ford ocorreu no dia 12 de setembro, no circuito gaúcho de Tarumã, contando com a participação de 29 carros.

Assim como ocorreu na abertura do campeonato gaúcho da categoria, a prova foi dividida em três baterias de 15 voltas cada uma. A primeira com a participação de 14 carros, a segundo com 15, e a terceira contando com todos os participantes.



Largada da prova, com 84 Pedro Víctor Delamare, 14 – Francisco Lameirão, 11 – Claudio Mueller; e 19 – César Pegorado.

Na primeira bateria, Francisco Lameirão assumiu a ponta, sendo seguido por Cezar Pegoraro e Pedro Victor Delamare. Um pouco atrás corriam José Luiz de Marchi, Pedro Carneiro Pereira, e Enio Sandler.

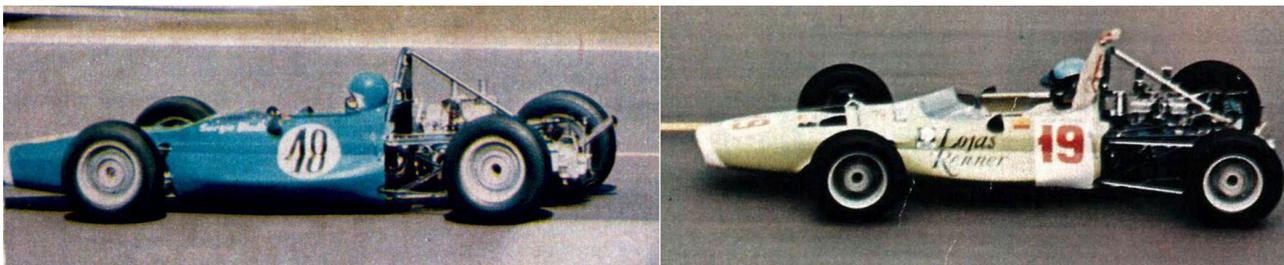
Delamare passou por Cezar Pegoraro na curva do Tala Larga, mas foi novamente superado pouco depois. Mas, na última volta, Delamare conseguiu sair do vácuo do piloto gaúcho, na reta de chegada, conquistando a segunda colocação. Lameirão liderou a prova de ponta a ponta, e venceu com o tempo de 19m37s6, média de 138,302 km/h. O segundo foi Delamare, o terceiro Cezar Pegoraro, o quarto José Luiz de Marchi e o quinto Pedro Carneiro Pereira.

Na segunda bateria, Cláudio Mueller saiu na frente e liderou de ponta a ponta. Atrás dele correram João Luiz Palmeiro, Alex Dias Ribeiro, Raffaele Rosito e Leonel Friedrich.

Disputa interessante ocorreu entre o brasiliense Alex Dias Ribeiro e o gaúcho Leonel Friedrich, que terminou quando o gaúcho saiu da pista na curva do Laço, danificando a suspensão do seu carro e tendo que abandonar. Muller fez o tempo de 19m39s5, média de 138,079 km/h, o segundo foi João Luiz Palmeiro, o terceiro Alex Dias Ribeiro, o quarto Raffaele Rosito, e o quinto Francisco Feoli.

Na terceira bateria, que reuniu 27 carros, pois Clóvis de Moraes e Leonel Friedrich não puderam largar. Francisco Lameirão partiu na frente, seguido por Cláudio Mueller, Cezar Pegoraro, José Luiz de Marchi, Sérgio Blauth e Pedro Carneiro Pereira.

Na terceira volta Pedro Victor Delamare, que havia largado mal, começa a despontar na corrida, para na volta seguinte atingir a quarta colocação, enquanto Mueller continuava colado em Lameirão, esperando uma oportunidade para assumir a liderança da prova, o que não ocorreu, com Lameirão vencendo com dois segundos de vantagem para Mueller.



48 – Sérgio Blauth e 19 – César Pegoraro

No segundo pelotão, as disputas duraram toda a corrida, entre Pedro Victor Delamare, De Marchi, Enio Sandler e José Luiz Palmeiro, correndo um pouco atrás Raffaele Rosito e Alex Dias Ribeiro.

Lameirão venceu com o tempo de 19m27s1, média de 139,546 km/h, ficando em segundo Cláudio Mueller, em terceiro Pedro Victor Delamare, em quarto José Luiz de Marchi, e em quinto Cezar Pegoraro.

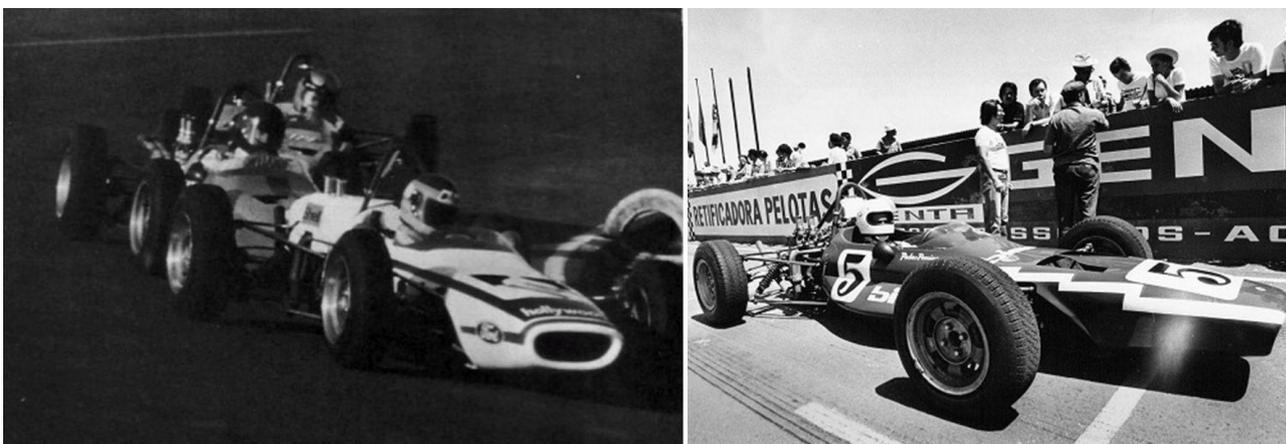
Ao final, o diretor da prova, Sr. Ibraim Gonçalves, baseado nas verificações da Comissão Técnica, recomendou ao comissário desportivo da CBA, Sr. Rubens Carpinelli, a desclassificação dos carros de Francisco Lameirão e Pedro Victor Delamare, alegando que haviam usado separadores de aço nas molas do balancim, nos comandos de válvula dos carros.

A desclassificação chegou a ser anunciada por alguns jornais do sul, mas foi imediatamente desmentida pelo presidente do Conselho Técnico Desportivo da CBA, Sr. Amadeu Girão, sob a alegação de que a Federação Gaúcha não tinha competência para tomar tal decisão, o que foi referendado pelo presidente da referida federação, Sr. José Carlos Steiner.

O caso levado a julgamento na Comissão Técnica da CBA, foi rejeitado por unanimidade, prevalecendo o resultado de pista, que foi o seguinte, com Francisco Lameirão em primeiro, Cláudio Mueller em segundo, Pedro Victor Delamare em terceiro, Cezar Pegoraro em quarto, José Luiz de Marchi em quinto, e Pedro Carneiro Pereira em sexto.

[Ver RESULTADOS 1971/86](#)

Na prova de Estreantes e Novatos, disputada entre a segunda e terceira baterias de Fórmula Ford, o vencedor geral e na classe de 1.301 a 1.600 cc, foi Benoni de Carvalho, pilotando um VW 1600. Na classe até 1.300 cc, venceu Carlos Bertuol (VW 1300) e na classe de 1.601 a 3.000 cc, Telmo Arend.



Francisco Lameirão à frente de Cláudio Muller e Clóvis de Moraes e na outra foto; 5 – Pedro Carneiro Pereira

106 – GP DO CANADÁ – 10ª ETAPA DO CAMPEONATO MUNDIAL DE F-1

Para o GP do Canadá, disputado no Autódromo de Mosport, em Bowmaville, Ontário, no dia 19 de setembro, estavam inscritos, como novidades, Mark Donohue, com uma McLaren M14A Ford, Skipe Barber, com March 711 Ford, George Eaton, com BRM P160, Chris Craft, com Brabham BT33 Ford, e Pete Lovely, que se inscreveu com uma Lotus 69 de Fórmula 2, modificada para receber o motor Ford V-8.

Mas a disputa mais importante era pelo vice-campeonato, uma vez que o título já tinha sido conquistado antecipadamente por Jackie Stewart, entre Emerson Fittipaldi e Ronnie Peterson.

No primeiro turno de treinos, realizado na manhã de sexta-feira, antes de cair uma forte chuva, o mais rápido foi Jackie Stewart, com o tempo de 1m18s5, ficando em segundo Emerson Fittipaldi com 1m18s6. Pouco depois Mário Andretti, com Ferrari, igualou o tempo de Stewart, pouco antes de começar a chover e não ser mais possível melhorar os tempos até então registrados.

No turno da tarde, a chuva tinha passado, o que permitiu aos pilotos registrarem voltas mais rápidas, com Jackie Stewart baixando seu tempo para 1m15s7, vindo a seguir o suíço Jo Siffert com 1m15s8. Emerson melhorou pouco, passando para 1m18s3, mas teve que parar com problemas na embreagem.

No treino de sábado pela manhã, com o tempo bom, Jo Siffert marcou 1m15s5, e François Cevert e Jackie Stewart marcavam 1m15s7, ficando com 1m16s1: Emerson Fittipaldi, Clay Regazzoni e Chris Amon.

No último turno, sábado à tarde, Jackie Stewart conquistou a pole-position com o tempo de 1m15s3, com Jo Siffert registrando o tempo de 1m15s9, ficando com o tempo obtido anteriormente.

11 Jackie Stewart Tyrrell 003 Ford - 1m15s3

14 Jo Siffert BRM P160 - 1m15s5

12 François Cevert Tyrrell 002 Ford - 1m15s7
--

2 Emerson Fittipaldi Lotus 72D Ford - 1m16s1
--

20 Chris Amon Matra Simca MS120B - 1m16s1

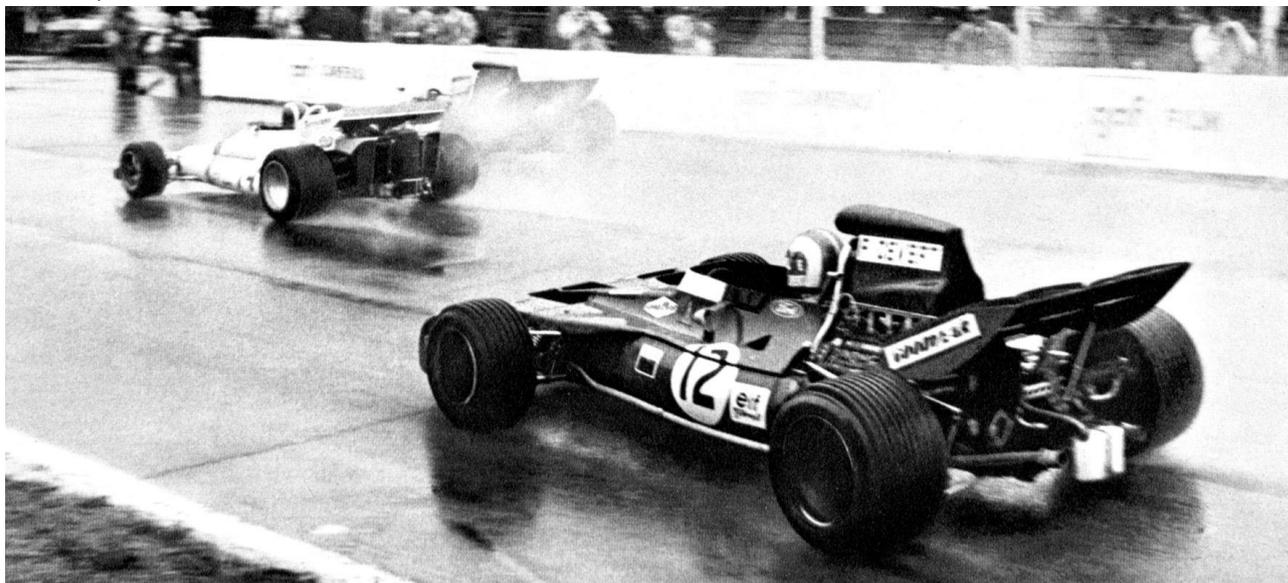
17 Ronnie Peterson March 711 Ford - 1m16s2
--

3 Reine Wisell Lotus 72D Ford - 1m16s3
--

10 Mark Donohue McLaren M19A Ford - 1m16s3
--

9 Denny Hulme McLaren M19A - 1m16s4	21 Jean-Pierre Beltoise Matra Simca MS120B - 1m16s5	
4 Jacky Ickx Ferrari 312B2 - 1m16s5	6 Mário Andretti Ferrari 312B2 - 1m16s9	22 John Surtees Surtees TS9 Ford - 1m17s1
37 Graham Hill Brabham BT34 Ford - 1m17s2	15 Peter Gethin BRM P160 - 1m17s2	
8 Tim Schenken Brabham BT33 Ford - 1m17s4	5 Clay Regazzoni Ferrari 312B2 - 1m17s5	31 Helmut Marko BRM P153 - 1m17s8
18 Nani Galli March 711 Ford - 1m18s2	28 George Eaton BRM P160 - 1m18s4	
19 Mike Beuttler March 711 Ford - 1m18s5	24 Rolf Stommelen Surtees TS9 Ford - 1m18s8	33 Skip Barber March 711 Ford - 1m19s8
35 Pete Lovely Lotus 69 Ford - 1m21s1		

Não largaram: 9º Howden Ganley (BRM P160 nº 16) – 1m16s3; 25º Chris Craft (Brabham BT33 Ford nº 26) – 1m20s3; 27º Henri Pescarolo (March 711 Ford nº 27) – 1m21s9.



Largada: 12 – François Cevert (Tyrrell 002 Ford), 14 – Jo Siffert (BRM P160) e 11 – Jackie Stewart (Tyrrell 003 Ford)

Devido a um acidente ocorrido em uma prova preliminar de Fórmula Ford, disputada na manhã do domingo, no qual perdeu a vida o piloto canadense Wayne Kelly, a largada da prova sofreu um atraso de uma hora e quarenta minutos, somente ocorrendo às 16,10 horas.

Ainda pela manhã, houve um treino para os carros de Fórmula 1, e quase no seu final Henri Pescarolo rodou com seu March, saiu da pista, indo de encontro com o guard-rail, com o piloto sendo levado para o hospital em Toronto, com suspeita de fratura de uma das vértebras na altura do pescoço, o que felizmente não foi comprovado.

O treino foi interrompido com o acidente e, quando foi recomeçado, caiu uma leve chuva, suficiente para que Howden Ganley rodasse em uma das curvas danificando a suspensão do seu BRM e ficando impossibilitado de largar. Outro que resolveu não correr foi Chris Craft, que preferiu guardar seu carro para a prova seguinte que foi disputada nos Estados Unidos.

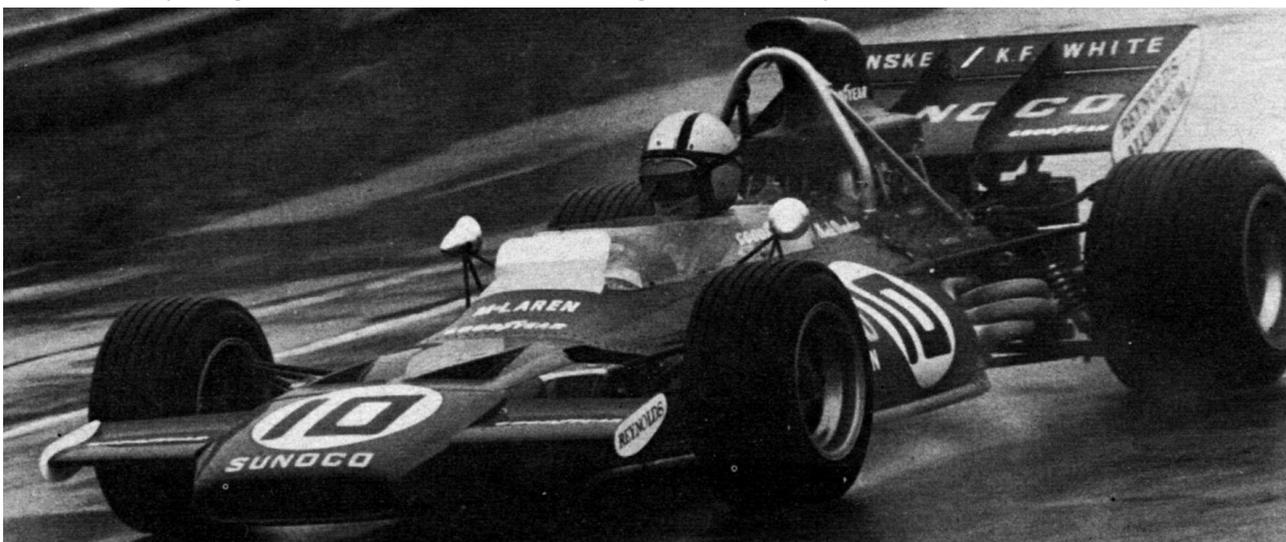
Debaixo de muita chuva, foi dada a largada, com Stewart assumindo a ponta, seguido por Siffert, com Cevert largando mal. Ronnie Peterson, se aproveitando da largada de Stewart, colocou nos dois líderes, e passou por Siffert, que acabou sofrendo, quando um dos dois líderes tocou uma das rodas fora da pista, levantando muita lama que ensopou os óculos do suíço que, não vendo nada, foi obrigado a parar e, quando voltou, tinha se atrasado muito. Beltoise tinha feito uma largada espetacular e ao ser completada a primeira volta corria em terceiro, com Donohue em quarto, mesmo tendo largado apenas em oitavo.

A primeira volta foi completada na seguinte ordem: 1º Stewart (Tyrrell 11); 2º Peterson (March 17); 3º Beltoise (Matra 21), 4º Donohue (McLaren 10); 5º Fittipaldi (Lotus 2); 6º Cevert (Tyrrell 12); 7º Ickx (Ferrari 4); 8º Wisell (Lotus 3); 9º Surtees (Surtees 22); 10º Amon (Matra 20); 11º Andretti (Ferrari 6); 12º Hulme (McLaren 9); 13º Regazzoni (Ferrari 5); 14º Stommelen (Surtees 24); 15º Gethin (BRM 15); 16º Hill (Brabham 37); 17º Siffert (BRM 14); 18º Marko (BRM 31); 19º Eaton (BRM 28); 20º Beuttler (March 19); 21º Galli (March 18); 22º Barber (March 33); 23º Lovely (Lotus 35); com Tim Schenken entrando nos boxes com problemas de ignição, abandonando a corrida.

Na segunda volta Graham Hill rodou e, com o tanque de óleo danificado, entrou nos boxes também abandonando.

Ickx passou por Cevert, assumindo a sexta colocação, na segunda volta, sendo esta a única alteração entre os primeiros nas três primeiras voltas. Na quarta volta Peterson entrou quente demais em uma curva, batendo de leve no guard-rail e deixando que Stewart folgasse cerca de seis segundos na liderança. Na sexta volta, Stewart mantinha uma vantagem de cinco segundos, acontecendo uma luta roda a roda pela segunda colocação entre Beltoise, Peterson e Donohue, com Ickx perseguindo Fittipaldi e Wisell a Cevert.

Na sétima volta foram alteradas diversas posições: Peterson passou por Beltoise, Ickx por Fittipaldi, Wisell por Cevert e Hulme por Amon, enquanto Regazzoni bateu de traseira no guard-rail, ocorrendo um princípio de incêndio, que logo foi debelado, mas deixando Regazzoni fora da prova.



10 – Mark Donohue (McLaren M19A Ford) terceiro colocado

Completadas 10 voltas, os pilotos corriam na seguinte ordem: 1º Stewart; 2º Peterson; 3º Beltoise; 4º Donohue; 5º Ickx; 6º Fittipaldi; 7º Wisell; 8º Cevert; 9º Hulme; 10º Amon; 11º Stommelen; 12º Gethin; 13º Surtees; 14º Marko; 15º Eaton; 16º Andretti; 17º Siffert; 18º Galli; 19º Beuttler; 20º Barber; 21º Lovely.

Na volta 11 Peterson se aproximou muito de Stewart, o ultrapassando na volta seguinte. Beltoise também fazia uma ótima corrida, mas acabou perdendo a direção na volta 16, batendo no guard-rail, danificando o carro e ficando fora da corrida. Donohue entrou nos boxes na volta quinze para trocar os óculos, retornando sem perder a posição e, com o abandono de Beltoise, passou a ocupar a terceira colocação.

Peterson mantinha a liderança, com Stewart grudado na sua traseira, chegando a passar pelo sueco no miolo, para perder a posição logo depois.

Na vigésima volta, a ordem era a seguinte: 1º Peterson; 2º Stewart; 3º Donohue; 4º Ickx; 5º Fittipaldi; 6º Wisell; 7º Cevert; 8º Hulme; 9º Amon; 10º Gethin; 11º Surtees; 12º Stommelen; 13º Siffert; 14º Marko; 15º Andretti; 16º Eaton; 17º Beuttler; 18º Galli; 19º Lovelly, com Skip Barber tendo abandonado pela queda da pressão de óleo.

A disputa entre Peterson e Stewart continuava sensacional e iam colocando volta nos retardatários, até que na volta 31, quando os dois se aproximavam para colocar uma segunda volta em George Eaton, o carro de Stewart foi visto pelo canadense que desviou para dar passagem ao escocês, porém Peterson acabou batendo na sua traseira, perdendo o contato com Stewart, que abriu uma vantagem de 14 segundos. Com a aleta dianteira danificada, o carro de Peterson passou a render menos, não tendo como retornar ao ataque a Stewart.

O último carro a abandonar a corrida foi o de Rolf Stommelen, na volta 26 com superaquecimento, com os carros completando 40 voltas na seguinte ordem: 1º Stewart; 2º Peterson; 3º Donohue (os únicos na mesma volta); 4º Hulme; 5º Wisell; 6º Ickx; 7º Fittipaldi; 8º Cevert; 9º Amon; 10º Surtees; 11º Gethin; 12º Marko; 13º Andretti; 14º Siffert; 15º Eaton; 16º Galli; 17º Beuttler; 18º Lovelly.

Na volta 42, Emerson passou por Ickx assumindo a sexta colocação. Na 49 foi a vez de Cevert passar por Ickx, com as primeiras colocações somente se modificando quando Cevert passou por Fittipaldi, com a corrida chegando ao seu final, com Stewart com 38,3 segundos de vantagem para Peterson e com 1m35s8 para Donohue, o terceiro que completou as 64 voltas da prova. O quarto foi Denny Hulme, o quinto Reine Wisell, e o sexto François Cevert.

[Ver RESULTADOS 1971/87](#)



11 – Jackie Stewart (Tyrrell 003 Ford) vencedor da prova

107 – 13ª ETAPA DO MOTOR SPORT SHELL SUPER OIL F3 CHAMPIONSHIP - THRUXTON

Mais uma vez Ronald Rossi e Giu Ferreira, embora inscritos, não participaram de uma corrida de Fórmula 3 na Inglaterra, no dia 19 de setembro, quando foi disputada a 13ª Etapa do Motor Sport Shell Super Oil F3 Championship, no Autódromo de Thruxton.

O vencedor foi Jody Scheckter, o segundo Alan Jones, o terceiro David Purley, o quarto Mike Walker, e o quinto Steve Thompson.

[Ver RESULTADOS 1971/88](#)

108 – COPA DAS NAÇÕES DE F3 - THRUXTON

No mesmo evento, foi disputada a Copa das Nações de F3, mais uma vez sem a presença dos brasileiros Rossi e Giu, e a prova foi vencida pelo francês François Rousselot, ficando em segundo Patrick Depailler, em terceiro Barrie Maskell, em quarto Jacques Coulon, e em quinto Roger Williamson.

A Copa das Nações ficou com a equipe “França 1”, composta pelos pilotos François Rousselot, Jacques Coulon, e Jean-Louis Lafosse. Em segundo ficou a equipe “França 2”, composta por Patrick Depailler, François Migault, e Jean-Pierre Jabouille, e em terceiro a equipe “Gr[a-Bretanha 2”, de Barrie Makell, Bev Bond e Ady Sutcliffe.

[Ver RESULTADOS 1971/89](#)

109 – GP DE ALBI – 9ª ETAPA DO CAMPEONATO EUROPEU DE FÓRMULA 2

A nona etapa do Campeonato Europeu de Fórmula 2, foi disputada no dia 26 de setembro, em Albi, na França. Na primeira sessão de treinos, Ronnie Peterson ficou com o melhor tempo, com 1m11s6, seguido por Carlos Reutemann com 1m11s8. Entre os brasileiros, Emerson Fittipaldi foi o mais rápido nessa sessão, com o nono tempo, e Wilson Fittipaldi Jr. e José Carlos Pace não foram bem, ficando ameaçados de não se classificarem para a prova.

No treino de sábado, Reutemann foi o mais rápido, ficando com a pole-position, com o tempo de 1m11s0, ficando em segundo Ronnie Peterson, com 1m11s1 e Wilson Fittipaldi Jr. em terceiro com 1m11s2. Emerson Fittipaldi foi o sétimo, e José Carlos Pace não conseguiu tempo para se classificar para a prova, ficando o grid de largada assim formado:

11 Carlos Reutemann Brabham BT36 Ford - 1m11s0	10 Ronnie Peterson March 712M Ford - 1m11s1
16 Wilson Fittipaldi Jr. March 712M - 1m11s2	1 Graham Hill Brabham BT36 Ford - 1m11s2
22 Peter Westbury Brabham BT36 Ford - 1m11s2	12 François Cevert Tecno TF71 Ford - 1m11s3
3 Emerson Fittipaldi Lotus 69 Ford - 1m11s6	14 Tim Schenken Brabham BT36 Ford - 1m11s6
31 Patrick Dal Bo Pygmée MDB16 Ford - 1m11s8	37 Dieter Quester March 712M Ford - 1m11s9

30 Giovanni Salvati March 712M Ford - 1m12s0	17 Niki Lauda March 712M Ford - 1m12s1
18 Jean-Pierre Jaussaud March 712M Ford - 1m12s1	29 François Mazet Chevron B18 Ford - 1m12s1
28 Jean-Pierre Jarier March 712M Ford - 1m12s2	40 Carlos Ruesch Brabham BT36 Ford - 1m12s3
38 Mike Beuttler March 712M Ford - 1m12s3	23 François Migault March 712M Ford - 1m12s5
27 Patrick Depailler Tecno TF71 Ford - 1m12s5	34 Tetsu Ikuzawa Lotus 69 Ford - 1m12s5

Não se classificaram: 2 – Jean-Pierre Beltoise (Lotus 69 Ford); 4 – Henri Pescarolo (March 712M Ford); 15 – Sílvio Moser (Brabham BT36 Ford); 19 – Derek Bell (March 712M Ford); 20 – Gerry Birrell (Lotus 69 Ford); 25 – José Carlos Pace (March 712M Ford); 26 – Jean-Pierre Jabouille (Tecno TF71 Ford) 32 – Bob Wollek (Brabham BT36 Ford); 33 – Jimmy Mieusset (Pygmée MDJ16 Ford); 35 – Cláudio Francisco (March 712M Ford); 36 – Adam Potock (Lotus 69 Ford); 39 – Lionel Noghes (Brabham BT30 Ford).

Iniciada a corrida, Ronnie Peterson se aproveitou em largar pelo lado que lhe permitia fazer a primeira curva por dentro, para assumir a dianteira, seguido por Carlos Reutemann, que se manteve nessa posição até a quarta volta, quando teve um pneu furado e precisou se dirigir aos boxes para efetuar a substituição, e quando retornou, ocupava a última colocação.



3 – Emerson Fittipaldi (Lotus 69C Ford); 16 – Wilson Fittipaldi jr. (March 712M Ford); 34 – Tetsu Ikuzawa (Lotus 69C Ford); e 1 – Graham Hill (Brabham BT36 Ford)

Atrás de Peterson, Wilsinho e Cevert trocavam constantemente de colocações, e Emerson duelava com Quester, Hill e Schenken pela quarta colocação. Emerson levou a melhor e, quando Cevert abandonou a prova com problemas elétricos, os irmãos Fittipaldi ocupavam a segunda e terceira colocações, com Wilsinho à frente de Emerson.

Pouco depois, Emerson ultrapassou Wilsinho, passando a ameaçar a posição do sueco.

Depois de 19 voltas, Wilsinho abandonou com a quebra da bomba de combustível, seguido na mesma volta por Dieter Quester com o mesmo problema.

Patrick Dal Bo, que depois dos abandonos de Wilsinho e Quester passou a ocupar a terceira colocação, também teve que abandonar depois de 26 voltas, pela queda da pressão de óleo do motor do seu carro.

Na trigésima volta, Graham Hill rodou na curva Labaute, quando era pressionado pelo seu companheiro de equipe Tim Schenken e estava na iminência de perder uma volta para Emerson Fittipaldi. Schenken não teve como desviar e bateu no carro de Hill, rodando, saindo da pista, tendo um pneu furado e quebrando a suspensão, ficando fora.

Demonstrando grande perícia, Emerson deu uma entortada espetacular para não atingir o carro de Hill, que ficou atravessado na pista, mas conseguiu se livrar do acidente e continuar na corrida. Hill, depois do acidente, entrou nos boxes, trocou o bico do carro retornando à prova.

Ainda nessa volta, a bomba de óleo do motor do carro de Peterson começou a apresentar defeito, obrigando-o a parar nos boxes. Com isso, Fittipaldi assumiu a liderança e foi tranquilo até o final, chegando até a diminuir o ritmo para não forçar o motor.

Depois das sucessivas quebras, o segundo lugar foi ocupado pelo francês Jarier, que parecia firme nessa posição, mas acabou sendo superado pelo argentino Carlos Reutemann que vinha se recuperando, depois da parada no início da corrida. Na metade de corrida, tinha conseguido recuperar a volta de atraso e continuou subindo na classificação até ultrapassar Jarier, quando faltavam apenas três voltas para o final. O quarto foi François Migault, o quinto Graham Hill, e o sexto Ronnie Peterson.

Ver RESULTADOS 1971/90



3 – Emerson Fittipaldi (Lotus 69C Ford) foi o vencedor da prova

110 – 14ª ETAPA DO SHELL F3 E 12ª DO LOMBARD F3 – MALLORY PARK

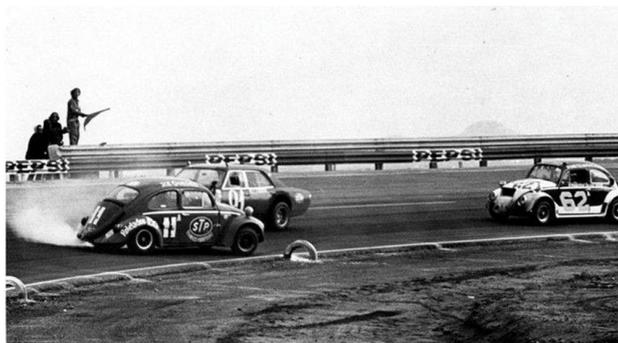
Embora tenha participado dos treinos, Ronald Rossi acabou na largada para a prova disputada no dia 26 de setembro, em Mallory Park, valendo para a 14ª Etapa do Motor Sport Shell Super Oil F3 Championship e para a 12ª Etapa do North Central Lombard British F3 Championship.

A prova foi vencida por Dave Walker, com Roger Williamson em segundo, Jochen Mass em terceiro, Colin Vandervell em quarto e David Purley em quinto.

Ver RESULTADOS 1971/91

111 – 12 HORAS DE PORTO ALEGRE – 2ª ETAPA DO CAMPEONATO BRASILEIRO DE TURISMO

A segunda etapa do campeonato brasileiro de Turismo Divisão 3, foi disputada no dia 26 de setembro as “12 Horas de Porto Alegre” que, na sua 4ª Edição foi pela primeira vez foi disputada no Autódromo de Tarumã. Foram inscritos 38 carros: 28 na classe “A” com carros até 1.600 cc, sendo 24 VW, 3 Corcel e 1 DKW; 6 na Classe “B” de 1.601 a 3.000 cc, 5 carros sendo 3 Simca, 1 Opala 4 cilindros, e 1 FNM; e 4 Opala de 6 cilindros w um Dodge Charger na Classe “C” acima de 3.001 cc.



O FNM 2150 nº 81, de Cezar Pegoraro/Arino Panato/Nelson Luiz Barro venceu na Classe “B”. – 11 – Fernando Esbróglgio/Rogério Monteiro (VW Sedan 1600) rodando à frente do 91 – João Schmidt/Júlio Tedesco (Chevrolet Opala), e 62 – Rejani Franzen/Emílio Boeckel/Vilmar Azevedo (VW Sedan 1600)

O grande favorito, o Opala de Pedro Victor Delamare, que tinha nessa prova como parceiros o seu companheiro na Escola de Pilotagem Delamare, Carlos Cacó Quartim de Moraes e o gaúcho José Luiz de March, não deu chance aos demais, liderando a prova desde que foi autorizada a largada.

Seu principal e talvez único concorrente, o Opala de Pedro Carneiro Pereira, que correu em parceria com Ismael Chaves e Juvenal Martini, manteve-se na segunda posição enquanto resistiu, até sofrer a quebra de uma ponta de eixo abandonando a corrida.



Foto da esquerda: 62 – Rejani Franzen/Emílio Boeckel/Vilmar Azevedo (VW Sedan 1600), 84 – Pedro Victor Delamare/Cacó Quartim de Moraes/José Luiz de Marchi (Chevrolet Opala) – Na da direita: 14 – Luiz Gustavo Oliveira/Eduardo Fabbrin (VW Sedan 1600) e 43 – Raffaele Rosito/Leonel Friedrich (VW Sedan 1600)

A partir de então, o Opala nº 84 passou a ser conduzido com mais tranquilidade, com os pilotos esperando apenas que se completassem as 12 horas de corrida, com a vitória assegurada.

Com o abandono do carro de Pedro Carneiro, o Opala nº 91 de João Schmidt e Júlio Tedesco, passou a ocupar a segunda colocação, fazendo uma corrida apenas para terminar em segundo, alcançando seu objetivo.

A melhor disputa da prova ocorreu entre os carros da classe A, destinada aos carros com até 1.600 cc, entre o VW nº 43 de Raffaele Rosito/Leonel Friedrich e o nº 2 de Vitório Andreatta/Vladimir Soares, que chegaram a ocupar a segunda e terceira colocações na classificação geral, durante a corrida.

Às 6 horas da manhã, na metade de corrida, o Opala 84 tinha seis voltas de vantagem para os dois VW, quando o carro 43 perdeu 18 minutos nos boxes com problemas elétricos. Retornou à pista andando muito forte e recuperando terreno, mas acabou abandonando com problemas mecânicos.

O VW nº 2 também teve problemas e recorreu aos boxes, perdendo a liderança da categoria para o VW nº 88, pilotado pelos paulistas Jan Balder/Fausto Dabbur, que acabou vencendo, com o VW nº 62 de Rejani Franzen/Vilmar Azevedo/Emílio Boeckel em segundo.

Na classe B, para carros de 1.601 a 3.000 cc, a liderança foi disputada entre o FNM 2150 de Cezar Pegoraro/Nelson Luiz Barro/Arino Panato e o Opala 4 cilindros de José Asmuz/João Carlos Macedo que acabou com a vitória do FNM, depois que o Opala perdeu muito tempo parado nos boxes.

Terminaram a corrida 23 carros.

Ver RESULTADOS 1971/92



O vencedor da prova: 84 – Pedro Victor Delamare/Cacó Quartim de Moraes/José Luiz de Marchi (Chevrolet Opala)

112 – LUIZ FELIPE GAMA CRUZ NO EXTERIOR

O carioca Luiz Felipe Gama Cruz retornou ao Brasil, depois de permanecer na Inglaterra, onde participou de onze corridas de Fórmula Ford.

A sua primeira participação ocorreu no dia 23 de maio, no circuito de Brands Hatch, numa prova de Fórmula Livre, quando competiu com seu Lola T200 de Fórmula Ford, contra carros de Fórmula 5000, Fórmula 2, Fórmula Atlantic e Fórmula Ford equipados com pneus Slick. Gama Cruz correu com seu carro equipado com pneus radiais e terminou a corrida na oitava colocação, terceiro entre os Fórmula Ford, mas primeiro dos equipados com pneus radiais.

Sua segunda corrida foi disputada em Thruxton, o piloto terminou na sexta colocação, numa corrida de dez voltas.

Na terceira foi em Castle Combe, tendo abandonado com problemas mecânicos e na quarta prova, em Brands Hatch, terminou em 17º lugar entre os 25 carros que participaram da prova.

A quinta foi disputada no dia 18 de julho em Lydden Hill, onde o piloto abandonou com problemas mecânicos. Na sexta, dia 25 de julho em Snetterton, venceu a primeira bateria, mas acabou abandonando na bateria final.

Em Silverstone, no dia 14 de agosto, Gama Cruz fez sua sétima participação nas corridas inglesas, numa corrida com 37 carros, largou em 20º e terminou em 10º.

A sua oitava participação ocorreu em Thruxton, no dia 22 de agosto, novamente com 37 participantes, terminando a prova na nona colocação.

No dia 30 de agosto, em Thruxton, acabou abandonando e, na sua décima corrida, no dia 5 de setembro, em Lidden Hill, obteve uma brilhante vitória, completando 12 voltas em 9m46s0, média de 118,616 km/h, largando na pole-position e fazendo a melhor volta no tempo de 47s4, média de 122,203 km/h. Sua última corrida ocorreu no dia 26 de setembro, em Brands Hatch, terminando em 14^o lugar entre 33 carros.



Luiz Felipe da Gama Cruz

116 – GP DOS ESTADOS UNIDOS – 11ª ETAPA DO CAMPEONATO MUNDIAL DE F-1

A última etapa do Campeonato Mundial de Fórmula, o GP dos Estados Unidos foi disputado no dia 3 de outubro na pista de Watkins Glen, no Estado de Nova York.

Entre as novidades havia a presença do líder da série Can-Am, o norte-americano Peter Revson que fazia sua estreia na Fórmula 1, pilotando um carros da equipe Tyrrell, que dessa forma inscreveu três carros na prova. Com a ausência de Rolf Stommelen, que estava adoentado, a equipe Surtees inscreveu no seu lugar o americano Sam Posey.

Embora tenham participado da fase de treinamento, tanto Mark Donohue quanto Mário Andretti, que tinham compromisso numa corrida da USAC em Trenton, deixaram de participar da corrida, sendo que Andretti não teve substituto, e Donohue foi substituído por David Hobbs.

Os demais eram figuras constantes no campeonato, ou participantes do GP do Canadá.

Nas provas de classificação, o mais rápido foi Jackie Stewart, que ficou com a pole-position, com o tempo de 1m42s642, completando a primeira fila Emerson Fittipaldi, com 1m42s659 e Denny Hulme, com 1m42s925, ficando assim formado o grid de largada:

8 Jackie Stewart Tyrrell 003 Ford - 1m42s642	2 Emerson Fittipaldi Lotus 72D Ford - 1m42s659	7 Denny Hulme McLaren M19A Ford - 1m42s925
5 Clay Regazzoni Ferrari 312B2 - 1m43s002	9 François Cevert Tyrrell 002 Ford - 1m43s152	
14 Jo Siffet BRM P160 - 1m43s468	32 Jacky Ickx Ferrari 312B - 1m43s843	11 Chris Amon Matra Simca MS120B - 1m43s970
3 Reine Wisell Lotus 72D Ford - 1m44s024	12 Jean-Pierre Beltoise Matra Simca MS120B - 1m44s067	
25 Ronnie Peterson March 711 Ford - 1m44s193	16 Howden Ganley BRM P160 - 1m44s430	18 John Surtees Surtees TS9 Ford - 1m44s908

20 Mike Hailwood Surtees TS9 Ford - 1m45s094	23 Tim Schenken Brabham BT33 Ford - 1m45s110	
17 Helmut Marko BRM P160 - 1m45s204	19 Sam Posey Surtees TS9 Ford - 1m45s267	22 Graham Hill Brabham BT34 Ford - 1m45s448
10 Peter Revson Tyrrell 001 Ford - 1m45s515	21 Henri Pescarolo March 711 Ford - 1m45s568	
15 Peter Gethin BRM P160 - 1m45s729	31 David Hobbs McLaren M19A Ford - 1m46s270	26 Nanni Galli March 711 Ford - 1m46s608
28 John Cannon BRM P153 - 1m47s471	33 Skip Barber March 711 Ford - 1m47s673	
27 Andrea de Adamich March 711 Alfa Romeo - 1m47s952	24 Chris Craft Brabham BT33 Ford - 1m48s698	29 Jo Bonnier McLaren M7C Ford - 1m49s391
30 Pete Lovely Lotus 69 Ford - 1m52s140		

Não largaram: 6º Mário Andretti (Ferrari 312B2 nº 6) – 1m43s195; 19º Mark Donohue (McLaren M19A Ford nº 31) – 1m45s378; 29º Gijs Van Lennep (Surtees TS19 Ford nº 19) – 1m48s029.



32 – Jacky Ickx (Ferrari 312B2), 8 – Jackie Stewart (Tyrrell 003 Ford), 5 – Clay Regazzoni (Ferrari 312B2), 7 – Denny Hulme (McLaren M19A Ford)

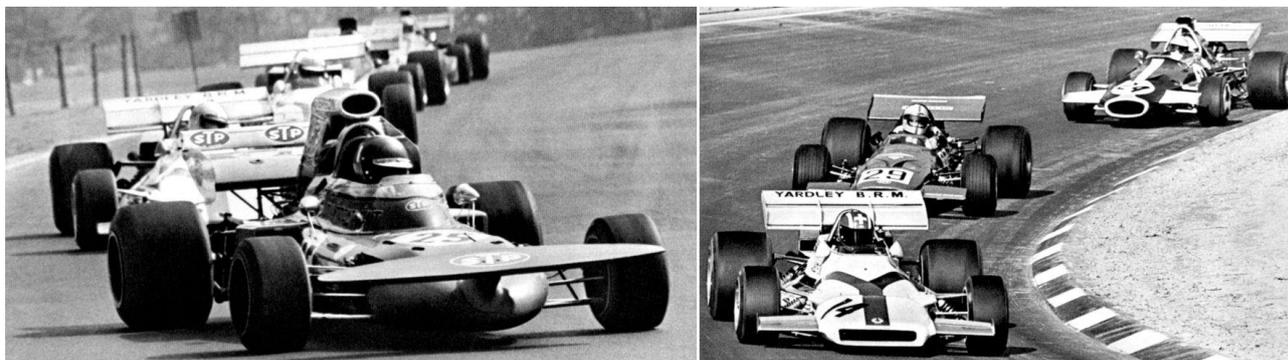
Depois que o caricato e conhecido diretor de partida de Watkins Glen, Tex Hopkins deu a bandeirada de largada com o seu famoso salto, tomou a ponta foi o neozelandês Denny Hulme, seguido por Cevert, Ickx e Stewart, com Fittipaldi largando mal e Peter Revson enfrentando problemas com a embreagem do seu Tyrrell.

No final da primeira volta, o líder era Stewart, com os carros passando na seguinte ordem: 1º Stewart; 2º Hulme; 3º Cevert; 4º Regazzoni; 5º Siffert; 6º Ickx; 7º Amon; 8º Fittipaldi; 9º Wisell; 10º Beltoise; 11º Pescarolo; 12º Ganley; 13º Hailwood; 14º Peterson; 15º Surtees; 16º Gethin; 17º Schenken; 18º Hill; 19º Marko; 20º Posey; 21º Galli; 22º Hobbs; 23º Adamich; 24º Bonnier; 25º Lovely; 26º Barber; 27º Revson; 28º

Cannon; 29º Craft, com Revson abandonando em seguida. Na segunda volta Fittipaldi passou por Amon, ao mesmo tempo em que Ickx começava a se destacar, subindo na tabela de classificação, com os carros completando a 10ª volta na seguinte ordem: 1º Stewart; 2º Cevert; 3º Hulme; 4º Ickx; 5º Regazzoni; 6º Fittipaldi; 7º Siffert; 8º Hailwood; 9º Peterson; 10º Amon; 11º Ganley; 12º Schenken; 13º Pescarolo; 14º Gethin; 15º Hill; 16º Marko; 17º Beltoise; 18º Posey; 19º Hobbs; 20º Galli; 21º Adamich; 22º Barber; 23º Bonnier; 24º Cannon; 25º Lovely; 26º Surtees; 27º Craft, com Wisell tendo abandonado com cinco voltas.

Na 11ª volta Fittipaldi teve o acelerador preso e, logo depois teve que entrar nos boxes com um pneu furado, caindo para a última colocação, com voltas de atraso em relação aos líderes.

Ao ser completada a décima quarta volta, Cevert surgiu na liderança da prova, ao mesmo tempo em que Ickx superava Hulme, com os quatro primeiros correndo com Cevert em primeiro, Stewart em segundo, Ickx em terceiro e Hulme em quarto. O carro de Stewart passou a enfrentar uma vibração e, com isso, Ickx o ultrapassou na volta 17. Nessa altura da corrida, tinham abandonado: Sam Posey com problemas de dirigibilidade, e Nanni Galli por quebra do motor, enquanto Hulme perdia rendimento. Os carros completaram 20 voltas na seguinte ordem: 1º Cevert; 2º Ickx; 3º Stewart; 4º Siffert; 5º Regazzoni; 6º Hulme; 7º Peterson; 8º Hailwood; 9º Ganley; 10º Schenken; 11º Amon; 12º Pescarolo; 13º Gethin; 14º Hill; 15º Marko; 16º Beltoise; 17º Hobbs; 18º Adamich; 19º Bonnier; 20º Cannon; 21º Surtees; 22º Lovely; 23º Barber; 24º Craft; 25º Fittipaldi.



**25 – Ronnie Peterson (March 711 Ford) – 14 – Jo Siffert (BRM P160), 29 – Jo Bonnier (McLaren M7C Ford) e
24 – Chris Craft (Brahm BT33 Ford)**

Os problemas enfrentados por Stewart, permitiram que Siffert passasse por ele na vigésima terceira volta, o mesmo ocorrendo com Regazzoni na volta 25. Assim, com 25 voltas, Cevert tinha 3,1 segundos sobre Ickx, que levava 14,4 segundos de vantagem para Siffert. Novos abandonos ocorreram nesse intervalo, com Pescarolo depois de 23 voltas e Craft depois de 30. Com isso, ao ser atingida a 30ª volta, uma volta além da metade da corrida, a ordem era a seguinte: 1º Cevert; 2º Ickx; 3º Siffert; 4º Regazzoni; 5º Stewart; 6º Hulme; 7º Peterson; 8º Hailwood; 9º Ganley; 10º Schenken; 11º Gethin; 12º Hill; 13º Marko; 14º Beltoise; 15º Hobbs; 16º Adamich; 17º Amon; 18º Surtees; 19º Bonnier; 20º Cannon; 21º Barber; 22º Lovely; 23º Fittipaldi.

Na 32ª volta, Hulme parou nos boxes para trocar os quatro pneus do seu McLaren, acabando, com isso, as possibilidades do campeão da Can-Am obter uma boa colocação na prova. Pouco depois Regazzoni rodou e com isso se atrasou, perdendo quatro posições.

Ao serem completadas 40 voltas, a ordem era a seguinte: 1º Cevert; 2º Ickx (a 2 segundos); 3º Siffert (a 20 segundos); 4º Stewart; 5º Peterson (que aos poucos ia subindo na classificação); 6º Hailwood; 7º Ganley; 8º Regazzoni; 9º Hill; 10º Gethin; 11º Marko; 12º Beltoise; 13º Hobbs; 14º Adamich; 15º Hulme; 16º Schenken; 17º Amon; 18º Surtees; 19º Bonnier; 20º Cannon; 21º Barber; 22º Lovely; 23º Fittipaldi.

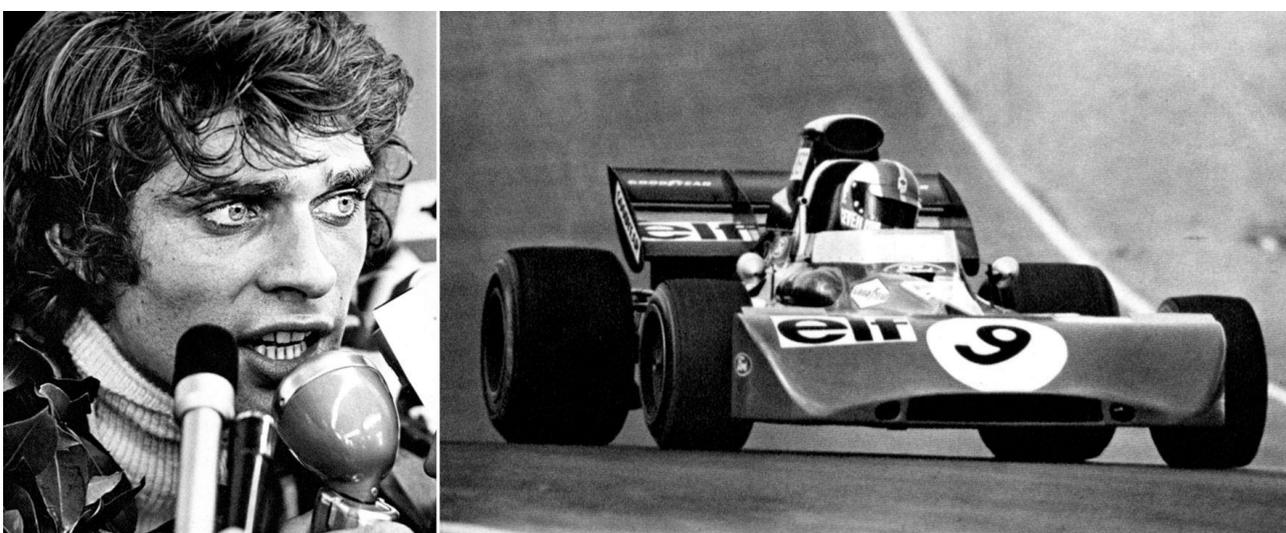
Na volta 41 abandonou Schenken com problemas de motor e Peterson passou por Stewart, assumindo a quarta colocação. Duas voltas depois, foi a vez de Hulme abandonar depois de rodar e sair da pista, mas o

abandono mais sentido ocorreu na volta 49, quando Ickx que acompanhava muito de perto o líder que era Cevert, enfrentou vazamento de óleo no motor do seu carro.

Dessa forma, foram completadas 50 voltas, faltando apenas 9 para o final, com os carros correndo na seguinte ordem: 1º Cevert, 2º Siffert (a mais de 30 segundos); 3º Peterson; 4º Stewart; 5º Ganley; 6º Hailwood; 7º Regazzoni; 8º Hill; 9º Beltoise; 10º Gethin; 11º Hobbs; 12º Adamich; 13º Marko; 14º Surtees; 15º Amon; 16º Bonnier; 17º Cannon; 18º Barber; 19º Ickx (que tinha abandonado) 20º Lovely; 21º Fittipaldi, sendo que esses dois não chegaram a completar 50 voltas.

Apenas duas modificações importantes ocorreram antes da bandeirada de chegada: Howden superou Stewart na volta 53, e Hailwood, que corria em sexto lugar, abandonando na volta 55, depois de derrapar e se chocar com o guard-rail. Cevert venceu com o tempo de 1h43m51s991, média de 185,237 km/h, com 4º segundos de vantagem para Jo Siffert. O terceiro foi Ronnie Peterson, o quarto Howden Ganley, o quinto Jackie Stewart, e o sexto Clay Regazzoni.

[Ver RESULTADOS 1971/93](#)

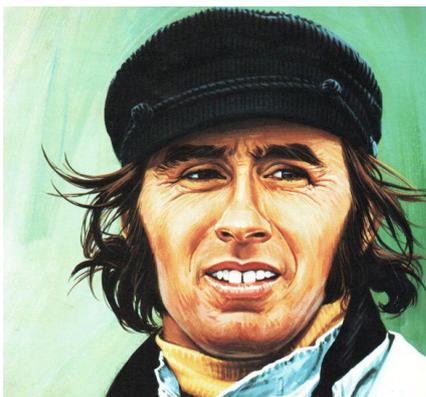


François Cevert venceu pela primeira vez na Fórmula 1 em Watkins Glen, com Tyrrell 002 Ford

117 – CAMPEONATO MUNDIAL DE FÓRMULA 1 - 1971

P	PILOTO	PAÍS	CARRO	A. SUL	ESP	MON	HOL	FRA	ING	ALE	AUT	ITA	CAN	EUA	TOTAL
1º	Jackie Stewart	ESC	Tyrrell Ford	6	9	9	0	9	9	9	0	0	9	2	62
2º	Ronnie Peterson	SUE	March Ford	0	0	6	3	0	6	2	0	6	6	4	33
3º	François Cevert	FRA	Tyrrell Ford	0	0	0	0	6	0	6	0	4	1	9	26
4º	Jacky Ickx	BEL	Ferrari	0	6	4	9	0	0	0	0	0	0	0	19
5º	Jo Siffert	SUI	BRM	0	0	0	1	3	0	0	9	0	0	6	19
6º	Emerson Fittipaldi	BRA	Lotus Ford	0	0	2	0	4	4	0	6	0	0	0	16
7º	Clay Regazzoni	SUI	Ferrari	4	0	0	4	0	0	4	0	0	0	1	13
8º	Mário Andretti	EUA	Ferrari	9	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	12
9º	Peter Gethin	ING	BRM	0	0	0	0	0	0	0	0	9	0	0	9
10º	Pedro Rodríguez	MEX	BRM	0	3	0	6	0	0	0	0	0	0	0	9
11º	Chris Amon	NZL	Matra	2	4	0	0	2	0	0	0	1	0	0	9
12º	Denny Hulme	NZL	McLaren Ford	1	2	3	0	0	0	0	0	0	3	0	9
	Reine Wisell	SUE	Lotus Ford	3	0	0	0	1	0	0	3	0	2	0	9

14º	Tim Schenken	AUS	Brabham Ford	0	0	0	0	0	0	1	4	0	0	0	5
15º	Howden Ganley	NZL	BRM	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	3	5
16º	Mark Donohue	EUA	McLaren Ford	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	4
17º	Henri Pescarolo	FRA	March Ford	0	0	0	0	0	3	0	1	0	0	0	4
18º	Mike Hailwood	ING	Surtees Ford	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	3
19º	John Surtees	ING	Surtees Ford	0	0	0	2	0	1	0	0	0	0	0	3
	Rolf Stommelen	ALE	Surtees Ford	0	0	1	0	0	2	0	0	0	0	0	3
21º	Graham Hill	ING	Brabham Ford	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	2
22º	Jean-Pierre Beltoise	FRA	Matra	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1



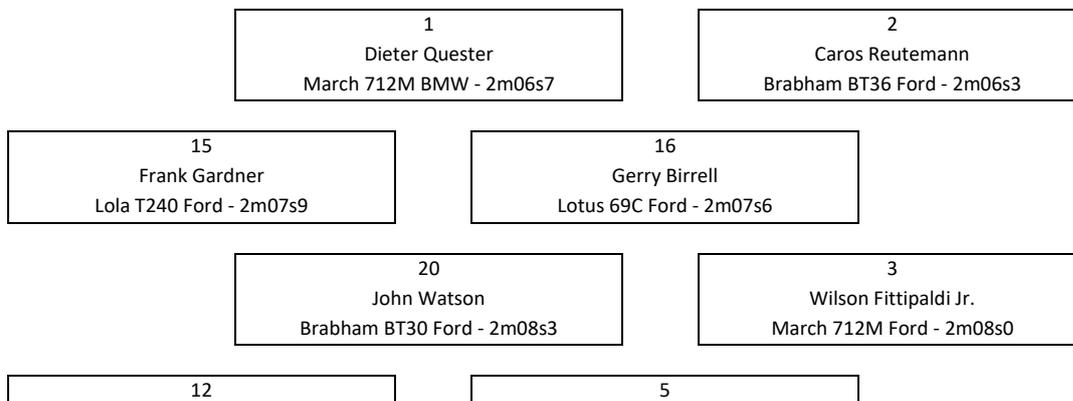
118 – IV PREIS VON BADEN-WURTTENBERG UND HESSEN – FÓRMULA 2 EM HOCKENHEIM

No mesmo dia do GP dos Estados Unidos, 3 de outubro, foi disputada uma corrida de Fórmula 2 no circuito de Hockenheim, na Alemanha.

Sem a presença dos pilotos que competem na Fórmula 1, a prova, que não contava pontos para o campeonato europeu da categoria, foi uma demonstração da habilidade dos pilotos que disputavam o citado torneio.

No treino realizado no sábado pela manhã, o mais rápido foi o argentino Carlos Reutemann, com o tempo de 2m06s3, ficando em segundo lugar o alemão Dieter Quester, com o tempo de 2m06s7, que acabaram sendo os melhores, pois na sessão da tarde, os tempos pioraram em função de a pista ter perdido parte da aderência, em função a quantidade de óleo nela depositada.

Wilson Fittipaldi Jr. enfrentou um problema de vibração nos freios do seu March e acabou ficando com o quinto tempo, sendo batido também por Gerry Birrell e por Frank Gardner, ficando assim formado o grid de largada:



Silvio Moser
Brabham BT36 Ford - 2m08s8

Tino Brambilla
March 712M Ford - 2m08s5

17
Carlos Ruesch
Brabham BT36 Ford - 2m09s2

7
Jean-Pierre Jaussaud
March 712M Ford - 2m09s0

9
Peter Westbury
Brabham BT36 Ford - 2m10s7

6
Brian Hart
Brabham BT30 Ford - 2m10s2

30
Jean Blanc
Tecno TF70 Ford - 2m11s4

27
Fredy Link
March 712M Ford - 2m10s9

25
Bernd Terbeck
Brabham BT36 Ford - 2m12s1

19
Patrick Dal Bo
Pygmée MFB16 Ford - 2m11s5

29
Adam Potocki
Lotus 69 Ford - 2m13s2

24
Bruno Frey
Chevron B18 Ford - 2m13s0

4
Tetsu Ikuzawa
Lotus 69 Ford - 2m14s3

26
Helmut Gall
Tecno TF70 Ford - 2m13s3

10
Hannelore Werner
March 712M Ford - 2m16s6

32
Roland Binder
Tecno TF68 Ford - 2m15s9

33
Ernst Maring
Marco 271 Ford - 2m26s9

28
Georges Schafer
McLaren M4A Ford - 2m26s0

Não largou: 23º Freddy Amweg (Tecno TF68 Ford nº 31) – 2m21s6.

Iniciada a corrida, Carlos Reutemann assumiu a liderança e, ao final da primeira volta, quatro carros se destacavam dos demais, com Reutemann em primeiro, Quester em segundo, Birrell em terceiro, e Wilsinho em quarto.



3 – Wilson Fittipaldi Jr. (March 712M Ford) em luta com: 2 – Carlos Reutemann (Brabham BT36 Ford), 1 – Dieter Quester (March 712M BMW) e 16 – Gerry Birrell (Lotus 69C Ford)

Na volta seguinte, Wilsinho passou por Birrell e começou a disputar a liderança com Reutemann e Quester. Na terceira volta, Quester assumiu a ponta, com Reutemann e Wilsinho logo atrás. Mais uma volta e foi a vez de Wilsinho assumir a liderança que durou apenas uma volta, sendo superado por Reutemann, que a manteve até a décima primeira volta, com Quester e Wilsinho se revezando no segundo lugar.

Birrell que vinha mantendo a quarta colocação perdeu a posição para Tino Brambilla, quando foi obrigado a parar nos boxes com problemas de motor. Lutando pelo quinto lugar, vinham Sílvio Moser e John Watson.

Da décima segunda até a vigésima primeira volta, Reutemann e Quester se revezaram na liderança, sempre seguido por Wilsinho que, com problemas nos freios dianteiros não conseguia se intrometer nessa disputa.

A partir de vigésima segunda volta, Reutemann assumiu definitivamente a liderança da prova, começando a abrir larga vantagem para Quester e Wilsinho. Nesta volta, Brambilla parou nos boxes permitindo que Moser e Watson ocupassem a quarta e quinta colocações.

Com Reutemann folgado na liderança, Quester e Wilsinho passaram a lutar pela segunda colocação, ocorrendo diversas trocas de posição entre eles. Ao faltarem quatro voltas para o final, Quester adotou a tática de se manter no vácuo do carro de Wilsinho, para tentar a manobra final na última volta, o que acabou acontecendo. O quarto foi Sílvio Moser, o quinto John Watson, e o sexto Brian Hart.

Ver RESULTADOS 1971/94



1 – Dieter Quester (March 712M BMW), 3 – Wilson Fittipaldi Jr. (March 712M Ford), 16 – Gerry Birrell (Lotus 69C Ford)

116 – XXIII GP DE ROMA – 10ª ETAPA DO CAMPEONATO EUROPEU DE F-2

O GP de Roma, disputado no dia 10 de outubro, no Autódromo de Vallelunga, foi a décima e penúltima etapa do Campeonato Europeu de Fórmula 2, sendo disputada em duas baterias com 35 voltas cada uma, com o resultado final obtido pela soma dos tempos das duas.

Nas prova de classificação, o brasileiro Emerson Fittipaldi foi o mais rápido, com o tempo de 1m11s75, ficando em segundo lugar Dieter Quester com 1m11s95 e em terceiro Ronnie Peterson com 1m11s98. José Carlos Pace, no March da equipe Williams, patrocinado pelo Banco Português do Brasil, ficou apenas com o oitavo tempo e Wilsinho Fittipaldi não conseguiu um tempo melhor do que o décimo terceiro.

Largando muito bem, Dieter Quester tomou a dianteira, mas a partir da segunda volta, Emerson Fittipaldi assumiu a ponta, para liderar até o final da bateria, com Ronnie Peterson terminando em segundo.

Mesmo vencendo, Emerson teve que correr sem a quarta marcha a maior parte da bateria, mas mesmo assim venceu, estabelecendo a melhor volta da prova com o tempo de 1m12s8.

Wilsinho abandonou na 12ª volta com o semieixo do seu carro quebrado, e José Carlos Pace terminou a bateria na 18ª e última posição entre os que receberam a bandeirada de chegada.

Emerson venceu no tempo de 42m48s8, média de 156,960 km/h, com Ronnie Peterson em segundo, Dieter Quester em terceiro, Jean-Pierre Jaussaud em quarto e Carlos Reutemann em quinto.

A segunda bateria começou com Peterson na liderança, com Emerson colado na traseira do seu carro. Quando o brasileiro tentou passar para a liderança, seu carro teve o cabo do acelerador partido, sendo obrigado a abandonar e deixar Peterson folgado na liderança, para vencer a bateria. O segundo foi Dieter Quester, o terceiro Carlos Reutemann, o quarto Mike Beuttler, o quinto Niki Lauda, o sexto Gerry Birrell, e o sétimo José Carlos Pace.

O resultado da soma das duas baterias, teve Ronnie Peterson em primeiro, Dieter Quester em segundo, Carlos Reutemann em terceiro, Mike Beuttler em quarto, Gerry Birrell em quinto, e John Watson em sexto.

[Ver RESULTADOS 1971/95](#)



1 – Ronnie Peterson (March 712M Ford) vencedor da prova.

117 – CORRIDA DE FÓRMULA 3 EM SILKBORG - DINAMARCA

Em uma corrida de Fórmula 3, disputada no dia 10 de outubro, no autódromo de Jullands-Ringen, em Silkeborg, na Dinamarca, os brasileiros Ronald Rossi e Giu Ferreira conquistaram a primeira e segunda colocações.



Ronald Rossi (Brabham BT28 Ford)

Giu Ferreira teve que correr com um Tecno alugado junto a John Stuton, do Group Racing Service, uma vez que seu Brabham tinha ficado bastante danificado no acidente sofrido na corrida de AVUS, e venceu a

segunda bateria, disputada em 15 voltas. Rossi tinha vencido a primeira e os dois brasileiros largaram nas duas primeiras colocações na bateria final, disputada em 25 voltas.

Rossi saiu na frente, com Giu na sua cola, posições que foram mantidas até o final da corrida, com Giu conseguindo manter a segunda colocação apesar de ter enfrentado problemas com os pneus dianteiros.

O terceiro foi Han Ruller, o quarto Jacobseon Erglund e o quinto Paul Vivian.

118 – PRÊMIO ANIVERSÁRIO DE GOIÂNIA

Como parte das festividades de comemoração do aniversário de fundação de Goiânia, foi realizado no dia 10 de outubro, o Prêmio Aniversário de Goiânia, no circuito improvisado da Avenida Assis Chateaubriand, com a participação de 21 carros.

A prova originariamente deveria ser disputada no dia 3, sendo feito convite para os pilotos de Minas Gerais. Como a prova foi adiada, os dirigentes da Federação Goiânia comunicaram aos mineiros do adiamento sem, no entanto, fixar nova data para a prova, o que acabou deixando de ser feito e, com isso, esses pilotos não puderam comparecer em Goiânia para participação na prova.

Os principais participantes inscritos foram o Fúria Chevrolet de Olavo Pires, o novíssimo Avallone Chrysler de José Pedro Chateaubriand, o Protótipo Amok VW de Luiz Estevão, o Puma VW de Paulo Gomes e o Elgar de Toninho Martins. Com a ausência dos dois últimos, a luta pela vitória deveria ficar entre os outros três.

O grid de largada foi definido por meio de sorteio, ficando com a pole-position o carro de Olavo Pires, que por pura coincidência, era goiano. Em segundo lugar ficou José Pedro Chateaubriand. Formando a segunda fila estavam Hércules Niege (Protótipo Minho VW) e José Carlos Catanhede (Elgar VW), e a terceira fila tinha Oswaldo Scagliarini (Torre VW) e Luiz Estevão (Amok VW); etc.

Preliminarmente foi disputada uma corrida para Estreantes e Novatos, disputada em 10 voltas, com a participação de 11 carros. E foi marcada por uma luta da primeira à última volta entre Romeu Calil (Chevrolet Opala 3800 de Goiânia) e Nelson Piquet (VW 1600 de Brasília).

Essa foi a primeira corrida de Piquet que, mesmo inferiorizado mecanicamente, não deu folga para Calil, terminando a corrida a menos de 1 segundo de atraso. Em terceiro lugar se classificou Marconi Curado, o quarto para Leo Faleiro e o quinto para Neidiel Roure.



Na prova de Estreantes e Novatos: 7 – Romeu Calil (Chevrolet Opala) e Nelson Piquet (VW Sedan 1600)

A prova principal foi iniciada às 17 horas e o Avallone Chrysler de Chateaubriand assumiu a liderança, com Olavo, no Fúria em segundo, porém na reta oposta, Olavo tinha passado por Chateaubriand e assumido a ponta. Ao ser completada a primeira volta, Chateaubriand tinha recuperado a liderança, com Olavo em

segundo. O terceiro era Hércules Nieve, o quarto José Carlos Catanhede, o quinto Oswaldo Scagliarini, o sexto Luiz Estevão, e o sétimo Valeriano Castro (Alfa Romeo GTV).

A luta pela liderança era acirrada em o Avallone Chrysler e o Fúria Chevrolet, porém o espetáculo durou até a terceira volta, quando Olavo foi para os boxes. Estevão que tinha ultrapassado Nieve, Catanhede e Scagliarini, se aproveitou da parada do Fúria, para ocupar a segunda colocação.

A partir de então Chateaubriand se distanciou na liderança, com Estevão a uma confortável distância, mas na quinta volta o Avallone passou com o motor falhando, entrando nos boxes na volta seguinte, e entregando a liderança para Estevão.

Olavo que tinha retornado à corrida, teve que parar novamente na volta 4, acabando por ficar fora da prova na volta seguinte, quando parou com um princípio de incêndio.

Apesar de retornar à corrida, Chateaubriand não conseguiu mais se aproximar do piloto de Brasília, tendo inclusive que efetuar outra parada na volta 21, quando perdeu também a segunda colocação. Luiz Estevão venceu com duas voltas de vantagem para o Puma de Luiz Della Pena e José Marcondes que receberam a bandeirada de chegada muito próximos. O quarto foi Chateaubriand e o quinto Jaime Câmara Jr.

Ver RESULTADOS 1971/96



O vencedor da prova: 17 – Luiz Estevão (Amok VW)

119 – II GP DE MADUNINA – VALLELUNGA – 11ª ETAPA DO CAMPEONATO EUROPEU DE F2

A prova de encerramento do Campeonato Europeu de Fórmula 2, o II GP de Madunina, foi realizada no dia 17 de outubro no autódromo de Vallelunga, nas imediações de Roma, na Itália.

O brasileiro Emerson Fittipaldi foi o mais rápido nos treinos e prova de classificação, ficando com a pole-position, com o tempo de 1m11s9, sendo o único piloto a baixar de 1m12s. Na segunda posição ficou Carlos Reutemann com o tempo de 1m12s4, e em terceiro Mike Beuttler, com 1m12s5.

2 Emerson Fittipaldi Lotus 69C Ford - 1m11s9	4 Carlos Reutemann Brabham BT36 Ford - 1m12s4	21 Mike Beuttler March 712M Ford - 1m12s5
6 Wilson Fittipaldi Jr. March 712M Ford - 1m12s6	7 José Carlos Pace March 712M Ford - 1m12s6	
8 Cláudio Francisci Tecno TF70 Ford - 1m13s0	9 Jean-Pierre Jarier March 712M Ford - 1m13s0	24 Carlos Ruesch Brabham BT36 Ford - 1m13s5

1 Clay Regazzoni March 712M Ford - 1m13s7	18 Giovanni Salvati March 712M Ford - 1m13s8	
5 Dieter Quester March 712M BMW - 1m13s8	3 Jo Bonnier Lola T240 Ford - 1m14s1	14 Sílvio Moser Brabham BT36 Ford - 1m14s1
22 Fredy Link March 712M Ford - 1m14s3	12 John Cannon March 712M Ford - 1m14s4	
18 Giancarlo Gagliardi March 712M Ford - 1m14s8	23 Vittorio Brambilla March 712M Ford - 1m14s9	16 Lionel Noghes Brabham BT30 Ford - 1m15s4
19 Jean Blanc Tecno TF70 Ford - 1m16s3	15 José Dolhem Chevron B18 Ford - 1m16s8	

Desta feita Emerson Fittipaldi fez uma ótima largada tomando ponta, com Wilsinho assumindo a segunda colocação e ao ser completada a primeira volta, os dois brasileiros ocupavam as duas primeiras colocações, vindo a seguir Reutemann, Beuttler e Quester. Porém, ao entrar na curva de alta velocidade, o motor do carro de Emerson explodiu. Wilsinho, que vinha logo atrás, quase bateu na traseira do Lotus do seu irmão, mas a fumaça que saiu do motor foi primordial para que percebesse a situação e não se envolvesse em acidente.



21 – Mike Beuttler (March 712M Ford) e 4 – Carlos Reutemann (Brabham BT36 Ford)

A partir da segunda volta, Wilsinho, na liderança, aumentava sua vantagem para Reutemann, e assim foi aumentando sua vantagem, atingido a décima volta com 6 segundos à frente de Beuttler que havia ultrapassado o piloto argentino. Um pouco atrás corriam Quester e Pace, com os carros prosseguindo nessa posição até a vigésima volta, quando a vantagem de Wilsinho tinha subido para 10 segundos. Entretanto, na 25ª volta, Wilsinho começou a sentir a traseira de o seu carro vibrar e logo diminuiu seu ritmo, uma vez que sua vantagem para Beuttler era de 12 segundos. Nessa mesma volta, Carlos Reutemann parou com o fio do distribuidor do motor do seu carro solto. O defeito foi reparado, mas o argentino perdeu duas voltas.

Wilsinho continuou na frente até a 31ª volta e, na volta seguinte, quando chegou no final da reta, o aerofólio do seu carro partiu, fazendo com que o March rodopiasse. Wilsinho conseguiu controlar o carro para evitar que batesse no guard-rail e se dirigiu aos boxes onde os mecânicos arrancaram o aerofólio. O brasileiro retornou à pista, mas vendo que o carro era muito instável sem o aerofólio, retornou aos boxes abandonando a corrida.

A partir de então, Mike Beuttler assumiu a ponta que manteve até o final da corrida, com Dieter Quester em segundo, Jean-Pierre Jarier em terceiro, Carlos Ruesch em quarto, e Vittorio Brambilla em quinto.

Ver RESULTADOS 1971/97

120 – CAMPEONATO EUROPEU DE FÓRMULA 2

O Campeonato Europeu de Fórmula 2 apresentou o seguinte resultado, sendo disputado nas seguintes provas: 1 – Hockenheim; 2 – Thruxton; 3 – Nürburgring; 4 – Jarama; 5 – Crystal Palace; 6 – Rouen; 7 – Mallory Park; 8 – Tullin; 9 – Albi; 10 – Roma; 11 – Roma.

P	PILOTO	PAÍS	CARRO	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	TOTAL
1º	Ronnie Peterson	SUE	March 712M Ford	0	9	0	0	6	9	9	9	3	9	0	54
2º	Carlos Reutemann	ARG	Brabham BT36 Ford	6	0	6	6	3	2	4	0	9	4	0	40
3º	Dieter Quester	ALE	March 712M BMW	0	0	0	9	0	6	0	4	0	6	6	31
4º	Tim Schenken	AUS	Brabham BT36 Ford	3	3	0	0	9	0	6	6	0	0	0	27
5º	François Cevert	FRA	Tecno TF71 Ford	9	4	9	0	0	0	0	0	0	0	0	22
6º	Wilson Fittipaldi Jr.	BRA	March 712M Ford	4	2	2	2	0	0	3	3	0	0	0	16
7º	Mike Beuttler	ING	March 712M Ford	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	9	12
8º	Jean-Pierre Jarier	FRA	March 712M Ford	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	4	10
9º	Jean-Pierre Jaussaud	FRA	March 712M Ford	0	0	0	3	4	0	0	0	2	0	0	9
10º	Niki Lauda	AUT	March 712M Ford	0	0	3	1	0	4	0	0	0	0	0	8
11º	François Migault	FRA	Martini MW7 Ford	0	0	0	0	0	3	0	0	4	0	0	7
12º	Gerry Birrell	ING	Lotus 69C Ford	2	0	0	0	2	0	1	0	0	2	0	7
13º	Derek Bell	ING	March 712M Ford	0	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6
14º	Peter Westbury	ING	Brabham BT36 Ford	0	0	4	0	0	0	0	0	1	0	0	5
15º	John Watson	IRL	Brabham BT30 Ford	0	0	0	0	0	0	2	2	0	1	0	5
16º	John Cannon	CAN	March 712M Ford	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	4
17º	Carlos Ruesch	ARG	Brabham BT36 Ford	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	3
18º	Tino Brambilla	ITA	March 712M Ford	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	2
19º	Silvio Moser	SUI	Brabham BT36 Ford	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1
	Brian Hart	ING	Brabham BT30 Ford	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
	Alistair Walker	ING	Brabham BT30 Ford	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
	Helmut Marko	AUT	Lola T240 Ford	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1
	François Mazet	FRA	Chevron B18C Ford	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1
	Bob Wolleck	FRA	Brabham BT36 Ford	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1



1º Peterson



2º Reutemann



3º Quester



4º Schenken



5º Cevert

121 – 500 QUILÔMETROS DE PORTO ALEGRE – 3ª ETAPA DO CAMPEONATO BRASILEIRO DE TURISMO

No dia 17 de outubro foram disputados os 500 Quilômetros de Porto Alegre, prova válida para a terceira etapa do Campeonato Brasileiro de Turismo Divisão 3. Deveria ser, mas não foi, porque, como a Confederação Brasileira de Automobilismo – CBA tinha estabelecido o mínimo de cinco etapas para que o campeonato fosse homologado e, como foram disputadas apenas três, o referido campeonato acabou não sendo homologado.

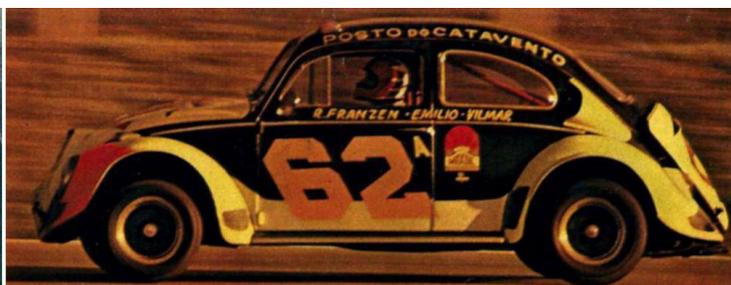
A prova reuniu 34 carros, distribuídos nas três classes: A – até 1.600 cc; B – de 1.601 a 3.000 cc; e C – acima de 3.001 cc.

A corrida foi decidida logo na largada, quando o Opala de Pedro Victor Delamare/Cacó Quartim de Moraes assumiu a liderança que manteve até o final. O seu principal adversário, o Opala de Pedro Carneiro Pereira/Ismael Chaves, foi o segundo, sem ameaçar a liderança do Opala de Delamare, terminando a corrida com duas voltas de atraso.

Na classe B, o FNM 2150 de Arino Panato/Cezar Pegoraro também liderou de ponta a ponta, vencendo com doze voltas de vantagem para Afonso e Ivan Iglesias que correram num Simca.

A grande disputa da prova ocorreu na Classe A, na qual o VW 43 de Rosito/Friedrich liderou até a metade da prova quando teve que parar nos boxes com problema no sistema elétrico. Ao voltar à prova, pilotado por Rosito, deu início a espetacular recuperação até alcançar o VW 62, de Rejani Franzen/Emílio Boeckel que liderava a classe. Na penúltima volta, os dois carros disputaram roda a roda, quando Rosito passou para a ponta na curva do Tala Larga, mas restando 900 metros para o final, teve um pneu traseiro estourado, provocando uma rodada com o carro ficando parado fora da pista. Com isso, a dupla Franzen/Boeckel venceu, ficando em segundo a dupla Luft/Mottin, e em terceiro Rosito/Friedrich.

Ver RESULTADOS 1971/98



**84 – Pedro Victor Delamare/Cacó Quartim de Moraes (Chevrolet Opala) – vencedor na classificação geral e na Classe “C” –
62 – Rejani Franzen/Emílio Boeckel (VW Sedan 1600) – vencedor da Classe “A”**

122 – TORNEIO BRASILEIRO DE TURISMO DIVISÃO 3

Mesmo sem ser homologado pela CBA, vale a pena apresentar o resultado do que foi um verdadeiro Torneio Nacional:

1 – Classe “C” – Acima de 3.001 cc:

P	PILOTO	UF	Nº	CARRO	1 - 18/04	2 - 26/09	3 - 17/10	TOTAL
1º	Pedro Victor Delamare	SP	84	Chevrolet Opala	9	9	9	27
2º	Cacó Quartim de Moraes	SP	84	Chevrolet Opala	0	9	9	18
3º	Sílvio Montenegro	SP	84	Chevrolet Opala	9	0	0	9
	José Luiz de Marchi	RS	84	Chevrolet Opala	0	9	0	9
5º	Júlio Tedesco	RS	91	Chevrolet Opala	0	6	2	8
	João Schmidt	RS	91	Chevrolet Opala	0	6	2	8
7º	Altair Barranco	PR	45	Chevrolet Opala	6	0	0	6

	Cidalgo Chinassio	PR	45	Chevrolet Opala	6	0	0	6
	Pedro Carneiro Pereira	RS	22	Chevrolet Opala	0	0	6	6
	Ismael Chaves	RS	22	Chevrolet Opala	0	0	6	6
11º	Juvenal Martini	RS	77	Chevrolet Opala	4	0	0	4
	Walter Dal Zotto	RS	77	Chevrolet Opala	4	0	0	4
	Milton Amaral	RJ	50	Chevrolet Opala	0	0	4	4
	Breno Fornari	RS	50	Chevrolet Opala	0	0	4	4
15º	José Madrid	RS	87	Dodge Charger	0	0	3	3
	José Luiz Madrid	RS	87	Dodge Charger	0	0	3	3



2 – Classe “B” – De 1.601 a 3.000 cc:

P	PILOTO	UF	Nº	CARRO	1 - 18/04	2 - 26/09	3 - 17/10	TOTAL
1º	Arino Panato	RS	81	FNM 2150	0	9	9	18
	Cezar Pegoraro	RS	81	FNM 2150	0	9	9	18
3º	José Asmuz	RS	32	Chevrolet Opala	4	6	0	10
	João Carlos Macedo	RS	32	Chevrolet Opala	4	6	0	10
5º	Mauro Gallicho	RS	33	Simca Rallye	9	0	0	9
	Luís Fernando Costa	RS	33	Simca Rallye	9	0	0	9
	Nelson Luiz Barro	RS	81	FNM 2150	0	9	0	9
8º	Enio Lunardi	RS	9	FNM 2150	6	0	0	6
	Milton Oliveira	SP	9	FNM 2150	6	0	0	6
	Ivan Iglesias	RS	85	Simca Rallye	0	0	6	6
	Afonso Iglesias	RS	85	Simca Rallye	0	0	6	6
12º	Carlos Kuenzer	RS	51	Simca Rallye	0	4	0	4
	Walter Schunck	RS	51	Simca Rallye	0	4	0	4



3 – Classe “A” – Até 1.600 cc:

P	PILOTO	UF	Nº	CARRO	1 - 18/04	2 - 26/09	3 - 17/10	TOTAL
1º	Rejani Franzen	RS	62	VW Sedan	0	6	9	15
	Emílio Boeckel	RS	62	VW Sedan	0	6	9	15

3º	Fausto Dabbur	SP	88	VW Sedan	0	9	3	12
	Jan Balder	SP	88	VW Sedan	0	9	3	12
5º	Vitório Andreatta	RS	2	VW Sedan	9	1	0	10
6º	Maurício Rosemberg	RS	2	VW Sedan	9	0	0	9
7º	Ronald Berg	SP	7	VW Sedan	6	0	0	6
	Wilson Sapag Jr.	SP	7	VW Sedan	6	0	0	6
	Vilmar Azevedo	RS	62	VW Sedan	0	6	0	6
	Antônio Luft	RS	70	VW Sedan	0	0	6	6
	Vitor Mottin	RS	70	VW Sedan	0	0	6	6
12º	Écio Prolo	RS	13	VW 4P 1600	1	4	0	5
13º	Rogério Monteiro	RS	11	VW Sedan	0	3	2	5
	Fernando Esbróglío	RS	11	VW Sedan	0	3	2	5
15º	Arnaldo Fossá	RS	7	VW Sedan	4	0	0	4
	Ubirajara Sfógia	RS	7	VW Sedan	4	0	0	4
	Antônio Miranda	RS	13	VW 4P 1600	0	4	0	4
	Raffaele Rosito	RS	43	VW Sedan	0	0	4	4
	Leonel Friedrich	RS	43	VW Sedan	0	0	4	4
20º	Lino Reginato	RS	8	VW Sedan	3	0	0	3
	Denis Reginato	RS	8	VW Sedan	3	0	0	3
22º	Sérgio Withers	PR	68	VW Sedan	2	0	0	2
	Dado Andrade	PR	68	VW Sedan	2	0	0	2
	Jacob Kourouzan	SP	10	VW Sedan	0	2	0	2
	Edo Lemos	SP	10	VW Sedan	0	2	0	2
26º	Roberto Souza	RS	13	VW 4P 1600	1	0	0	1
	Vladimir Soares	RS	2	VW Sedan	0	1	0	1
	Ricardo Trein	RS	12	VW Sedan	0	0	1	1
	Aires Scavone	RS	12	VW Sedan	0	0	1	1



123 – PRÊMIO DE SAN JUAN – SPORT PROTÓTIPOS - ARGENTINA

A equipe Hollywood levou deus dois Porsche, o 908/2 para Luiz Pereira Bueno e o 910 para Lian Duarte, para participarem da prova do campeonato argentino de Sport Protótipos, o Prêmio de San Juan, no Autódromo de El Zonda, distante cerca de 1.500 quilômetros de Buenos Aires, no sopé dos Andes.

A prova foi disputada no dia 24 de outubro, e embora o circuito fosse mais adequado aos Berta Tornado de Luís Dei Palma e Emílio Bertolini, os brasileiros tinham a intenção de se vingarem das derrotas ocorridas no dia 27 de junho em Buenos Aires, e em 8 de agosto em Las Flores.

Para tanto, a equipe Hollywood tinha executado uma série de melhorias nos seus carros, tanto na aerodinâmica como na parte mecânica.

Quando começaram os treinos oficiais, Luizinho registrou o tempo de 1m10s5, e Luís Di Palma conseguiu apenas 1m12s2.

Para o dia seguinte, a equipe brasileira decidiu desligar o sistema que limitava as rotações do motor para, com isso, ganhar mais alguns décimos de segundo no seu tempo.

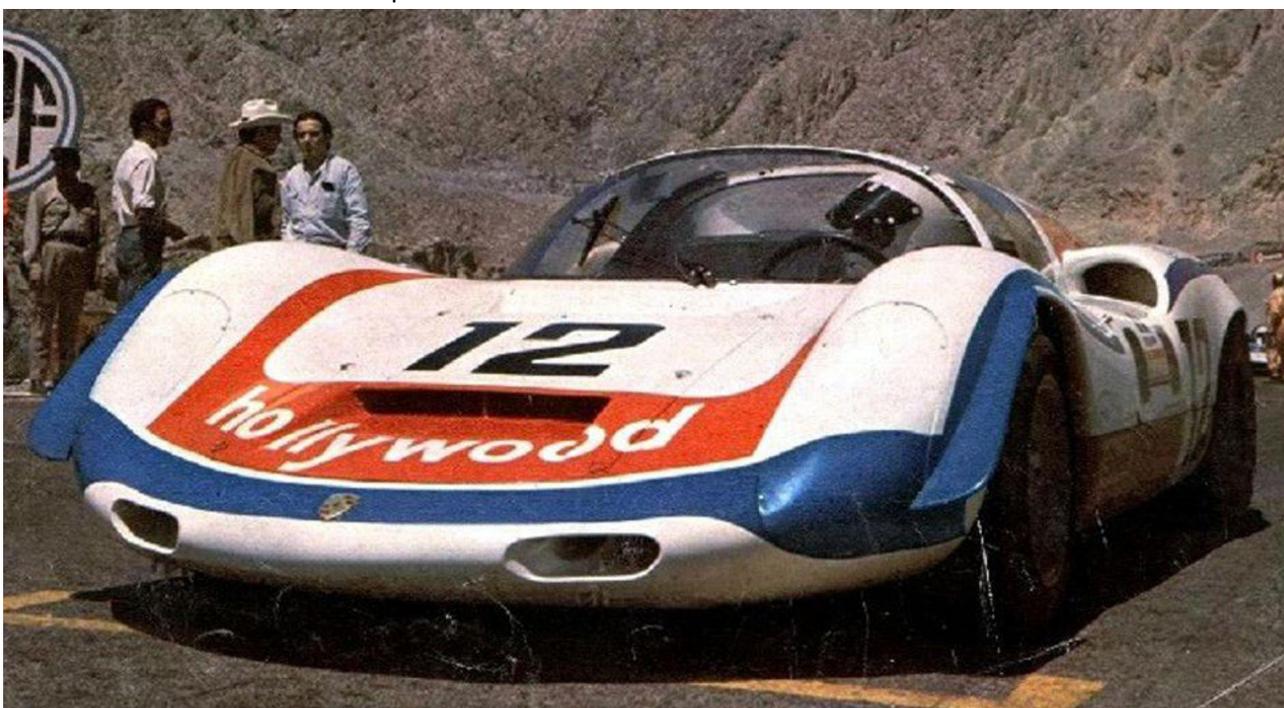
Por sua vez, a equipe Berta trabalhou incessantemente fazendo melhores ajustes no carro e, com isso, Di Palma registrou o tempo de 1m09s9, mas Luiz Pereira Bueno conseguiu o tempo de 1m09s5, ficando com a pole-position.

Lian Duarte ficou com o quinto tempo, com 1m15s8, ficando em terceiro e quarto Bertolini e Pairetti.

A prova foi dividida em duas baterias e, iniciada a corrida, Di Palma saltou na frente, mas Luizinho logo recuperou a dianteira antes a curva da Víbora, uma sequência de curvas em S, e continuou na frente até a terceira volta, quando Di Palma conseguiu ultrapassá-lo na curva Horquilla, de 180 graus que antecedia a reta de chegada.

Duas voltas depois Luizinho voltou a passar Di Palma, dessa vez na saída de Horquilla, mas pouco depois o argentino retomou a dianteira. Lian Duarte fazia uma boa corrida e tinha passado por Carlos Pairetti.

Finalmente o Porsche 908 abriu uma pequena vantagem sobre o Berta, e no final da bateria Di Palma teve que parar nos boxes para apertar a barra estabilizadora traseira de seu carro e, com isso, Luizinho venceu a bateria com 51s6 de vantagem para Di Palma, ficando em terceiro o outro Berta Tornado, de Emílio Bertolini, Lian em terceiro e Estefano em quarto.



12 – Lian Duarte (Porsche 910)

A largada da segunda bateria foi a repetição da primeira, com Di Palma saltando na frente, para perder a liderança em seguida para Luizinho até a curva da Horquilla, quando o argentino voltou à ponta. A partir de então, Di Palma prosseguiu na ponta, com Luizinho logo atrás, sem arriscar, pois sabia que dessa forma venceria na soma de tempo das duas baterias.

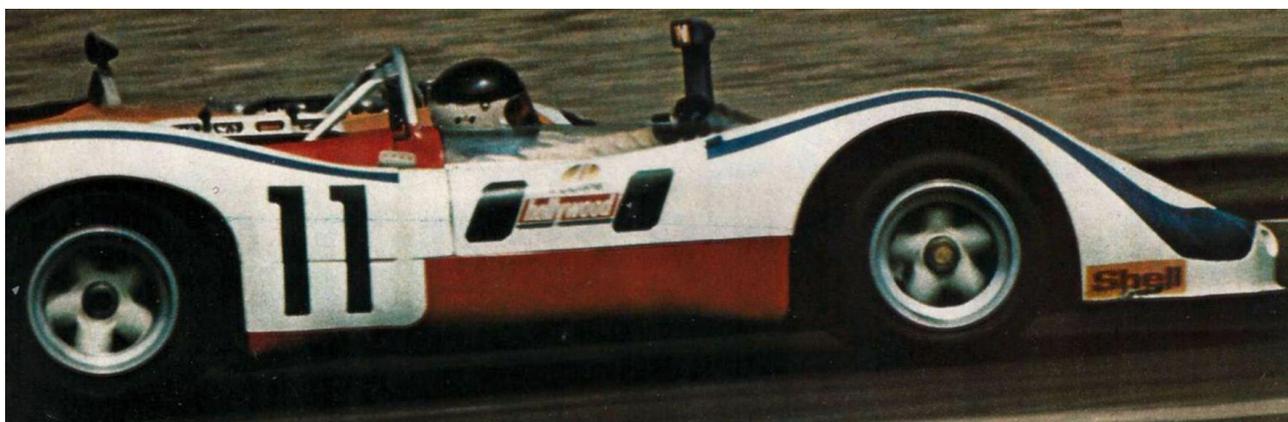
Di Palma tinha que tirar uma diferença de 51s6, e na volta 17 a diferença era de 17 segundos. Na trigésima volta, o argentino já recuperara 31 segundos e a sua briga era contra o cronômetro.

Luizinho não conseguia melhorar o tempo do Porsche, pois a pista estava cada vez mais escorregadia, mas volta 31 Di Palma bateu num pneu que protegia o acostamento da pista, danificando a frente do carro e sendo obrigado a efetuar uma parada de 10 segundos para examinar os estragos. Essa parada, mais o acidente, reduziram a vantagem na bateria para 17 segundos, tranquilizando a equipe brasileira, o que ficou ainda melhor quando Di Palma teve que abandonar pouco depois, quando um dos pneus dianteiros estourou em consequência dos danos causados pelo acidente antes ocorrido.

A partir de então, correndo com tranquilidades, Luiz Pereira Bueno recebeu a bandeirada de chegada, com duas voltas de vantagem para Emílio Bertolini. Lian Duarte foi o terceiro, Rubem Alonso o quarto, e Ramon Requejo o quinto.

Na soma dos tempos, venceu Bueno, com Bertolini em segundo e Lian em terceiro, Hector plano em quarto e Ramon Requejo em quinto.

Ver RESULTADOS 1971/99



11 – Luiz Pereira Bueno (Porsche 908/2)

124 – CORRIDA DA VITÓRIA – F1 – BRANDS HATCH

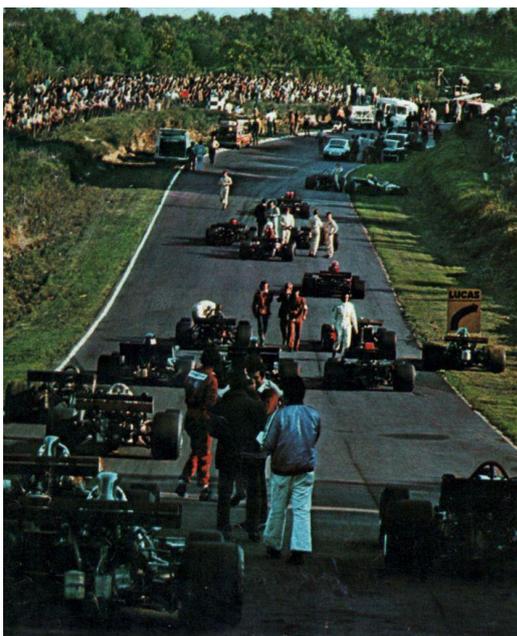
No dia 24 de outubro foi organizada em Brands Hatch, uma corrida com carros de Fórmula 1 e Fórmula 5.000, comemorativa do Campeonato Mundial, denominada Corrida da Vitória. Deveria ser uma festa, mas acabou sendo uma tragédia, depois da morte de Jo Siffert, ocorrida depois de completadas apenas 14 das 40 voltas previstas.

No treino de sexta-feira, Siffert foi o mais rápido, marcando o tempo de 1m23s0, 6 décimos mais rápido do que Emerson Fittipaldi. No sábado, Siffert conseguiu baixar seu tempo, fazendo 1m22s8, ficando à frente de Ronnie Peterson, com o mesmo tempo obtido por Fittipaldi, ou seja, 1m23s6, cabendo ao brasileiro a melhor posição por ter registrado o tempo antes do sueco.

Na segunda sessão de treinos, no sábado à tarde, Peter Gethin surpreendeu ao marcar o mesmo tempo de Jo Siffert, ficando a posição central da primeira fila e assim formado o grid de largada:

5 Jos Siffert BRM P160 - 1m22s8	6 Peter Gethin BRM P160 - 1m22s8	8 Emerson Fittipaldi Lotus 72D Ford - 1m23s6
4 Ronnie Peterson March 711 Ford - 1m23s6	17 Mike Hailwood Surtees TS9 Ford - 1m23s8	
1 Jackie Stewart Tyrrell 003 Ford - 1m23s8	12 Tim Schenken Brabham BT33 Ford - 1m23s8	7 Howden Ganley BRM P160 - 1m24s2
10 Jackie Oliver McLaren M19A Ford - 1m24s6	16 John Surtees Surtees TS9 Ford - 1m24s6	
14 Carlos Reutemann Brabham BT33 Ford - 1m24s6	11 Graham Hill Brabham BT34 Ford - 1m24s8	2 François Cevert Tyrrell 002 Ford - 1m25s0

23 Frank Gardner Lola T300 Chevy - 1m25s8	15 Henri Pescarolo March 711 Ford - 1m26s2	
77 Mike Walker Lola T192 Chevy - 1m27s0	26 Alan Rollinson Surtees TS8 Chevy - 1m27s0	21 Reine Wisell McLaren M18 Chevy - 1m27s0
25 Keith Holland McLaren M10B Chevy - 1m27s6	44 Gordon Spice McLaren M10B Chevy - 1m28s2	
28 Ray Allen McLaren M10B Chevy - 1m28s4	33 Teddy Pilette McLaren M10B Chevy - 1m28s4	41 Trevor Taylor Leda LT25 Chevy - 1m29s2
40 Ian Ashley Lola T190 Chevy - 1m29s6	27 David Prophet McLaren M10B Chevy n- 1m30s6	
24 Guy Edwards McLaren M10B Chevy - 1m31s0	66 Fred Saunders Crosslé 18F Rover - 1m32s2	



Pista interdita e os restos do carro de Jo Siffert

Se aproveitando de largar na primeira fila, Peter Gethin assumiu a liderança, tendo Emerson Fittipaldi no seu vácuo, vindo em terceiro Jackie Stewart que era seguido de perto por Jo Siffert.

Gethin e Fittipaldi partiram para uma corrida espetacular, praticamente sem diferença entre os dois pilotos, com o brasileiro se aproveitando do vácuo para registrar a melhor volta da prova com o tempo de 1m24s0. Henri Pescarolo e Reine Wisell abandonaram a corrida na segunda volta, quando os dois bateram na curva Druids, felizmente sem consequências físicas para os pilotos.

Na terceira volta, na descida da Druids, Peterson e Hailwood entraram juntos. Hailwood que estava por dentro, quis fazer a tomada na frente, mas Peterson que vinha por fora, teve a mesma intenção e o resultado foi um toque de rodas, com Peterson seguindo reto continuando na grama, enquanto Hailwood acabou

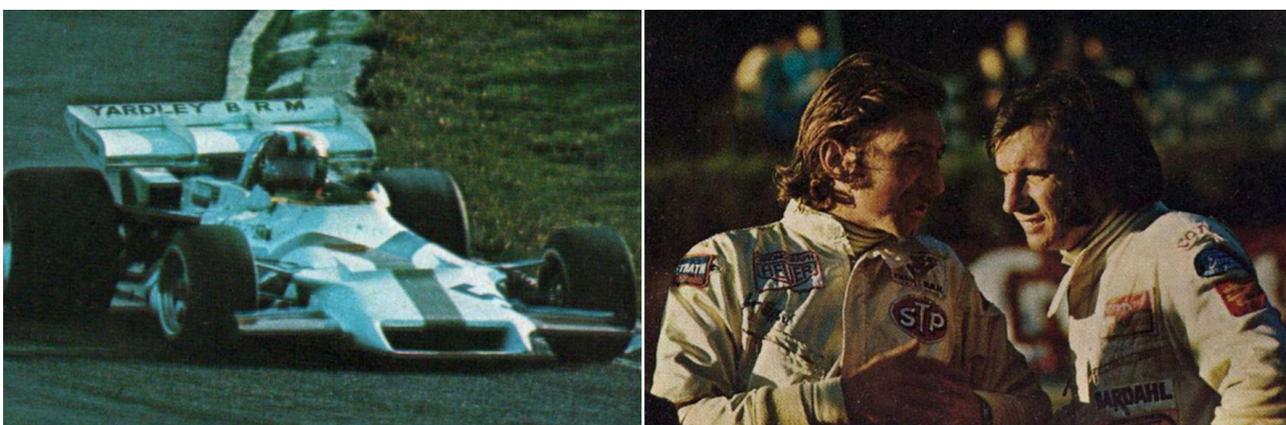
rodando diversas vezes. Peterson com um pneu furado entrou nos boxes, efetuou a troca e retornou, e Hailwood teve a suspensão quebrada e acabou abandonando.

A corrida continuou com Gethin em primeiro, Fittipaldi em segundo, Stewart em terceiro, Siffert em quarto, Schenken em quinto, Surtees em sexto, e os demais, quando foi iniciada a 15ª volta e Schenken iniciou a ultrapassagem sobre o carro de Siffert, quando o carro deste perdeu estabilidade, rodopiou, bateu no barranco, voltou para a pista pegando fogo e explodindo.

Segundo John Surtees, que corria logo atrás, prestou o seguinte depoimento: “Nós estávamos nos aproximando da Curva Hawthorn a uns 250 quilômetros por hora, e um pouco antes do ponto de frenagem, a parte traseira do carro de Siffert pareceu quebrar. O carro saiu para a esquerda, bateu no barranco, voltou para a pista, começou a pegar fogo e bateu de novo no barranco, depois explodiu. Jo não teve nenhuma chance.”

O piloto teve morte instantânea, a corrida foi interrompida e foi considerado o resultado com 14 voltas, com Peter Gethin em primeiro, Emerson Fittipaldi em segundo, Jackie Stewart em terceiro, Jo Siffert em quarto, e Tim Schenken em quinto.

[Ver RESULTADOS 1971/100](#)



Dois momentos de Siffert antes do acidente: ao volante do BRM nº 5 e conversando com Emerson Fittipaldi

125 –Motor Sport Magazine Shell Oil British F3 Championship

No dia 24 de outubro foi encerrado o campeonato, com a realização da sua 17ª Etapa no Autódromo de Brands Hatch, que foi vencida por Roger Williamson, prova que não teve a participação de pilotos brasileiros.

O campeão foi Dave Walker o Ronald Rossi ficou em 26º lugar, no campeonato que teve o seguinte resultado:

Campeão: Dave Walker (AUS) – Lotus 69 Ford – Golf Leaf Team Lotus– 86 pontos.

Vice-campeão: Roger Williamson (ING) – March 713M Ford – Wheatcroft Racing – 57 pontos.

3º Bev Bond (ING) –Ensign LN1 Ford– Howlings Racing – 48 pontos.

4º Colin Vandervell (IN) – Brabham BT35 Ford – Bell & Colvill Racing – 25 pontos.

5º Jochen Mass (ALE) – Brabham BT35 Ford – 16 pontos.

6º Barrie Maskell (ING) – Chevron B17 Ford – Sports Motors Chevron – 16 pontos.

7º Patrick Depailler (FRA) – Alpine A360 Renault – Sté des Automobiles Alpine – 15 pontos

7º Jody Scheckter (ASU) – Merlyn Mk21 Ford – Colchester Racing Develoments – 15 pontos.

9º Claude Bourgoignie (BEL) – Lotus 69 Ford – Team Johnson’s Wax Belgium – 14 pontos.

10º James Hunt (ING) – March 713M Ford – Team Rose Bearings March Racing – 12 pontos.

11º Steve Thompson (ING) – Ensign LN1 Ford – Brineton Engineering – 11 pontos.

12º François Rousselot (FRA) – Martini MW7 Ford – Ecurie Antar Promocourse – 10 pontos.

13º Alan Jones (AUS) – Brabham BT35 Ford – Australian International Racing Organisation – 8 pontos.

14º Rikki von Opel (LUX) – Lotus 69 Ford – 8 pontos.

15º David Purley (ING) - Ensign LN1 Ford – Lec Refrigeration Racing – 7 pontos.

16º Jean-Pierre Jabouille (FRA) – Alpine A360 Renault – Sté des Automobiles Alpine – 6 pontos.
 16º Manfred Mohr (ALE) – Lotus 69 Ford – Novolan – 6 pontos.
 18º Peter Hull (NZL) – Brabham BT28 Ford – 6 pontos.
 19º Peter Lamplough (ING) – Palliser WDF3 Ford – 5 pontos.
 20º Ian Ashley (ING) – Lotus 69 Ford – Catheham Cars – 4 pontos.
 20º Gerry Birrell (ING) – Lotus 69 Ford – J & J Staton Ltd – 4 pontos.
 20º Giancarlo Naddeo (ITA) – Tecno Ford – 4 pontos.
 20º François Rabbione (FRA) – Martini MW7 Ford – Equipe Bardahl France – 4 pontos.
 24º Brenda McNerney (IRL) – Brabham BT35 Ford – Race Cars International – 4 pontos.
 24º Chris Skeaping (ING) – Chevron B17 Ford – 4 pontos.
26º Ronald Rossi (BRA) – Brabham BT28 Ford – Equipe Royal Label – 3 pontos.
 26º José Dolhem (FRA) – Martini MW7 Ford – Ecurie Volant Shell – 3 pontos.
 26º Freddy Kottulinsky (SUE) – Lotus 69 BMW – Haj-Haj Racing Team – 3 pontos.
 26º Torstem Palm (SUE) – Brabham BT35 Ford – Mennen Racing Team – 3 pontos.
 26º Mike Walker (ING) – Ensign LN1 Ford – Team Ensign – 3 pontos
 26º Tom Walkinshaw (ESC) – March 713M Ford – Ecurie Ecosse -3 pontos.
 32º Willi Deutsch (ALE) – March 7213S Ford – Eifelland Caravaning – 2 pontos.
 32º Allan McCully (NZL) – Lotus 69 Ford – Australian International – 2 pontos.
 32º Andy Sutcliffe (ING) – Lotus 69 Ford – 2 pontos.
 35º John Bisignano (EUA) – March 713M – L & M Team – 1 ponto.
 35º Wolfgang Bulow (ALE) – March 713S Ford – Eifelland Caravaning – 1 pontos.
 35º Patrice Company (FRA) – Martini MW7 Ford – Equipe Bardahl France – 1 pontos.
 35º Chritian Ethuin (FRA) – Tecno TF71 Renault – Ecurie Tecno Motul – 1 ponto.
 35º Lucien Guitteny (FRA) – Martini MW7 Ford – Ecurie Volant Shell – 1 ponto.
 35º Sandy Shepard (EUA) – Brabham BT28 Ford – Team Bluebonnet – 1 ponto.



Dave Walker, campeão do Motor Sport Magazine Shell Oil British F3 Championship

126– 2ª ETAPA DO CAMPEONATO BRASILEIRO DE FÓRMULA FORD - INTERLAGOS

Como preliminar da 1ª Etapa do Torneio Brasileiro de Fórmula 2, foi disputada em Interlagos, no dia 31 de outubro, a 2ª Etapa do Campeonato Brasileiro de Fórmula Ford, prova que foi constituída por duas baterias de 7 voltas cada uma, com resultado final obtido pela soma de tempos dessas baterias.

Para a prova estavam presentes, basicamente, os carros que correram em Tarumã, por ocasião da 1ª Etapa da Categoria, aparecendo com destaque o carro de Francisco Lameirão, que tinha sido modificado, com a colocação dos radiadores nas suas laterais, ficando muito parecido com o Lotus 72 de Fórmula1, obra de Anísio Campos e Salvador Herrera para a equipe Hollywood. Outras novidades foram: a presença de Marivaldo Fernandes num Bino e do carioca Luiz Carlos Morais, que correu no Lotus que pertencera a Marivaldo Fernandes.

Nas provas de classificação o mais rápido foi Francisco Lameirão, com o tempo de 3m25s6, formando a primeira fila os carros de Clóvis Moraes e de Pedro Victor Delamare, ambos com o tempo de 3m32s7.

Iniciada a primeira bateria, Pedro Victor Delamare foi para a ponta, tendo Cláudio Mueller na sua cola e em terceiro Francisco Lameirão. Na segunda volta, na curva três, três carros se envolveram num acidente, com Mueller perdendo contato com Delamare, enquanto Lameirão ficava parado no local e, com isso, Marivaldo Fernandes assumiu a terceira colocação., porém logo foi alcançado por Clóvis de Moraes. Lameirão conseguiu retornar à corrida, mas acabou abandonando depois de completar a quinta volta. E a bateria chegou ao seu final com Delamare em primeiro com 3,8 segundos de vantagem para Cláudio Mueller, Clóvis de Moraes em terceiro, Marivaldo Fernandes em quarto e Sérgio Mattos em quinto.

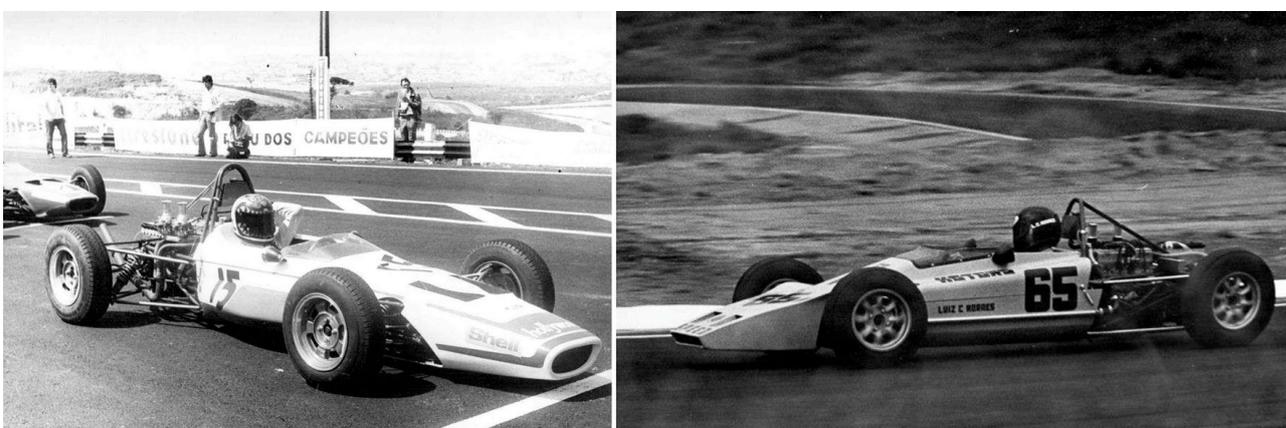
Dos 22 carros que participaram da primeira bateria, três não alinharam para a segunda: Francisco Lameirão, Norman Casari e Mário Pati Jr.

Mais uma vez Delamare saltou na frente, mas no final do retão, o líder era Cláudio Mueller. Delamare recuperou a liderança no final da primeira volta, mas tornou a ser ultrapassado, desta feita por Clóvis de Moraes.



Largada da prova com: 14 – Francisco Lameirão, 22 – Clóvis de Moraes, e 84 – Pedro Victor Delamare na primeira fila

Durante as voltas restantes, Delamare, Mueller e Moraes se revezaram na ponta, com Marivaldo Fernandes correndo em quarto lugar. Na penúltima volta Delamare passou para segundo, ficando próximo a Mueller, que liderava, tendo Clóvis de Moraes grudado em terceiro. A tática de Delamare parecia ser a de seguir o líder no vácuo para tentar a ultrapassagem na reta de chegada, na última volta, mas quem se aproveitou do vácuo causado por Delamare e Mueller foi Moraes, que acabou cruzando a linha de chegada em primeiro, com Mueller em segundo e Delamare em terceiro. Moraes recebeu a bandeirada de chegada com 2 décimos de segundo para Mueller, e 5 décimos para Delamare. O quarto foi Marivaldo Fernandes e o quinto Leonel Friedrich.



15 – Norman Casari (Merlyn F-Ford) e 65 -Luiz Carlos Moraes (Lotus F-Ford)

Devido à vantagem obtida na primeira bateria, Pedro Victor Delamare foi o vencedor da prova, seguido pelos gaúchos Cláudio Mueller e Clóvis de Moras. Marivaldo Fernandes foi o quarto, Luiz Carlos Moraes o quinto e Enio Sandler o sexto.

Ver RESULTADOS 1971/101



O vencedor da prova: 84 – Pedro Victor Delamare

127 – 1ª ETAPA DO TORNEIO BRASILEIRO DE F-2 - INTERLAGOS

Organizado por Antônio Carlos Scavone e promovido pela Rede Globo de Televisão foi disputado no final de 1971, no Brasil, um Torneio Internacional de Fórmula 2, com duas provas em Interlagos e uma em Tarumã. Para o torneio vieram para o Brasil os principais pilotos da categoria, entre eles, alguns que corriam na Fórmula 1.



Largada da prova com: 7 – Wilson Fittipaldi Jr. (March 712M Ford), 6 – Emerson Fittipaldi (Lotus 69C Ford) e 19 – Carlos Reutemann (Brabham BT33 Ford) na primeira fila.

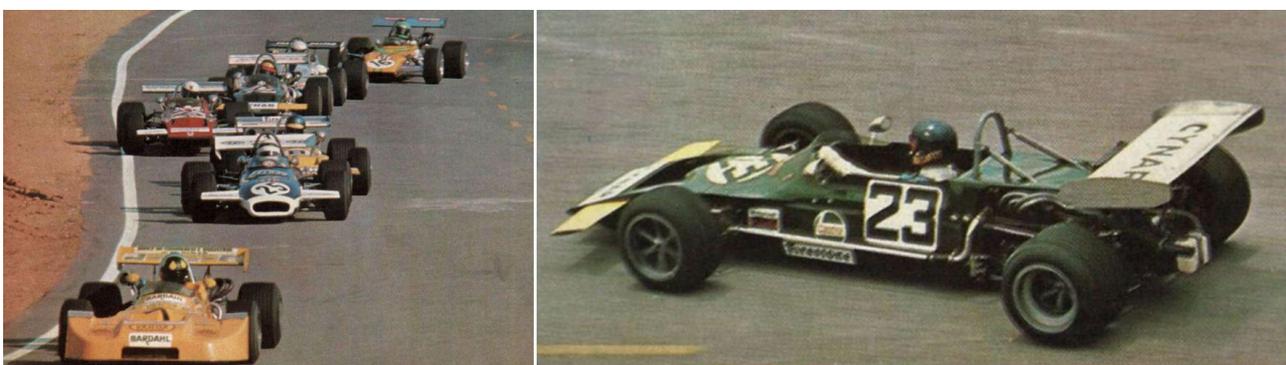
Foram inscritos os seguintes pilotos e equipes: - Equipe Rondel Racing, com carros Brabham BT36 Ford, pilotos: Graham Hill (1); Tim Schenken (2); e Bob Wollek (3). - Team Bardahl Varga, com os brasileiros Emerson Fittipaldi (Lotus 69C Ford nº 6); e Wilson Fittipaldi Jr. (March 712M Ford nº 7). - Equipe March Engineering, com March 712M Ford, pilotos: Ronnie Peterson (8); Jean-Pierre Jarier (9); e Mike Beuttler (10). - Equipe Hollywood, com March 712M Ford para Lian Duarte, tendo como piloto reserva Luiz Pereira Bueno, que deveria ser o titular, mas tendo ficado com Sarampo na véspera da prova teve que ceder seu lugar para Lian. - Team Royal Label, com carros Lotus 69C Ford, para os brasileiros Giu Ferreira (12) e Ronald Rossi (18). - Frank Williams Racing Team, com carros March 712M, pilotos: Henri Pescarolo (14) e José Carlos Pace (15). - Equipe RW Racing With Lotus, com Lotus 69C Ford para Reine Wisell (16). - Equipe do Automóvel Clube

Argentino, com Brabham BT36 Ford, pilotos: Carlos Reutemann (19) e Carlos Ruesch (20). - Equipe Racing Team Iris Ceramiche, com carros Tecno TF71 Ford, pilotos: Spartaco Dini (21) e Cláudio Francisco (22), tendo como reserva Arturo Merzário. - Scuderia Alla D'Oro, com March 712M Ford para Giovanni Salvatti (23). - Equipe FIRST, com Brabham BT36 Ford para Peter Westbury. - Equipe Lira Team Lotus, com Lotus 69C Ford para François Migault (17).

Também estavam inscritos um Tecno TF71 Ford para François Cevert, do Team Elf, e um March 712M BMW da equipe Eifelland Wohnwagen, de Dieter Quester, que no entanto, acabaram não vindo para o Brasil.

A primeira etapa foi disputada em Interlagos no dia 31 de outubro, e a primeira sessão de treinos começou na sexta-feira à tarde, depois do treino para os carros de Fórmula Ford, categoria que participou da prova preliminar do evento, os primeiros a entrar na pista foram Carlos Reutemann e Ronnie Peterson, porém, para surpresa geral, quando completavam a primeira volta, receberam bandeira quadriculada do diretor de prova, Paolo Moruzzi, membro da comissão esportiva da FIA. Em seguida foi dada a informação do porquê da interrupção dos treinos: deveriam ter sido embarcadas em Roma 23 caixas com peças para os carros que já estavam no Brasil, porém só tinham chegado 14. E justamente nas 9 caixas que não tinham chegado estavam parte importantes dos carros de Emerson Fittipaldi, Wilson Fittipaldi Jr., José Carlos Pace, Giovanni Salvati e outros. Estes pilotos tinham feito pressão para que o empresário Antônio Carlos Scavone adiasse os treinos para o dia seguinte para que houvesse igualdade entre os participantes. Da mesma forma, os pilotos que não enfrentavam tal problema, entre eles Tim Schenken, Ronnie Peterson, Graham Hill, etc., exigiam que o regulamento fosse respeitado, alegando que nada tinham com os problemas dos outros. Scavone, após uma reunião com os pilotos, conseguiu convencê-los em adiar para o sábado o treino marcado para a sexta-feira e, assim, em duas sessões, uma pela manhã e outra pela tarde e os carros puderam treinar no sábado.

Para que os pilotos conhecessem a pista, a Ford cedeu alguns carros Corcel e Belina, com os quais os pilotos mantiveram seus primeiros contatos com o circuito.



7 – Wilson Fittipaldi Jr. (March 712M Ford), 25 – Peter Westbury (Brabham BT36 Ford), 8 – Ronnie Peterson (March 712M Ford), 15 – José Carlos Pace (March 712M Ford), 23 – Giovanni Salvati (March 712M Ford), 2 – Tim Schenken (Brabham BT36 Ford), e 16 – Reine Wisell (Lotus 69C Ford) – 23 – Giovanni Salvati (March 712M Ford)

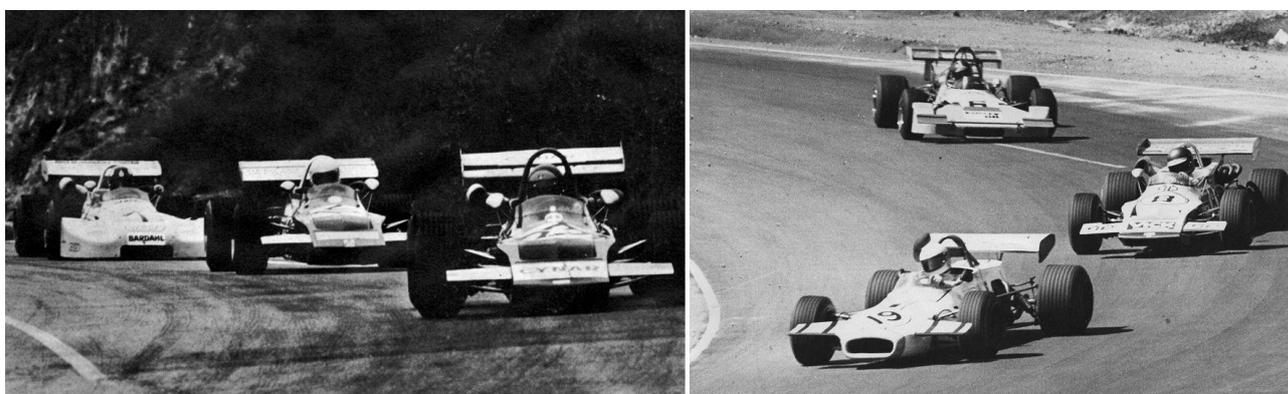
Às 11 horas do sábado os tempos da Fórmula 2 começaram a ser marcados. Ronnie Peterson fez 2m55s8, 2m48s9, atingindo 2m47s0. Reutemann fez 2m55s0, 2m53s1, 2m51s1 e 2m49s0. Graham Hill fez 2m58s2 e 2m56s5. Tim Schenken 2m52s0. José Carlos Pace não conseguiu registrar tempo com problemas no seu carro, e Peter Westbury fez 2m51s0. Wisell, Ruesch, Wollek e Beuttler fizeram apenas conhecimento da pista.

Com meia hora de treino, Emerson Fittipaldi entrou na pista, rodando sempre abaixo do recorde oficial da pista, de 2m50s8, que ele mesmo tinha registrado com a Lola T210. Wilsinho não pode treinar, pois as peças do seu carro ainda não tinham chegado, deixando-o bastante furioso, descontando sua fúria sobre Scavone. Na sessão da tarde, Wisell fez 2m45s1, 4 segundos melhor do que tempo de Peterson obtido pela manhã. Graham Hill fez 2m46s0 e Schenken 2m45s0, mesmo tempo obtido por José Carlos Pace. O argentino Carlos

Reutemann baixou o tempo para 2m44s0 e, finalmente, os brasileiros Emerson e Wilson Fittipaldi fizeram os tempos de 2m42s9 e 2m42s8, ficando o segundo com a pole-position, e o grid de largada assim formado:

7 Wilson Fittipaldi Jr. March 712M Ford - 2m42s8	6 Emerson Fittipaldi Lotus 69C Ford - 2m42s9	19 Carlos Reutemann Brabham BT36 Ford - 2m44s0
15 José Carlos Pace March 712M Ford - 2m45s9	2 Tim Schenken Brabham BT36 Ford - 2m45s0	
16 Reine Wisell Lotus 69C Ford - 2m45s1	8 Ronnie Peterson March 712M Ford - 2m45s6	25 Peter Westbury Brabham BT36 Ford - 2m45s7
1 Graham Hill Brabham BT36 Ford - 2m46s0	3 Bob Wollek Brabham BT36 Ford - 2m46s8	
9 Jean-Pierre Jarier March 712M Ford - 2m46s9	14 Henri Pescarolo March 712M Ford - 2m17s1	10 Mike Beuttler March 712M Ford - 2m47s3
23 Giovanni Salvati March 712M Ford - 2m48s3	20 Carlos Ruesch Brabham BT36 Ford - 2m49s5	
11 Lian Duarte March 712M Ford - 2m51s5	22 Cláudio Francisci Tecno TF71 Ford - 2m52s3	18 Ronald Rossi Lotus 69C Ford - 3m01s8
17 Giu Ferreira Lotus 69C Ford - 3m07s5		

A largada foi dada com cerca de 40 minutos de atraso, tomando a ponta Emerson Fittipaldi, com os carros chegando no retão, com Beuttler em segundo, Westbury em terceiro, Wilsinho em quarto, Peterson em quinto e Pace em sexto. A primeira mudança entre eles aconteceu na entrada do mergulho, com Wilsinho passando por Westbury.



23 – Giovanni Salvati (March 712M Ford), 15 – José Carlos Pace (March 712M Ford) e 7 – Wilson Fittipaldi Jr. (March 712M Ford)
– 19 – Carlos Reutemann (Brabham BT19 Ford), 8 – Ronnie Peterson (March 712M Ford) e
6 – Emerson Fittipaldi Jr. (Lotus 69C Ford)

Na segunda volta Wilsinho passou por Beuttler, assumindo a segunda colocação, enquanto Peterson subiu para terceiro. Ao passarem pela reta de chegada, Emerson tinha 5,1 segundos de vantagem para Wilsinho. O quarto posto foi ocupado por Beuttler até a 3ª volta, quando foi ultrapassado por Salvati. Na volta seguinte foi a vez de Reutemann passar pelo italiano para assumir a quarta colocação, e na sétima foi a vez de Pace subir para quinto. Nessa altura da corrida, a diferença entre Emerson e Wilsinho tinha caído para 3,5 segundos, com a diferença entre Peterson, o terceiro, para Reutemann, o quarto em 13 segundos, que aumentou para 18 segundos duas voltas depois.

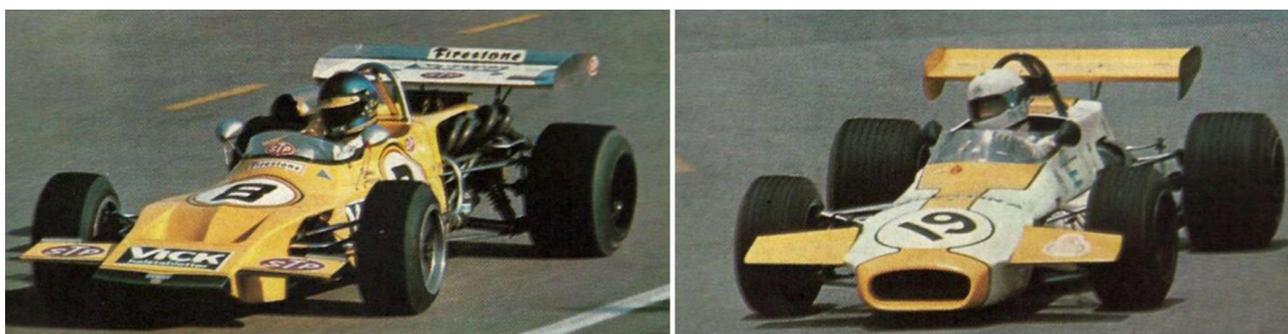
Na 11ª volta, Beuttler derrapou na curva do Laranja e acabou batendo no guard-rail, ficando fora da prova. Logo depois tanto Wilsinho como Peterson alcançaram Emerson que enfrentava problemas com o câmbio do seu carro, e o ultrapassaram

Peterson fazia uma corrida espetacular e passou a pressionar Wilsinho, chegando a registrar a melhor volta da prova, com o tempo de 2m43s0, mas essa arrancada foi suficiente para que o sueco vencesse a bateria.

O primeiro foi Wilson Fittipaldi Jr., o segundo Ronnie Peterson, o terceiro Emerson Fittipaldi, o quarto Carlos Reutemann, e o quinto José Carlos Pace.

Quando se dirigia para o grid de largada, o carro de Wilsinho teve a ignição desligada por um mecânico de Peterson e com isso o carro teve que ser empurrado para pegar, sendo o piloto punido em 30 segundos, assim como José Carlos Pace, que também teve o carro empurrado para pegar.

Reutemann foi o que melhor largou, mas no retão, Peterson passou pelo argentino assumindo a liderança, com os dois sendo seguidos por Emerson, Wilsinho, Salvati e Schenken.



8 – Ronnie Peterson (March 712M Ford) e 19 – Carlos Reutemann (Brabham BT36 Ford)

Na terceira volta, Schenken passou por Salvati para assumir o terceiro lugar na 7ª volta. Reutemann se mantinha na segunda colocação, apesar de ser muito pressionado por Schenken e Emerson, quando quebrou o aerofólio do seu carro, obrigando-o a ir para os boxes, para retornar à prova em seguida.

Na 9ª volta, o australiano Tim Schenken que corria em terceiro, atrás de Emerson e à frente de Wilsinho foi obrigado a abandonar quando os cabos que sustentavam o aerofólio do seu Brabham se partiram.

Peterson e Emerson corriam juntos, com cerca de 15 segundos de vantagem para Wilsinho que era o terceiro, sendo perseguido por Salvati, Hill e Wollek. Estavam na 10ª volta e todos pareciam seguros nas respectivas colocações, quando Emerson começou a apertar Peterson, na luta pela primeira colocação. Quando os dois pilotos, na décima segunda volta saíram da curva do Sargento, se depararam com um carro atrasado, que procurou encostar seu carro pela direita, para permitir a passagem dos líderes. Peterson fez a tomada correta, mas Emerson, numa fração de segundos enfiou o bico da sua Lotus à direita do March de Peterson pela parte de dentro da curva. Os dois fizeram a curva lado a lado, com o sueco tentando forçar o brasileiro para fora da pista, mas o brasileiro não cedeu, aguentou a pressão começando a descer para a curva do Pinheirinho com parte do seu carro à frente do de Peterson, mas a ultrapassagem foi inevitável e o brasileiro passou pela reta de chegada na primeira colocação.

E a luta continuou, mas Emerson resistiu para vencer a segunda bateria, com Peterson a 1,1 segundos em segundo. O terceiro foi Wilson Fittipaldi Jr., o quarto Graham Hill, e o quinto Giovanni Salvati.

A vantagem obtida por Emerson na segunda bateria foi suficiente para que o piloto brasileiro ficasse com a vitória na soma das duas baterias. Ronnie Peterson foi o segundo, Wilson Fittipaldi Jr. o terceiro, Carlos Reutemann o quarto, e Giovanni Salvati o quinto.

[Ver RESULTADOS 1971/102](#)



Emerson Fittipaldi (Lotus 69C Ford)

128 – 3ª ETAPA DO CAMPEONATO BRASILEIRO DE FÓRMULA FORD - INTERLAGOS

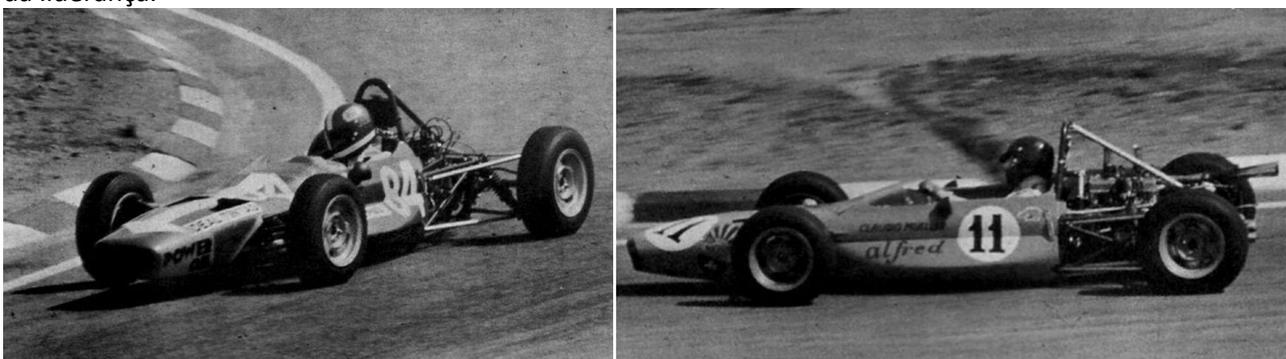
A terceira etapa do Campeonato Brasileiro de Fórmula Ford, mais uma vez foi organizada como preliminar do Torneio Brasileiro de Fórmula 2, no dia 7 de novembro, em Interlagos.

Nas provas de classificação, o mais rápido foi Pedro Victor Delamare, com o tempo de 3m24s2, ficando em segundo lugar Francisco Lameirão (3m24s3) que dessa vez não se apresentou com o carro modificado com radiadores laterais e, em terceiro ficou o surpreendente Alex Dias Ribeiro com o tempo de 3m25s8.

A segunda fila foi composta por Clóvis de Moraes e Marivaldo Fernandes.

Francisco Lameirão tomou a dianteira, enquanto Pedro Victor Delamare ficou parado no grid, só conseguindo largar depois que todo o pelotão passou por ele.

Lameirão liderava seguido por Alex Dias Ribeiro e Marivaldo Fernandes, com Delamare iniciando sua recuperação, ocupando a nona colocação na segunda volta, descontando a distância que o separava do grupo da liderança.



84 – Pedro Victor Delamare e 11 – Cláudio Mueller

Alex Dias Ribeiro conseguiu ultrapassar Lameirão na freada da curva da Ferradura, iniciando uma luta com constantes trocas de posições entre os dois pilotos, com Lameirão recebendo a bandeirada de chegada na frente, com 1,3 segundos de vantagem para Alex. Marivaldo Fernandes, que se mantivera em terceiro durante a maior parte da corrida, acabou sendo ultrapassado por Clóvis de Moraes, tendo que se contentar com a quarta colocação, tendo Pedro Victor Delamare logo atrás.

O diretor de prova tinha tomado a decisão de punir Delamare, sob a alegação de que o seu carro teria sido empurrado para pegar, quando ficou parado no pelotão de largada, mas o piloto protestou e, como o diretor de prova, não teve comprovação, acabou voltando atrás.

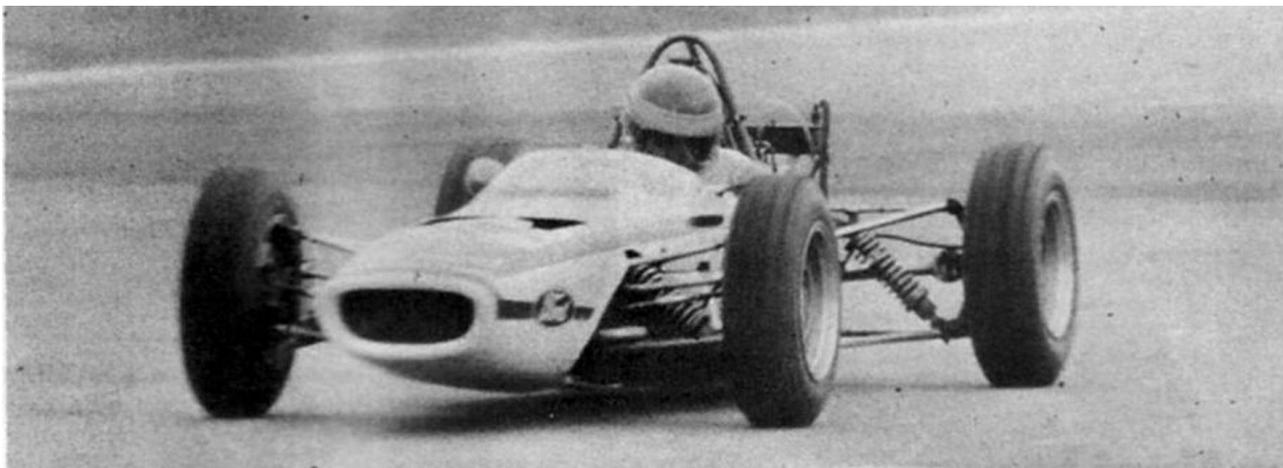
Na segunda bateria, Lameirão largou na frente e se manteve nessa posição até receber a bandeirada de chegada, em segundo largou Clóvis de Moraes, em terceiro Marivaldo Fernandes e em quarto Pedro Victor Delamare.

Na terceira volta Delamare foi para o segundo lugar, enquanto Alex Dias Ribeiro, que tinha se atrasado na largada, passou em 14º na primeira volta, subindo para nono na segunda, sétimo na terceira e quinto na quarta, depois de ultrapassar Marivaldo.

Ao final da prova, Marivaldo Fernandes apresentou protesto contra os motores dos dez primeiros classificados e, na verificação desses motores, ficou constatado que o motor do carro de Alex Dias Ribeiro tinha um comando de válvulas fora do padrão, custando a sua desclassificação.

Pela soma de tempos, depois da desclassificação de Alex, Francisco Lameirão ficou com a vitória, com Clóvis de Moraes em segundo, Pedro Victor Delamare em terceiro, Marivaldo Fernandes em quarto, João Luiz Palmeiro em quinto e Norman Casari em sexto.

Ver RESULTADOS 1971/103



14 – Francisco Lameirão (Bino F-Ford)

129 – 2ª ETAPA DO TORNEIO BRASILEIRO DE F-2 - INTERLAGOS

A segunda etapa do Torneio Brasileiro de Fórmula 2 foi realizada no dia 7 de novembro no autódromo de Interlagos.

As provas de classificação não mostraram grandes novidades, com Emerson Fittipaldi ficando com a pole-position com o tempo de 2m42s1, formando a primeira fila Carlos Reutemann (1m42s2) e Tim Schenken (1m42s7), ficando assim formado o grid de largada:

6 Emerson Fittipaldi Lotus 69C Ford - 2m42s1	19 Carlos Reutemann Brabham BT36 Ford - 2m42s2	2 Tim Schenken Brabham BT36 Ford - 2m42s7
8 Ronnie Peterson March 712M Ford - 2m43s0		23 Giovanni Salvati March 712M Ford - 2m44s0
20 Carlos Ruesch Brabham BT36 Ford - 2m44s0	15 José Carlos Pace March 712M Ford - 2m44s1	1 Graham Hill Brabham BT36 Ford - 2m44s3
3 Bob Wollek Brabham BT36 Ford - 2m45s0		7 Wilson Fittipaldi Jr. March 712M Ford - 2m45s4
10 Mike Beuttler March 712M Ford - 2m46s0	11 Lian Duarte March 712M Ford - 2m46s0	9 Jean-Pierre Jarier March 712M Ford - 2m46s7
23 Peter Westbury Brabham BT36 Ford - 2m46s9		16 Reine Wisell Lotus 69C Ford - 2m47s2

12
François Migault
Lotus 69C Ford - 2m47s9

14
Henri Pescarolo
March 712M Ford - 2m48s8

21
Arturo Merzário
Tecno TF71 Ford - 2m54s8

17
Giu Ferreira
Lotus 69C Ford - 2m58s0

Baixada a bandeira, Reutemann arrancou melhor assumindo a ponta, mas por pouco tempo, pois no meio do retão Emerson já tinha assumido a liderança, vindo a seguir Reutemann, Schenken, Salvati, Pace, Peterson e os demais. Emerson chegou a abrir cerca de 50 metros para Reutemann na segunda volta, enquanto Peterson subiu para a quarta colocação. Na curva do Laranja, Wisell abandonou e na terceira volta Emerson tinha 2,6 segundos para Reutemann que era apertado por Schenken e Peterson. Mais atrás, Na luta pela quinta colocação vinham Pace e Wilsinho que tinha ultrapassado Salvati.



Iniciada a corrida Emerson Fittipaldi (Lotus 69C Ford) e Carlos Reutemann (Brabham BT19 Ford) pularam na frente

Na quarta volta, Peterson disputava o segundo lugar com Reutemann, depois de ter deixado para trás o australiano Tim Schenken. Reutemann resistiu até o final do retão, quando Peterson o ultrapassou, partindo para cima de Fittipaldi.

Na sexta volta, Peterson começava a tirar a vantagem que Emerson tinha sobre ele, cumprindo a volta em 2m42s6, novo recorde oficial da pista, e na sétima volta, os dois chegaram ao final do retão com Emerson enfrentando problemas com o trambulador de marcha. Ao chegarem à reta que antecede a curva da Ferradura, os dois carros vinham lado a lado, e Peterson conseguiu assumir a liderança, mas ao descerem para a curva do Pinheirinho, Peterson levantou a mão dando sinal para que os outros passassem por ele, encostando o carro à margem da pista. Um fio da bobina tinha se soltado. Com isso, Emerson recuperou a liderança

Daí em diante não ocorreram mudança significativas, com Emerson vencendo Reutemann com uma vantagem de 5,3 segundos. O terceiro foi Tim Schenken, o quarto Wilson Fittipaldi Jr., o quinto Bob Wollek e o sexto Mike Beuttler.

Debaixo de uma garoa, típica de São Paulo, foi iniciada a segunda bateria, com Emerson largando mal, permitindo que Reutemann assumisse a ponta, seguido por Schenken, Peterson, Wilsinho e Emerson. Ao chegarem à curva 3, Peterson colou na traseira de Schenken forçando a passagem, conseguindo a ultrapassagem no final da reta oposta. Ao chegar ao Mergulho, Peterson colou em Reutemann, passando para a liderança na subida dos boxes.

A primeira volta tinha Peterson na liderança, seguido por Reutemann, Schenken, Wilsinho e Emerson. Num segundo grupo vinham Wollek, Jarier, Beuttler, Lian, Wisell, Ruesch, Migault, Hill, e Merzário. José Carlos Pace tinha parado na entrada da Ferradura, ficando fora da prova.

Na 3ª volta, na Curva do Sargento, Emerson passou por Wilsinho, começando uma reação, partindo da quinta posição para assumir o terceiro lugar na volta seguinte, ultrapassando Schenken na curva do S.

Na sétima volta, Emerson fez a melhor volta da bateria com o tempo de 2m43s8, conseguindo se aproximar de Reutemann.

Na oitava volta, no final do retão, Reutemann conseguiu passar por Peterson, mas os dois se atrapalharam do que se aproveitou Emerson para passar por Peterson.

Com os três correndo muito próximos, pela ordem: Reutemann, Emerson e Peterson, vinham atrás Wilsinho, Beuttler, Lian, Jarier, Hill e Ruesch.

Na 9ª volta Peterson recuperou o segundo lugar, mas no início da volta seguinte, Peterson passou por Reutemann e foi superado por Emerson no final do retão, e surpreendeu Peterson, assumindo a ponta.

Na última volta, Peterson encostou em Emerson no retão, mas não conseguiu passar, vencendo Emerson com 0,3 segundos de vantagem para o piloto sueco. Carlos Reutemann foi o terceiro, Wilson Fittipaldi Jr. o quarto, Mike Beuttler o quinto, e Graham Hill o sexto.

Na soma dos tempos o vencedor foi Emerson Fittipaldi, ficando em segundo Carlos Reutemann, em terceiro Wilson Fittipaldi Jr., em quarto Mike Beuttler, em quinto Graham Hill, e em sexto Carlos Ruesch.

Ver RESULTADOS 1971/104



Emerson Fittipaldi (Lotus 69C Ford)

130 – 3ª ETAPA DO TORNEIO BRASILEIRO DE F-2 - TARUMÃ

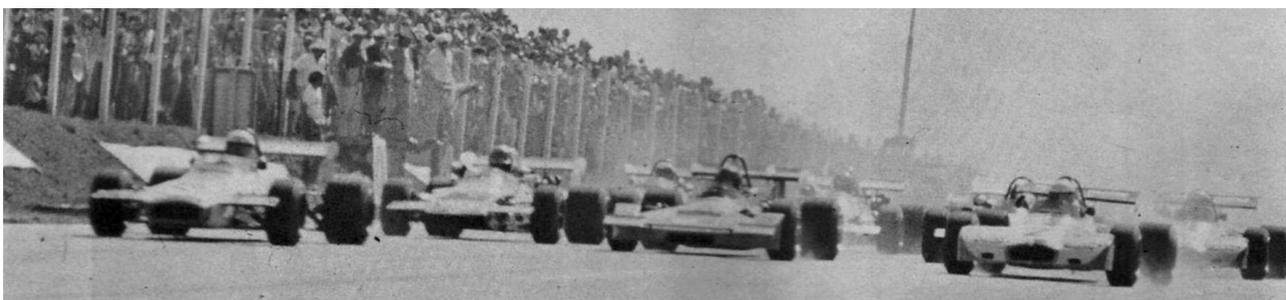
A terceira etapa do Torneio Brasileiro de Fórmula 2 foi disputada no dia 14 de novembro no Autódromo de Tarumã, no Rio Grande do Sul.

Entre os brasileiros, a novidade era a presença de Luiz Pereira Bueno que, recuperado de enfermidade, substituiu Lian Duarte ao volante do March da equipe Hollywood.

Nas provas de classificação, a pole-position ficou com o australiano Tim Schenken, com o tempo de 1m02s41, completando a primeira fila do grid de largada os pilotos Emerson Fittipaldi (1m02s78) e Carlos Reutemann (1m02s93), ficando assim formado o grid de largada:

8 Tim Schenken Brabham BT36 Ford - 1m02s41	6 Emerson Fittipaldi Lotus 69C Ford - 1m02s78	19 Carlos Reutemann Brabham BT36 Ford - 1m02s93
8 Ronnie Peterson March 712M Ford - 1m03s00	3 Bob Wollek Brabham BT36 Ford - 1m03s28	
15 José Carlos Pace March 712M Ford - 1m03s36	23 Giovanni Salvati March 712M Ford - 1m03s51	20 Carlos Ruesch Brabham BT36 Ford - 1m03s93
16 Reine Wisell Lotus 69C Ford - M04s27	10 Mike Beuttler March 712M Ford - 1m04s37	

7 Wilson Fittipaldi Jr. March 712M Ford - 1m04s43	25 Peter Westbury Brabham BT36 Ford - 1m04s49	1 Graham Hill Brabham BT36 Ford - 1m04s52
11 Luiz Pereira Bueno March 712M Ford b- 1m04s62	14 Arturo Merzário March 712M Ford - 1m05s06	
21 Spartaco Dini Tecno TF71 Ford - 1m05s20	22 Cláudio Francisci Tecno TF71 Ford - 1m05s79 (NL)	9 Jean-Pierre Jarier March 712M Ford - 1m05s85
17 Giu Ferreira Lotus 69C Ford - 1m06s10	18 Ronald Rossi Lotus 69C Ford - 1m09s09	



**8 – Tim Schenken (Brabham BT36 Ford), 6 – Emerson Fittipaldi (Lotus 69C Ford) e
19 – Carlos Reutemann (Brabham BT36 Ford) na primeira fila da largada**

A largada da primeira bateria ocorreu às 15 horas e, quando os carros passaram pela curva 1, Reutemann liderava, com Peterson, Schenken, Emerson na sua cola, enquanto Beuttler abandonava com problemas no motor do seu carro.

Ao ser completada a primeira volta, a ordem era: Reutemann, Peterson, Emerson e Schenken, muito juntos, a seguir vinha Salvati, Wollek e Pace. Formando um terceiro pelotão corriam Wisell, Ruesch, Westbury, Wilsinho, Hill, Jarier, Merzário, Dini e Giu, esta último sofrendo de superaquecimento, tanto que abandonou na quinta volta. Pararam nos boxes com problemas de embreagem Luiz Pereira Bueno e Ronald Rossi.

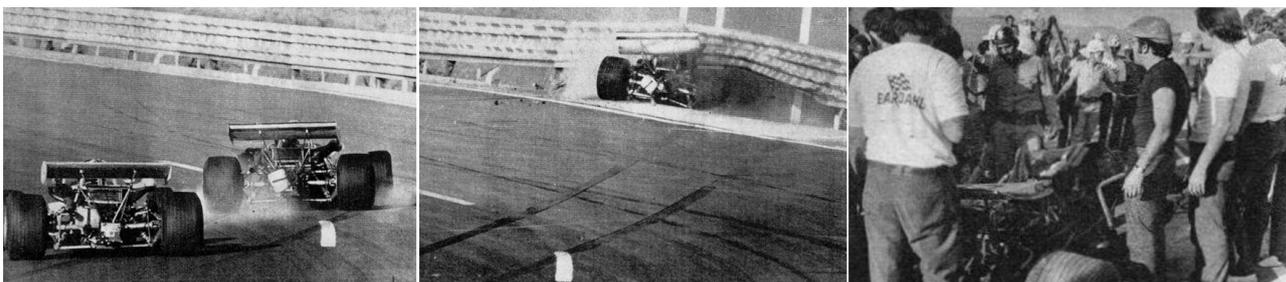
A luta entre os quatro primeiros era espetacular, com a distância entre eles sendo mínima. Na segunda volta Pace ultrapassou Wollek e Wilsinho a Westbury. Na quarta volta, Wilsinho passou por Ruesch colando na traseira do carro de Wisell. Nessa altura, Pace perseguia Salvati até o ultrapassar na nona volta.

Na 12ª volta, Peterson passou por Reutemann, que recuperou a ponta na volta 14. Emerson começou a ter o motor do seu carro superaquecido e com isso, na volta 18 foi a vez de Schenken passar por Emerson. Na volta 19, Peterson saiu da pista na curva Tala Larga danificando a suspensão do seu March e ficando fora da corrida. Nessa mesma volta, Salvati rodou na curva 1 e também abandonou.

Wilsinho que corria em oitavo, pois Wisell tinha abandonado na volta 13, passou para sexto, e com o abandono de Wollek na volta 22, o brasileiro assumiu a quinta colocação.

Reutemann manteve a liderança apesar de ser muito apertado por Schenken, com Emerson correndo em terceiro. Reutemann recebeu a bandeirada de chegada com 65/100 de vantagem para Schenken e com 7,63 segundos para Emerson. O quarto foi José Carlos Pace, o quinto Wilson Fittipaldi Jr., e o sexto Peter Westbury. Dos 19 carros que largam para a primeira bateria, apenas 12 alinharam para a segunda e, ao ser baixada a bandeira de largada, o carro de José Carlos Pace ficou parado, tendo que ser empurrado para pegar e, com isso, foi penalizado em 30 segundos.

Emerson assumiu a liderança, com Schenken e Reutemann na sua cola. Wilsinho era o quarto seguido por Jarier, Salvati, Ruesch, Westbury, Merzário, Hill, Dini e, muito distanciado, José Carlos Pace em último.



O acidente fatal de Giovanni Salvati

Na segunda volta, Salvati passou por Jarier e colou na traseira de Wilsinho. Emerson corria em segundo, com Schenken em segundo grudado no carro de brasileiro. A diferença entre os dois não passou de um segundo até a 28ª volta quando o australiano teve que parar, cedendo o segundo lugar para Reutemann. José Carlos Pace, na sexta volta passou por Dini, na nona volta foi a vez de passar por Westbury e Merzário. Na décima primeira passou por Hill, e na volta seguinte por Ruesch. Na décima quarta a vítima foi Jarier, e a partir de então passou a caçar Wilsinho e Salvati que iam à sua frente.



6 – Emerson Fittipaldi (Lotus 69C Ford) – 8 – Ronnie Peterson (March 712M Ford) e 19 – Carlos Reutemann (Brabham BT36 Ford)

Ao ser completada a 24ª volta, Emerson mantinha a liderança com Schenken grudado em segundo e Reutemann a 4,3 segundos. Wilsinho corria em quarto, com Salvati tentando ultrapassá-lo e a seguir vinha José Carlos Pace. Ao chegarem ao final da reta dos boxes, o piloto italiano saiu do vácuo de Wilsinho, quando este freava para entrar na curva, e acelerou um pouco mais para tentar a ultrapassagem. Mas passou do ponto de freada, pisou nos freios, bloqueando as quatro rodas do seu carro. Wilsinho conseguiu passar por trás do carro de Salvati que cruzou à sua frente, seguindo reto em direção ao guard-rail. O impacto foi muito violento, com o carro entrando por baixo da proteção metálica, só parando quando o cockpit foi atingido, com o piloto tendo morte instantânea.

O péssimo posicionamento do guard-rail, que tinha um vão muito grande entre ele e o chão, além de não possuir qualquer sistema de proteção, como por exemplo uma barreira de pneus, foi a causa da morte. O carro entrou por esse vão e a cabeça do piloto acabou funcionando como para-choque ao atingir a lâmina de proteção da curva. Ressalte-se que nessa época os organizadores de corridas, pouco ou nada se preocupavam com segurança, daí o posicionamento equivocado do guard-rail.

A corrida continuou e chegou ao seu final com as bandeiras amarelas sendo agitadas no trecho da pista em que ocorrera o acidente. Na reta de chegada, Emerson passou por Dini que era retardatário e Westbury passou por Jarier. Emerson recebeu a bandeirada de chegada em primeiro, com Reutemann em segundo e

José Carlos Pace em terceiro, que mesmo com a punição de 30 segundos, se manteve em terceiro. Wilson Fittipaldi Jr. foi o quarto, Graham Hill o quinto e Peter Westbury o sexto.

Ao final da prova, Jarier apresentou protesto contra Emerson e Westbury, sob a alegação de que o ultrapassaram sob bandeira amarela, o que seria caso de desclassificação. Foram convocados os bandeirinhas, com nenhum deles tendo coragem de confirmar as ultrapassagens, mantendo-se, dessa forma as posições de Emerson e Westbury.

Pela soma de tempos, Carlos Reutemann ficou em primeiro, Emerson Fittipaldi em segundo, José Carlos Pace em terceiro, Wilson Fittipaldi Jr. em quarto, Peter Westbury em quinto e Graham Hill em sexto.

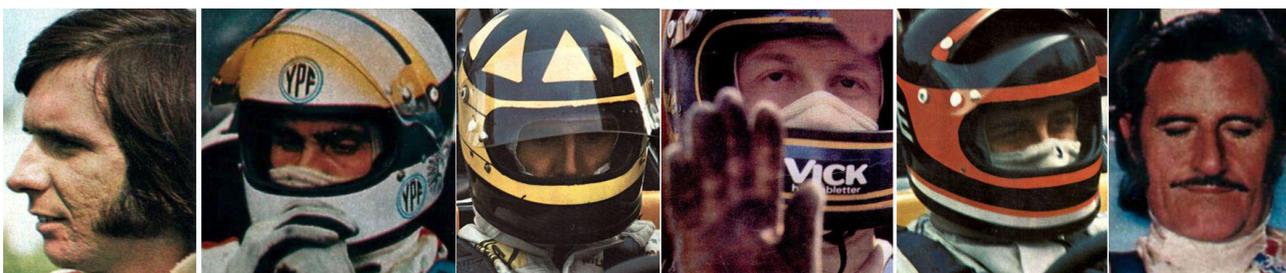
Ver RESULTADOS 1971/105



19 – Carlos Reutemann (Brabham BT36 Ford), 8 – Ronnie Peterson (March 712M Ford), 6 – Emerson Fittipaldi (Lotus 69C Ford), e 2 – Tim Schenken (Brabham BT36 Ford)

131 – RESULTADO DO TORNEIO BRASILEIRO DE FÓRMULA 2

P	PILOTO	PAÍS	Nº	CARRO	1 - 31/10	2- 07/11	3 - 14/11	TOTAL
1º	Emerson Fittipaldi	BRA	6	Lotus 69C Ford	9	9	6	24
2º	Carlos Reutemann	ARG	19	Brabham BT36 Ford	3	6	9	18
3º	Wilson Fittipaldi Jr.	BRA	7	March 712M Ford	4	4	3	11
4º	Ronnie Peterson	SUE	8	March 712M Ford	6	0	0	6
5º	José Carlos Pace	BRA	15	March 712M Ford	0	0	4	4
6º	Graham Hill	ING	1	Brabham BT36 Ford	1	2	1	4
7º	Mike Beuttler	ING	10	March 712M Ford	0	3	0	3
8º	Giovanni Salvati	ITA	23	March 712M Ford	2	0	0	2
	Peter Westbury	ING	25	March 712M Ford	0	0	2	2
10º	Carlos Ruesch	ARG	20	Brabham BT36 Ford	0	1	0	1



1º Emerson Fittipaldi - 2º Carlos Reutemann - 3º Wilson Fittipaldi Jr. - 4º Ronnie Peterson - 5º José Carlos Pace - 6º Graham Hill

142 – III CASCAVEL DE OURO - PARANÁ

Em 1971 a imprensa automobilística brasileira de nível nacional, reduzida às revistas Quatro Rodas e Auto Esporte, não era muito dada a cobrir eventos automobilísticos que não fossem de primeira ordem, em praças que não fossem Interlagos, Tarumã ou Rio de Janeiro. Explica-se: havia diversos brasileiros nas corridas europeias e tal cobertura rendia mais vendas e havia pouco espaço nas revistas, que também cobriam outras pautas. Assim, para os menos avisados dá-se a impressão de que não ocorriam corridas fora destes lugares ou provas de menor grandeza pelo Brasil afora. Mas o fato é que eram realizadas provas no Nordeste, no interior de Santa Catarina, Rio Grande do Sul e Paraná e também no Planalto Central, que acabavam sendo cobertas meramente pela imprensa local.

Pelo menos uma corrida realizada em Cascavel naquele ano merecia cobertura na AE e QR, por ser tecnicamente uma prova internacional, que contou com a presença de um dos principais pilotos brasileiros da época, Pedro Victor Delamare e seu Opala número 84. Foi a terceira edição da Cascavel de Ouro.

Naquela época o circuito de Cascavel ainda não tinha sido asfaltado, portanto era uma pista de terra. Ainda assim, Zilmar Beux, presidente do autódromo, e um comitê formado para a realização da Cascavel de Ouro conseguiram atrair 30 inscritos, que incluíam além de Pedro Victor Delamare e Wilson Sapag, de São Paulo, pilotos do Paraguai que faziam desta uma prova internacional. Além disso, foram inscritos pilotos de Curitiba, diversas outras cidades do interior do Paraná como Ponta Grossa e Umuarama e do Rio Grande do Sul. O primeiro prêmio era de CR\$8.000,00, quantia razoável para a época, além do troféu Cascavel de Ouro.

A corrida foi disputada por protótipos e carros de turismo. Entre os protótipos, estavam inscritos o Manta-VW de Luís Moura Brito, o Protótipo Ford de Zilmar Beux, o Protótipo Dodge de Jaci Pian, o Prot. Opala com Bruno Castilho e o Bimotor com Juca Baldo. O Puma não era um protótipo, mas àquela altura era considerado um carro da Divisão 4 e Pedro Muffato tocava um bem preparado modelo da marca. Raul Von Umbeeck e Humberto Bittar eram os paraguaios, com FIAT, e além de Pedro Victor, Milton Amaral, José Voltaire Castilho, Luís Dassoler, Afonso Ebbers e Paulo Mistchied corriam de Opala. Também corriam um Simca, um JK e um Corcel, além da habitual tropa de Fuscas, dentre os quais se destacavam José Chemin e Carlos Eduardo Andrade.

Pedro Victor Delamare marcou o melhor tempo nos treinos, seguido de Moura Britto, Pedro Muffato e Zilmar Beux.

A corrida foi dividida em três baterias. A primeira bateria teve 45 voltas, e logo de cara Pedro Victor disparou seguido de Moura Brito. O paulista nunca teve muita sorte em Cascavel, e já na oitava volta Moura Brito o ultrapassou. Na vigésima primeira volta o Opala número 84 abandonou a prova, após uma pequena batida. Com isso Moura Brito teve certa facilidade, vencendo a bateria superando Chemin, Muffato, Pian e Beux.

Na segunda bateria, Pedro Victor participou novamente, mas abandonou na décima segunda volta, alegando não enxergar nada por causa da poeira. Moura Brito continuava a liderar, mas cedeu sob pressão de Pedro Muffato, e logo depois parou, também alegando não enxergar a pista. Assim, a segunda bateria foi encurtada para 22 voltas, com vitória de Pedro Muffato, seguido de Chemin, Pian e Carlos Eduardo Andrade.

Logo ficou claro que os pilotos de grandes centros, acostumados com asfalto, tinham dificuldades com a poeira levantada em pistas de terra e conseqüente falta de visibilidade. Isto obviamente impediria o avanço do automobilismo local, enquanto a pista não fosse asfaltada.

Assim, a terceira bateria teve somente 20 voltas, sem Pedro Victor e Moura Brito, as duas estrelas da corrida, com anuência dos 18 pilotos participantes. Pedro Muffato ganhou com facilidade, seguido de José Chemin, que era da mesma equipe, embora tocasse um VW.

Na classificação final, Muffato ficou com as honras, seguido de Jose Chemin, Jaci Pian, Carlos Eduardo Andrade, Paulo Mitchiski, Luís Farina e Zilmar Beux. O melhor estrangeiro foi o paraguaio Van Umbeeck, que chegou em 13º. Pedro Victor ficou em 19º lugar. **(Texto de Carlos de Paula extraído do blog brazilexporters.com)**

O resultado foi o seguinte: 1º Pedro Muffato (Puma VW); 2º José Chemin (VW Sedan 1600); 3º Jaci Pian (Protótipo Dodge); 4º Dado Andrade (VW Sedan 1600); 5º Paulo Mitichiski (Chevrolet Opala); 6º Luiz Sérgio Farina (VW Sedan 1600); e 7º Zilmar Beux (Protótipo Ford).



68 – Dado Andrade (VW Sedan 1600) e 84 – Pedro Víctor Delamare (Chevrolet Opala)

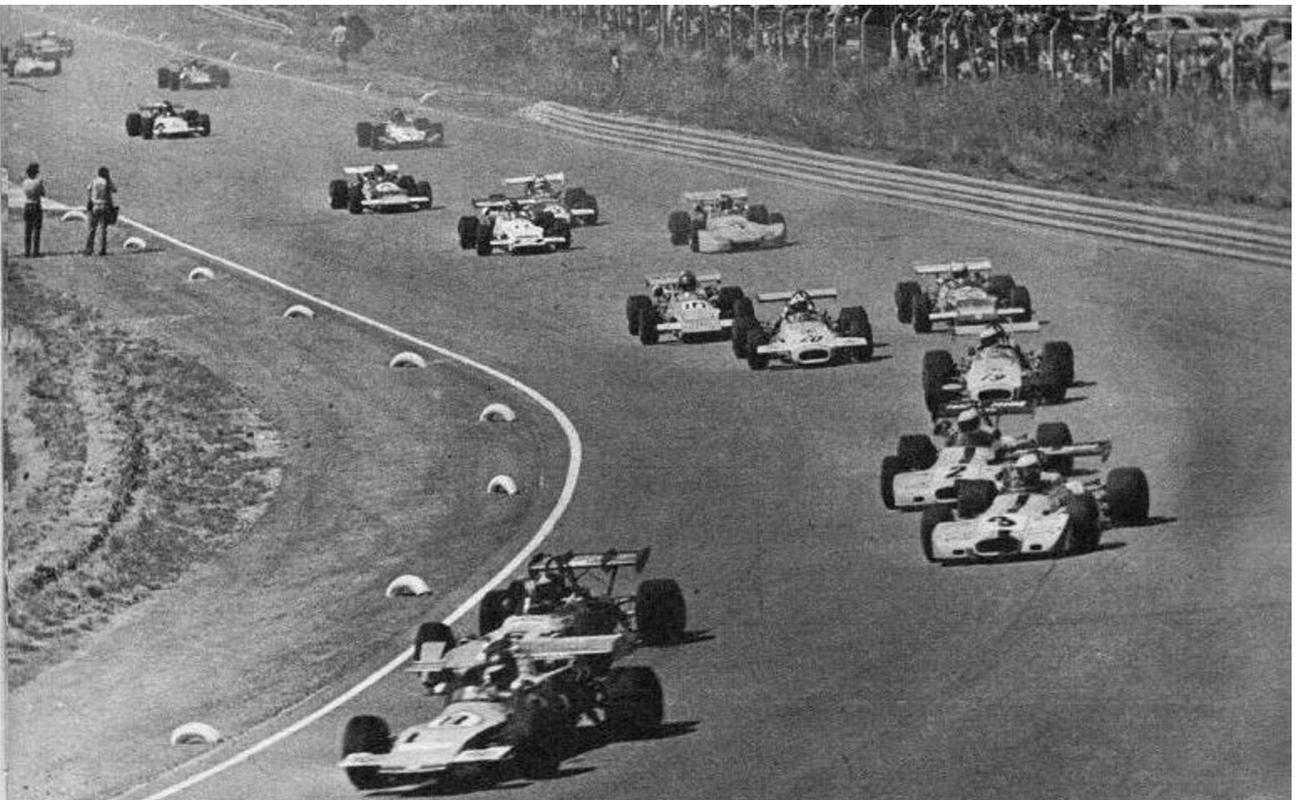
143 – GP DE CÓRDOBA – F2

No dia 21 de novembro, o Automóvel Clube Argentino organizou o GP de Córdoba, para carros de Fórmula 2, que foi uma extensão da Temporada Brasileira de Fórmula 2.

Ainda sobre o impacto da morte de Giovanni Salvati ocorrida no final de semana anterior, em Tarumã, a maioria das equipes estava representada na prova Argentina.

O circuito de Córdoba, em Alta Gracia, reduto do “mago” Oreste Berta, era de alta velocidade, permitindo médias acima de 200 km/h.

No primeiro dia de treinos, na sexta-feira, o argentino Carlos Reutemann saiu da pista danificando seu Brabham, mas registrando a melhor volta, com o tempo de 55s90. Nesse dia, Emerson Fittipaldi fez o tempo de 56s29, mesmo enfrentando problemas com a suspensão do seu Lotus, mesmo problema enfrentado por Wilson Fittipaldi Jr. que fez o tempo de 56s63.



Largada da prova, com Ronnie Peterson, Emerson Fittipaldi, Bo Wollek e Tim Schenken pulando na frente

No sábado, Ronnie Peterson foi o mais rápido, ficando com a pole-position com o tempo de 54s54. Bob Wollek surpreendeu a todos ficando com o segundo tempo: 54s80, enquanto Emerson Fittipaldi foi o terceiro, com o tempo de 55s30, ficando assim formado o grid de largada:

8 Ronnie Peterson March 712M Ford - 54s54	3 Bob Wollek Brabham BT36 Ford - 54s80
6 Emerson Fittipaldi Lotus 69C Ford - 55s30	2 Tim Schenken Brabham BT36 Ford - 55s36
20 Carlos Ruesch Brabham BT36 Ford - 55s48	19 Carlos Reutemann Brabham BT36 Ford - 55s51
10 Mike Beuttler March 712M Ford - 55s81	15 José Carlos Pace March 712M Ford - 55s88
11 Luiz Pereira Bueno March 712M Ford - 55s94	7 Wilson Fittipaldi Jr. March 712M Ford - 56s01
9 Jean-Pierre Jarier March 712M Ford - 56s41	25 Peter Westbury Brabham BT36 Ford - 56s52
17 François Migault Lotus 69C Ford - 56s78	21 Spartaco Dini Tecno TF71 Ford - 56s80
16 Reine Wisell Lotus 69C Ford - 56s97	1 Graham Hill Brabham BT36 Ford - 57s43
14 Nestor Garcia Veiga March 712M Ford - 59s09	12 Ronald Rossi Lotus 69C Ford - 1m01s00



20 – Carlos Ruesch (Brabham BT36 Ford), 25 – Peters Westbury (Brabham BT36 Ford), 21 – Spartaco Dini Tecno TF71 Ford), 1 – Graham Hill (Brabham BT36 Ford), 11 – Luiz Pereira Bueno (March 712M Ford), 17 – François Migault (Lotus 69C Ford), e 14 – Nestor Garcia Veiga (March 712M Ford)

A largada foi ao estilo “Indianápolis” e, assim que o carro madrinha se retirou, Ronnie Peterson assumiu a liderança, logo se destacando em relação aos restante do pelotão, mas essa vantagem durou apenas uma volta e meia, quando foi obrigado a abandonar, deixando Emerson Fittipaldi, que vinha em segundo na liderança da prova, seguido por Schenken, Reutemann e Wollek.

Quando o motor do carro de Emerson começou a falhar, Schenken assumiu a ponta, com Reutemann em segundo, Pace em terceiro, Wollek em quarto e Ruesch em quinto, posições que foram mantidas até o final da bateria, com uma única modificação, quando Jarier assumiu a quinta colocação.

Na largada da segunda bateria, apenas 13 carros estavam alinhados, dessa vez com a presença do brasileiro Ronald Rossi que tinha ficado de fora da primeira bateria, e quando foi autorizada a largada, Reutemann assumiu a liderança, seguido por Pace, Schenken, Wollek, Jarier e Ruesch.

Durante as dez primeiras voltas a liderança foi de Reutemann, sendo em seguida superado por Pace e Schenken. Pace fazia uma ótima corrida, mas acabou sendo obrigado a abandonar na volta 22. Com esse abandono, Schenken assumiu a ponta que manteve até o final, com Reutemann em segundo, Graham Hill em terceiro, Carlos Ruesch em quarto, e Peter Westbury em quinto.

Na soma de tempos, o vencedor da prova foi Tim Schenken, ficando a seguir dois argentinos, com Reutemann em segundo e Ruesch em terceiro. O quarto foi Peter Westbury, o quinto o brasileiro Luiz Pereira Bueno e o sexto Spartaco Dini.

Ver RESULTADOS 1971/106



2 – Tim Schenken (Brabham BT36 Ford) vencedor da prova, e 19 – Carlos Reutemann (Brabham BT36 Ford) segundo colocado

134 – COPA DOS DOIS MUNDOS

A partir do GP de Roma de Fórmula 2, foi criada uma Copa, chamada de “Dois Mundos”, disputado pelos pilotos Brasileiros, Argentinos e Italianos, com a seguinte contagem de pontos: 1º/20; 2º/15; 3º/11; 4º/8; 5º/6; 6º/5; 7º/4; 8º/3; 9º/2; e 10º/1. Contavam pontos, independentemente do número de voltas completadas, e também os que deixaram de correr, mas participaram das provas de classificação. Emerson Fittipaldi, por ser um piloto graduado, não contou pontos para a Copa, que teve seis etapas: 1 – 10/10 – Vallelunga; 2 – 17/10 – Vallelunga; 3 – 31/10 – Interlagos; 4 – 07/11 - Interlagos; 5 – 14/11 – Tarumã; e 6 – 21/11 – Córdoba. O resultado foi o seguinte:

P	PILOTO	PAÍS	CARRO	EQUIPE	1	2	3	4	5	6	TOTAL
1º	Carlos Reutemann	ARG	Brabham BT36 Ford	Automovil Club Argentina/YPF	20	6	15	20	20	20	101
2º	Carlos Ruesch	ARG	Brabham BT36 Ford	Automovil Club Argentina/YPF	15	20	3	11	5	15	69
3º	Wilson Fittipaldi Jr.	BRA	March 712M Ford	Team Bardhal	5	5	20	15	11	3	59

4º	José Carlos Pace	BRA	March 712M Ford	Frank Williams Motul March	6	3	5	4	15	6	39
5º	Giovanni Salvati	ITA	March 712M Ford	Scuderia Ala D'Oro	8	8	11	5	4		36
6º	Cláudio Francisci	ITA	Tecno TF71 Ford	Racing Team Iris Ceramiche	11	4	2		1		18
7º	Lian Duarte	BRA	March 712M Ford	Equipe Z-Hollywood			8	8			16
8º	Vittorio Brambilla	ITA	March 712M Ford	Vittorio Brambilla		15					15
9º	Spartaco Dini	ITA	Tecno TF71 Ford	Racing Team Iris Ceramiche			1		6	8	15
10º	Arturo Merzário	ITA	Tecno TF71 Ford	Racing Team Iris Ceramiche				6	8		14
11º	Luiz Pereira Bueno	BRA	March 712M Ford	Equipe Z-Hollywood					2	11	13
	Giancarlo Gagliardi	ITA	March 712M Ford	Scuderia Ala D'Oro	2	11					13
13º	Ronald Rossi	BRA	Lotus 69C Ford	Royal Label Team Ford			6			4	10
14º	Giu Ferreira	BRA	Lotus 69C Ford	Royal Label Team Ford			4	3	3		10
15º	Nestor Garcia Veiga	ARG	March 712M Ford	Frank Williams Motul March						5	5
16º	Tino Brambilla	ITA	March 712M Ford	Ernesto Brambilla	4						4
17º	Luigi Fontanesi	ITA	Tecno TF71 Ford	Racing Team Iris Ceramiche	3						3



1º Carlos Reutemann 2º Carlos Ruesch

3º Wilson Fittipaldi Jr. 4º José Carlos Pace

5º Giovanni Salvati

135 – 4ª ETAPA DO CAMPEONATO BRASILEIRO DE FÓRMULA FORD - TARUMÃ

A quarta e última etapa do Campeonato Brasileiro de Fórmula Ford foi disputada no dia 28 de novembro no autódromo de Tarumã.

A prova chegou a ser ameaçada de cancelamento, em face de dificuldades financeiras, mas felizmente acabou sendo realizada.



Clóvis de Moraes foi o segundo colocado

Iniciada a primeira bateria, Clóvis de Moraes assumiu a liderança, mas na curva Dois foi alcançado por Lameirão, que assumiu a liderança da prova, correndo a seguir Cláudio Mueller, Alex Dias Ribeiro e Pedro Victor Delamare e um pouco depois Leonel Friedrich e Cezar Pegoraro.

Pouco depois Alex perdeu a quarta colocação ao rodar na curva do Laço. Com isso, Delamare assumiu a quarta colocação, seguido por Leonel Friedrich e Pedro Carneiro Pereira, com Alex caindo para a sétima posição, vindo depois Enio Sandler, Marivaldo Fernandes e Cezar Pegoraro que em seguida entrou nos boxes com problemas de superaquecimento.

Com o decorrer da prova as posições foram-se definindo e, exceto a disputa entre Lameirão e Moraes, não houve grandes disputadas nas outras colocações. Nas duas últimas voltas, Clóvis se aproximou de Lameirão, mas não conseguiu assumir a dianteira. Dos 24 carros que largaram, apenas 13 conseguiram completar as vinte voltas programadas. Clóvis de Moraes foi o segundo, Cláudio Mueller o terceiro, o quarto Pedro Victor Delamare, o quinto Leonel Friedrich, e o sexto Pedro Carneiro Pereira.

Para a segunda bateria, alinharam 15 carros, com Lameirão assumindo a liderança, com Clóvis de Moraes em segundo, Cláudio Mueller em terceiro e a seguir: Leonel Friedrich, Pedro Victor Delamare, Pedro Carneiro Pereira, Enio Sandler, Alfredo Oliveira, Norman Casari, Gastão Werlang, Francisco Feoli, Breno Fornari, Milton Amaral e Nelson Luiz Barro.

Depois das primeira voltas, a principal alteração foi a passagem de Pedro Victor Delamare por Leonel Friedrich. Nas voltas finais Delamare passou por Mueller, e o gaúcho tentou recuperar a posição, mas acabou saindo da pista, ficando sem condições de recuperar a posição. Lameirão terminou em primeiro, Clóvis de Moraes em segundo, Pedro Victor Delamare em terceiro, Cláudio Mueller em quarto, Leonel Friedrich em quinto e Pedro Carneiro Pereira em sexto.

Dez minutos após o término da segunda bateria, o piloto gaúcho Cláudio Mueller apresentou um protesto contra a Equipe Hollywood, “mostrando indícios de desobediência ao regulamento da categoria”. O referido protesto levantava suspeitas quanto ao peso do carro e das principais peças do motor e do câmbio.

Depois de efetuar a verificação do carro de Lameirão, o comissário desportivo da CBA, Sr. Ibrahim Gonçalves assim se pronunciou: “- Examinei cuidadosamente o carro de Francisco Lameirão e pude constatar que ele correu dentro do regulamento”.

Pela soma dos tempos das duas baterias, Francisco Lameirão ficou em primeiro, Clóvis de Moraes em segundo, Cláudio Mueller em terceiro, Pedro Victor Delamare em quarto, Leonel Friedrich em quinto, e em sexto Pedro Carneiro Pereira.

[Ver RESULTADOS 1971/107](#)



Francisco Lameirão, vencedor da prova

136 – RESULTADO DO CAMPEONATO BRASILEIRO DE FÓRMULA FORD

P	PILOTO	Nº	CARRO	12/09/1971	31/10/1971	07/11/1971	28/11/1971	TOTAL
1º	Francisco Lameirão	14	Bino FF	9	0	9	9	27
2º	Pedro Víctor Delamare	84	Bino FF	4	9	4	3	20
3º	Cláudio Mueller	11	Bino FF	6	6	0	4	16
	Clóvis de Moraes	22	Bino FF	0	4	6	6	16
5º	Marivaldo Fernandes	45	Bino FF	0	3	3	0	6
6º	José Luiz de Marchi	8	Bino FF	3	0	0	0	3
7º	Cezar Pegoraro	19	Bino FF	2	0	0	0	2
	Luiz Carlos Moraes	65	Lotus 61 FF	0	2	0	0	2
	João Luiz Palmeiro	10	Bino FF	0	0	2	0	2
	Leonel Friedrich	3	Merlyn MK11 FF	0	0	0	2	2
11º	Pedro Carneiro Pereira	5	Bino FF	1	0	0	1	2
12º	Enio Sandler	2	Bino FF	0	1	0	0	1
	Norman Casari	15	Merlyn MK11 FF	0	0	1	0	1

137 – RESULTADO DO CAMPEONATO GAÚCHO DE FÓRMULA FORD

P	PILOTO	Nº	CARRO	29/08/1971	12/09/1971	28/11/1971	TOTAL
1º	Francisco Lameirão	14	Bino FF	9	9	9	27
2º	Cláudio Mueller	11	Bino FF	0	6	4	10
3º	Leonel Friedrich	3	Merlyn MK11 FF	6	0	2	8
4º	Pedro Víctor Delamare	84	Bino FF	0	4	3	7
5º	Clóvis de Moraes	22	Bino FF	0	0	6	6
6º	José Luiz de Marchi	8	Bino FF	4	2	0	6
7º	Alex Dias Ribeiro	6	Bino FF	3	0	0	3
7º	Cezar Pegoraro	19	Bino FF	0	3	0	3
9º	Sérgio Pegoraro	21	Bino FF	2	0	0	2
10º	Pedro Carneiro Pereira	5	Bino FF	0	1	1	2
11º	Gastão Werlang	16	Bino FF	1	0	0	1



Francisco Lameirão (1º Brasil/1º Gaúcho) Pedro V. Delamare (2º Brasil 4º Gaúcho) Cláudio Mueller (3º Brasil/2º Gaúcho)

138 – I ETAPA DA COPA BRASIL (TORNEIO SUL-AMERICANO – PROVA BRASIL)

A Copa Brasil, organizada pelo Avallone Motor Clube nesse ano, foi restrita a pilotos brasileiros e argentinos e, por esse motivo foi também chamada de Torneio Sul-Americano e dividida em duas etapas, sendo a primeira, disputada no dia 11 de dezembro recebendo o título de Prova Brasil.

Por sua vez, essa primeira etapa foi dividida em duas baterias de 10 voltas cada uma, pelo circuito completo de Interlagos, tendo vindo da Argentina os pilotos Jorge Cupeiro (Baufer Chevrolet), Ramon Requejo (Requejo Chevrolet), Rubem, Alonso (Vounta Tornado), Norberto Pauloni (Mavicapache Chevrolet), e Esteban Fernandino (McLaren Ford).

Entre os brasileiros, se destacavam a equipe Hollywood, com o Porsche 908/2 de Luiz Pereira Bueno e o Porsche 910 de Lian Duarte. A equipe Bino Sandaco com a Lola T210 de Tite Catapani e o Ford GT40 de Wilson Fittipaldi Jr., que tinha sido comprado do pessoal da Colégio Arte Instrução do Rio de Janeiro. Além desses carros o Porsche 907 de Freddy Giorgi como principais concorrentes.

Além desses pilotos, se destacava Pedro Victor Delamare que tinha trazido da Argentina um Protótipo Trueno Sprint e o moderno protótipo Avallone Chrysler que seria pilotado por José Pedro Chateaubriand.



Largada da prova, formando a primeira fila: 11 – Luiz Pereira Bueno (Porsche 908/2), 12 – Lian Duarte (Porsche 910) e 94 – Tite Catapani (Lola T210 Ford)

Efetuada a prova de classificação, Luiz Pereira Bueno estabeleceu a pole-position, com o tempo de 2m51s183, completando a primeira fila do grid de largada, os carros de Lian Duarte e Tite Catapani.

11 Luiz Pereira Bueno Porsche 908/2 - 2m51s183	12 Lian Duarte Porsche 910 - 2m57s434	94 Tite Catapani Lola T210 Ford - 3m00s895
48 Freddy Giorgi Porsche 907 - 3m13s955	2 Jorge Cupeiro Baufer Chevrolet - 3m18s419	
28 Sérgio Mattos Royale RP4 Alfa Romeo - 3m19s443	1 José Chateaubriand Avallone A-1 Chrysler - 3m22s130	57 Ramon Requejo Requejo Chevrolet - 3m25s395
56 Pedro Victor Delamare Trueno Chevrolet - 3m26s169	80 Arthur Bragantini Puma VW - 3m29s972	
69 Olavo Pires Fúria Chevrolet - 3m30s211	99 Edson Yoshikuma Puma VW - 3m30s888	37 Evandro Sá Newcar II VW - 3m38s353
61 Hélio Vasiliauskas Puma VW - 3m35s781	45 Antônio Carlos Aguiar Chevrolet TC - 3m35s733	
68 Amadeo Campos Kinko VW - 3m37s042	86 Martinho Silberschmidt Kinko VW - 3m38s097	16 Norberto Pauloni Mavicapache Chevrolet - 3m40s266
33 Graziela Fernandez Alfa Romeo GTA - 3m43s914	51 Stanley Ostrower Chevrolet Opala - 3m49s917	
58 Cláudio Cavallini Puma VW - 4m06s715	72 Aldo Pugliese Alfa Romeo GTA - 4m14s498	44 Ciro Cayres Chevrolet Opala - 7m10s677

13
Fredy O'Hara
Lorena VW - 11m38s192

7
Wilson Fittipaldi Jr.
Ford GT40 -

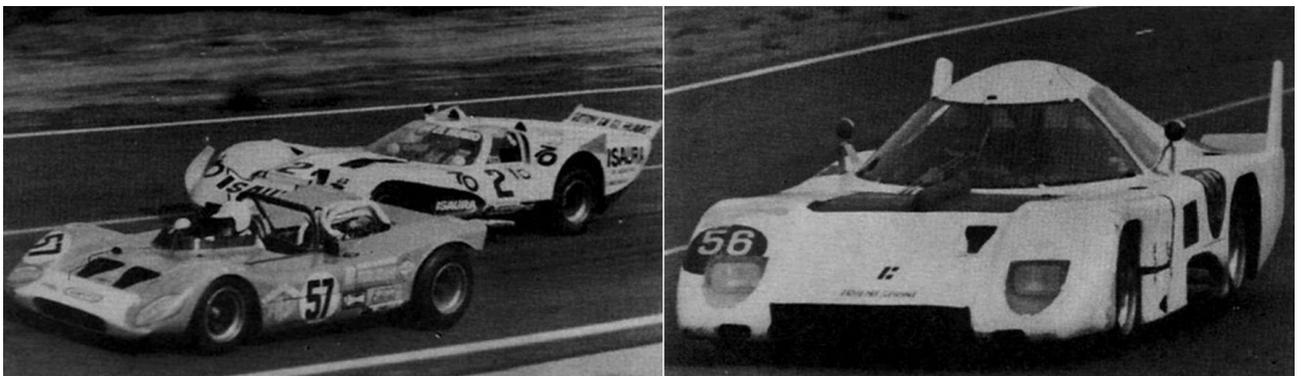
169
Luiz Alberto do Casal - Puma VW

55
Rubem Alonso - Vounta Tornado

18
Camillo Christófaró - Chevrolet TC

Os dois Porsche da equipe Hollywood se destacaram dos demais, e comandaram tranquilamente as 10 voltas da prova. Catapani largou mal e correu em quarto logo atrás de Freddy Giorgi, mas conseguiu ultrapassá-lo na segunda volta. Wilsinho, mesmo largando nas últimas posições, logo estava no pelotão da frente com seu Ford GT40, chegando a ultrapassar Giorgi na terceira volta, mas teve que parar, pois o carro estava derrapando muito, ficando perigoso de pilotar.

A principal luta dessa bateria ocorreu entre o protótipo Avallone de Chateaubriand e o Bauffer Chevrolet de Jorge Cupeiro, com o brasileiro conseguindo terminar a bateria à frente.



57 – Ramon Requejo (Requejo Chevrolet), 2 – Jorge Cupeiro (Bauffer Chevrolet) e 56 – Pedro Victor Delamare (Trueno Chevrolet)

Luiz Pereira Bueno completou as 10 voltas em 29m03s118, média de 164,395 km/h, focando em segundo Lian Duarte distante 31,5 segundos do vencedor. O terceiro foi Tite Catapani e o quarto Freddy Giorgi, apenas esses quatro completando 10 voltas, o quinto foi José Pedro Chateaubriand e o sexto Jorge Cupeiro, ambos com 8 voltas.

Na segunda bateria, mais acostumado com o carro e o circuito, Tite Catapani partiu disposto a disputar o segundo lugar e, mesmo com Lian partindo à frente, com Luizinho em segundo, ofereceu muita luta com o piloto do Porsche 910.

Ainda na primeira volta, no retão, Luizinho tomou a ponta, com Lian conseguindo resistir às investidas de Catapani por três voltas, quando acabou sucumbindo, tendo que se consolar com a terceira colocação na bateria.

Na sétima volta, Catapani que ia à sua frente, encontrou na entrada do S um grupo de retardatários, formado por Aldo Pugliese, Artur Bragantini e Edson Yoshikuma. Tite entrou bem aberto pela esquerda, após a curva do Laranja, passou por dois, puxou a Lolinha para a direita e fez a tomada normal do S, saindo na frente, deixando o obstáculo para Lian que assim, não teve mais como o acompanhar.

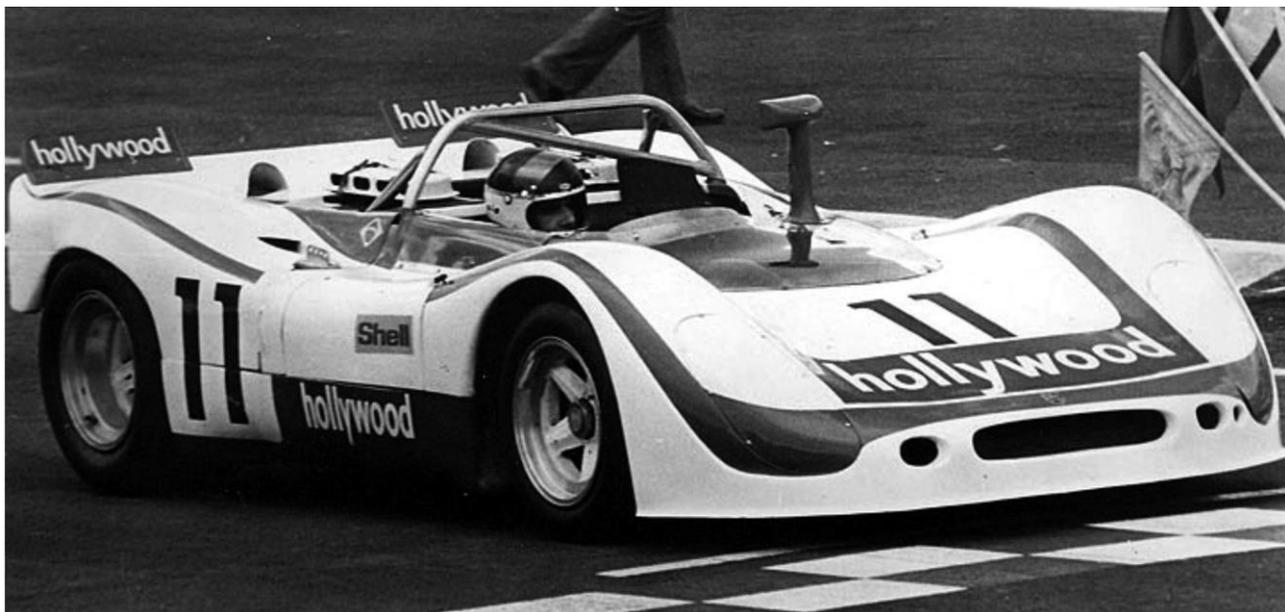
A maior alegria da bateria ficou novamente com José Pedro Chateaubriand, que chegou novamente à frente do Bauffer Chevrolet de Jorge Cupeiro.

Luiz Pereira Bueno completou as 10 voltas em 29m03s142, média de 164,393 km/h. Tite Catapani foi o segundo, Lian Duarte o terceiro e Freddy Giorgi o quarto, os únicos que completaram dez voltas. Em quarto e quinto lugares terminaram como na bateria anterior José Pedro Chateaubriand e Jorge Cupeiro, respectivamente.

Na soma de tempos das duas baterias, Luiz Pereira Bueno ficou em primeiro, Lian Duarte em segundo, Tite Catapani em terceiro, Freddy Giorgi em quarto, José Pedro Chateaubriand em quinto e Jorge Cupeiro em sexto.

Como preliminar foi disputada uma corrida para Estreante e Novatos, que foi vencida por Alfredo Guaraná, seguido por José Maldonado, Kenite Yoshimoto, Paulo Condratecki, Oscar Branco, e Orlando Guinchetti, todos com VW Sedan 1600.

[Ver RESULTADOS 1971/108](#)



Luiz Pereira Bueno (Porsche 908/2)

139 – II ETAPA DA COPA BRASIL - TORNEIO SUL-AMERICANO – PROVA ARGENTINA

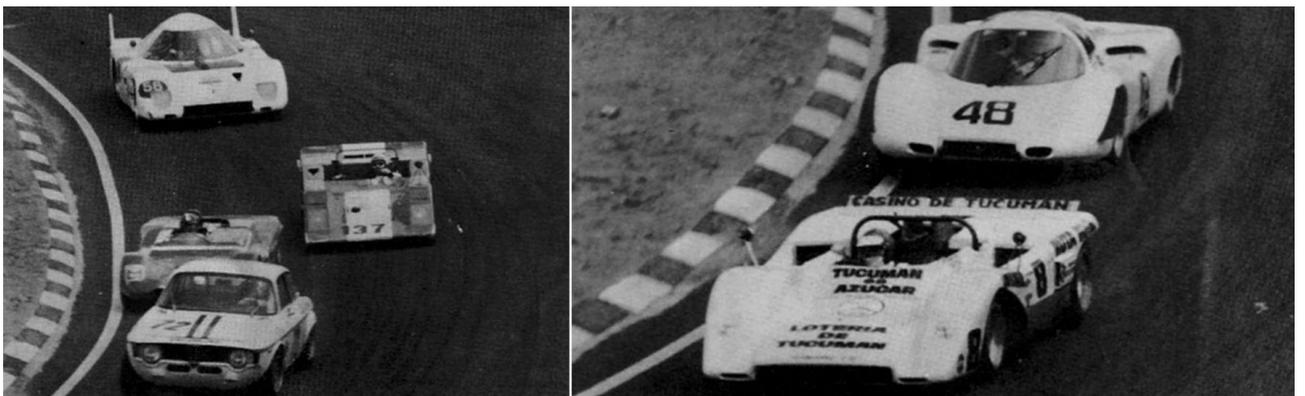
A segunda etapa da Copa Brasil, “Prova Argentina”, foi disputada no dia 19 de dezembro no circuito completo de Interlagos.

Foram inscritos nada menos que 35 carros, sendo assim formado o grid de largada:

11 Luiz Pereira Bueno Porsche 908/2 - 2m52s919	12 Lian Duarte Porsche 910 - 3m00s316	7 Wilson Fittipaldi Jr. Ford GT40 - 3m01s016
94 Tite Catapani Lola T210 Ford - 3m05s070	48 Angi Munhoz Porsche 907 - 3m08s130	
8 Esteban Fernandino II McLaren Ford - 3m09s625	2 Jorge Cupeiro Baufer Chevrolet - 3m19s532	6 Antônio Carlos Avallone Lola T70 Mk3B Chevy - 3m22s769
57 Ramon Requejo Requejo Chevrolet - 3m23s067	56 Pedro Victor Delamare Trueno Chevrolet - 3m23s054	
17 Alex Dias Ribeiro Royale RP6 Ford - 3m23s949	72 Aldo Pugliese Alfa Romeo GTA - 3m24s305	137 Luiz Moura Brito Manta VW - 3m25s457

61 Hélio Vasiliauskas Puma VW - 3m33s015 (NL)	80 Artur Bragantini Puma VW - 3m33s615	
3 Salvatore Amato Amato Chevrolet - 3m35s727	86 Pedro Resende Mello Kinko VW - 3m36s060	16 Norberto Pauloni Mavicapache Chevrolet - 3m28s211
45 Antônio Carlos Aguiar Chevrolet TC - 3m39s481	99 Hiroshi Yoshimoto Puma VW - 3m39s622	
34 Ricardo Di Loreto Puma VW - 3m40s038	68 Raul Natividade Jr. Kinko VW - 3m40s502	44 Ciro Cayres Chevrolet Opala - 3m41s212
24 Newton Pereira Newcar VW - 3m45s847	51 Stanley Ostrower Chevrolet Opala - 3m46s294 (NL)	
110 Massimo Pedrazzi Sabre VW - 3m49s915	13 Fredy O'Hara Lorena VW - 3m57s631	97 Bob Sharp Reppe A-2 Ford - 3m59s786
169 Luiz Alberto do Casal Puma VW - 4m05s752	43 Juan Jimenez VW Sedan 1600 - 4m21s054	
101 Cacó Quartin de Moraes Dodge Dart - 4m23s787	102 William C. Miguel Maserati 300S Chevrolet - 4m31s474	121 Francisco Castilho Renault Gordini TC - 4m45s724
33 Graziela Fernandez Alfa Romeo GTA	18 Camillo Christóforo Fúria Ferrari	

Iniciada a primeira bateria, Luiz Pereira Bueno tomou a ponta que manteve até o final, enquanto Catapani, Lian e Wilsinho travaram uma boa disputa pela segunda colocação, até que o último abandonou na terceira volta.

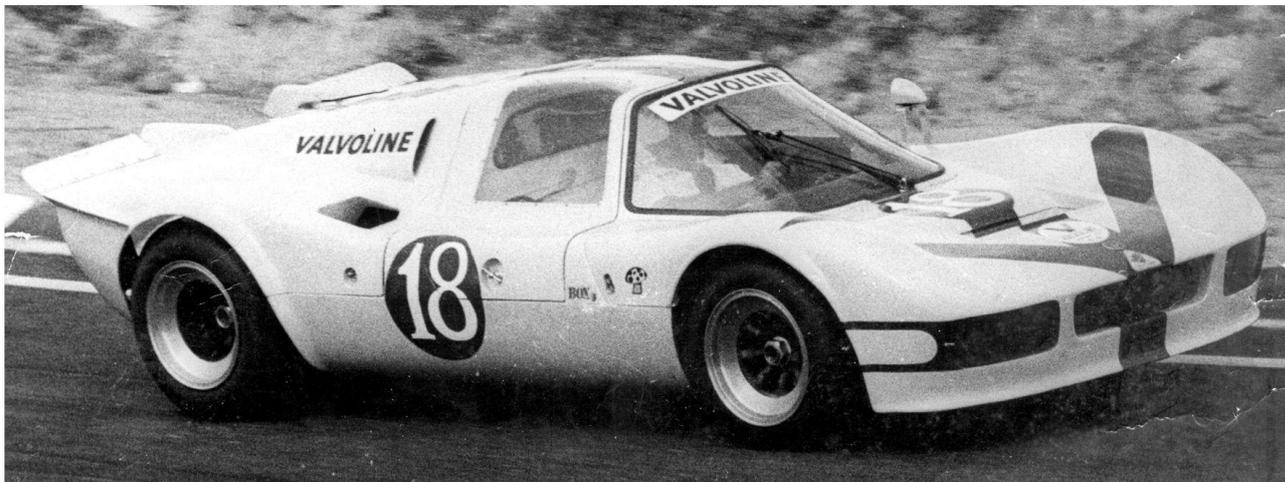


72 – Aldo Pugliese (Alfa Romeo GTA), 3 – Salvatore Amato (Amato Chevrolet), 137 – Luiz Moura Brito (Manta VW) e 56 – Pedro Victor Delamare (Trueno Sprint Chevrolet) – 8 – Esteban Fernandino (McLaren Ford) e 48 – Angi Munhoz (Porsche 907)

Esteban Fernandino correu com seu McLaren em quarto, à frente do Porsche 907 que dessa vez foi pilotado por Angi Munhoz e da Lola T70 de Avallone.

Luiz Moura Brito, no protótipo Manta, se manteve no início na 13ª colocação, mas aos poucos foi aumentando seu ritmo, para terminar em 8º, logo atrás de Delamare.

Luiz Pereira Bueno completou as 10 voltas em 29m29s069, média de 161,984 km/h. O segundo foi Lian Duarte, o terceiro Tite Catapani, o quarto Esteban Fernandino, o quinto Angi Munhoz, e o sexto Antônio Carlos Avallone.



Camillo Christófaro estreou o Fúria com motor Ferrari

A corrida ficou ainda mais tranquila para a equipe Hollywood, quando Tite Catapani abandonou na segunda volta da segunda bateria, quando uma válvula da injeção de combustível da Lola engripou. Catapani mais uma vez tinha largado mal por causa da sua primeira marcha ser muito longa, mas conseguiu alcançar Lian na Curva3, ultrapassando-o, para perder a posição logo em seguida depois de rodar na curva do Pinheirinho. Três carros que correram no bloco intermediário proporcionaram um belo espetáculo na bateria: o Manta VW de Luiz Moura Brito, a Alfa GTA de Aldo Pugliese e o Kinko VW de Pedro Resende Mello.

O McLaren de Fernandino, que andou muito bem na primeira bateria, abandonou e, com isso, Angi Munhoz se firmou na terceira colocação, mesmo tendo efetuado uma rápida parada nos boxes na 7ª volta, Mesmo assim, ficou na frente de Avallone. O quinto colocado foi o Mavicapache de Pauloni, que terminou a bateria à frente de Pedro Victor Delamare.

Pela soma dos tempos, Luiz Pereira Bueno ficou em primeiro, Lian Duarte em segundo, Angi Munhoz em terceiro, Antônio Carlos Avallone em quarto, Pedro Victor Delamare em quinto, Norberto Pauloni em sexto.



11 – Luiz Pereira Bueno (Porsche 908/2)

A prova preliminar de Estreantes e Novatos foi vencida por Alfredo Guaraná, com José Maldonado em segundo, Kenite Yoshimoto em terceiro, José de Alencar em quarto, José Carlos Cury em quinto, e Carlos Jovino Neto em sexto.

[Ver RESULTADOS 1971/109](#)

140 – RESULTADO DA COPA BRASIL

P	PILOTO	UF	CARRO	11/12/1971	19/12/1971	TOTAL
1º	Luiz Pereira Bueno	SP	Porsche 908/2	9	9	18
2º	Lian Duarte	SP	Porsche 910	6	6	12
3º	Tite Catapani	SP	Lola T210 Ford	4	0	4
	Angi Munhoz	SP	Porsche 907	0	4	4
5º	Freddy Giorgi	SP	Porsche 907	3	0	3
	Antônio Carlos Avallone	SP	Lola T70 Mk3B Chevy	0	3	3
7º	José Chateaubriand	SP	Avallone A-1 Chrysler	2	0	2
	Pedro Victor Delamare	SP	Trueno Chevrolet	0	2	2
9º	Jorge Cupeiro	ARG	Baufer Chevrolet	1	0	1
	Norberto Pauloni	ARG	Mavicapache Chevrolet	0	1	1

141 – 2 HORAS DE BELO HORIZONTE

No dia 19 de dezembro foi disputado no Circuito do Estacionamento do Estádio do Mineirão, em Belo Horizonte, a prova “2 Horas de Belo Horizonte”.

Os favoritos para a vitória eram o BMW de Paulo Gomes, O VW 1900 de Toninho da Matta, o AC VW 2000 de Clóvis Ferreira, o Fúria Chevrolet de Olavo Pires e os Opalas de Nelson Weiss e de Sebastião Venâncio.

Iniciada a corrida, Paulo Gomes tomou a ponta, não dando chance para os seus perseguidores, que eram comandados por Clóvis Ferreira, Toninho da Matta, Nelson Weiss, Sebastião Venâncio e Olavo Pires.

Na 11ª volta Paulo Gomes teve que parar nos boxer com vazamento de combustível. O carro foi reparado, mas quando retornou Toninho da Matta tinha assumido a liderança e estava envolvido num duelo com Clóvis Ferreira, durou até Clóvis abandonar, quando estourou um pneu do seu carro.

Paulo Gomes continuou andando forte, até recuperar a liderança, depois que Da Matta perdeu bastante tempo com um curto-circuito no conta-giros do seu carro.

Paulo Gomes venceu, com Nelson Weiss em segundo, Olavo Pires em terceiro e Toninho da Matta em quarto.

Ver RESULTADOS 1971/109

142 – NORTH CENTRAL LOMBARD BRITISH F3 CHAMPIONSHIP

Disputado em 16 etapas, o certame apresentou o seguinte resultado: Campeão – Roger Williamson – 90 pts; Vice-campeão – Colin Vandervell – 63 pts; 3º - Jody Scheckter – 28 pts; 4º - Alan Jones – 21 pts; 5º -David Purley – 20 pts; 6º - Brendan Mc Inerney – 13 pts; 7º - Peter Hull – 13 pts; 8º - James Hunt – 12 pts; 9º - Steve Thompson – 10 pts; 10º - Sonny Eade e Dave Walker – 9 pts; 12º - Rikki von Opel – 9 pts; 13º - Bev Bond – 9 pts; 14º - Peter Lamplough e Jochen Mass – 7 pts; 16º - John Bisignano – 7 pts; 17º - Claude Bourgoinie – 6 pts; 18º - Andy Sutcliffe – 6 pts; **19º - Giu Ferreira – 5 pts**; 20º - Gerry Birrell, Tony Brise, e John Trevelyan – 4 pts; **23º - Ronald Rossi – 4 pts**; 24º - Barrie Maskell, Tom Walkinshaw, e John Hamilton – 3 pts; 27º - Bob Evans, Allan McCully, Chris O’Brien, e Damien Magee – 2 pts; 31º - Patrice Compain, Tom Goss, Ray Mallock, Stan Matthews, Biran Mv Guire, François Rousselot, e Buzz Buzaglo – 1 ponto.