

### 1974 (Parte 3)

#### **94 – 4ª ETAPA DO CAMPEONATO BRASILEIRO DE TURISMO DIVISÃO 3 - FORTALEZA (29/09/1974)**

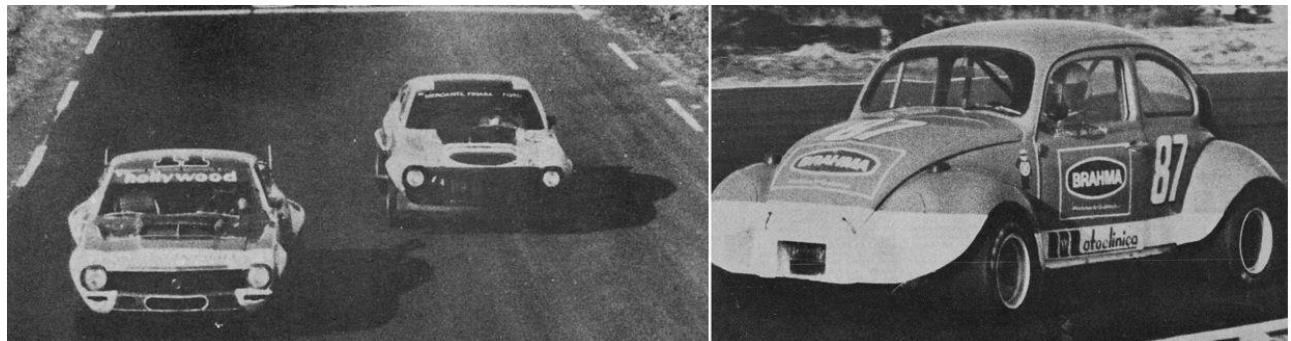
Numa constatação do caos que reinava na CBA, foram programadas para o dia 29 de setembro, nada menos que duas provas válidas para os campeonatos nacionais: Fórmula Ford em Tarumã, Rio Grande do Sul, e Divisão 3 em Fortaleza, Ceará. Além disso, para a mesma data foi realizada mais uma etapa do Campeonato Paulista de Turismo, reunindo os principais participantes da Divisão 3 nacional em Interlagos.

O resultado dessa desorganização, foi a participação de apenas 11 carros na Fórmula Ford, e 16 na Divisão 3. E, principalmente, o público cearense não merecia esse desinteresse, no que foi a terceira mais importante prova disputada naquele autódromo, depois da etapa do Campeonato Brasileiro de 1969, e da temporada Internacional de Fórmula Ford de 1970.

Estavam presentes, de fora do nordeste, apenas 7 carros: os Ford Maverick de Tite Catapani e Paulo Gomes, os Opala de Edgar de Mello Filho, Edson Yoshikuma e Plínio Riva Giosa, o VW 1600 de Raul Natividade Jr. e o Chevette de Newton Pereira, estando ausentes, portanto, os participantes de classe "A", até 1.600 cc, como Ingo Hoffmann, Alfredo Guaraná, Fábio Sotto Mayor, Fausto Dabbur, etc.

Para piorar, a CBA concedeu, como prêmio de largada para os carros de fora do nordeste, apenas 2.500 cruzeiros, que era muito pouco para cobrir as elevadas despesas para transportar as equipes por uma distância de aproximadamente 3.000 quilômetros.

Para se ter uma ideia do problema, a carreta da equipe Hollywood só chegou a Fortaleza às 16 horas da sexta-feira.



*À esquerda a luta entre os Maverick de Tite Catapani e Paulo Gomes, e à direita o vencedor da classe "A", Aloysio de Castro (VW 1600 nº 87)*

Completaram o grid, além dos 7 carros de São Paulo, mais 7 do Ceará e 2 de Pernambuco, e na prova de classificação, Tite Catapani ficou com a pole-position, com o tempo de 1m08s0, ficando em segundo o Maverick de Paulo Gomes, ficando a seguir os Opala de Edson Yoshikuma, Edgar de Mello Filho e Toinho da Fonte. O mais rápido da classe "A" foi o VW 1600 de Raul Natividade Jr. da equipe Hollywood, com 1m15s1. Dada a largada, o Maverick de Paulo Gomes pulou na frente, seguido pelo Opala do pernambucano Toinho da Fonte e pelo Maverick de Catapani.

Na classe "A", o cearense Pedro Wanderley partiu na frente, com Natividade na sua perseguição.

A primeira volta teve Paulão na liderança, com Catapani em segundo, Toinho em terceiro, Yoshikuma em quarto, Edgar em quinto, Wanderley em sexto, Natividade em sétimo, Giosa em oitavo e Castro em nono.

Na terceira volta, Catapani assumiu a liderança, com Paulão caindo para segundo, ao mesmo tempo em que Natividade tomou a liderança da classe "A" de Wanderley, porém, Catapani deu uma derrapada, sendo novamente superado por Paulão, que manteve a posição até a 8ª volta, quando foi novamente ultrapassado.

Natividade parou nos boxes com um pneu furado, enquanto Yoshikuma fazia o mesmo com problema nos freios do seu Opala.

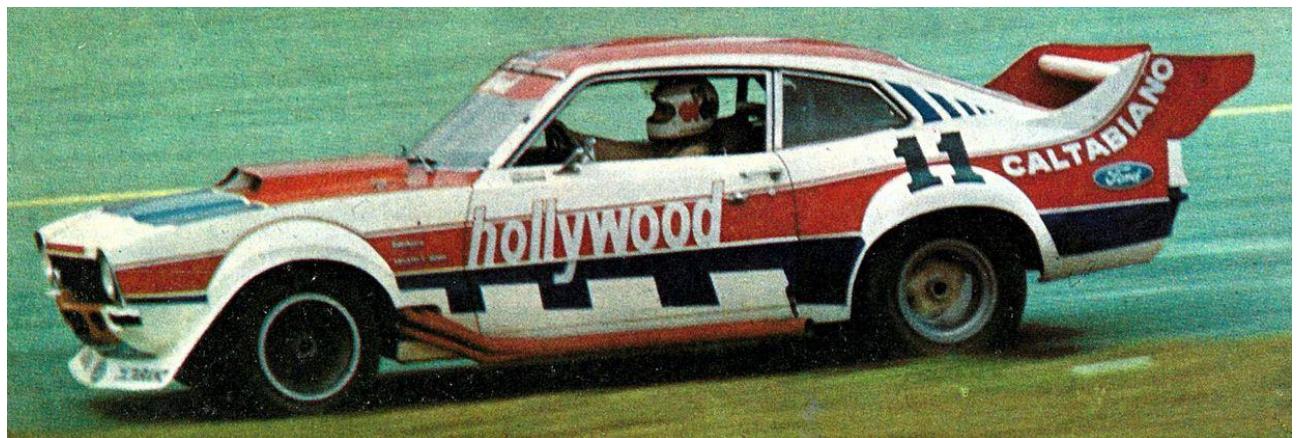
E a briga pela liderança terminou na 12ª volta, quando quebrou a correia da bomba de óleo do carro de Paulão, com o carro ficando parado no miolo do circuito. Com isso, Tite Catapani pôde poupar seu carro para liderar o restante da prova.

Por sua vez, o pernambucano Toinho da Fonte, que corria entre os líderes, também perdeu muito tempo nos boxes com um pneu furado, o que não permitiu que obtivesse um bom resultado.

Edgar de Mello Filho, se aproveitou de todos esses problemas, para se firmar na segunda colocação, recebendo a bandeirada de chegada em segundo lugar, com duas voltas de atraso em relação ao líder.

Na classe "A", o cearense Aloysio de Castro, se aproveitou dos problemas de Natividade e do abandono do VW de Pedro Wanderley, para vencer, se classificando em terceiro geral, com 47 voltas, ficando à frente de Haroldo Peixoto (46 voltas) e Newton Pereira (Chevette 45 voltas). A seguir se classificaram: Toinho da Fonte (Opala), Edson Yoshikuma (Opala), Estácio Brígido (VW) e João Quevedo (VW).

[Ver RESULTADOS 1974/89](#)



O vencedor da prova: Tite Catapani – Ford Maverick nº 11.

#### 95 – 12ª ETAPA DO CAMPEONATO PAULISTA DE TURISMO DIVISÃO 3 - INTERLAGOS (29/09/1974)

No dia 29 de setembro foi disputada mais uma etapa do Campeonato Paulista de Turismo, com a realização de quatro provas: Estreantes e Novatos – Divisão 1 até 1.300 cc; Estreantes e Novatos – Divisão 1 – de 1.301 a 1.600 cc; Pilotos Graduados – Divisão 1, e como prova principal a 12ª Etapa de Turismo Divisão 3.

A primeira prova do evento, com carros da Divisão 1 até 1.300 cc, para Estreantes e Novatos, foi vencida por Luiz Pedozzi, pilotando um VW 1300, que completou 6 voltas em 26m44s0, média de 107,197 km/h, ficando em segundo lugar Luiz Soares, e em terceiro Mário Zuppo, ambos com VW 1300.

Em seguida foi disputada a prova da Divisão 1 de 1.301 a 1.600 cc, para Estreantes e Novatos, cujo vencedor foi Oswaldo Rocha que completou 8 voltas em 33m34s9, média de 112,034, ao volante de um VW Passat. O segundo, também com Passat, foi Evandro Coser, e o terceiro Marcos Lara Gouvea (Chevrolet Chevette).

A etapa do Campeonato Paulista de Turismo Divisão 1, teve a participação de 30 carros, disputando uma corrida de 8 voltas, onde se viu uma forte disputa entre os Maverick de Walter "Tucano" Barchi, Fábio Crespi, José Luiz Nogueira e Luiz Landi, pela liderança, com os carros recebendo a bandeirada de chegada nessa ordem. "Tucano" completou as 8 voltas no tempo de 33m16s3, média de 114,836 km/h. Fábio Crespi terminou a menos de 6 segundos do vencedor, com Nogueira a 4 segundos, e Landi a 4 décimos. O quinto colocado foi o Opala de Ricardo Albuquerque, e o sexto o Maverick de Ricardo Di Loreto.

Na classe "A", até 1.600 cc, o vencedor foi o Chevette de Ricardo Gonçalves que terminou a prova na 14ª colocação, e na classe "A", de 1.601 a 3.000 cc, venceu Noberto Gresse (Opala de 4 cilindros), 16º geral.

Para a prova principal de Turismo Divisão 3, a definição do grid de largada foi feito pelo resultado da etapa anterior. Como Edgar de Mello Filho não estava presente, pois participava na mesma data da etapa do campeonato brasileiro em Fortaleza, a pole-position ficou com Alfredo Guaraná Menezes, que dividiu a primeira fila do grid com Camillo Christófaro e Fábio Sotto Mayor. A seguir alinharam: Reinaldo Campello, Luiz André Ferreira, Jean Dufaux, Nivaldo Trama, Ricardo Coelho, Vicenzo Jaconelli, Edson Jannuzzi, Amadeo Campos, Paulo Sércio e Ciro Cayres, com as demais posições sendo definidas por sorteio.

Dada a largada, Guaraná assumiu a ponta, com Camillo, Fabinho e Campello a seguir, com Camillo tomando a liderança no retâo, porém, demonstrando sua superioridade, mesmo largando na quinta fila, Ciro Cayres apareceu à frente na entrada da Ferradura.



À esquerda a luta entre 46 – Fábio Crespi e 5 – Walter Barchi, e à direita Luiz Landi.

A primeira volta com completada na seguinte ordem: 1º) Ciro; 2º) Campello; 3º) Trama; 4º) Guaraná; 5º) Camillo; 6º) Mansur; 7º) Luiz André; 8º) Cavallini; 9º) Jannuzzi; e 10º) Jean Dufaux.

Quando o bloco intermediário atingiu a entrada da Curva da Ferradura, na segunda volta, o VW de Luiz Lara Campos rodou provocando a batida entre Fábio Sotto Mayor, Fausto Dabbur. José Thesouro Gonçalves, envolvendo outros carros e obrigando ao abandono de nada menos que 8 carros: Paulo Sércio, César Fiamenghi, Pietro Jaconelli, Fausto Dabbur, Amadeo Campos, Ricardo Coelho, Luiz Lara Campos, e José Thesouro Gonçalves.

Kenity Yoshimoto e Idimir Fernandes, ainda tentaram continuar, mas acabaram entrando nos boxes e desistindo.

Com a prova reduzida de 30 para vinte carros logo na segunda volta, Ciro Cayres se firmou na liderança e logo foi abrindo vantagem para Campello que tinha se firmado em segundo, embora muito ameaçado pelo valente VW 1600 de Alfredo Guaraná.

Na quinta volta, ocorreram mais dois abandonos: Vicente Jaconelli que saiu da pista, e Ingo Hoffmann que embora tenha se envolvido no acidente do início da corrida e continuado, acabou abandonando com problemas no motor do seu carro.

Na sexta volta, Luiz André Ferreira, com a Brasília da equipe Condor, travou as rodas na curva do Laranja, batendo violentamente no guard-rail, felizmente sem maiores consequências para o piloto.

Cláudio Cavallini e Luiz Brazolin abandonaram na sétima volta, e na última, Jean Dufaux perdeu uma roda na curva do Pinheirinho, também não completando a prova.

Ciro Cayres completou as 8 voltas no tempo de 28m04s3, média de 136,109 km/h. O segundo foi Reinaldo Campello (Opala) distante nove segundos, e o terceiro Guaraná (VW 1600) a 3 segundos de Campello. A seguir terminaram: Nivaldo Trama (Opala), Ricardo Mansur (VW 1600), Amândio Ferreira (VW 1600), Camillo

Christófar (Maverick), José Fusetti (VW 1600), Fábio Sotto Mayor (VW 1600), Francisco Gondin (VW 1600), José Melkan (VW 1600), Francisco Del Castilho (VW 1600), Norberto Januzzi (Opala), e Paulo Prata (Opala).

[Ver RESULTADOS 1974/90](#)



**À esquerda: 58 – Cláudio Cavallini, 54 – Amândio Ferreira, 320 José Fusetti, e 53 – Francisco Del Castilho e, à direita Ciro Cayres;**

#### 96 – XVII GP DOS ESTADOS UNIDOS – 15ª ETAPA DO MUNDIAL DE F1 – WATKINS GLEN (06/10/1974)

O Campeonato Mundial chegou ao seu final no dia 6 de outubro, com a disputa do GP dos Estados Unidos, no autódromo de Watkins Glen, com três pilotos em condições de conquistarem o título de campeão: Emerson Fittipaldi (52 pontos), Clay Regazzoni (52 pontos), e Jody Scheckter (45 pontos). Também quanto ao título de construtores havia uma disputa apertada entre a McLaren que tinha 5 pontos de vantagem para a Ferrari.



**A largada da prova com Carlos Reutemann e James Hunt iniciando a disputa pela liderança.**

Entre os pilotos, Fittipaldi tinha vantagem sobre Regazzoni, pois tinha 3 vitórias contra uma do suíço e, assim sendo, caso nenhum dos dois pontuasse nessa prova, o brasileiro seria declarado campeão. Para Regazzoni restava apenas chegar à frente de Fittipaldi. Quando a Scheckter, restava apenas vencer a prova desde que o brasileiro não terminasse em quinto, e o suíço em quarto.

Para essa prova, a McLaren confiava na maior resistência dos seus M23, enquanto a Ferrari se fiava no melhor desempenho dos 312B3, e a Tyrrell confiava do bom desempenho dos seus carros em provas anteriores nesse circuito.

Entre os outros concorrentes, se destacava a segunda apresentação dos americanos Penske e Parnelli, com a Lotus mantendo seus 72E para seus pilotos titulares, e inscrevendo o 76 para Tim Schenken. Na Surtees, o francês José Dolhem estava de volta no lugar de Derek Bell, que tinha como segundo piloto o austríaco Helmuth Koinigg. Ian Ashley estava mais uma vez presente no Brabham BT42 da equipe Checkered Flag. Denny Hulme, aos 38 anos de idade, fazia sua despedida da Fórmula 1, depois de conquistar o título mundial de 1967, mas não tinha mais a motivação necessária para continuar na categoria.



3 – Jody Scheckter (Tyrrell 007 Ford) e 33 – Jochen Mass (McLaren M23 Ford)

Outra retirada, foi da fabricante de pneus Firestone, que fez sua última corrida, deixando o campo livre para o monopólio da Goodyear.

Um ano após o acidente fatal de François Cevert, havia uma preocupação ainda maior pela segurança, e logo nos primeiros treinos de sexta-feira, Jean-Pierre Beltoise sofreu um grave acidente, quando o seu BRM bateu de frente no guard-rail da curva Toe, com a frente do carro ficando completamente destruída e com o piloto francês saindo com uma pequena fratura no pé, ficando desde então a BRM com menos um carro e piloto para a corrida.

Esses treinos, que também serviam como tomada de tempo para a formação do grid de largada, foram completamente dominados pelos Brabham, enquanto as Ferrari sofriam graves problemas de dirigibilidade nas curvas, com uma tendência de sair de frente. Para consolo dos italianos, as McLaren também não estavam tão bem.

Reutemann conquistou a pole-position, com apenas um centésimo de segundo de vantagem para o Hesketh de Hunt. Um surpreendente Mário Andretti ficou com o terceiro tempo, ao volante do novato Parnelli. O americano tinha ficado com a pole provisória na sexta-feira, mas acabou enfrentando problemas técnicos no sábado que não permitiram que melhorasse seu tempo. A segunda fila foi completada por Pace, com Niki Lauda e Jody Scheckter compondo a terceira fila, John Watson e Emerson Fittipaldi a quarta e Regazzoni ficando apenas na quinta fila, com o nono tempo, com o grid de largada ficando assim formado:

24	James Hunt
	Hesketh 308 Ford – 1m38s995

7	Carlos Reutemann
	Brabham BT44 Ford – 1m38s978

8	José Carlos Pace
	Brabham Bt44 Ford – 1m39s284

55	Mário Andretti
	Parnelli VPJ4 Ford – 1m39s200

3 Jody Scheckter Tyrrell 007 Ford – 1m39s478	12 Niki Lauda Ferrari 312 B3 – 1m39s327
5 Emerson Fittipaldi McLaren M23 Ford – 1m39s538	28 John Watson Brabham BT44 Ford – 1m39s527
17 Jean-Pierre Jarier Shadow DN3 Ford – 1m40s317	11 Clay Regazzoni Ferrari 312 B3 – 1m39s600
15 Chris Amon BRM P201 – 1m40s700	21 Jacques Laffite Iso Williams FW1 Ford – 1m40s597
66 Mark Donohue Penske PC1 Ford – 1m40s834	4 Patrick Depailler Tyrrell 007 Ford – 1m40s700
2 Jacky Ickx Lotus 72E Ford – 1m40s876	20 Arturo Merzario Iso Williams FW1 Ford – 1m40s854
16 Tom Pryce Shadow DN3 Ford – 1m41s188	6 Denny Hulme McLaren M23 Ford – 1m41s027
33 Jochen Mass McLaren M23 Ford – 1m41s300	1 Ronnie Peterson Lotus 72E Ford – 1m41s195
22 Mike Wilds Ensign N174 Ford – 1m41s500	27 Rolf Stommelen Lola T370 Ford – 1m41s370
26 Graham Hill Lola T370 Ford – 1m41s901	19 Helmut Koinigg Surtees TS16-3 Ford – 1m41s763
18 José Dolhem Surtees TS16-3 Ford – 1m42s914	10 Vittorio Brambilla March 741 Ford – 1m42s031

### Não qualificados

9 Hans-Joachim Stuck March 741 Ford – 1m43s606	31 Tim Schenken Lotus 76 Ford – 1m43s243
14 Jean-Pierre Beltoise BRM P201	42 Ian Ashley Brabham BT42 Ford – 1m43s801

A prova foi disputada debaixo de um sol forte, com Fittipaldi apoiado pela presença de uma colônia de brasileiros que ocupava a arquibancada em frente aos boxes, enquanto Clay Regazzoni tentava manter o moral mesmo com os problemas técnicos de seu carro, e Scheckter recebendo as orientações de Jackie Stewart.

No grid de largada, o sistema de injeção do carro de Andretti quebrou, e os mecânicos da Parnelli se esforçaram para trocá-la, mas essa ação no grid de largada não era legal e dessa forma o americano deveria ser desclassificado. Com isso, Schenken acreditou que poderia largar e se posicionou para tanto.

Iniciada a corrida, Reutemann tomou a ponta seguido por Hunt, com Lauda ultrapassando Pace e Scheckter para se posicionar na terceira posição, enquanto Andretti ficou parado no grid devido a uma falha na bomba de combustível, e só conseguiu largar com a ajuda dos fiscais de pista.

Antes de ser completada a primeira volta, Pace recuperou a terceira posição, com os carros completando a primeira volta na seguinte ordem: 1º) Reutemann; 2º) Hunt; 3º) Pace; 4º) Lauda; 5º) Scheckter; 6º) Fittipaldi; 7º) Regazzoni; 8º) Watson; 9º) Depailler; 10º) Laffite; 11º) Jarier; 12º) Merzário; 13º) Amon; 14º) Mass; 15º) Ickx; 16º) Peterson; 17º) Donohue; 18º) Pryce; 19º) Hill; 20º) Hulme; 21º) Brambilla; 22º) Koinigg; 23º) Stommelen; 24º) Dolhem; 25º) Schenken; 26º) Wild; e 27º) Andretti, com Wild parando nos boxes porque o motor só funcionava em baixa rotação.



5 – Emerson Fittipaldi (McLaren M23 Ford) e 11 – Clay Regazzoni (Ferrari 312 B3)

Na segunda volta, Watson passou por Regazzoni e Depailler perdeu três posições para Merzário, Laffite e Jarier.

Na volta seguinte, Merzário tomou a oitava posição de Regazzoni cuja Ferrari saía muito de frente.

Na 4ª volta Reutemann e Hunt corriam colados se distanciando dos demais, com Pace a 2 segundos, pressionado por Lauda e Scheckter, com Fittipaldi colado no sul-africano. Os dois Lotus eram rápidos com Ickx subindo para a 11ª posição e Peterson para a 12ª.

Hulme entrou no seu boxe depois de completar a quarta volta com o motor falhando, com o neozelandês descendo do carro e indo embora, se aposentando a Fórmula 1 de forma discreta. Andretti também teve que parar depois de receber a bandeira preta de desclassificação, pelos fatos ocorridos no grid de largada.

Na oitava volta Regazzoni tentava resistir aos ataques de Peterson e Mass, com Ickx saindo da pista na descida em direção à curva Toe ao tentar ultrapassar Jarier, roçando no guard-rail e danificando a suspensão, conseguindo seguir até os boxes onde abandonou. Nessa volta, Schenken recebeu a sinalização de desclassificação por não ter sido autorizado a largar na vaga de Andretti.

Na nona volta Reutemann aumentou a distância sobre Hunt, e Mass tomou o décimo lugar de Peterson.

Na volta seguinte, na descida de Toe, Koinigg saiu da pista, sem se saber o motivo. Seria um furo de pneu ou a suspensão quebrada? O Surtees destruiu completamente a parte inferior do guard-rail enquanto a parte superior permaneceu intacta, com o piloto sendo decapitado pelo impacto. O carro parou completamente destruído, com o capacete do piloto, com sua cabeça dentro, sendo recuperado dezenas de metros mais adiante por um comissário, que o colocou nos destroços onde jazia o corpo do piloto, que foi imediatamente coberto por uma lona, enquanto a corrida prosseguia, como se não tivesse acontecido nada.

A décima volta foi completada na seguinte ordem: 1º) Reutemann; 2º) Hunt; 3º) Pace; 4º) Lauda; 5º) Scheckter; 6º) Fittipaldi; 7º) Watson; 8º) Merzário; 9º) Regazzoni; 10º) Mass; 11º) Peterson; 12º) Laffite; 13º) Depailler; 14º) Pryce; 15º) Jarier; 16º) Donohue; 17º) Brambilla; 18º) Amon; 19º) Hill; 20º) Stommelen; 21º) Dolhem; 22º) Wild.

Na 12ª volta Merzário ultrapassou Watson, e na volta seguinte o irlandês recuperou a posição, enquanto Regazzoni teve que ceder sua posição para Mass.

Na volta 14 foi a vez de Peterson ultrapassar Regazzoni, com o suíço caindo para a 11ª posição, enquanto Pryce parou nos boxes para trocar as velas do motor do seu carro, retornando em 21º apenas na frente de Wild que se arrastava pelo pista com o motor do seu Ensign funcionando apenas em baixas rotações, As coisas estavam piorando para as Ferrari, pois as suspensões destruíram os batentes de borracha, o que danificava os pneus e, com isso, Regazzoni entrou nos boxes na 15ª volta para trocar os pneus, retornando na 21ª posição, perdendo qualquer chance de continuar disputando o título de campeão, e além disso um dos amortecedores do carro estava com defeito.

Na 18ª volta Lauda recebeu ordem de atacar Pace, com o austríaco se aproximando do brasileiro.

Com 20 voltas, a ordem era a seguinte: 1º) Reutemann; 2º) Hunt (5s); 3º) Pace (10s); 4º) Lauda, colado no brasileiro; 5º) Scheckter; 6º) Fittipaldi; 7º) Watson; 8º) Merzário; 9º) Mass; 10º) Peterson; 11º) Depailler; 12º) Laffite; 13º) Jarier; 14º) Stommelen; 15º) Donohue; 16º) Hill; 17º) Amon; 18º) Dolhem; 19º) Regazzoni; 20º) Brambilla; 21º) Pryce; 22º) Wild.



8 – José Carlos Pace (Brabham BT44 Ford) e 24 – James

Na 21ª volta Mass perdeu três posições, enquanto Jarier estava no boxe da Shadow tentando resolver o problema de sair de frente, com os mecânicos trocando os pneus e ajustando as asas, com o francês retornando na 19ª posição uma volta atrás do líder.

Com Lauda enfrentando problemas nos amortecedores, era ameaçado por Scheckter e Fittipaldi na volta 22, com o sul-africano o ultrapassando na 24ª volta. Nessa volta, Merzário passou por Watson e Brambilla abandonou com problemas de alimentação de combustível, e Stommelen parou nos boxes para trocar o pneu dianteiro esquerdo.

Na 25ª volta Lauda não resistiu mais aos ataques de Fittipaldi que assumiu o quinto lugar, com Merzário também passando pela Ferrari antes de ser completada a volta. Por sua vez, Regazzoni parou novamente nos boxes para ajustar a barra estabilizadora, retornando em seguida.

Pouco depois, a notícia da morte de Koinigg chegou nos boxes e a equipe Surtees decidiu retirar-se da prova, chamando Dolhem para os boxes.

Na volta 29 Lauda tentava resistir a Watson apesar do amortecedor quebrado e dos pneus muito gastos, enquanto Donohue abandonou devido a um problema na suspensão, quando ocupava a 13ª posição.

Com 30 voltas, metade da corrida, a ordem era a seguinte: 1º) Reutemann; 2º) Hunt (6s); 3º) Pace (20s); 4º) Scheckter (30s); 5º) Fittipaldi; 6º) Merzário; 7º) Lauda; 8º) Watson; 9º) Peterson; 10º) Depailler; 11º) Mass; 12º) Hill; 13º) Amon; 14º) Laffite; 15º) Regazzoni; 16º) Stommelen; 17º) Jarier; 18º) Pryce; 19º) Wild.

Na 32ª volta, Fittipaldi procurava manter contato com Scheckter enquanto monitorava Merzário muito agressivo, com Laffite abandonando devido a um problema no rolamento da roda que tinha apresentado defeito há várias voltas, e na volta seguinte, Peterson foi obrigado a parar nos boxes com problema nos pneus, com o sueco retornando na 13ª posição.

Na volta 35, Fittipaldi se contentava em seguir Scheckter, o que lhe garantia o título, enquanto o sul-africano esperava um milagre para ser coroado campeão.

Na 37ª volta o desempenho do carro de Lauda ia piorando e o austríaco foi ultrapassado por Depailler e Mass e parando nos boxes na volta seguinte, abandonando a corrida, quando soube da morte de seu amigo Koinigg, enquanto Pryce estava novamente nos boxes perdendo dez minutos para trocar os suportes da asa. Completadas 40 voltas, a ordem era a seguinte: 1º) Reutemann; 2º) Hunt (10s); 3º) Pace que estava descontando a diferença para Hunt; 4º) Scheckter (40s). 5º) Fittipaldi; 6º) Merzário; 7º) Watson; 8º) Depailler; 9º) Mass; 10º) Hill; 11º) Amon; 12º) Peterson; 13º) Jarier; 14º) Regazzoni; 15º) Stommelen; 16º) Wild; 17º) Pryce.

Na volta 42 Hunt começou a enfrentar problemas com o motor falhando e freios deficientes, e na volta 44 Merzário viu seu extintor estourar, sendo obrigado a abandonar.

Na volta seguinte, o carro de Scheckter sofreu o rompimento da linha de óleo, com o piloto sendo obrigado a abandonar, perdendo as poucas esperanças que tinha para conquistar o título mundial.

Com o abandono de Scheckter, Fittipaldi só perderia o título se não terminasse a corrida e Regazzoni que estava 13º com duas voltas de atraso, chegasse em sexto lugar, e no momento o suíço parou mais uma vez para trocar os pneus do seu carro.



4 – Patrick Depailler (Tyrrell 007 Ford) e 19 – Helmut Koinigg (Surtees TS16-2 Ford)

Nessa altura da corrida, Pace se aproximava de Hunt mais de um segundo por volta, com a volta 50, faltando nove para o final, com os concorrentes na seguinte ordem: 1º) Reutemann; 2º) Hunt; 3º) Pace; 4º) Fittipaldi; 5º) Watson; 6º) Depailler; 7º) Mass; 8º) Hill; 9º) Peterson; 10º) Amon; 11º) Jarier; 12º) Regazzoni; 13º) Stommelen; 14º) Wild.

Na volta 52 Reutemann liderava com cerca de quinze segundos à frente de Hunt, com Pace a menos de 20, e Fittipaldi em quarto, precedendo Watson e Depailler.

Na 54ª volta Pace marcou a melhor volta da corrida com 1m40s608, e Peterson teve que abandonar devido à linha de combustível ter quebrado.

Na volta seguinte, Pace estava colado em Hunt e devido ao estado do Hesketh, Hunt não resistiu e foi ultrapassado pelo brasileiro, com os dois Brabham fazendo uma dobradinha na liderança da prova.

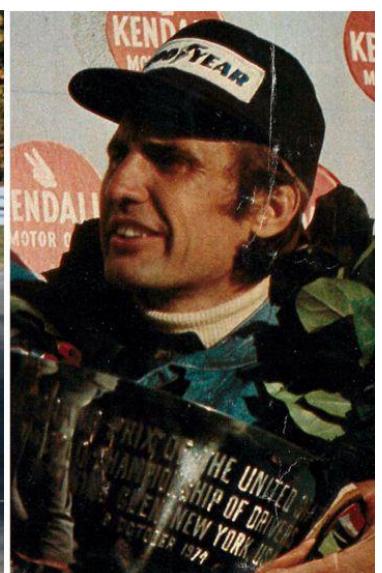
Carlos Reutemann conquistou sua terceira vitória do ano, ficando à frente do seu companheiro de equipe, Pace 10,7 segundos, deixando Bernie Ecclestone encantado com o triunfo. Hunt foi o terceiro, conquistando seu terceiro pódio na temporada, enquanto Emerson Fittipaldi cruzou a linha de chegada na quarta posição, sagrando-se campeão mundial pela segunda vez na carreira. Watson foi o quinto, permitindo que os Brabham BT44 ocupassem três das cinco primeiras colocações da prova. Depailler foi o sexto, e Jochen Mass o sétimo, os últimos a completaram as 59 voltas da prova.

Graham Hill foi o oitavo com 58 voltas, chegando a seguir Amon e Jarier, com 57 voltas, Regazzoni com 55, e Stommelen com 54. Mike Wilds e Tom Pryce receberam a bandeirada de chegada, mas não se classificaram devido ao pouco número de voltas completas.

Depois de chegar, Pace foi levado para a enfermaria, onde ficou constatado que estava com duas costelas quebradas, depois que seu cinto de segurança de soltou no início da corrida, jogando-o violentamente contra o volante, fato que ressaltou o heroísmo do jovem brasileiro.

Emerson Fittipaldi sagrou-se bicampeão mundial com apenas 27 anos de idade, enquanto a McLaren ficou, pela primeira vez, com o título da Copa dos Construtores. Tudo foi uma recompensa por todos os esforços realizados pela equipe desde a morte de Bruce McLaren em um acidente em 1970. A viúva de McLaren, Teddy Mayer, Phil Kerr, Gordon Coppuck e Denny Hulme foram os arquitetos desse renascimento, cabendo a Emerson Fittipaldi, por sua vez, se adaptar à marca para leva-la ao primeiro lugar no seu primeiro ano de colaboração.

[Ver RESULTADOS 1974/91](#)



*Carlos Reutemann, vencedor da última prova do campeonato de 1974.*

## 97 – CAMPEONATO MUNDIAL DE FÓRMULA 1

O Campeonato Mundial de Fórmula 1 de 1974 foi disputada em 15 etapas, com a pontuação sendo dividida em duas séries, com a primeira composta pelas primeiras sete etapas, com descarte de uma delas, e a segunda pelas oito últimas, também com um descarte.

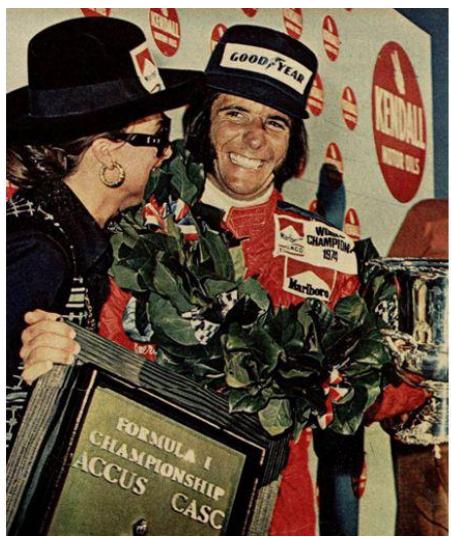
As 15 etapas foram: 1 – 13/01 – Argentina (Autódromo de Buenos Aires); 2 – 27/01 – Brasil (Autódromo de Interlagos); 3 – 30/03 – África do Sul (Autódromo de Kyalami); 4 – Espanha (Autódromo de Jarama); 5 – Bélgica (Autódromo de Nivelles); 6 – Mônaco (Circuito de Monte Carlo); 7 – 09/06 – Suécia (Circuito de Anderstorp); 8 – 23/06 – Holanda (Autódromo de Zandvoort); 9 – França (Autódromo de Dijon/Prenois); 10 – 20/07 – Inglaterra (Autódromo de Brands Hatch); 11 – 04/08 – Alemanha (Circuito de Nürburgring); 12 – 18/08 – Áustria (Circuito de Osterreichring); 13 – 08/09 – Itália (Autódromo de Monza); 14 – 22/09 – Canadá (Circuito de Mosport Park); 15 – Estados Unidos (Autódromo de Watkins Glen), apresentando os seguintes resultados:

## Pilotos

P	PILOTO	PAÍS	CARRO	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	TOTAL
1º	Emerson Fittipaldi	BRA	McLaren M23 Ford		9		4	9	2	3	4		6			6	9	3	55
2º	Clay Regazzoni	SUI	Ferrari 312 B3	4	6		6	3	3		6	4	3	9	2		6		52
3º	Jody Scheckter	ASU	Tyrrell 007 Ford			2	4	6	9	2	3	9	6		4				45
4º	Niki Lauda	AUT	Ferrari 312 B3	6		9	6			9	6	2							38
5º	Ronnie Peterson	SUE	Lotus 72E Ford		1			9			9		3		9	4			35
6º	Carlos Reutemann	ARG	Brabham BT 44 Ford			9						1	4	9			9		32
7º	Denny Hulme	NZL	McLaren M23 Ford	9		1	1				1			6	1	1			20
8º	James Hunt	ING	Hesketh 308 Ford							4				4		3	4		15
9º	Patrick Depailler	FRA	Tyrrell 007 Ford	1		3				6	1					2	1		14
10º	Jacky Ickx	BEL	Lotus 72E Ford		4						2	4	2						12
11º	Mike Hailwood	ING	McLaren M23 Ford	3	2	4				3									12
12º	José Carlos Pace	BRA	Brabham BT 44 Ford		3										2		6	11	
13º	Jean-Pierre Beltoise	FRA	BRM P201	2		6	2												10
14º	Jean-Pierre Jarier	FRA	Shadow DN3 Ford					4	2										6
15º	John Watson	IRL	Brabham BT 44 Ford						1					3			2		6
16º	Hans-Joachim Stuck	ALE	March 741 Ford			2	3												5
17º	Arturo Merzario	ITA	Williams FW1 Ford			1									3				4
18º	Graham Hill	ING	Lola T370 Ford							1									1
	Tom Pryce	ING	Shadow DN3 Ford									1							1
	Vittorio Brambilla	ITA	March 741 Ford									1							1

## CONSTRUTORES

P	MARCA	PAÍS	MODELO	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	TOTAL
1º	McLaren	ING	M23 Ford	9	9	4	4	9	2	3	4	1	6		6	6	9	3	73
2º	Ferrari	ITA	312 B3	6	6		9	6	3		9	6	3	9	2		6		65
3º	Tyrrell	ING	007 Ford	1		3	2	4	6	9	2	3	9	6		4	2	1	52
4º	Lotus	ING	72E Ford		4				9			9	4	3		9	4		42
5º	Brabham	ING	BT44 Ford			9			1				1	4	9	2		9	35
6º	Hesketh	ING	303E Ford							4				4		3	4		15
7º	BRM	ING	P201	2		6	2												10
8º	Shadow	EUA	DN3 Ford						4	2			1						7
9º	March	ING	741 Ford			2	3							1					6
10º	Iso Wiliams	ING	FW1 Ford			1									3				4
11º	Surtees	ING	TS16 Ford		3														3
12º	Lola	ING	T370 Ford							1									1



Emerson Fittipaldi campeão mundial de Fórmula 1 pela segunda vez.

## 98 – CAMPEONATO TRICEROL DE SPORT 2000 – OULTON PARK (06/10/1974)

O brasileiro Pedro Victor Delamare venceu a etapa do Torneio Tricerol de Sport até 2.000 cc, disputada no dia 6 de outubro, no Circuito de Oulton Park, completando 10 voltas em 19m45s4, média de 134,932 km/h, ao volante do seu March 74S Ford, tendo largado na pole-position e feito a melhor volta da prova. O segundo colocado foi Richard Jones (Chevron B23 Ford), o terceiro Ian Harrower (Chevron B19 Ford), e quarto Lyden Thorne (Aldon AL2 Ford).



*O March de Pedro Victor Delamare*

## 99 – 12ª ETAPA DO FORWARD TRUST BRITISH F3 CHAMPIONSHIP - THRUXTON (06/10/1974)

Em Thruxton, dia 6 de outubro, foi disputada a penúltima e 12ª Etapa do Forward Trust British F3 Championship, com o título já decidido a favor de Brian Henton da Equipe March-SPI-Rodão.

Pela segunda vez, Jan Balder assumiu a direção do carro de Henton e acabou sendo o pivô de uma crise entre a March e a Holbay, que fabricava os motores utilizados pela equipe, que alegou que o motor com o qual Henton havia vencido na semana anterior havia sido preparado especialmente para ele e a Holbay o retirou do carro e colocou no carro de Danny Sullivan que estava correndo em um Modus de fábrica, que acabou vencendo a corrida, e essa súbita melhoria de desempenho do piloto americano deixou a diretoria da March grilada, pois as suspeitas eram de que o motor era ilegal parecendo mais forte do que o normal.

Jan Balder, que não tinha nada a ver com essa história foi presenteado com um motor comum da Holbay que não tinha grande desempenho, se classificando para a largada na penúltima posição.

José Pedro Chateaubriand com a ausência de Henton na equipe, passou a ser o número um, sendo cotado durante a semana à vitória. No entanto, já nos treinos de classificação deixou muito a desejar e marcou apenas o quarto tempo (1m18s), com Marcos Moraes, do Team Brazil marcando o quinto tempo (1m19s0), num bom desempenho, ainda mais se levando em conta que seu carro estava equipado com um Holbay "normal", sem a preparação especial do motor anteriormente cedido a Henton.

A pole-position, num tempo "fantasma" ficou com Von Preussen com 1m13s8, que era tempo de carro de Fórmula 2.

Após a largada aconteceu um acidente na curva Cobb, quando Rouff e Preussen enroscaram as rodas e saíram rodopiando na frente dos demais, com Dick Parsons ao tentar se desviar dos dois, chocou o seu Ensign no guard-rail, destruindo o carro e por pouco não se ferindo seriamente.

Von Preussen conseguiu se desvencilhar das rodas Rouff, mas não pôde evitar um barranco e acabou ficando por ali mesmo, enquanto Rouff ainda conseguiu chegar aos boxes, mas abandonando em seguida.

Chateaubriand, que no grid de largada havia trocado as velas do seu motor Toyota, não teve tempo de colocar o plástico protetor do distribuidor e ele se encharcou, com o piloto tendo que se limitar a terminar a corrida.

O único brasileiro a ficar inteiro foi Marcos Moraes que acabou realizando sua melhor prova na temporada. Na primeira volta, Tyrrell liderava seguido por Sullivan, com Conny Andersson e Moraes logo atrás. Na freada da chicana, em uma manobra arriscada, Moraes passou pelo sueco e assumiu a terceira colocação, que foi mantida durante uma volta, até errar na tomada da curva Club, indo parar na grama, sendo novamente superado por Anderson.

Na quinta volta, Sullivan passou por Tyrrell e caminhou para sua primeira vitória, terminando as 10 voltas com 1,4 segundos de vantagem para Tyrrell. O terceiro foi Andersson, o quarto Moraes, o quinto Espírito Santo, e o sexto Chateaubriand, com Balder chegando a seguir, com uma volta de atraso.

[Ver RESULTADOS 1974/92](#)

#### **100 – 6 HORAS DE PORTO ALEGRE – 4ª ETAPA DO BRASILEIRO DE D1 - TARUMÃ (06/10/1974)**

A quarta etapa do Campeonato Brasileiro de Turismo Divisão 1 foi disputada no dia 6 de outubro, no Autódromo de Tarumã, as 6 Horas de Porto Alegre, com 53 carros inscritos, mas só podendo largar, por definição do regulamento 35 desses carros.

E o equilíbrio entre os participantes, fez com que diferenças de centésimos de segundo fosse suficiente para carros competitivos ficarem fora da prova, como foi o caso do Passat de Luiz Scarpin/Paulo Meyer.

Como já estava sendo esperado, Paulo Gomes ficou com a pole-position com o tempo de 1m26s27. Mas, apesar da pole-position de Paulo Gomes, Luiz Antônio Greco estava muito preocupado, pois o Opala nº 17 de Itacolomy Safra, de Júlio Tedesco/Edgar de Mello Filho que ficou com a segunda posição a apenas 0,67s do Maverick nº 22. O outro Maverick da equipe de Greco, pilotado por Marivaldo Fernandes/Bob Sharp, ficou com a terceira posição e na quarta, outro Maverick, dos irmãos Ricardo e Roberto Di Loreto.



***O Alfa Romeo 2300 nº 11 de Carlos Domingues/Henrique Câmara venceu na classe "B", e o Chevette nº 56 de Arlindo e Romel Pretto na classe "A".***

Entre os carros da classe "A", até 1.600 cc, o maior destaque na prova de classificação foi a Brasília de Roberto Sávio/Antônio Andrade, que ficou com a 10ª posição geral.

Apesar dos pedidos dos pilotos, a direção de prova procurou se manter superior, e não permitiu a participação de carros de fora do Rio Grande do Sul, como o Opala de Brasília, de Toninho Martins/José Carlos Catanhede/Márcio da Costa, que se deslocou por mais de 2 mil quilômetros e seus pilotos acabaram apenas assistindo à corrida, mesmo com a direção de prova inicialmente admitir a sua participação e depois negar. Iniciada a corrida, os Maverick saíram na frente e começaram a se distanciar do Opala de Tedesco/Edgar, Paulão liderava seguido por Di Loreto, Marivaldo, Pati, Landi e pelo Opala do Paraná, de Graczyk/Frare, surpreendendo a todos, pulando da sua 12ª posição na largada para a sexta ainda na primeira volta, chegando a ocupar a terceira colocação ao final da primeira hora de corrida.

No grupo intermediário, a Alfa Romeo 2300 de Carlos Domingues/Henrique Câmara se destacava, com seus pilotos usando apenas as quatro primeiras marchas e dessa forma com a rotação do motor alta, dava trabalho nas curvas até aos Maverick e Opala nos primeiros 300 metros de aceleração depois de cada curva fechada. Entre os carros da classe "B", de 1.601 a 3.000 cc, o Dodge 1800 de Walter Soldan e Carlos Belleza chegaram a ocupar a segunda posição da classe, ameaçando os Alfa Romeo, mas acabou capotando na curva dois, perdendo as chances de lugar pela vitória.

Na classe "A", até 1.600 cc, o Chevette de Romel e Arlindo Pretto procurava livrar vantagem sobre a Brasília de Sávio/Andrade, com o Chevette de Gasparotto/Valandro andando muito próximo.

A partir da segunda hora de corrida, começou a chover forte em Tarumã, com os líderes começando a ser alcançados por competidores mais afoitos, e Paulo Gomes tomou um susto quando seu Maverick começou a derrapar na curva Tala Larga e foi atingido pelo Maverick de Norman Casari, no meio da porta, perdendo a liderança para Marivaldo Fernandes. Minutos depois começaram as paradas para reabastecimento, com os dois carros da equipe de Luiz Greco mantendo as duas primeiras posições.

Bob Sharp, no outro Maverick da equipe Greco, também rodou na pista, dessa feita na curva 8 pouco depois da terceira hora da corrida, quando saiu mal da curva e acabou provocando a saída da pista do Chevette de Elias Pacheco/Gabriel Dacas que, sem tempo para frear bateu de frente na lateral do Maverick, com o Maverick de Janjão/Fonseca/Conill também batendo no carro de Sharp.



45 – Bob Sharp/Marivaldo Fernandes (Ford Maverick) e 16 – Roberto Sávio/Antônio Andrade (VW Brasília).

Depois ocorreram várias rodadas, como as de Marinho Amaral, companheiro de Artur Bragantini, Roberto Di Loreto e vários outros pilotos, mas todas sem maiores consequências.

Uma boa novidade durante a chuva, foi a atuação dos Maverick de Mário Pati Jr. e de Artur Bragantini que recuperou parte do terreno perdido no início da corrida, assim como o trabalho eficiente de Jayme Silva/Luiz Estevão/Paulo Guaraciaba que se revezaram no Maverick da Slaviero-OK de Brasília.

Com a chuva diminuindo, a vantagem dos Maverick foi aumentando e a chuva voltou com força depois da quarta hora de prova. Nessa altura, a Brasília de Sávio/Andrade enfrentava outro problema, pois estava com

o para-brisa quebrado passando a sofrer com a resistência do ar, com o piloto precisando parar nos boxes para ser retirado o vidro traseiro do carro, melhorando a aerodinâmica do carro.

No final, já quase noite, os Maverick cruzaram a linha de chegada na frente, para alegria de Luiz Greco, com a dupla Paulão/Prado em primeiro e Marivaldo Sharp em segundo.

Em terceiro ficou o Maverick de Pati/Giobbi, em quarto Jayme/Estevão/Guaraciaba, e em quinto o primeiro Opala, dos paranaenses Edison Graczyk/Celso Frare. O sexto foi o Opala de Edgar/Tedesco, o sétimo o Maverick de Bragantini/Amaral, o oitavo o Opala de Dado Andrade/Luiz Moura Brito, o nono o Maverick de Casari/Mota e o décimo o Alfa Romeo 2300 de Carlos Domingues/Henrique Câmara, que venceu a classe "B". A seguir chegou o Chevette de Romel e Arlindo Pretto, vencedor da classe "A", e em 12º o Alfa Romeo de Luís Fernando Costa/Murilo Pilotto, com o Chevette de Gasparotto Valandro em 13º, o Dodge 1800 de Breno e Neco Fornari em 14º e a Brasília de Roberto Sávio/Antônio Andrade em 15º,

[Ver RESULTADOS 1974/93](#)



22 – Paulo Gomes/Antônio Castro Prado (Ford Maverick) vencedor da prova

#### 101 – CAMPEONATO BRASILEIRO DE TURISMO DIVISÃO 1 (06/10/1974)

Com o cancelamento da quinta etapa do Campeonato, as Mil Milhas Brasileiras, e tendo sido disputadas quatro etapas: 1- 31/03 – Mil Quilômetros de Brasília; 2 – 25 e 26/05 – 25 Horas de Interlagos; 28/07 – 12 Horas de Goiânia; e 06/10 – 6 Horas de Porto Alegre, o campeonato teve o seguinte resultado:

**Classe "C" – acima de 3.001 cc:** 1º Paulo Gomes e Antônio Castro Prado (Ford Maverick) – 55 pontos; 3º Artur Bragantini (Ford Maverick) – 40; 4º Marivaldo Fernandes (Ford Maverick) – 39; 5º Bob Sharp (Ford Maverick) – 35; 6º Luiz Estevão e Paulo Guaraciaba (Ford Maverick) – 34; 8º Mário Pati Jr. (Ford Maverick) – 32; 9º Dado Andrade e Luiz Moura Brito (Ford Maverick) – 26; 11º Tite Catapani (Ford Maverick) – 20; 12º Marinho Amaral e Jayme Silva (Ford Maverick) – 20; 14º Celso Frare e Edison Graczyk (Chevrolet Opala) – 16; 16º Fábio Crespi, Newton Pereira e Bruno Castilho (Ford Maverick) – 15; 19º Fritz Jordan, Lian Duarte, Totó Porto Filho, Toni Rocha, Carlo Gancia e Luigi Giobbi (Ford Maverick) – 12; 25º Edgar de Mello Filho (Chevrolet Opala) – 12; 26º Cleomar Resende e José Marcondes (Ford Maverick) – 10; 28º Ricardo Di Loreto, Roberto Di Loreto (Ford Maverick) e Oswaldo Carpes (Chevrolet Opala) – 8; 31º Paulo Della Volpe, José Alverni, Nathaniel Townsend (Ford Maverick), Reinaldo Campello e Júlio Tedesco (Chevrolet Opala) – 6; 36º Norman Casari e Mauro Sá Motta (Ford Maverick) – 6; 38º Nilson Clemente (Ford Maverick), César Fiamenghi, José Serra e Paulo Kato (Chevrolet Opala) – 4; 42º Luiz Moreira, Norair Mendes, Alencar Júnior e Walter Mendes (Ford Maverick) – 3; 46º Antônio Cláudio Tarlá e Luiz Della Penna (Chevrolet Opala) – 2; 48º

Márcio Hildebrand, Neidiel Roure (Chevrolet Opala), Luiz André Reis, Ford Maverick, Moacir Horbilon, Janjão Freire, Joaquim Fonseca Neto e Renato Conill (Ford Maverick) – 1.

**Classe "B" – de 1.601 a 3.000 cc:** 1º Carlos Domingues (FNM 2150/Alfa Romeo 2300) – 55 pontos; 2º Murilo Pilotto (FNM 2150/Alfa Romeo 2300) – 50; 3º Clóvis Ferreira, Ronaldo Augusto (Chevrolet Opala), Milton Oliveira, Henrique Câmara, Milton Amaral e Vicente Domingues (Alfa Romeo 2300) – 20; 9º Luís Fernando Costa (Alfa Romeo 2300) – 15; 10º Ernani Roberto, José Roberto Nasser, Breno Fornari e Neco Fornari (Dodge 1800) – 12.

**Classe "A" – até 1.600 cc:** 1º Roberto Sávio e Antônio Andrade (VW Brasília) – 52 pontos; 3º Norberto Jannuzzi e Ricardo Albuquerque (Chevrolet Chevette) – 27; 5º Arlindo Pretto e Romel Pretto (Chevrolet Chevette) – 24; 7º Luís Aladino Osório, Luiz André Ferreira e Nelson Girardi (VW Brasília) – 20; 10º Luiz Evandro Águia, Henry Lowe, Carlos Augusto Mello, Fernando Montá, Henrique Câmara, Alcides Gasparotto e Almir Valandro (Chevrolet Chevette) – 15; 17º Luiz Zornig (Chevrolet Chevette) – 13; 18º Kenneth Caestick, Leonardo Barcellos, Raul Silva Jr. e Paulo Augusto Alves (Chevrolet Chevette) – 12; 22º Luiz Antônio Stupello (Chevrolet Chevette) – 11; 23º Paulo Dourado, Simonides Caetano (Ford Corcel), Dario Paolozzi, Eduardo Luccato, Otto Carvalhaes, Voltaire Moog, Ronaldo Dornelles, Fernando Sakzenian e Walter Siqueira (Chevrolet Chevette) – 10; 32º Francisco Gabriel (Chevrolet Chevette) – 9; 33º João Ba Aguiar (Chevrolet Chevette), Luiz Brazolin, Marcos Sacoman, Roberto Adorni (VW TL), Antônio Heleno dos Santos, Edison Graczyk, Átila Sipos e Vanderlei Simões (Chevrolet Chevette) – 8; 41º João Hingel (VW TL); 42º Agostinho Ferrarese, Giancarlo Baldratti (Ford Corcel), Fernando Calmon e Luiz Felipe Gama Cruz (VW TL) – 6; Ricardo Ciuffi, Roberto Schmitz, Chevrolet Chevette e Paulo Salatino (Chevrolet Chevette) – 6; 49º Carlos Savoia, Élvio Ringel, Paulo Viscardi, Plácido Iglesias, Roberto Mussi, Heládio Monteiro e Ruyter Pacheco (VW Brasília) – 4; 56º Norman Casari, Ernani Jotta Jr., Hiroshi Yoshimoto, Chevrolet Chevette, Kenity Yoshimoto, Marcos Junqueira, Francisco Artigas e Marcos Sartori (Chevrolet Chevette) – 3; 63º Custódio Torres, Paulo Sanches (VW Sedan 1500). Carlos Mesa Fernandes, Fausto Berti, Jorge Comeratto, Alládio Teixeira Jr., Evandro Thomé, Aroldo Bauermann e Enio Maquat (Chevrolet Chevette) – 2; 72º Pedro Almeida (VW TL), Ivo Mendes Lima, Luiz Antônio Scarpin, Jacinto Costa, Plínio Coqueiro, Elias Pacheco e Gabriel Dacas (Chevrolet Chevette) – 1.



4 – Paulo Gomes/Antônio Castro Prado (Ford Maverick) Campeões Brasileiro da classe "C", 11 – Carlos Domingues (Alfa Romeo 2300) Campeão Brasileiro da classe "B", e 16 – Roberto Sávio/Antônio Andrade (VW Brasília), Campeões Brasileiro da classe "A".

#### **102 – 14ª ETAPA DO LOMBARD NORTH CENTRAL BRITISH F3 – BRANDS HATCH (13/10/1974)**

A 14ª e última etapa do Lombard North Central British F3 Championship, foi disputada no dia 13 de outubro do autódromo de Brands Hatch, com a contagem de pontos sendo feita em dobro.

Depois da prova de classificação, a pole-position ficou com o sueco Gunnar Nilsson, piloto que corria na Fórmula 2, com o segundo e terceiro tempos ficando respectivamente com Alex Dias Ribeiro e Brian Henton,

com a diferença de tempos entre os oito primeiros sendo de apenas oito décimos de segundo, o que demonstrou equilíbrio entre os concorrentes.

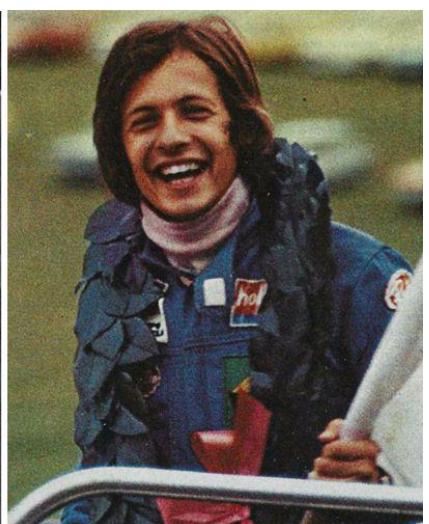
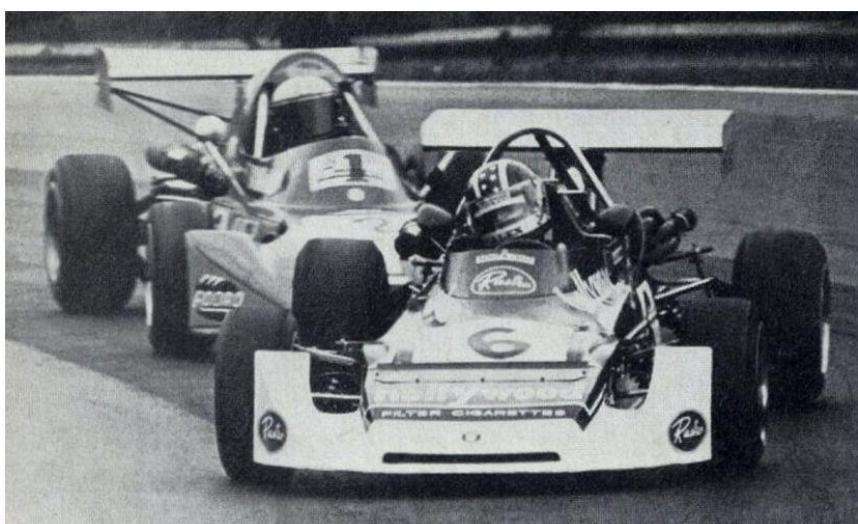
Na largada, Alex mostrou que estava decidido a encerrar a temporada do Lombard Trust com uma vitória e, logo na primeira curva, a Paddock Bend, entrou emparelhado com Nilsson, mas levou a pior e teve que desacelerar, saindo a curva sem potência, com o sueco tomando a ponta, com Alex na sua cola, e logo atrás Chateaubriand, que tinha feito uma ótima largada. A primeira volta foi concluída nessa ordem, mas com Henton saindo do vácuo do carro de Chatô e o ultrapassando. O pelotão passou a ser formado por Nilsson, Alex, Henton, Chatô, Espírito Santo, Conny Anderson, Sullivan, Moraes, Preussen e os demais, O pelotão era muito compacto que, dessa forma, se alguém errasse perderia muitas posições. Na quarta volta, Alex conseguiu superar Nilsson e passou a liderar a prova e, logo em seguida, Henton e Chatô fizeram o mesmo e logo os quatro se destacaram dos demais.

Marcos Moraes, apesar de reconhecer que possuía um bom motor, não conseguia acompanhar a turma da frente e passou a correr sozinho na sétima colocação.

O panorama da corrida não sofreu modificação até que na última volta Henton rodou, perdendo a sua posição para Chatô, Andersson e Sulivan.

Alex Dias Ribeiro venceu com 5,6 segundos de vantagem para José Pedro Chateaubriand, que tinha apenas 0,2 segundos de vantagem para Conny Andersson que foi o terceiro, e 0,4 segundos para Sanny Sullivan, o quarto. Brian Henton terminou em quinto, e Marcos Moraes em sexto.

[Ver RESULTADOS 1974/94](#)



*Alex Dias Ribeiro (6) venceu a prova à frente de José Pedro Chateaubriand.*

#### 103 – RESULTADO DO LOMBARD TRUST NORTH CENTRAL BRITISH F3 CHAMPIONSHIP

O Lombard North Central British F3 Championship foi disputado em 14 etapas: 1 – 09/03 – Oulton Park; 2 – 17/03 – Silverstone; 3 – 12/04 – Oulton Park; 4 – 28/04 – Mallory Park; 5 – 26/05 – Brands Hatch; 6 – 30/06 – Snetterton; 7 – 28/07 – Snetterton; 8 – 10/08 – Oulton Park; 9 – 11/08 – Brands Hatch; 10 – 25/08 – Mallory Park; 11 – 26/08 – Silverstone; 12 – 22/09 – Thruxton; 13 – 28/09 – Oulton Park; 14 – 13/10 – Brands Hatch.

A quinta etapa, teve apenas dois participantes e, por esse motivo, não recebeu pontuação.

O resultado do torneio foi o seguinte:

P	PILOTO	PAÍS	CARRO	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	TOTAL
1º	Brian Henton	ING	March 743 Ford	9	9	9			6	9	1	9	4	9		9	4	78
2º	Alex Dias Ribeiro	BRA	GRD 374 Ford			6	1		3	6	9	6		4	3	4	18	60
3º	Tony Rouff	EUA	GRD 373 Ford	6	6		9			4	3		9	6	9	2		54
4º	José Chateaubriand	BRA	March 743 Ford		3	2	4		1			1	3			6	12	32
5º	Nicholas von Preussen	ING	March 733 Ford				3		9	2	6	3		1	4	1		29
6º	Derek Lawrence	ING	Ehrlich ES2 Ford			3	6		2		4	2						17
7º	Danny Sullivan	EUA	March 733 Ford								4	6				6	16	
8º	Conny Andersson	SUE	March 743 Toyota												3	8	11	
9º	Mike Tyrrell	ANT	March 733 Ford									2		6			8	
10º	Barrie Maskell	ING	Dastle Mk10B Ford						4	3								7
11º	José Espírito Santo	POR	March 743 Ford		1	4	2											7
12º	Marcos Moraes	BRA	GRD 374 Ford		2						2			1		2	7	
13º	Bob Arnott	ING	Modus M1 Ford		4													4
	Peter Dugdale	ING	March 733 Ford	4														4
15º	Marivaldo Fernandes	BRA	March 733 Ford										3					3
16º	Igor Goodwin	ING	Modus M1 Ford									2						2
	Dick Parsons	ING	Ensign LNF3 Ford										2					2
18º	Buzz Buzaglio	AUS	March 743 Ford				1											1
	Patrick Neve	BEL	Brabham BT41 Ford										1					1
	Pedro Passadore	URU	GRD 374 Ford								1							1
	Jorge Koechlin	PER	Elden PRH15 Ford													1		1



Da esquerda para a direita: Brian Henton (campeão), Alex Dias Ribeiro e Tony Rouff.

#### 104 – 3ª ETAPA DO CAMPEONATO BRASILEIRO DE FÓRMULA SUPER VÊ – INTERLAGOS (13/10/1974)

A terceira etapa do Campeonato Brasileiro de Fórmula Super Vê foi organizada pelo Automóvel Clube de Piratininga juntamente com a Federação Paulista de Automobilismo, em Interlagos, no dia 13 de outubro, com a prova sendo dividida em três baterias, com resultado apurado pela soma das três.



Largada da 2ª bateria, com Ricardo Di Loreto e Milton Amaral na 1ª fila, e Ricardo Achcar na segunda,

Para essa prova, além dos participantes da duas primeiras etapas, estavam presentes em Interlagos os carros de Cláudio Mueller (Mueller 742), Marcos Troncon (Polar da equipe Safra-Wansat), Amândio “Gigante” Ferreira (Polar da equipe Selsun S), e Júlio Caio Marques, que recentemente estava correndo na Inglaterra, com um Kaimann da equipe Caraigá.



**17 – Ingo Hoffmann (Kaimann), 12 – Ricardo Achcar (Polar) e 41 – Júlio Caio Marques (Kaimann).**

Além desses pilotos, fazia sua estreia Ricardo Achcar, que de última hora teve que substituir o brasiliense Nelson Piquet, no Polar da equipe Brasal, que não pôde correr devido ao falecimento do seu pai na véspera da corrida.

Logo na primeira sessão de classificação, mantendo a sua superioridade demonstrada em Goiânia e Brasília, Ingo Hoffmann ficou com a melhor volta com o tempo de 3m04s968, ficando em segundo lugar Milton Amaral, com nada menos que 4,9 segundos de distância, e Celidônio em terceiro a 66 centésimos de segundo a mais que Amaral.

Ingo nem saiu para a segunda sessão, pois estava seguro de que a pole-position era sua. Milton Amaral tentou melhorar seu tempo mas, além de não conseguir, deu uma rodada no Laranja tendo sorte de não bater no guard-rail, Celidônio também não conseguiu melhorar enquanto Ricardo Di Loreto ficou com o quarto tempo, vindo depois Dudus, Chulam, Lameirão, Mueller, Troncon e Mansur.

Biju Rangel teve o travamento de roda na saída do “S” na segunda série, e Nelson Piquet, que havia participado da primeira sessão, quando uma manga de eixo do seu carro se soltou, recebeu a notícia do falecimento do seu pai e retornou a Brasília, sendo substituído por Achcar

O grid de largada ficou assim formado:

17 Ingo Hoffmann Kaimann F-SVê – 3m04s968	50 Milton Amaral Heve F-SVê – 3m09s913
19 Eduardo Celidônio Kaimann F-SVê – 3m09s979	7 Ricardo Di Loreto Kaimann F-SVê – 3m10ss341
43 Cláudio Dudus Kaimann F-SVê – 3m10s583	77 Maurício Chulam Neto Heve e – 3m10s618
14 Francisco Lameirão Polar F-SVê – 3m11s981	10 Cláudio Mueller Mueller 742 VW – 3m13s651
16 Marcos Troncon Polera F-SVê – 3m14s159	98 Ricardo Mansur Kaimann F-SVê – 3m14s871
41 Júlio Caio Marques Kaimann F-SVê – 3m15s421	11 Biju Rangel Polar F-SVê – 3m15s533

12
Ricardo Achcar
Polar F-SVê – 3m17s420

54
Amândio Ferreira
Polar F-SVê – 3m18s411

8
Newton Pereira
Newcar F-SVê – 3m18s633

Cláudio Mueller, que estreava seu Mueller-742 e com o qual tinha prometido baixar o tempo conseguido por Ingo Hoffmann, não chegou a completar a primeira volta, pois derrapou numa mancha de óleo, na curva do Sargento e bateu no guard-rail danificando o seu carro e ficando fora da corrida.

Inicialmente, Ingo Hoffmann conseguiu assumir a ponta, mas para surpresa geral, Júlio Caio Marques fez uma largada espetacular pulando da 11ª posição para a segunda pegou o vácuo do carro do "Alemão" e o ultrapassou na curva 3. Ingo voltou a emparelhar com Júlio na pequena reta antes da Ferradura, mas o piloto da Caraigá manteve a linha preferencial e entrou na curva na frente, se mantendo nessa posição na reta oposta e na curva do Sol, mas na curva do Sargento, Ingo o ultrapassou. Pouco atrás vinham Milton Amaral e Ricardo Di Loreto, com Maurício Chulam liderando um bloco onde estavam Biju, Lameirão, Pereira e Achcar. No último pelotão estavam Amândio Ferreira, Cláudio Dudus e Eduardo Celidônio que tinha feito uma péssima largada. Distante corria Ricardo Mansur com o motor do seu carro falhando acima de 6.000 rpm. Na primeira volta Ingo estava em primeiro, seguido por Júlio Caio que novamente o ultrapassou no retão, enquanto Milton Amaral e Ricardo Di Loreto disputavam roda a roda a terceira colocação, sem serem importunados pelos demais.

Na curva da Ferradura, Júlio Caio ainda estava à frente de Ingo, mas acabou sendo ultrapassado na reta oposta, assim como Di Loreto que passou por Amaral, assumindo a terceira colocação.

No terceiro pelotão, Lameirão conseguiu melhorar ultrapassando Biju que enfrentava problemas de motor, mas logo em seguida Troncon passou por Lameirão.



14 – Francisco Lameirão (Polar), 98 – Ricardo Mansur (Kaimann) e 11 – Biju Rangel (Polar)

Na terceira volta, Ingo continuava na liderança, mas no final do retão seu motor começou a soltar fumaça por causa de um vazamento de óleo na mangueira de ligação entre o radiador e o motor. Achando que Ingo não iria até o final, Júlio Caio aliviou a pressão, mas logo o motor do seu carro também apresentou problema e ele teve que parar na curva da Junção, pois uma mola de válvula havia quebrado.

Com isso, mesmo soltando fumaça, Ingo se isolou na liderança com 18 segundos de vantagem para Di Loreto, porém na quarta volta, o diretor da prova sinalizou para Ingo com a bandeira preta porque estava jogando óleo na pista, o que significava que ele tinha que parar nos boxes. Porém, de acordo com os regulamentos internacionais, o piloto não era obrigado a parar imediatamente, tendo três voltas para fazê-lo. Na quinta volta, Ingo desacelerou, dando a entender que ia parar, mas Wilson Fittipaldi Jr. que chefiava a sua equipe fez sinal para que continuasse, com Ingo chegando a completar metade de última volta, mas o seu motor acabou quebrando na curva do Sol por falta de óleo no cárter.

Ricardo Di Loreto assumiu a liderança, mas acabou rodando na curva 3 numa mancha de óleo e, com isso, Milton Amaral recebeu a bandeirada da vitória com 6 segundos de vantagem para Di Loreto, se classificando

a seguir: Troncon, Achcar, Biju, Mansur, Dudus, Lameirão que tinha perdido rendimento quando a viseira do seu capacete ficou quase que completamente sem visão, Celidônio, e Amândio.

Apenas 12 carros largaram na segunda bateria, com Marcos Troncon assumindo a ponta mas, mesmo largando no final do pelotão, Júlio Caio Marques tomou a ponta no início da segunda volta. Entretanto, na pressa para consertar o motor, os mecânicos da sua equipe não fixaram corretamente a mangueira entre o radiador e o motor, ficando por baixo do chassi e, com a vibração, acabou raspando no chão rompendo-se e esgotando o óleo do motor.

Dessa forma, Marcos Troncon se firmou na liderança, passando a trocar de posição com Francisco Lameirão, mas a melhor disputa da bateria ficou entre Ricardo Mansur, Milton Amaral, Eduardo Celidônio e Ricardo Achcar, que estava há três anos sem competir, tinha dificuldade em alguns trechos, como as curvas do Sol e do Lago. Ricardo Di Loreto, que pelo desempenho da primeira bateria estava cotado para vencer, acabou batendo no guard-rail na curva do Lago, danificando a suspensão traseira. Milton Amaral também não conseguiu manter o ritmo, pois seu motor falhava muito no final do retão.

Na largada, quase aconteceu um acidente sério, quando Amândio Ferreira que tinha partido muito bem, tentou passar entre Di Loreto e Amaral, sendo espremido e acabou rodando, felizmente sem que alguém batesse no seu carro, mas ele não pôde prosseguir, porque se quebrou uma manga de eixo da suspensão dianteira.



77 – Maurício Chulam Neto (Heve), 54 – Amândio Ferreira (Polar) e 12 – Ricardo Achcar (Polar).

Na reta de chegada, Marcos Troncon quase foi surpreendido por Lameirão que vinha o seu vácuo, saindo para a esquerda quando faltavam cerca de 100 metros, ficando ao seu lado, sendo batido por milésimos de segundo. A seguir chegaram: Amaral, Celidônio, Achcar. Mansur, Biju, Dudus, e Newton Pereira.

Sem Ingo Hoffmann, Júlio Caio Marques, Cláudio Mueller, Maurício Chulam Neto, Ricardo Di Loreto e Amândio Ferreira, nove carros largaram para a terceira bateria, com Troncon e Lameirão na primeira fila, mas o piloto da Motorádio largou mal e foi superado por Troncon e Amaral, se posicionando em terceiro um pouco à frente de Celidônio. Para ser o vencedor, Milton Amaral precisava chegar até 11 segundos atrás de Lameirão e 5 na frente de Troncon e assim não se preocupou quando foi ultrapassado por Lameirão na reta dos boxes ao ser completada a primeira volta, e tentaria se manter logo atrás.

Mas na segunda volta, o motor do carro de Miltinho começou a falhar e ele foi ultrapassado por todos os pilotos, ficando em nono e último lugar.

A disputa pela liderança se limitou a Francisco Lameirão, que assumiu a ponta, seguido por Marcos Troncon a sete segundos, que não era suficiente para tirar a vitória do segundo.

Para piorar, a vantagem caiu para 6 segundos nas duas últimas voltas, quando o motor do carro de Lameirão começou a falhar.

Ricardo Mansur, que tinha passado por Troncon assumindo a segunda colocação, acabou sendo empurrado para fora da pista numa disputa entre os dois, com Lameirão vencendo com 6 segundos de vantagem para Troncon, se classificando a seguir: Mansur, Celidônio, Biju, Miltinho, Achcar, que cruzou a linha de chegada sem combustível, e Newton Pereira.

Pela soma de tempos, Marcos Troncon ficou em primeiro, com Lameirão em segundo, Mansur em terceiro, Biju Rangel em quarto, Celidônio em quinto, Miltinho Amaral em sexto, Achcar em sétimo, e Newton Pereira em oitavo.

Com três etapas disputadas, o campeonato tinha Francisco Lameirão em primeiro (19 pontos), Ricardo Mansur em segundo (12), Ingo Hoffmann, Newton Pereira e Marcos Troncon em terceiro (9), Milton Amaral em sexto (7), Piquet em sétimo (4) e Eduardo Celidônio e Biju Rangel em oitavo (3).

[Ver RESULTADOS 1974/95](#)



**16 – Marcos Troncon (Polar) vencedor da prova, e no pódio, da esquerda para a direita: Cláudio Dudus, Francisco Lameirão, Ricardo Mansur e Biju Rangel.**

#### **105 – SOUTHERN ORGANS TROPHY – FÓRMULA ATLANTIC – BRANDS HATCH (19/10/1974)**

Depois de conseguir o apoio financeiro da Mangels, Alex Dias Ribeiro estreou na Fórmula Atlantic no dia 19 de outubro, no Autódromo de Brands Hatch, na disputa do Southern Organs Trophy.

Alex se apresentou com um GRD A75 equipado com um motor Ford preparado por John Nicholson, que era o Campeão do John Player Championship de Fórmula Atlantic e era um dos pilotos que iria disputar a prova com o piloto brasileiro.

Essa prova não valia para nenhum campeonato e tinha sido organizada para que a BBC a televisionasse ao vivo e, dessa forma, estavam presentes os melhores pilotos da categoria na Inglaterra, como Alan Jones, Dave Morgan, Peter Wardle, Richard Scott, Ray Mallock, Ted Wentz, Matt Spitzley e Geoff Friswell, além de Nicholson.

Na prova de classificação, a pole-position ficou com John Nicholson, com 44s6, enquanto Alex ficou com a décima terceira posição, com 46s8.

Na largada, Alex largou bem e pulou da 13ª para 7ª posição ao passar pela curva Paddock, mas na terceira volta, não conseguiu resistir ao assédio de Peter Wardle perdendo a posição, passando a correr em oitavo durante quase toda a prova, lutando com Tony Trimmer. Na décima segunda volta Trimmer conseguiu passar por Alex, que se manteve em oitavo até o final da prova.

John Nicholson, que tinha largado na pole-position, teve problemas no seu Lyncar e perdeu posições, com Dave Morgan vencendo a prova com 6,2s à frente de Alan Jones. A seguir se classificaram: Ted Wentz, Peter Wardle, Richard Scott, Tony Trimmer, Nick May e Alex Dias Ribeiro.

[Ver RESULTADOS 1974/96](#)



*Alex Dias Ribeiro (GRD A75 Ford)*

**106 – 8ª ETAPA DO SOUTHERN ORGANS FÓRMULA ATLANTIC RACE – BRANDS HATCH (20/10/1974)**

A segunda prova da Fórmula Atlantic que Alex Dias Ribeiro participou, foi no dia seguinte, domingo, dia 20 de outubro, valendo para o campeonato Southern Organs, que foi disputada no circuito de Grande Prêmio de Bands Hatch.

Logo no início da prova de classificação, verificou-se que cinco carros eram muito mais rápidos cerca de três segundos do que os demais. Eram os principais pilotos da Fórmula Atlantic que tinha recebido os novos pneus Firestone de Fórmula 2 que foram usados nas últimas provas do Campeonato Europeu, que causavam essa enorme diferença.



*71 – Alex Dias Ribeiro (GRD A75 Ford) e 11 – Tony Trimmer (Brabham BT40 Ford)*

Dessa forma, John Nicholson ficou com a pole-position (1m26s0), com Dave Morgan em segundo (1m26s4), Alan Jones em terceiro (1m26s4), Ted Wentz em quarto (1m26s6), e Peter Wardle (1m26s6). O sexto colocado foi Stephen Choularton (1m29s2), seguido por Tony Trimmer (1m29s4) e Alex Dias Ribeiro (1m30s0), num total de 20 carros classificados para a largada.

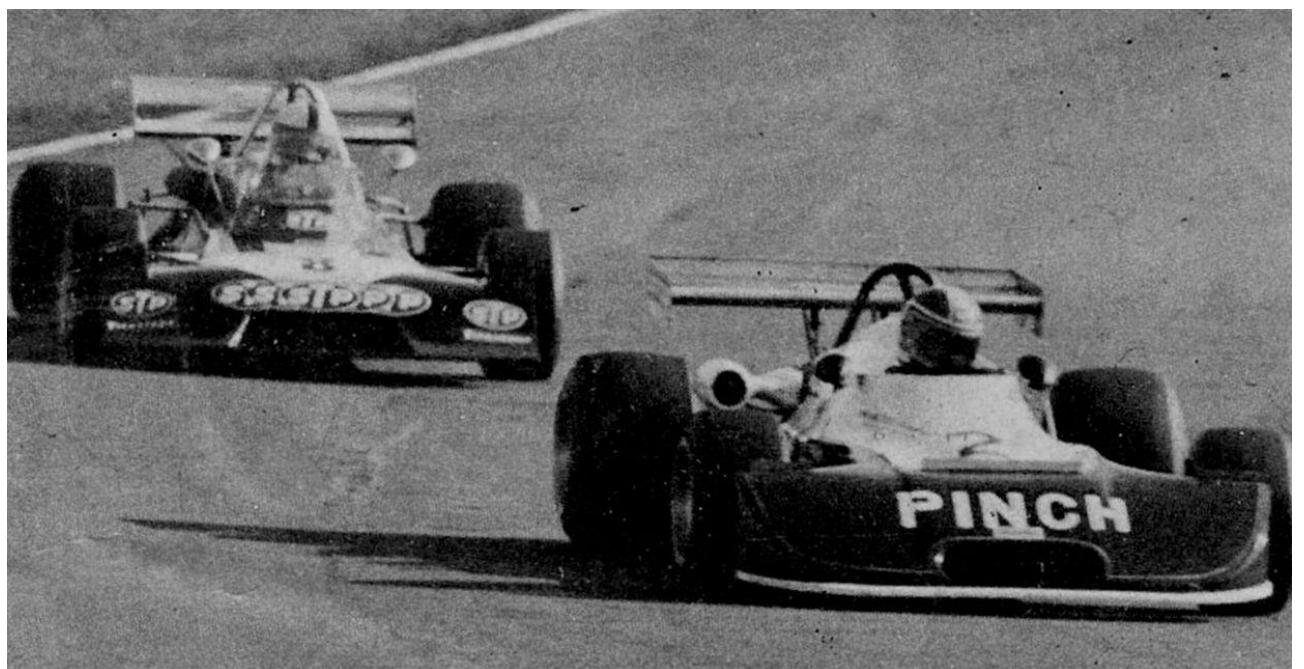
Na corrida, Alan Jones saiu na frente, com Dave Morgan em segundo, Nicholson em terceiro, Ted Wentz em quarto, Peter Wardle em quinto, Tony Trimmer em sexto, Alex em sétimo, Ray Mallock em oitavo, Richard Scott em nono e Nick May em décimo.

Na tentativa de passar por Alan Jones, Dave Morgan acabou rodando e abandonando a prova na 5ª volta e, com isso, Alex subiu para a sexta posição, sendo muito pressionado por Nick May que na volta sete conseguiu

ultrapassar o brasileiro. Porém, andando acima do seu limite, rodou na volta seguinte sendo obrigado a abandonar.

Tony Trimmer tinha conseguido abrir boa vantagem em relação a Alex e a diferença entre eles estava em 8 segundos. Aos poucos, Alex começou a diminuir a diferença quando Trimmer passou a enfrentar problemas com a caixa de câmbio. Ted Wentz abandonou na 12ª volta, permitindo que Alex passasse a ocupar a quinta colocação, e nessa volta, Alan Jones passou a ter problemas com o motor do seu carro, sendo superado por Nicholson. Peter Wardle também passou por Jones e na última volta tanto Trimmer como Alex passaram pelo australiano, com Nicholson recebendo a bandeirada de chegada com nada menos que 34,6 segundos de vantagem para Wardle, se classificando a seguir: Tony Trimmer, Alex Dias Ribeiro e Alan Jones.

[Ver RESULTADOS 1974/97](#)



2 – John Nicholson (Lyncar 006 Ford) e 8 – Peter Wardle (Surtees TS15 Ford)

#### [107 – 4ª ETAPA DO CAMPEONATO BRASILEIRO DE FÓRMULA FORD - TARUMÃ \(20/10/1974\)](#)

Numa corrida com pouco interesse, como vinham sendo disputadas as provas de Fórmula Ford nesse ano, foi disputada a 4ª Etapa do Campeonato Brasileiro, no dia 20 de outubro, na pista de Tarumã, e mais uma vez Clóvis de Moraes venceu com facilidade, completando as duas baterias na frente e vencendo na soma das duas, completando 30 voltas em 37m30s91, média de 144,133 km/h. O segundo colocado foi Cláudio Mueller, a 0,39s, e o terceiro Enio Sandler, os três da equipe Hollywood.

Em quarto lugar ficou Amedeu Ferri, seguido por Fernando Onófrio e Solon Radin.

Francisco Lameirão abandonou na segunda bateria com problemas elétricos em seu carro, e Ariovaldo Vicenzi capotou ao sair da curva 3, com o carro ficando totalmente destruído, com o piloto saindo felizmente sem maiores consequências.

[Ver RESULTADOS 1974/98](#)



*Clóvis de Moraes venceu novamente na Fórmula Ford*

#### **108 – 2ª ETAPA DO INTERNATIONAL RACE OF CHAMPIONS - RIVERSIDE (26/10/1974)**

Dando prosseguimento ao Torneio International Race of Champions – IROC II, foi realizada a segunda etapa do ano no circuito de Riverside, que diferentemente da etapa de Michigan não foi disputada em circuito oval, mas num circuito tradicional com retas e curvas nos dois sentidos.

A largada prova foi definida pela colocação da etapa anterior, com as posições invertidas e, com isso, Jody Scheckter ficou com a pole-position, enquanto Emerson Fittipaldi largou na sétima posição.

Emerson conseguiu largar bem e ficar entre os cinco primeiros nas voltas iniciais e na altura da 10ª volta perdeu posições ao se desviar do carro de Scheckter que tinha ficado atravessado na pista, mas teve tempo de se recuperar e na 12ª volta conseguiu passar por David Pearson que era o terceiro e logo depois alcançou Foyt, e faltando cinco voltas para o final foi a vez de Follmer ficar para trás e, no final da prova houve um acidente entre Allison e Unser com os dois saindo da pista e, com isso, Emerson venceu a prova, seguido por Follmer, Foyt, Pearson, Petty e Scheckter.

**Ver RESULTADOS 1974/99**



### **109 – 3ª ETAPA DO INTERNATIONAL RACE OF CHAMPIONS - RIVERSIDE (27/10/1974)**

No dia seguinte, foi disputada a terceira etapa do torneio, mais uma vez com o grid sendo formado pelas posições invertidas da etapa anterior e, com isso, Emerson Fittipaldi teve que largara na 12ª posição, enquanto o pole-position era Bobby Allison, tendo ao seu lado Bob Unser.

Se aproveitando de suas posições de largada, Allison e Unser comandaram a prova do começo ao fim. Emerson fez uma corrida espetacular recuperando posições até terminar a prova na terceira colocação. O quarto foi Foyt, o quinto Follmer, e o sexto Graham Hill.

**Ver RESULTADOS 1974/100**

### **110 – TRICENTROL BRITISH CHAMPIONSHIP - THRUXTON (27/10/1974)**

Pedro Victor Delamare participou de mais uma etapa do Torneio Tricerol de Carros Sport, em Thruxton no dia 27 de outubro, prova que foi vencida por Jeremy Lord (Lola T380 Ford) e Pedro teve que se contentar com o segundo lugar, tendo corrido sem embreagem, obtendo um bom resultado e sagrando-se vice-campeão do Trecentrol Sports Car. O resultado dos quatro primeiros foi o seguinte: 1º) Jeremy Lord – Lola T280 Ford 3000 – 8 voltas em 10m52s4; 2º) Pedro Victor Delamare – March 74S Ford 2000; 3º) Michael Andrew – Alexis Mk19 Ford 1300; 4º) Tim Goss – Chevron B25 BMW 2000.



*Pedro Victor Delamare (March 74S Ford)*

### **111 – 9ª ETAPA DO SOUTHERN ORGANS FÓRMULA ATLANTIC RACE - SNETTERTON (27/10/1974)**

A nona e penúltima etapa do Southern Organs Fórmula Atlantic Race foi disputada no dia 17 de outubro em Snetterton, contando com a participação do brasileiro Alex Dias Ribeiro, que esperava obter um bom resultado, pois era a pista em que tinha mais treinado na Fórmula 3, e que ficava perto da fábrica da GRD. No domingo pela manhã foram efetuadas as tomadas de tempos para a formação do grid de largada, com a pole-position ficando com Alan Jones (1m05s0), com Jim Crawford e Matt Spitzley completando a primeira fila, enquanto o brasileiro ficou com a oitava posição, ocupando a terceira fila do grid de largada.

Reconhecendo que a nova chicana não tinha resolvido o problema de tornar a pista mais segura, os organizadores resolveram, numa reunião, efetuada depois de prova de classificação, proibir qualquer ultrapassagem naquele trecho da pista durante a corrida.

Iniciada a prova, Alex fez uma largada espetacular se juntando aos dois ponteiros que eram Alan Jones e Jim Crawford, enquanto Spitzley se atrasou ao ficar patinando na largada.

Na tentativa de passar para a liderança, Alex tocou na grama do acostamento que estava molhada e quando estava voltando para o traçado correto, levou uma batida de Spitzley, com a roda dianteira do inglês batendo na traseira do carro de Alex. Matta quebrou a roda e ficou parado ali mesmo. Alex rodou e todos passaram por ele, ficando entre o seu pneu e o aro da roda um pedaço da roda de Spitzley, com Alex completando a primeira volta na oitava colocação.

Na segunda volta, Alex era o sétimo com Alan Jones mantendo a liderança pouco à frente de Jim Crawford. Na quarta volta, Alex tentou passar Derek Cook que ia à sua frente, fez a tomada da curva por dentro, mas Cook não o viu, acabou fechando a porta com os dois carros se chocando. Alex quebrou um terminal da direção e ali terminou a sua corrida, indo para os boxes, onde logo ao entrar, o pneu traseiro acabou murchando, ficando claro que, caso não batesse com o carro de Cook, teria que abandonar a prova por causa de um furo de pneu.

Jima Crawford acabou passando por Alan Jones, se mantendo na liderança até o final da corrida, enquanto Ted Wentz acabou também ultrapassando Jones, para receber a bandeirada de chegada a apenas 0,4s do australiano. O quarto foi Ray Mallock, o quinto Richard Scott, e o sexto Peter Wardle.

[Ver RESULTADOS 1974/101](#)

#### **112 – 13ª ETAPA DO FORWARD TRUST BRITISH F3 CHAMPIONSHIP -THRUXTON (27/10/1974)**

A 13ª e última etapa do Forward Trust British F3 Championship foi realizada no dia 17 de outubro na pista de Thruxton, contando com a participação dos brasileiros José Pedro Chateaubriand e Marcos Moraes. Alex Dias Ribeiro não estava presente, pois na mesma data estava participando da prova de Fórmula Atlantic em Snetterton.

Marcos Moraes corria num bom quarto lugar, quando foi obrigado a abandonar com superaquecimento do motor do seu GRD, enquanto José Pedro Chateaubriand que vinha recuperando posições depois de fazer uma largada ruim, acabou batendo num guard-rail na última volta.

Brian Henton, que já tinha conquistado o título do torneio, foi o vencedor, com Conny Andersson ficando em segundo, Danny Sullivan em terceiro, Tony Rouff em quarto, Nicholas von Preussen em quinto, e Dick Parsons em sexto.

[Ver RESULTADOS 1974/102](#)



**1 – Brian Henton (March 743 Toyota) e 4 – Cony Andersson (March 743 Toyota)**

### **113 –FORWARD TRUST BRITISH F3 CHAMPIONSHIP (27/10/1974)**

O Forward Trust British Championship, um dos dois torneios ingleses de Fórmula 3, foi composto por 13 etapas: 1 – 24/03 – Thruxton; 2 – 05/05 - Silverstone; 3 – 12/05 – Snetterton; 4 – 19/05 – Brands Hatch; 5 - 02/06 – Cadwell Park; 6 - 09/06 – Snetterton; 7 – 21/07 Cadwell Park; 8 – 27/02 – Oulton Park; 9 – 18/08 – Thruxton; 10 – 08/09 – Silverstone; 11 – 15/09 – Brands Hatch; 12 – 06/10 – Thruxton/ 13 – 27/10 – Thruxton, apresentando o seguinte Resultado:

P	PILOTO	PAÍS	CARRO	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	TOTAL
1º	Brian Henton	ING	March 743 Ford	9	9		9	9	6		9	9	2	9		9	80
2º	Tony Rouff	ING	GRD 373 Ford	6	6	6	4	2	9	6	3	3	6			3	54
3º	José Espírito Santo	POR	March 743 Ford	4			6	3	2	9	6		1	3	2		36
4º	Danny Sullivan	EUA	Modus M1 Ford							3	2	4	4	2	9	4	28
5º	Alex Dias Ribeiro	BRA	GRD 374 Ford	1	4	9					4	6	3				27
6º	José Chateaubriand	BRA	March 743 Ford	3	3	4			3	4	1	2		6	1		27
7º	Mike Tyrrell	ANT	March 733 Ford										9		6		15
8º	Nicholas Von Preussen	ING	March 733 Ford		1	3	3		4							2	13
9º	Conny Andersson	SUE	March 743 Toyota											4	6		10
10º	Barrie Maskell	ING	Dastle Mk 10B Ford					6		2							8
11º	Derek Lawrence	ING	Ehrlich ES2 Ford		2			4									6
12º	Dick Parsons	ING	Ensign LNF3 Ford				1						4		1		6
13º	Marcos Moraes	BRA	GRD 374 Ford						1	1					3		5
14º	Bob Arnott	ING	Modus M1 Ford	2													2
	Frank Scurria	EUA	Ensign LNF3 Ford					2									2
	Luiz Carlos Moares	BRA	GRD 374 Ford			2											2
17º	Peter Dugdale	ING	March 733 Ford			1									1		2
18º	Bruno Beccaro	ITA	Branca Ford									1					1
	Júlio Caio Marques	BRA	Modus M1 Ford						1								1



***Brian Henton (Campeão), Tony Rouff e José Espírito Santo.***

### **114 –5ª ETAPA DO CAMPEONATO BRASILEIRO DE FÓRMULA FORD – GOIÂNIA (27/10/1974)**

O Campeonato Brasileiro de Fórmula Ford tinha previstas mais duas corridas, uma em Goiânia no dia 27 de outubro e outra em Brasília no dia 3 de novembro, entretanto, um desentendimento entre a CBA (leia-se Ramon Buggenhout) e a Federação de Brasília fez com que a última etapa fosse cancelada e, com isso, a CBA decidiu que a pontuação da etapa de Goiânia seria dobrada.

Com o título de campeão decidido desde a etapa anterior em favor de Clóvis de Moraes, restava a disputa pelo vice-campeonato, onde o gaúcho Enio Sandler estava à frente com 14 pontos, mas não deveria participar dessa etapa, pois por força de contrato, seria substituído por José Moraes Neto.

A prova tinha uma premiação de 80 mil cruzeiros, com a categoria demonstrando que corria numa verdadeira família, com a admiração por Amedeu Ferri que era auxiliado por sua esposa e reconheceram o problema enfrentado por José Luiz Pimenta que teve o câmbio quebrado nos treinos não tendo como competir, mas os pilotos decidiram dividir o prêmio de largada com a sua inclusão.

Na prova de classificação Francisco Feoli ficou com a pole-position, com Cláudio Mueller em segundo, terceiro Amedeu Ferri, quarto Mário Pati Jr. e em quinto Clóvis de Moraes, cujo tempo estava claramente errado, por culpa da equipe de cronometragem.

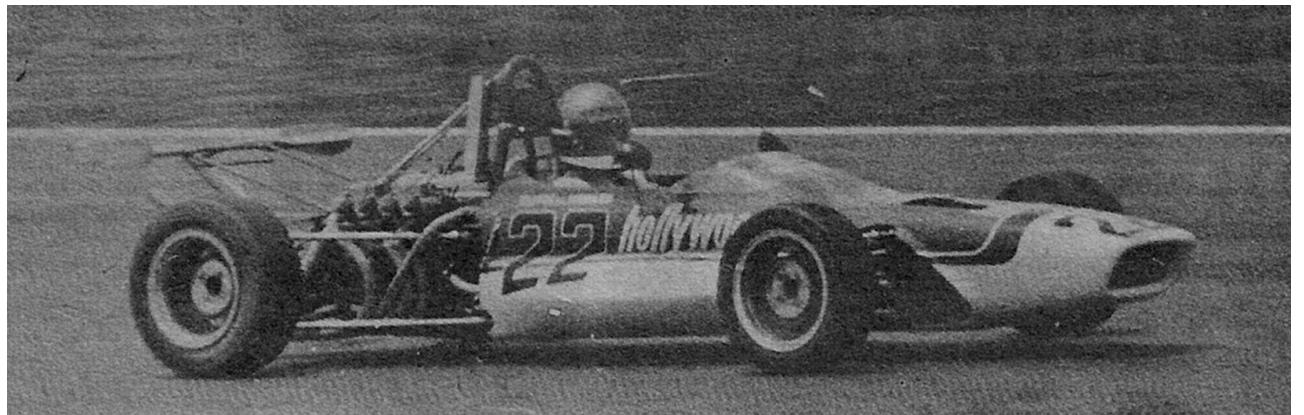
Na largada, o que se viu foi uma largada espetacular de Mário Pati que ocupava a segunda colocação antes da curva em "S", logo atrás de Feoli. Lameirão fez uma largada ruim por causa de usar uma primeira longa, mas vinha se recuperando sensivelmente.

Clóvis de Moraes vinha em terceiro, e assumiu a liderança na quarta volta, quando Cláudio Mueller errou o ponto de freada para o "S" e foi passear pela grama, o suficiente para Feoli e Lameirão ganharem sua posição, com o carro de Pati enfrentando problemas pela ruptura de uma mangueira de água, molhando o seu pneu traseiro esquerdo, o que o fez sair da pista na curva "S".

Aos poucos, Clóvis foi abrindo vantagem sobre Feoli que corria em segundo muito ameaçado por Lameirão, com os dois Francisco proporcionando uma luta sensacional durante 10 voltas, com constantes trocas de posição, com Lameirão chegando em segundo, Feoli em terceiro e Mueller em quarto.

Na volta final, Amedeu Ferri teve problemas com o travamento do pedal de acelerador, com o piloto chegando a sair da pista na curva que antecede a reta de chegada, mesmo assim conseguindo manter a quinta posição. Mário Pati apesar da falta de aderência e do motor apresentar falhas, garantiu o sexto lugar, seguido por José Moraes que enfrentava dificuldades com a embreagem, vindo a seguir: Fernando Onofrio, Aloysio Andrade, e Jorge Martinewski.

Na largada da segunda bateria, Francisco Feoli surpreendeu Clóvis e Lameirão, assumindo a liderança, mas Clóvis recuperou a posição antes da entrada do miolo da pista, com Cláudio Mueller em terceiro, José Moraes em quarto, e Lameirão, bem atrasado em quinto.



*Clóvis de Moraes invicto na Fórmula Ford.*

Na segunda volta, a equipe Hollywood passou a fazer dobradinha, com Clóvis em primeiro e Mueller em segundo que tinha passado por Feoli na freada para a curva do "S".

Assim como na primeira bateria, Lameirão vinha recuperando o tempo perdido na largada, se aproximando na quarta volta de Feoli e Mueller.

Quando era esperada uma briga entre os três, Feoli derrapou numa mancha de óleo na curva "S" saindo da pista, ficando parado e sendo superado por Lameirão.

A briga entre Lameirão e Mueller continuou enquanto Feoli depois de perder muito tempo para conseguir ligar o seu motor, retornou apenas em busca de um bom resultado.

Lameirão continuava forçando Mueller, e a ultrapassagem acabou acontecendo na curva que antecede a reta de chegada, com o gaúcho recuperando o segundo lugar no final da reta, mas na oitava volta, Lameirão passou definitivamente à segunda posição em frente aos boxes garantindo o seu melhor resultado no ano,

com Muller em terceiro e a seguir: Moraes, Feoli, Pati, Onófrio, Aloysio, Martinewski, e Ferri que abandonou depois da primeira volta com o cabo do acelerador travado.

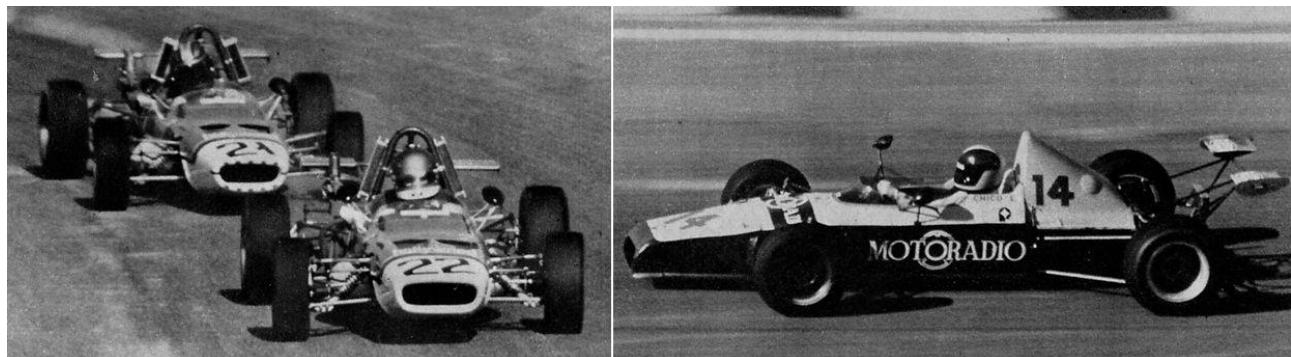
Pela soma de tempos, Clóvis ficou em primeiro, seguido por Lameirão, Mueller, Moraes, Feoli, Pati, Onófrio, Aloysio, Martinewski, e Ferri.

[Ver RESULTADOS 1974/103](#)

### **115 – CAMPEONATO BRASILEIRO DE FÓRMULA FORD (27/10/1974)**

O Campeonato Brasileiro de Fórmula Ford foi composto das seguintes etapas: 1 – 03/08 – Interlagos; 2 – 08/09 – Tarumã; 3 – 29/09 – Cascavel; 4 – 20/10 – Tarumã; 5 – 27/10 – Goiânia.

P	PILOTO	UF	Nº	CARRO	EQUIPE	1	2	4	5	6	TOTAL
1º	Clóvis de Moraes	RS	22	Bino F-Ford	Hollywood	9	9	9	9	18	54
2º	Cláudio Mueller	RS	21	Bino F-Ford	Hollywood			6	6	8	20
3º	Francisco Lameirão	SP	14	Polar F-Ford	Motorádio	6	1			12	19
4º	Enio Sandler	RS	20	Bino F-Ford	Hollywood		6	4	4		14
5º	José Moares Neto	RJ	20	Bino F-Ford	Hollywood		3			6	9
6º	Amedeu Ferri	RS	13	Merlyn F-Ford	Marchand		4		3		7
7º	José Luiz Pimenta	SP	1	Bino F-Ford	Jawea	3		3			6
8º	Mário Pati Jr.	SP	2	Bino F-Ford	Manah	1	2	1		2	6
9º	Waldir Antônio da Silva	SP	81	Bino F-Ford	Serraria Presidente Venceslau	4					4
10º	Francisco Feoli	RS	12	Bino F-Ford	Cambial Telefunken					4	4
11º	Francisco Onófrio	RS	19	Bino F-Ford	Cambial Telefunken			2	2		4
12º	José Minelli	SP	57	Bino F-Ford	Speed Center	2					2
13º	Solon Radin	RS	3	Bino F-Ford	Solon Radin				1		1



**22 – Clóvis de Moraes (campeão), 21 – Cláudio Mueller (2º) e 14 – Francisco Lameirão (3º)**

### **116 – 14ª ETAPA DO CAMPEONATO PAULISTA DE TURISMO DIVISÃO 3 (27/10/1974)**

A 14ª e penúltima etapa do Campeonato Paulista de Turismo Divisão 3, foi disputada no dia 27 de outubro no autódromo de Interlagos, num programa que tinha provas de Divisão 1 para Estreantes e Novatos, e Pilotos Graduados, como preliminares da prova da Divisão 3.

O programa foi iniciado com uma corrida de Turismo Divisão 1 para Estreantes e Novatos, com até 1.300 cc, que foi amplamente dominada pelos VW 1300, e que foi vencida por Luiz Fedozzi, que completou 6 voltas em 27m12s1, média de 105,346 km/h, ficando em segundo lugar Mário Zuppo, e em terceiro Jorge Gorzynski Filho.

A segunda prova do dia, também disputada por carros da Divisão 1, Estreantes e Novatos, mas com cilindrada em 1.301 a 1.600 cc, foi vencida por Walter Watanabe (VW Passat), com Mário Pedro Ferreira (VW Passat) em segundo e Alfredo Buzaid Jr. (Chevrolet Chevette) em terceiro.

A prova para pilotos graduados Divisão 1, que normalmente era disputada com as três classes ao mesmo tempo, devido ao elevado número de participantes (49), foi dividida em duas: até 1.600 cc (classe "A"), e acima dessa cilindrada (classes "B" e C").

A prova para carros até 1.600 cc, foi vencida por Rômulo Gama que pilotou um VW Passat, que completou 6 voltas em 24m50s5, média de 115,355 km/h, ficando ainda com a melhor volta: 4m05s9, média de 116,535 km/h. O segundo colocado foi Roberto Sávio (VW 1600S), o terceiro Luiz André Ferreira (VW Passat), o quarto Oswaldo Rocha (VW Passat), e o quinto Fernando Sakzenian (Chevrolet Chevette).

A prova dos carros acima de 1.601 cc, foi vencida por Camillo Christófaro Jr. (Ford Maverick) que levou 22m45s0, para completar as 6 voltas da prova, numa média de 125,960 km/h. O segundo foi Walter "Tucano" Barchi, o terceiro Fábio Crespi, o quarto Roberto Di Loreto e o quinto José Luiz Nogueira, todos com Ford Maverick. A melhor volta da prova foi de Camillo e Di Loreto com 3m45s0, média de 127,360 km/h.

Para a prova principal, dos carros da Divisão 3, alinharam para a largada 23 carros, tendo Ciro Cayres na pole-position, com Edson Yoshikuma e Edgar de Mello Filho compondo a primeira fila do grid de largada.

Iniciada a corrida, Ciro Cayres disparou na liderança não dando qualquer chance aos seus concorrentes, seguido por Yoshikuma e Edgar, com Alfredo Guaraná levando pequena vantagem sobre Ingo Hoffmann entre os carros da classe "A", até 1.600 cc, mas Ingo enfrentou um problema logo na primeira volta, quando uma pedra levantada pelo carro de Guaraná quebrou o para-brisa do seu carro, com um pedaço de vidro ficando debaixo do pedal de freio e, sem o para-brisa, o carro ficavam freando nas retas, até que Ingo conseguiu quebrar o vidro traseiro normalizando, em parte o problema.

Por sua vez, Edgar de Mello Filho teve a embreagem do seu carro colada, sendo obrigado a disputar toda a prova com apenas duas marchas e ficando sem chances de ultrapassar Edson Yoshikuma que seguia à sua frente, até que na quinta volta, o carro de Yoshikuma teve o diferencial quebrado na saída da curva da Junção ficando fora da corrida e permitindo que Edgar assumisse a segunda colocação.

Ciro Cayres (Chevrolet Opala) venceu a prova completando as 6 voltas em 20m27s2, média de 140,104 km/h. O segundo colocado foi Edgar de Mello Filho (Chevrolet Opala), seguido pelos carros da classe "A", de Alfredo Guaraná (VW1600), Ingo Hoffmann (VW Brasília), Fausto Dabbur (VW 1600), Amadeo Campos (VW 1600), e com Nivaldo Trama (Chevrolet Opala) em sétimo.

Para se ter uma ideia da superioridade de Ciro Cayres, ele ficou com a melhor volta da prova com o tempo de 3m18s5, média de 144,363 km/h, enquanto Edgar de Mello Filho, ficou com a segunda melhor volta com o tempo de 3m25s9, média de 139,174 km/h.

[Ver RESULTADOS 1974/104](#)

#### 117 – 200 MILHAS DE BRASÍLIA – TURISMO DIVISÃO 1 (27/10/1974)

A Federação Brasiliense de Automobilismo – FADF, era presidida pelo Sr. Luiz Antônio Cavalcanti, figura que tinha surgido no automobilismo no ano de 1972, quando negociou a saída do Major Fábio da presidência da entidade, num movimento bastante conturbado.

No ano seguinte, à frente de FADF, se envolveu diretamente na confusão que gerou a intervenção na CBA e, no final de 1974, estava em litígio com o "todo poderoso" Ramon von Buggenhout, que era o Secretário Geral da CBA, que foi incrementado pela decisão da CBA de definir um calendário para o final de ano, sem consultá-lo, que acumulava com a presidência da FADF, com a de membro do CTDN da CBA.

A CBA definiu que no dia 27 de outubro seria realizada a quarta etapa da Fórmula Ford em Goiânia, primeiro final de semana depois da data da fundação da cidade que, quando tradicionalmente, eram realizadas provas automobilísticas, e estabelecendo, a semana seguinte, para a quinta etapa da Fórmula Ford, em Brasília.

O presidente da Federação Goiana – FAUGO, Luiz Fernando Rocha, pretendia realizar uma prova de Turismo Divisão 1, como preliminar da corrida de Fórmula Ford, obviamente contando com os pilotos de Brasília, sugerindo que uma prova desse tipo também fosse disputada em Brasília, como preliminar da Fórmula Ford. Mas Luiz Cavalcanti não concordou e decidiu organizar a corrida de Turismo Divisão 1 no dia 27 de outubro, no mesmo dia em que era realizada a Fórmula Ford em Goiânia.



**24 – Sílvio Poli/Leo Faleiro (Opala) e 2 – Oscar Carvalho (Chevette)**

Com isso, a FAUGO, temendo a falta de concorrentes na prova de Turismo, decidiu cancela-la e em contrapartida, a CBA cancelou a prova da Fórmula Ford disputada em Brasília.

A FADF estabeleceu que sua corrida de Divisão 1 seria numa distância de 200 Milhas, e na semana que a antecedeu, diversos boatos davam conta da sua não realização, mas acabou acontecendo e, para surpresa geral, com um grid de nada menos que 27 carros.

Efetuada a prova de classificação, a pole-position ficou com o Maverick de Luiz Estevão, com o tempo de 2m50s00, tendo Paulo César Lopes em segundo com Maverick (2m58s3), e Tony Nunes com Maverick em terceiro (3m00s0), com o grid de largada ficando assim formado:

8 Tony Nunes Ford Maverick – 3m00s0	4 Paulo César Lopes Ford Maverick – 3m58s3	1 Luiz Estevão/Paulo Guaraciaba Ford Maverick – 2m50s0
21 Marco Emílio Ford Maverick – 3m02s5	7 Carlos Alberto Braz Chevrolet Opala – 3m00s2	
13 Abdalah Jarjour K. Ghia TC – 3m08s0	10 Toninho Martins/M. Costa/J. Catanhede Chevrolet Opala – 3m05s0	3 Beto e José Márcio Toscano Ford Maverick – 3m04s6
18 Sérgio Boeck Chevrolet Chevette – 3m14s0	24 Sílvio Poli/Leo Faleiro Chevrolet Opala – 3m10s0	
12 Vicente Vives Gil Chevrolet Chevette – 3m18s8	17 Nelson Bola/Sérgio Martinelli Chevrolet Opala 4 – 3m15s2	13 Dirceu Bernardon VW Passat – 3m14s0
5 Edson Coelho/Hélio de Carvalho Chevrolet Chevette – 3m21s0	2 Oscar Carvalho/Ricardo Teixeira Alves Chevrolet Chevette – 3m20s2	
27 José Carlos Borba VW Sedan 1500 – 3m30s0	6 Luiz Antônio Calil Chevrolet Chevette – 3m23s8	14 Sílvio Parody Chevrolet Opala – 3m21s8

37  
Carlos Browne  
Chevrolet Opala 4 – 3m41s4

15  
Alládio Teixeira Alves  
Chevrolet Chevette – 3m30s2

9  
Ruyter Pacheco/Pedro Leopoldo  
Chevrolet Opala

26  
Plínio e Giovanni Coqueiro  
Chevrolet Chevette

30  
Neidiel Roure  
Chevrolet Opala

20  
Roberto Tomé/Hélio Dias Jr.  
VW Sedan 1600S

22  
Vicente Vives Tejada  
VW Brasília

Fazendo uma largada sensacional, Carlos Alberto Braz, largando por fora, conseguiu chegar na curva um com uma pequena vantagem, mas acabou sendo batido por Paulo César Lopes que estava por dentro, que assumiu a ponta, com Carlão em segundo e Paulo Guaraciaba em terceiro que em seguida assumiu a segunda colocação, mas por pouco tempo, entrando nos boxes na segunda volta com o mesmo defeito que teve na corrida anterior: vareta de tuchão quebrado.

Na volta seguinte, Paulo César Lopes parou no final da reta principal, quando o motor de arranque do seu Maverick disparou, ficando preso na cremalheira, fazendo com que a alta rotação que o motor atingindo a corrente do motor que acabou quebrando.

Dessa forma, dois dos favoritos ficaram fora da prova, e Marco Emílio acabou assumindo a liderança, com Carlão em segundo, muito apertado pelo Opala de Ruyter Pacheco, que mesmo largando na penúltima fila de largada, já disputava a liderança da prova.

O Karmann Ghia TC, que tinha surpreendido a todos com oitava posição de largada, começou a soltar fumaça, entrando nos boxes, onde os mecânicos fizeram um “purgante”, soltando muita fumaça, retornando em seguida, para parar logo depois com o motor fundido.



**9 – Ruyter Pacheco/Pedro Leopoldo (2º) e 7 – Carlos Alberto Braz (3º)**

Quando a corrida já estava na sua sexta volta é que surgiu na pista o Opala de Neidiel Roure, que entrou na corrida, mesmo com tantas voltas de atraso e, portanto, sem chances de disputar a vitória, que nessa altura tinha o Maverick de Marco Emílio na ponta, seguido pelos Opala de Carlão, de Ruyter, pelo Maverick de Tony Nunes e pelo Opala de Toninho Martins.

Toninho acabou sendo punido que o volante do seu carro foi entregue a Márcio da Costa, cujo nome não constava da ficha de inscrição. Apesar do erro da organização que não deveria ter permitido que o piloto assumisse o volante do carro, a punição acabou sobrando para a equipe do carro nº 10, Toninho Martins, José Carlos Catanhede e Márcio da Costa, com a direção da prova punindo o carro em 15 voltas, ou seja, as que tiveram a direção de Marcinho.

Tony Nunes, que tinha pouca experiência em carro de grande potência, acabou rodando diversas vezes, até sair da pista sendo obrigado a abandonar a prova.

No final da corrida, Carlão teve que fazer uma parada extra para colocar um pouco de combustível e, com isso, foi batido pelo Opala de Ruyter/Pedrão, com a corrida chegando ao seu final com Marco Emílio em primeiro, Ruyter/Pedrão em segundo e Carlão em terceiro, os únicos que completaram as 59 voltas da prova, sendo que a organização não divulgou o tempo de prova.

Em quarto se classificou o Opala de Sílvio Poli/Leo Faleiro, com 58 voltas, e a seguir: José Márcio e Beto Toscano (Maverick) com 56 voltas, Dirceu Bernardon (VW Passat), vencedor da classe até 1.600 cc, com 55 voltas, os irmãos Plínio e Giovanni Coqueiro (Chevette), Vicente Vives Gil (Chevette), Sérgio Boeck (Chevette), José Carlos Borba (VW 1500) e Ivan Carlos Gomes (Chevette), todos com 54 voltas.

Verifique-se que o Opala nº 10, ficou com 44 voltas e, caso não fosse punido, teria completado 59 e seria o quarto colocado da prova.

[Ver RESULTADOS 1974/105](#)



21 – Marco Emílio Pires (Ford Maverick) vencedor da prova.

#### **118 – 10ª ETAPA DO SOUTHERN ORGANS ATLANTIC RACE – BRANDS HATCH (04/11/1974)**

No dia 4 de novembro, Alex Dias Ribeiro participou da última etapa do Southern Organs Atlantic Race, no Circuito Club de Brands Hatch.

Durante a prova de classificação choveu muito e os tempos ficaram bem abaixo do esperado, e Alex enfrentou dificuldades ficando apenas com o 14º tempo, com 58s0, enquanto a pole-position ficou com o australiano Alan Jones, com 52s8 e Ray Mallock em segundo com 53s6.

Logo depois da largada, Alex recuperou posições, se posicionando em oitavo lugar, no entanto, ao atingir a curva Ciccarwarys, na primeira volta, rodou para não atingir o carro de Nick May, e Tony Trimmer que vinha logo atrás acabou colidindo o carro do brasileiro e, com isso, os dois ficaram fora da corrida.

Alan Jones liderou no início, pressionado por Jim Crawford, com os dois trocando de posições, com Crawford vencendo a prova com 0,4 segundos de vantagem para Jones.

O terceiro foi Dave Morgan, o quarto Ray Mallock, o quinto John Nicholson, e o sexto Ted Wentz.

[Ver RESULTADOS 1974/106](#)

#### **119 – 5ª ETAPA DO CAMPEONATO BRASILEIRO DE TURISMO DIVISÃO 3 - TARUMÃ (10/11/1974)**

O dia 10 de novembro deveria ter sido de muita alegria para os pilotos Edgar de Mello Filho e Ingo Hoffmann, que haviam conquistado o Campeonato Brasileiro de Turismo Divisão 3 nas classes "C" e "A", respectivamente, mas infelizmente a prova foi conturbada por diversos problemas, terminando com um pedido de anulação da corrida junta à CBA efetuado pelo chefe da equipe Hollywood, Anísio Campos. Por esse motivo, a festa dos campeões foi empanada pela incerteza, caso fosse disputada mais uma prova, com Ingo Hoffmann não tendo maiores problemas em disputá-la, mas Edgar enfrentaria dificuldades depois de

ter se desligado da equipe Itacolomy-Safra por ter se desentendido com o chefe da equipe, Reinaldo Campello e, por isso não teria carro para retificar seu merecido título.

A confusão dessa prova começou quando ficou acertado entre os pilotos e o secretário geral da CBA, Sr. Ramon von Buggenhout, que a gasolina usada seria a do tipo azul, porém com aditivos que permitissem a elevação da sua octanagem e, nesse sentido, a CBA enviou um comunicado para a Federação Gaúcha. Porém, o Sr. João Define, presidente do Automóvel Clube do Rio Grande do Sul, clube proprietário do Autódromo de Tarumã, resolveu não acatar a decisão, apesar da instrução constar do regulamento da prova.



*À esquerda a largada da Classe "C" com apenas 5 carros, e à direita da classe "A", com Alfredo Guaraná, Ingo Hoffmann e Raffaele Rosito.*

A controvérsia começou na sexta-feira e somente se encerrou no sábado quando o presidente da Federação Gaúcha Sr. Enio Lunardi, expediu um adendo ao regulamento nos seguintes termos: “Artigo 1º - Para o fiel cumprimento do parágrafo único do artigo 30 do regulamento, todos os veículos deverão comparecer ao Autódromo de Tarumã até as 12 horas do dia 10/11/1974 com os tanques de gasolina completamente vazios, sendo obrigatório o abastecimento na bomba do Autódromo. Artigo 2º - Será proibida a entrada de recipientes contendo combustível na área dos boxes. Artigo 3º - Só será permitido o abastecimento de combustível na bomba do autódromo e na presença do perito-técnico-mecânico”.

Sentindo-se prejudicado, pois seu Ford Maverick preparado na Argentina por Oreste Berta, utilizava gasolina com alta octanagem, Anísio Campos mandou o Maverick de Tite Catapani e o VW de Raul Natividade de volta para São Paulo e entrou com o pedido de anulação da prova, nos seguintes termos: “Eu, Anísio Campos, diretor-técnico da Equipe Hollywood, venho, por meio desse documento, respeitosamente solicitar a anulação da prova de Turismo Divisão 3, marcada para hoje, dia 10 de novembro de 1974, em Tarumã, Porto Alegre, tendo inclusive, nem concluído as inscrições de nossos carros, Maverick nº 11 e VW nº 1, baseado no seguintes motivos: 1 – Viemos para participar da prova com o combustível misturado (azul mais aditivos), conforme orientação da CBA, que através de seu presidente, gen. Eloy de Menezes, enviou telegrama à FGA com instruções nesse sentido. Tal fato consta do regulamento da prova, mas fomos surpreendidos com um adendo ao regulamento, contrariando o regulamento da prova e a determinação do presidente. 2 – O adendo, sendo feito na véspera da prova, é irregular. 3 – Entendemos que os adendos sejam feitos para esclarecimento e não para contradizer regulamentos. 4 – O desmembramento das classes, com provas separadas, também é irregular, contrariando determinação do CTDN da CBA a respeito. 5 – A classificação, feita livremente, com inclusive, gasolina de 100/130 octanas, segundo declarações dos comissários da FGA, invalida as provas de classificação, pelas normas adotadas e então em vigor para a referida corrida. Desta forma, caracterizou-se a grave irregularidade, visto que as tomadas de tempo para a ordem de largada, segundo regulamento do CBVT, Divisão 3, fazem parte integrante da prova, e não podemos aceitar que haja duas determinações regulamentares, sobre o mesmo assunto contraditórias”.

O Anísio Campos estava completamente coberto de razão, mas como sempre, a CBA não estava disposta a acatar o pedido de anulação da prova, e não a levou à reunião do CTDN, nem mesmo constando da ata e

acabou caindo no esquecimento e, com isso, o resultado da prova foi mantido, assim como o resultado do campeonato.

Com as classes correndo separadamente, ocorreu a largada da primeira bateria da "A" (até 1.600 cc), com Alfredo Guaraná que ficara com a pole-position, arrancando melhor, assumindo a ponta seguido pela Brasília de Ingo Hoffmann que só conseguiu a liderança na 15<sup>a</sup> volta, quando ultrapassou Guaraná.

A bateria foi muito disputada, com além da disputa entre Guaraná e Ingo, ocorrendo outra pela terceira colocação entre Maurício Rosemberg, Voltaire Moog, Joel Echel e Raffaele Rosito, com o último ficando de fora na quinta volta, quando entrou nos boxes com problemas mecânicos.

A corrida da classe "C" foi melancólica com apenas cinco carros no grid de largada, que ficou ainda menor na quarta volta, quando Júlio Tedesco abandonou. Com isso, não foi vista nenhuma disputa, com Paulão liderando a prova do início ao fim, sempre seguido por Edgar de Mello Filho, Edson Yoshikuma e Plínio Riva Giosa. A situação era tão melancólica, que os organizadores decidiram não levar a efeito a segundo bateria dessa classe.

Na segunda bateria da classe "A", Ingo Hoffmann inicialmente foi superado por Alfredo Guaraná e Voltaire Moog, com o gaúcho completando a primeira volta na liderança, com Ingo em segundo, Echel em terceiro, Rosito em quarto, e Guaraná, que fizeram uma péssima largada, em quinto.

Na segunda volta, Ingo já era o líder e Guaraná o terceiro com o gaúcho Janjão Freire entre eles, porém na volta seguinte a dobradinha paulista estava na ponta, sendo mantida até o final da bateria.

Pela soma dos tempos das duas baterias, os seis primeiros da classe "A" foi: Ingo Hoffmann, Alfredo Guaraná, Maurício Rosemberg, Joel Echel, Voltaire Moog e Bruno D'Almeida.

[Ver RESULTADOS 1974/107](#)



17 – Ingo Hoffmann (VW Brasília)

#### 120 – CAMPEONATO BRASILEIRO DE TURISMO DIVISÃO 3 (10/11/1974)

O campeonato foi constituído por 5 etapas: 1 – 27/07 – Goiânia; 2 – 11/08 – Cascavel; 3 – 01/09 – Interlagos; 4 – 29/09 – Fortaleza; e 5 – 10/11 – Tarumã, com os seguintes resultados:

**Classe "C" – acima de 3.001 cc:**

P	PILOTO	UF	Nº	CARRO	EQUIPE	1	2	4	5	6	TOTAL
1º	Edgar de Mello Filho	SP	184	Chevrolet Opala	Itacolomy-Safra	20	15	15	15	15	80
2º	Tite Catapani	SP	11	Ford Maverick	Hollywood		6	20	20		46
3º	Edson Yoshikuma	SP	99	Chevrolet Opala	Nissei Pioneer Team Dacnar		20		10	12	42
4º	Nivaldo Trama	SP	59	Chevrolet Opala	Universidade Interamericana	12	12				24
5º	Paulo Prata	SP	201	Chevrolet Opala	Chico Landi	15	8				23
6º	Paulo Gomes	SP	45	Ford Maverick	Greco Mercantil Finasa					20	20
7º	Plínio Riva Giosa	SP	15	Chevrolet Opala	Perfumaria Rastro	8	2			10	20
8º	Nelson Silva	RJ	111	Chevrolet Opala	Chico Landi/PST			12			12
	Antônio da Fonte	PE	4	Chevrolet Opala	Afonte/Crefisul				12		12
10º	Reinaldo Campello	SP	182	Chevrolet Opala	Itacolomy-Safra		10				10
	Abdalah Jarjour	DF	15	Chevrolet Opala	Café Arábia	10					10
	Luiz Landi	SP	1	Ford Maverick	Chico Landi			10			10
13º	Camillo Christófaro Jr.	SP	181	Ford Maverick	Scuderia Lobo/Caltabiano			8			8
14º	Júlio Tedesco	RS	17	Chevrolet Opala	Aldo Auto Capas		4	4			8
15º	Nelson Marcílio	SP	28	Dodge Charger	Totó Marcílio			6			6
16º	Raul Klas Iurki	PR	55	Chevrolet Opala	Raul Klas Iurki		3				3



*Edgar de Mello Filho (Opala) campeão da classe "C" e Ingo Hoffmann (VW Brasília) da classe "A"*

**Classe "A" – até 1.600 cc:**

P	PILOTO	UF	Nº	CARRO	EQUIPE	1	2	4	5	6	TOTAL
1º	Ingo Hoffmann	SP	17	VW Brasília	Creditum	20	8	20		20	68
2º	Alfredo Guaraná	SP	12	VW Sedan 1600	Gledson/Amador	15	10			15	40
3º	Luigi Giobbi	SP	28	VW Sedan 1600	Autozoon	12	20				32
4º	Aloysio de Castro	CE	87	VW Sedan 1600	Brahma/Motoclinica				20		20
5º	Roberto Wypich	PR	23	VW Sedan 1600	Amazu		15				15
	Fábio Sotto Mayor	SP	13	VW Sedan 1600	Gledson/Amador			15			15
	Haroldo Peixoto	CE	33	VW Sedan 1600	Ocapana				15		15
8º	José Melkan	SP	25	VW Sedan 1600	José Melkan			12		3	15
	Maurício Rosemberg	RS	73	VW Sedan 1600	Maurício Rosemberg	3				12	15
10º	Raul Natividade Jr.	SP	2	VW Sedan 1600	Hollywood					12	12
	Nelson Slaviero	PR	26	VW Sedan 1600	Comercial Slaviero		12				12
12º	Newton Pereira	RJ	37	Chevrolet Chevette	Lonex/Freiofast				10		10
	João Ba Aguiar	SP	37	Chevrolet Chevette	Lonex/Freiofast	10					10
	Arturo Fernandes	SP	57	VW Sedan 1600	Tintas Luxford			10			10
	Joel Echel	RS	20	VW Sedan 1600	Horelle/Roglio					10	10
16º	Janjão Freire	RS	47	VW Brasília	Rádio Continental 1120	6				4	10
17º	Aloysio Andrade	SP	77	VW Sedan 1600	Valvoline	8					8
	Voltaire Moog	RS	74	VW Sedan 1600	Mango/Transbrasil				8		8
	Ricardo Coelho	SP	3	VW Sedan 1600	Sorana			8			8
	Estácio Brígido	CE	32	VW Sedan 1600	Gledson				8		8
21º	Francisco Vieira	PR	99	VW Sedan 1600	Francisco Vieira		6				6
	Paulo Leão	CE	52	VW Sedan 1600	Motorzão-Lonex				6		6

	Bruno D'Almeida	RS	16	VW Sedan 1600	Bruno D'Almeida				6	6
24º	Luiz André Ferreira	SP	47	VW Brasília	Condor VW	4				4
	Ronaldo Ely	RS	7	Chevrolet Chevette	Mueller Competições	2				2
	Vitor Mottin	RS	70	VW Sedan 1600	Comauto			2	2	
27º	Ney Faustini	SP	36	VW Sedan 1600	Davox	1				1
	Jorge Fleck	RS	4	VW Sedan 1600	Fleck Cmpetiões			1	1	

A classe "B" (de 1.601 a 3.000 cc) teve poucos participantes, em número inferior ao que necessário para pontuar no campeonato.

#### **121 – 14ª ETAPA DO CAMPEONATO PAULISTA DE TURISMO DIVISÃO 3 -INTERLAGOS (10/11/1974)**

No dia 10 de novembro foi disputada mais uma etapa do Campeonato Paulista de Carros de Turismo, tendo como principal da 14ª Etapa do Campeonato de Divisão 3.

O evento foi composto por cinco provas, sendo duas para pilotos estreantes e novatos (Divisão 1 até 1.300 cc e de 1.301 a 1.600 cc) e três de pilotos graduados (Divisão 1 até 1.600 cc e acima, e Divisão 3).

A primeira prova disputada foi dos Estreantes e Novatos, Divisão 1 até 1.300 cc que foi vencida por Luiz de Freitas Soares, com Edgard Izeppi em segundo e Mário Zuppo em terceiro, todos com VW Sedan 1300.

A segunda prova, também para Estreante e Novatos, Turismo Divisão 1, mas com cilindrada entre 1.301e 1.600 cc, foi vencida por Walter Watanabe (VW Passat), com Mário Pedro Ferreira (VW Passat) em segundo, e Glen Henrique (Chevette) em terceiro.

A categoria da Divisão 1 para pilotos graduados foi dividida em duas provas, a primeira para carros até 1.600 cc e a segunda para carros com cilindrada superior.

Rômulo Gama venceu a prova de carros até 1.600 cc, ficando em segundo Oswaldo Rocha e em terceiro Otto Carvalhaes, todos com VW Passat.



*Duelo na Divisão 1 entre Fábio Crespi (Maverick nº 76) e Ricardo Albuquerque (Opala nº 6)*

Entre os carros acima de 1.601 cc, o vencedor foi Roberto Di Loreto (Ford Maverick), com Camillo Christófaro Jr. (Ford Maverick) em segundo, e Fábio Crespi (Ford Maverick) em terceiro.

Na prova da Divisão 3, Ciro Cayres que não participou da prova de classificação disputada no sábado, largou em 18º lugar, mas na segunda volta já ocupava a segunda colocação depois de ultrapassar o Opala de Norberto Jannuzi na curva da Ferradura.

Por mais uma volta, Camillo Christófaro e Ciro Cayres comandaram a prova, porém um problema surgido no carro de Ciro Cayres, fez com que o líder do campeonato fizesse uma parada nos boxes. A parada foi bem

rápida, mas na quarta volta ocorreu a quebra do prisioneiro do balancim do seu carro e Ciro teve que abandonar a prova.

A partir desse momento, a competição ficou mais fácil para Camillo que manteve boa distância para o Opala de Jannuzi, com os carros terminando nessa ordem. O terceiro foi o VW de Fausto Dabbur, que venceu na classe "A", sendo seguido por Roberto Fanucchi, Keny Yoshimoto, Nivaldo Trama (Opala), Arturo Merzário, Amadeo Campos e Luiz Lara Campos, todos com VW 1600.

[Ver RESULTADOS 1974/108](#)



93 – Fausto Dabbur (VW 1600) e 18 – Camillo Christófaro (Maverick)

#### 122 –IV RHEINTAL RUNDSTRECKENRENNEN (10/11/1974)

Alex Dias Ribeiro classificou-se em segundo lugar na última prova da temporada europeia de Fórmula 3, a IV Rheintal Rundstrackenrennen, no Autódromo de Hockenheim, no dia 10 de novembro, pilotando um March 743.

Enfrentando muitos problemas no seu motor, Alex largou na terceira fila, mas depois de duas das oito voltas programadas, já ocupava a terceira posição, para logo depois ascender ao segundo lugar.

O vencedor foi Brian Henton, com Alex em segundo, Heinz Lange em terceiro, Berhard Brack em quarto e Ernst Maring em quinto.

[Ver RESULTADOS 1974/109](#)

#### 123 – 150 MILHAS DE GOIÂNIA (10/11/1974)

Mais uma corrida com carros de Turismo Divisão 1 foi disputada em Goiânia, dessa feita no dia 10 de novembro, na distância de 150 milhas, valendo como primeira prova do campeonato goiano de 1974.

Como tinha ocorrido na prova anterior, a luta pela liderança se resumiu aos Maverick do brasiliense Luiz Estevão e do goiano Lucas Mota.

Estevão largou na pole-position e acabou liderando de ponta a ponta, sempre seguido por Lucas Mota, que por duas vezes chegou a ameaçar a liderança de Estevão, a primeira na volta 30 quando rodou na pista caindo para o quarto lugar, voltando a recuperar a segunda colocação sete voltas depois, mas teve que parar no boxe na volta seguinte, caindo novamente para a quarta colocação.

Na volta 40, Lucas tinha recuperado o segundo lugar e, nem mesmo uma parada do Maverick de Luiz Estevão nos boxes para reabastecimento e troca de pilotos permitiu que o piloto goiano assumisse a ponta.

O Maverick de Luiz Estevão/Paulo Guaraciaba completou 63 voltas em 2h08m02s09, média de 113,222, ficando também com a melhor volta com o tempo de 1m58s81, média de 116,202 km/h.

Na classe "A", para carros até 1.600 cc, Hélio Pires (Chevrolet Chevette) chegou na frente, mas foi desclassificado por irregularidades técnicas e, com isso, os vencedores foram Cairo Fontes/Eduardo Cardoso com o Chevette da equipe Cical.

Em terceiro lugar chegou o Maverick de Paulo César Lopes, em quarto o Maverick de Alencar Júnior, e em quinto o Opala de Toninho Martins/José Carlos Catanhede.

[Ver RESULTADOS 1974/110](#)



*A chegada do Maverick de Paulo Guaraciaba/Luiz Estevão, vencedor da prova.*

#### 124 – DEMISSÃO DE RAMON VON BUGGENHOUT (12/11/1974)

Depois de comandar com mão de ferro o automobilismo brasileiro por cerca de dez anos, Ramon von Buggenhout foi demitido por justa causa dos cargos de Secretário Geral da CBA e Presidente do Automóvel Clube de Brasília, por documento entregue pessoalmente pelo presidente da CBA, general Elói Menezes.

Ramon sempre foi uma pessoa polêmica, com sua tentativa de comandar o automobilismo brasileiro iniciada na década de 1950, quando foi demitido pelo general Sylvio Santa Rosa do cargo de Superintendente do Automóvel Clube do Brasil.

Em 1958 fundou no Rio de Janeiro, o Automóvel Clube de Brasília, com a intenção de ser o clube destinado a representar o automobilismo nacional no lugar do Automóvel Clube do Brasil, se escorando em políticos ligados ao presidente da República Juscelino Kubitschek.

Não obtendo sucesso, se movimentou para que fosse fundada a Confederação Brasileira de Automobilismo, provocando um litígio com o Automóvel Clube que durou até 1971, quando por intervenção do então presidente da CBA, Mauro Salles, o automobilismo brasileiro foi pacificado, com a CBA passando a comandar o esporte tanto no Brasil como no exterior, mas continuou com Ramon no cargo de Secretário Geral, ditando as diretrizes para o seu funcionamento e, como não poderia deixar de ser, angariando muitos adversários.

Em 1973 foi o pivô da intervenção do Conselho Nacional dos Desportos na CBA, com o afastamento do general Elói Menezes e nomeação de André Richer como interventor da entidade.

Entretanto, como escrevemos no item 117 acima, Ramon tinha encontrado um adversário muito forte, o presidente da Federação Automobilística do Distrito Federal – FADF, Luiz Cavalcanti que elaborou um "dossiê", contando as irregularidades do dirigente, que culminou com a sua demissão por justa causa.

Segundo o referido “dossiê”, Ramon que era empregado remunerado da CBA juntamente com sua esposa Cléa Speranza, com salários bem elevados para a época, tinha fundado um clube, o Grêmio Brasiliense de Automobilismo, que, embora fosse completamente desconhecido, recebia recursos do Automóvel Clube de Brasília, para organizar competições que nunca se realizaram, gastando Cr\$ 22.875,77 prestando contas com notas que iam desde compra de roupas, sapatos, artigo de boutique e conserto de relógio de pulso, até o envio de dinheiro para uma sua filha no exterior, além de outras irregularidades constatadas nas contas da Confederação e ao Automóvel Clube, com denúncias de que todas as despesas da família Buggenhout eram contabilizadas na CBA, e de que o dirigente teria comprado um Alfa Romeo zero quilômetro, faturado em nome da CBA e emplacado em seu nome.

O general Elói Menezes ao tomar conhecimento das irregularidades comprovadas por Luiz Cavalcanti, se dirigiu a Brasília e demitiu Ramos da presidência do Automóvel Clube de Brasília e da Secretaria Geral da CBA, assim como da sua esposa, nomeando para ocupar interinamente essas funções o Sr. Wilfrido Augusto Marques, por indicação de Luiz Cavalcanti, apresentando toda a documentação ao Ministério da Educação e Cultura.

Segundo relatos da época, ao chegar ao prédio que era dividido entre o Automóvel Clube de Brasília e a Confederação Brasileira de Automobilismo, ameaçou os dirigentes e exigiu que eles saíssem do prédio, mas em seguida recebeu a carta de demissão e, ciente da situação, pediu que não o destruissem, pois o automobilismo era a sua vida. Entretanto, teve que abandonar o local sem poder levar nada e se afastando de forma definitiva do automobilismo.



*Ramon von Buggenhout em 1971, no aeroporto de Buenos Aires, com Ernesto Baca, Alesio Roberto Chessei (dirigentes do automobilismo argentino) e Mauro Salles, à época presente da CBA*

#### 125 – 4ª ETAPA DO CAMPEONATO BRASILEIRO DE FÓRMULA SUPER VÊ - TARUMÃ (17/11/1974)

No dia 17 de novembro foi disputada no Autódromo de Tarumã, a quarta etapa do Campeonato Brasileiro de Fórmula Super Vê, com a participação de 16 carros.

Durante os treinos/provas de classificação, houve uma batalha entre Júlio Caio Marques e Ingo Hoffmann pela pole-position, com Júlio fazendo 1m10s23 na primeira sessão, enquanto Ingo ficava com 1m11s0. Na certeza de que seria o pole-position, Júlio Caio fez uns ajustes no seu carro e saiu para uma nova tentativa na segunda sessão, mas os ajustes pioraram o desempenho e o pior foi que Ingo melhorou seu tempo ficando com a pole-position com 1m10s00. Em terceiro e quarto ficaram Francisco Lameirão e Eduardo Celidônio, ambos com 1m10s88.

Iniciada a corrida, na curva 1 Ingo era o líder com Júlio Caio colado na sua traseira, para assumir a ponta na segunda volta, com Ingo, Celidônio e Lameirão logo atrás, com Júlio abrindo vantagem e liderando até a terceira volta mas, na quarta seu motor começou a soltar fumaça não sendo possível nem terminar a volta. Di Loreto já tinha abandonado depois de ser atingido pelo carro de Cláudio Mueller no início da terceira volta, na sexta foi a vez de Cláudio Mueller ficar de fora. Na volta seguinte quebrou o motor do carro de Lameirão. Assim, com menos da metade da primeira bateria, o número de participantes caiu de 16 para 12, uma perda de 25%.

Com Ingo na frente, seguido por Celidônio, o público assistia uma luta renhida entre Maurício Chulam e Marcos Troncon pelo terceiro lugar, com o carioca na frene, fechando a porta em todas as curvas para o paulista, que fazia sinal com o braço na tentativa de passar e conseguindo num determinado momento na reta de chegada, mas Chulam recuperou a posição em seguida na freada da curva 1.

Ingo venceu com 7 segundos de vantagem para Celidônio que tinha 9 de vantagem para Chulam, que recebeu a bandeirada de chegada com meio segundo de vantagem para Troncon. Piquet foi o quarto com problemas de dirigibilidade no seu carro Mansur o sexto, Gigante o sétimo, e Milton Amaral o oitavo.



**98 – Ricardo Mansur (Kaimann) e 16 – Marcos Troncon (Polar)**

Jan Balder que tinha estreado seu Kaimann preparado por seu cunhado Henrique Iwers, enfrentou problemas e foi apenas o décimo, com uma volta de atraso, logo atrás de Newton Pereira e à frente de Fausto Dabbur, que estreava na equipe Motorádio, terminando duas voltas atrás, ficando apenas à frente de Cláudio Dudus que abandonou com o motor quebrado quando faltavam 3 voltas para o final.

Para a segunda bateria, Ronald Rossi, da Polar, fez uns ajustes na suspensão do carro de Nelson Piquet e o carro melhorou muito, embora o piloto enfrentasse problema na alimentação do motor, mas partindo da terceira fila, logo na primeira volta estava brigando com Celidônio pelo segundo lugar e acabou assumindo a posição. Chulam e Troncon repetiram a luta da primeira bateria, só que dessa feita pela quarta posição, com o carioca levando a melhor novamente. Ricardo Mansur chegou a andar próximo dos dois, mas acabou tendo que se contentar com a sexta posição.

Nessa bateria, Ingo venceu tranquilamente, terminando com três segundos de vantagem para Piquet, que terminou um segundo à frente de Celidônio. Nessa bateria mais dois carros abandonaram: Milton Amaral e Jan Balder, ambos com problemas de motor

Para a terceira bateria alinharam apenas nove carros, com Ingo largando na ponta seguido por Celidônio, com os dois disparando na frente, enquanto Maurício Chulam e Nelson Piquet travaram uma disputa sensacional, com os dois trocando de posição durante toda a bateria, para no final Chulam receber a bandeirada de chegada com apenas 0,2 segundos de vantagem para Piquet. O quinto foi Troncon, o sexto

Gigante, o sétimo Newton Pereira, enquanto Ricardo Mansur ficou de fora quando a tampa do distribuidor do seu carro quebrou.

Pela soma de tempos das três baterias, Ingo Hoffmann ficou em primeiro, Eduardo Celidônio em segundo, Maurício Chulam em terceiro, Nelson Piquet em quarto, Marcos Troncon em quinto, e Newton Pereira em sexto, sendo os que marcaram pontos para o campeonato.

[Ver RESULTADOS 1974/111](#)



**17 – Ingo Hoffmann (Kaimann), 19 – Eduardo Celidônio (Kaimann), 12 – Nelson Piquet (Polar) e  
16 – Marcos Troncon (Polar)**

#### **126 – 15ª ETAPA DO CAMPEONATO PAULISTA DE TURISMO DIVISÃO 3 (17/11/1974)**

A última etapa do Campeonato Paulista de viaturas Turismo foi disputada no dia 17 de novembro em Interlagos, com o evento sendo constituído por cinco provas.

As duas primeiras para pilotos estreantes e novatos e tiveram os seguintes vencedores: Mário Zuppo (VW 1300) venceu a prova até 1.300 cc, e Walter Watanabe (VW Passat) a de 1.301 a 1.600 cc.

A terceira corrida foi de pilotos graduados, Divisão 1 até 1.600 cc, na qual ocorreu uma disputa bem equilibrada entre os Passat de Oswaldo Rocha e Otto Carvalhaes que durou até a 4ª volta quando o carro de Carvalhaes derrapou na saída da curva 3, bateu no barranco e teve que abandonar. Daí em diante a vitória de Oswaldo foi tranquila, ficando em segundo Francisco Gabriel (Passat), terceiro Francisco Artigas (VW Passat), quarto Fernando Sakzenian (Chevrolet Chevette), quinto Walter Siqueira (Chevrolet Chevette), e sexto Eduardo Dória (Chevrolet Chevette).



**Turismo Divisão 1 – 46 – Fábio Crespi, 7 – Roberto Di Loreto, e 22 – Paulo Gomes (Maverick).**

A prova da Divisão 1 acima de 1.601 cc foi totalmente dominada por Paulo Gomes com o Maverick da equipe de Luiz Greco. A maior disputa ocorreu entre os Ford Maverick de Fábio Crespi e Camillo Christófaro Jr. que correram juntos até a quinta volta quando Camillinho derrapou na entrada do “S” perdendo definitivamente a posição para Crespi, além de ser ultrapassado também por Roberto Di Loreto (Ford Maverick), Thiago de

Assis (Chevrolet Opala) e José Luiz Nogueira (Ford Maverick) terminando na sexta posição. Nessa corrida o Opala de Ricardo Lilla capotou na subida do Lago ficando bastante danificado, mas felizmente sem que o piloto sofresse qualquer ferimento.

A prova final do programa para carros Turismo Divisão 3, foi marcada por uma disputa acirrada entre Paulo Gomes (Ford Maverick) e Ciro Cayres (Chevrolet Opala), com o primeiro se valendo do seu motor mais potente para ter vantagem nas retas, mas Ciro reagindo com precisão nas curvas, o superando na curva do "S" para novamente a perder na reta de chegada. O duelo entre os dois durou até a penúltima volta quando Ciro teve que sair da pista no Mergulho, quando Paulão escapou indo para cima do Opala. Ciro acabou perdendo 14 segundos e a chance de vencer a prova.

Em terceiro lugar chegou o Opala de Edson Yoshikuma, com Norberto Jannuzi (Opala) em quarto, Reinaldo Campello (Opala) em quinto, Alfredo Guaraná (VW 1600) em sexto geral e primeiro na classe até 1.600 cc, Amadeo Campos (VW 1600) em sétimo, Camillo Christófaro (Maverick) em oitavo, Cláudio Cavallini (VW 1600) em nono, Cláudio Gonzales (VW 1600) em décimo, e José Fusetti (VW 1600) em décimo-primeiro.

**Ver RESULTADOS 1974/112**



**4 – Paulo Gomes (Maverick), 44 – Ciro Cayres (Opala), 182 – Reinaldo Campello (Opala), e  
99 – Edson Yoshikuma (Opala)**

127 – CAMPEONATO PAULISTA DE TURISMO DIVISÃO 3 (17/11/1974)

O Campeonato Paulista de Turismo Divisão 3 foi disputado em 15 etapas, nas seguintes datas: 03 de março, 24 de março, 7 de abril, 28 de abril, 9 de junho, 23 de junho, 29 de junho, 14 de julho, 3 de agosto, 1 de setembro, 29 de setembro, 27 de outubro, 10 de novembro, e 17 de novembro, com os seguintes resultados:

**Classe "C", acima de 1.601 cc:**

9º	Paulo Prata	201	Opala	10	0	0	0	6	0	8	0	0	0	0	6	0	0	0	30
10º	Tite Catapani	11	Maverick	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0	0	0	0	20
	Paulo Gomes	22	Maverick	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20
12º	Raul Natividade Jr.	87	Opala	15	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	19
13º	José Muciolo	150	Opala	0	0	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12
	Nelson Silva	111	Opala	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0	0	0	0	0	12
15º	Carlos Jereissatti	256	Maverick	0	0	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10
	Luiz Landi	1	Maverick	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0	0	0	0	10
17º	C. Christófaro Jr.	181	Maverick	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	0	0	0	0	0	8
	Leopoldo Abi Eçab	122	Opala	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
19º	Nelson Marcílio	38	Dodge	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0	0	0	0	6
20º	Antônio Gonzales	311	FNM 2150	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	4



*Ciro Cayres campeão da classe "C" e Ingo Hoffmann da classe "A"*

#### Classe "A", até de 1.600 cc:

P	PILOTO	Nº	CARRO	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	TOTAL
1º	Ingo Hoffmann	17	VW Brasília	20	0	0	20	20	0	20	20	20	20	0	0	15	0	0	155
2º	Fausto Dabbur	93	VW 1600	0	20	0	0	15	20	15	15	15	0	0	0	12	20	0	132
3º	Alfredo Guaraná	12	VW 1600	0	0	20	15	0	15	0	0	0	0	20	20	20	0	20	130
4º	Ricardo Mansur	98	VW 1600	10	0	10	10	8	0	6	8	12	0	0	15	0	0	0	79
5º	Cláudio Cavallini	50	VW 1600	12	0	15	0	12	3	0	12	10	0	0	1	0	0	12	77
6º	Fábio Sotto Mayor	13	VW 1600	4	0	6	0	10	0	2	10	0	15	12	8	8	0	0	75
7º	Amadeo Campos	68	VW 1600	3	0	0	0	0	8	4	0	8	0	3	0	10	6	15	57
8º	Roberto Fanucchi	8	VW 1600	8	8	8	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0	44
9º	Amândio Ferreira	54	VW 1600	0	0	4	4	6	0	12	4	0	0	0	12	0	0	0	42
10º	José Fusetti	320	VW 1600	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	6	15	8	39
11º	Ademir Uchoa	78	VW 1600	15	0	12	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	28
12º	Luiz André Ferreira	47	VW Brasília	0	0	0	0	2	12	0	0	0	0	10	0	0	0	0	24
13º	Aloysio Andrade	77	VW 1600	6	12	0	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	24
14º	Kenity Yoshimoto	62	VW 1600	0	0	0	0	0	4	8	0	0	0	0	0	0	10	0	22
15º	Arturo Fernandes	57	VW 1600	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0	1	8	0	19
16º	Jean Dufaux	9	VW 1600	0	0	0	3	0	0	0	6	0	0	8	2	0	0	0	19
17º	Ney Faustini	36	VW 1600	0	15	0	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	18
18º	Cláudio Gonzales	79	VW 1600	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	2	3	10	18	
19º	José Melkan	25	VW 1600	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0	4	0	0	0	16
20º	Francisco Gondin	207	VW 1600	0	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0	0	16
21º	Raul Natividade Jr.	2	VW 1600	0	0	0	0	0	0	0	0	0	15	0	0	0	0	0	15
22º	Luiz Lara Campos Jr.	89	VW 1600	0	0	0	0	0	0	10	0	0	0	0	0	4	0	0	14
23º	Ricardo Coelho	3	VW 1600	0	0	0	0	0	0	3	0	4	0	6	0	0	0	0	13
24º	Alfredo de Mattos	90	VW 1600	0	0	0	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12
25º	Vicenzo Jaconelli	126	VW 1600	0	0	2	0	0	0	0	0	6	0	4	0	0	0	0	12
26º	Ariovaldo Vicenzio	5	VW 1600	0	0	0	0	0	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10
27º	João Ba Aguiar	37	Chevette	0	0	0	0	0	6	1	0	0	0	0	0	0	0	0	7
28º	F. del Castilho	53	VW 1600	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	2	0	5	

29º	José Antônio Ferraz	16	VW 1600	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4
	Mário Ferraris	48	VW 1600	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	4
31º	Ricardo Villares	37	Chevette	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3
	Idimir Fernandes	208	VW 1600	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	3
	José Sérgio Rossi	74	VW 1600	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	3
34º	Paulo Séricio	29	VW 1600	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	1	0	3
35º	Paulo Della Volpe	23	VW 1600	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
	Vital Machado	112	VW 1600	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
37º	Paulo Caetano	33	VW 1600	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
	Manoel Simeão	50	VW 1600	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
	Osório de Araújo	18	VW 1600	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1

## 128 – CAMPEONATO PAULISTA DE TURISMO DIVISÃO 1 (17/11/1974)

O Campeonato Paulista de Turismo Divisão 1 apresentou o seguinte resultado final:

### **Classe “C” – acima de 3.001 cc:**

1º) Fábio Crespi (Ford Maverick nº 46) 177 pontos; 2º) Thiago de Assis (Chevrolet Opala nº 188) 112 pontos; 3º) José Luiz Nogueira (Chevrolet Opala/Ford Maverick nº 88) 100 pontos; 4º) Roberto Di Loreto (Ford Maverick nº 7) 94 pontos; 5º) Edgar de Mello Fº (Chevrolet Opala nº 250) 76 pontos; 6º) Mário Pati Jr. (Ford Maverick nº 2) 55 pontos; 7º) Walter Barchi (Ford Maverick nº 5) 47 pontos; 8º) Ricardo Albuquerque (Chevrolet Opala nº 6) 47 pontos; 9º) Luiz Landi (Ford Maverick nº 1) 45 pontos; 10º) Bruno Rubinato (Ford Maverick nº 134) e Aloysio Andrade (Ford Maverick nº 77) 40 pontos.

### **Classe “B” – de 1.601 a 3.000 cc:**

1º) João Franco (Chevrolet Opala 4 nº 202) 112 pontos; 2º) Norberto Gresse (Chevrolet Opala 4 nº 268) 55 pontos; 5º) Humberto Roperto (Chevrolet Opala 4 nº 180) 40 pontos; 4º) Roberto Dal Pont (Dodge 1800 nº 76) 32 pontos; 5º) Estanislau Franco (Chevrolet Opala 4 nº 200) 20 pontos; 6º) Cláudio Luiz Mauro (Chevrolet Opala 4 nº 246) 20 pontos; 7º) Gilberto Gaspar (Chevrolet Opala 4 nº 307) 12 pontos.

### **Classe “A” – até 1.600 cc:**

1º) Francisco Gabriel (Chevrolet Chevette/VW Passat nº 23) 143 pontos; 2º) Rômulo Gama (VW 1500/Chevrolet Chevette/VW Passat nº 205) 106 pontos; 3º) Francisco Artigas (Chevrolet Chevette/VW Passat nº 90) 99 pontos; 4º) Otto Carvalhaes (Chevrolet Chevette/VW Passat nº 220) 70 pontos; 5º) Fernando Sakzenian (Chevrolet Chevette nº 330) 69 pontos; 6º) Roberto Sávio (VW Brasília nº 16) 68 pontos; 7º) Eduardo Doria (Chevrolet Chevette nº 71) e Oswaldo de Souza Rocha (VW Passat nº 252) 67 pontos; 9º) Norberto Jannuzzi (Chevrolet Chevette nº 138) 59 pontos; 10º) Luiz André Ferreira (VW Brasília/VW Passat nº 47) 58 pontos.

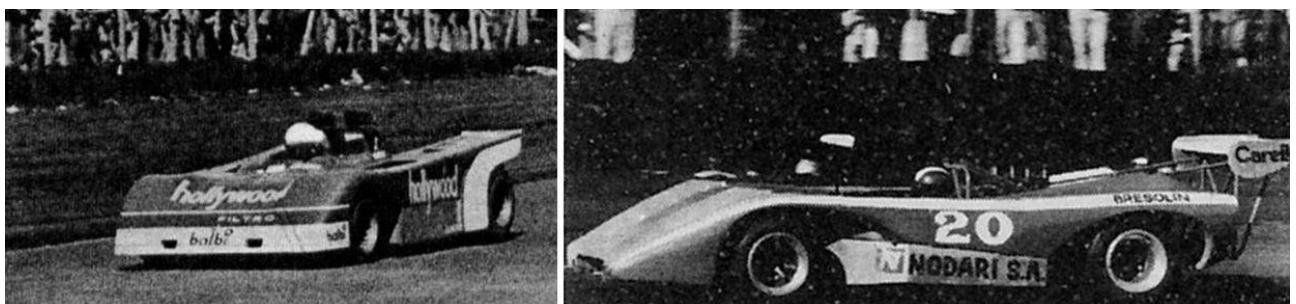


46 – Fábio Crespi (Ford Maverick) campeão paulista de Turismo Divisão 1 acima de 3.001 cc.

## 129 – CASCABEL DE OURO (24/11/1974)

No dia 24 de novembro foi disputado no Autódromo de Cascavel, no Paraná, um evento cuja prova principal recebeu o título de Cascavel de Ouro. O programa foi composto por corridas de três categorias: Turismo Divisão 3 encerrando o campeonato paranaense dessa categoria, Sport Divisão 4, valendo para a segunda etapa do campeonato brasileiro, e a “Cascavel de Ouro” valendo para a quinta etapa do campeonato brasileiro de Fórmula Super Vê.

A prova de Turismo Divisão 3 foi disputada em duas baterias com 15 voltas cada, com resultado apurado pela soma dos tempos das duas, e o vencedor foi Emílio Pederneiras que pilotou um VW 1600, vencendo as duas baterias. O segundo colocado foi o veterano Ettore Beppe (VW 1600), o terceiro Roberto Wypich (VW 1600), o quarto Raul Kals Iurki (Chevrolet Opala), e o quinto Luiz Sérgio Faria (Chevrolet Opala). Com esses resultados, Ettore Beppe sagrou-se campeão paranaense de Turismo Divisão 3, com Roberto Wypich ficando com o vice-campeonato.



**77 – Maurício Chulam Neto (Heve P6 VW) e 20 – Pedro Muffato (Avallone Chrysler)**

Na prova da Divisão 4, o Avallone Chrysler de Pedro Muffato ficou com a pole-position, com o tempo de 1m09s4, ficando com a segunda posição o Avallone Ford da Equipe Grecco-Mercantil-Finasa, pilotado por Antônio Castro Prado (1m09s7), formando a segunda fila Maurício Chulam Neto, pilotando um Heve VW (1m10s0) e um surpreendente Murilo Pilotto, que estreava no Polar VW de Elton Rohnelt.

No dia da corrida, Luiz Antônio Greco entrou com um pedido de anulação da prova, o que estava se tornando rotina, sob a alegação de que o motor Ford do seu Avallone teve um pistão furado em virtude de água na gasolina fornecida pela Prefeitura de Cascavel o que, mais uma vez não deu em nada.

Na corrida, disputada em duas baterias de 15 voltas, o maior adversário de Muffato foi Chulam que mesmo correndo com um carro de potência inferior, deu um sufoco no líder, na segunda bateria, ficando com o segundo lugar na classificação geral da prova, e primeiro na classe até 2 litros.

O terceiro colocado foi Valdir Favarin (Manta Chrysler), o quarto Elton Rohnelt (Avallone Chrysler), e o quinto Ricardo Villares (Heve VW). Murilo Pilotto que tinha ido muito bem nos treinos, não terminou a corrida com problemas elétricos no seu carro.

A “Cascavel de Ouro”, que valia para a quinta etapa do Campeonato Brasileiro de Fórmula Super Vê, foi muito tumultuada, como vinha ocorrendo com as corridas disputadas em Cascavel, e logo a primeira série de classificação da categoria foi interrompida quando o Kaimann de Ingo Hoffman capotou no “Mergulho”, felizmente nada acontecendo com o piloto. Ingo, ao chegar aos boxes disse que o carro ficou em cima do barranco, quase caindo num burraco de cerca de dez metros de profundidade e cheio de árvores, e que ele ficou preso no carro enquanto duas pessoas da organização que estavam no local nada fizeram para o socorrer, sendo retirado do carro por Amândio Ferreira que parou no local e correu para socorrê-lo.

Então a organização interrompeu a primeira série, valendo os tempos obtidos nas quatro voltas realizadas, ficando o melhor tempo com Ingo (1m12s3).

Na segunda série de classificação, Júlio Caio ficou com o melhor tempo (1m11s7), de acordo com a sua cronometragem e das outras equipes, mas a cronometragem oficial apontava Ricardo Di Loreto com o melhor tempo: 51s5, com diversos pilotos com menos de um minuto. As reclamações foram unânimes entre as equipes, enquanto o chefe da cronometragem oficial tentava convencer sob o argumento de “esta máquina é eletrônica e não pode errar, os carros de vocês é que estão andando demais” e finalmente, os pilotos se reuniram e decidiram que a ordem de largada seria feita por sorteio e o prêmio de pole-position dividido entre todos os pilotos.

Pelo sorteio, Ingo ficou com a pole-position, ficando ao seu lado Ricardo Di Loreto, enquanto Júlio Caio e Eduardo Celidônio que tinham feito as melhores voltas, ficaram na sexta fila e última posição, respectivamente.



*A chegada vitoriosa de Júlio Caio na primeira bateria, com Nelson Piquet em segundo.*

Quando os carros faziam a volta de aquecimento para alinhar para a largada, o carro de Celidônio começou a falhar até parar por causa de água na gasolina. O abastecimento de combustível foi caótico em Cascavel, com a prefeitura disponibilizando um caminhão pipa, para que todos utilizassem a mesma gasolina, que era retirada para galões pelos funcionários da prefeitura, para depois ser colocada nos carros. Acontece, que, por negligência ou má-fé, vários galões tinham água antes de serem abastecidos, provocando toda a confusão, inclusive com o Avallone Ford da equipe Greco na prova da Divisão 4.

Os mecânicos de Celidônio esvaziaram o tanque de combustível do seu Kaimann, reabasteceram novamente e o carro pôde alinhar para a largada.

Da primeira bateria participaram quinze carros, com Ingo largando na ponta, mas logo na subida atrás dos boxes foi ultrapassado por Nelson Piquet que manteve a liderança até a quinta volta, com os dois sendo perseguidos de perto por Francisco Lameirão e Júlio Caio Marques. Lameirão assumiu a ponta na oitava volta, com Piquet, Ingo e Júlio colados. Piquet foi ultrapassado por Ingo e em seguida por Júlio Caio e acabou perdendo o vácuo permanecendo próximo, mas sem conseguir retornar à luta pela liderança.

Júlio Caio passou também por Ingo, que abandonou em seguida, e entrou no vácuo de Lameirão. Os dois líderes trocaram de posições até a 13ª volta, quando Lameirão teve problemas no motor do seu Polar e perdeu rendimento, conseguindo terminar a bateria, mas apenas na quarta posição. Júlio Caio venceu com 3 segundos de vantagem para Piquet, com Celidônio terminando em terceiro numa excelente corrida de

recuperação. Em quinto lugar ficou Milton Amaral, em sexto Ricardo Di Loreto, em sétimo Amândio Ferreira, e em oitavo Jan Balder, os únicos que completaram as 15 voltas da bateria.

No intervalo da primeira para a segunda bateria, ocorreu novo tumulto, com a equipe Creditum, de Ingo Hoffmann solicitando a anulação da prova, mais uma vez alegando que a água na gasolina fora a causadora da quebra do motor do carro, assim como a equipe de Ricardo Mansur que também teve o motor fundido. Júlio Caio queria continuar, pois estava em grande condição de obter sua primeira vitória na categoria. Em seguida foi feita uma reunião, ficando decidido a continuação da prova

Para a segunda bateria largaram 12 carros, com Júlio Caio liderando de ponta a ponta, com Lameirão e Piquet na sua cola até a décima volta quando o piloto da Motorádio recebeu bandeira preta por estar jogando óleo na pista. Com isso, Piquet assumiu o segundo lugar, mas acabou sendo ultrapassado por Maurício Chulam no final da reta dos boxes. Os pilotos trocaram de posição até a bandeirada de chegada, com Chulam levando a melhor e ficando a quatro segundos de Júlio Caio, e Piquet a 0,2 segundos atrás do piloto da equipe Hollywood. A seguir chegaram: Celidônio, Di Loreto, Amândio Ferreira, Milton Amaral, Newton Pereira, e Jan Balder.

Com onze carros no grid de largada, foi iniciada a terceira bateria, e ao chegar na primeira curva, Newton Pereira quebrou a suspensão do seu Newcar e foi parar em cima do barrando. Nada de grave aconteceu com o piloto, mas a corrida foi interrompida, ocorrendo nova largada.

Reiniciada a corrida, Júlio Caio assumiu a ponta, se preparando para conquistar a sua primeira vitória na categoria, parecendo que tudo estava perdido para Piquet que precisava descontar 6,95 segundos e, na última volta, na última curva do circuito, Piquet tentou a ultrapassagem e o bico do seu carro bateu na traseira do carro de Júlio que rodopiou na pista enquanto Piquet, com o carro desgovernado e com a suspensão quebrada, recebeu a bandeirada em primeiro lugar.

Amândio Ferreira ficou com o segundo, seguido por Celidônio, Di Loreto, Balder, Dudus, cabendo a Júlio Caio apenas a sétima posição, depois de várias rodadas, ficando parado na pista, sendo empurrado para receber a bandeirada de chegada.

Pela soma de tempos, a vitória ficou com Nelson Piquet, com Júlio Caio em segundo, Eduardo Celidônio em terceiro, Amândio Ferreira em quarto, Ricardo Di Loreto em quinto, e Jan Balder em sexto.

[Ver RESULTADOS 1974/113](#)



A chegada acidentada da terceira bateria entre 12 – Nelson Piquet (Polar) e 41 – Júlio Caio (Kaimann)

#### 130 – ETAPA FINAL DO CAMPEONATO GAÚCHO DE TURISMO DIVISÃO 1 (24/11/1974)

Júlio Tedesco venceu a etapa final do Campeonato Gaúcho de Turismo Divisão 1 disputada no dia 24 de novembro no Autódromo de Tarumã, pilotando um Opala de 6 cilindros. Entretanto o campeão foi João Schmidt que terminou a prova na segunda posição, pilotando seu Maverick, muito ameaçado por Brasílio Terra (Maverick), que caso vencesse seria o campeão, mas acabou ficando com o vice-campeonato.

Walter Soldan (Dodge 1800) que venceu na classe "B", de 1.601 a 3.000 cc, sagrou-se campeão da classe, enquanto Romel Pretto (Chevette), vencedor da classe "A", até 1600 cc, sagrou-se campeão da sua classe.

[Ver RESULTADOS 1974/114](#)

#### **131 – 2 HORAS DE VELOCIDADE – TURISMO DIVISÃO 1 - GOIÂNIA (24/11/1974)**

No dia 24 de novembro foi disputada no novo Autódromo de Goiânia, uma prova para carros de Turismo Divisão 1, com duas horas de duração, que contou com a participação de pilotos de Goiás e do Distrito Federal.

A disputa pela vitória ficou restrita aos Maverick de Luiz Estevão/Paulo Guaraciaba, Lucas Mota e Tony Nunes, ocorrendo diversas trocas de posição entre eles, com Estevão/Guaraciaba ficando com a vitória, completando 59 voltas, com a média de 113,132 km/h. Em segundo terminou o goiano Lucas Mota e em terceiro o brasiliense Tony Nunes, ambos completando 59 voltas.

Em quarto lugar terminou o Maverick de Alencar Júnior/Walter Mendes, em quinto o Opala dos brasilienses Toninho Martins/José Carlos Catanhede e em sexto o Opala dos goianos Marcos Jardim/Sílvio Corrêa.

A vitória da classe até 1.600 cc ficou com o Chevette de Cairo Fonte/Eduardo Cardoso que terminou a prova na sétima colocação geral.

[Ver RESULTADOS 1974/115](#)



*O Maverick de Luiz Estevão e Paulo Guaraciaba*

#### **132 – 6ª ETAPA DO CAMPEONATO BRASILEIRO DE FÓRMULA SUPER VÊ - INTERLAGOS (01/12/1974)**

A sexta e última etapa do Campeonato Brasileiro da Fórmula Super Vê foi disputada no dia 1º de dezembro, com seis pilotos em condição de se tornarem campeões: Francisco Lameirão com 19 pontos, Ingo Hoffmann com 18, Nelson Piquet com 16, Eduardo Celidônio com 13, Ricardo Mansur com 12, e Marcos Troncon com 11.

Depois das provas de classificação, tudo indicava que a luta ficaria entre Ingo Hoffmann que ficou com a pole-position, e Nelson Piquet, o segundo na largada, com uma curiosidade: Ingo foi o pole-position em todas as etapas da categoria, inclusive na prova de Cascavel, cujo grid de largada foi definido por sorteio e, com isso, só de premiação faturou Cr\$ 12.500,00, sendo Cr\$ 2.500,00 por cada prova.

Ingo marcou 3m02s111 e Piquet com 3m03s776. O terceiro era Troncon (3m05s072) e o quarto Alfredo Guaraná, que fazia sua estreia na categoria com um Kaimann da equipe Marcas Famosas, com motor de Amador, e o quinto Lameirão com 3m05s993, ficando assim formado o grid de largada:

17 Ingo Hoffmann Kaimann F-SVê – 3m02s111	12 Nelson Piquet Polar F-SVê – 3m03s776
16 Marcos Troncon Polar F-SVê – 3m05s072	29 Alfredo Guaraná Kaimann F-SVê – 3m05s516
14 Francisco Lameirão Polar F-SVê – 3m05s993	77 Maurício Chulam Neto Heve F-SVê – 3m07s594
9 Jan Balder Kaimann F-SVê – 3m08s400	7 Ricardo Di Loreto Kaimann F-SVê – 3m09s423
15 Fausto Dabbur Polar F-SVê – 3m10s675	43 Cláudio Dudus Kaimann F-SVê – 3m12s830
8 Newton Pereira Newcar F-SVê – 3m13s049	11 Biju Rangel Polar F-SVê – 3m13s191
54 Amândio Ferreira Polar F-SVê – 3m13s232	19 Eduardo Celidônio Kaimann F-SVê – 3m13s993
98 Ricardo Mansur Kaimann F-SVê – 3m32s310	41 Júlio Caio Marques Kaimann F-SVê – 3m37s564
2 José Luiz Menezes Kaimann F-SVê	50 Milton Amaral Heve F-SVê

Na primeira bateria, Ingo largou muito bem assumindo a ponta, seguido por Guaraná, com Piquet usando uma primeira marcha longa se atrasando.



**16 – Marcos Troncon (Polar), 29 – Alfredo Guaraná (Kaimann) e 41 – Júlio Caio Marques (Kaimann)**

Ingo liderou a primeira volta, mas na segunda foi superado por Guaraná e Piquet e na terceira parou nos boxes, inicialmente com suspeita de um giglê entupido, mas foi por causa de um cabo de vela que tinha se soltado e, assim, ficou afastado da possibilidade de vitória, pois perdeu quase uma volta com a parada.

Piquet venceu a bateria depois de ultrapassar Guaraná após uma bela disputa terminando com 0,2 segundos de vantagem. Troncon que ocupou a oitava posição na primeira volta, se recuperou e foi o terceiro, com

Chulam em quarto, Júlio Caio em quinto, Celidônio em sexto e em seguida: Di Loreto, Dudus, Balder, Gigante, Dabbur e Ingo, os únicos que completaram as 6 voltas da bateria.

Não terminaram a bateria: Newton Pereira que não chegou a completar uma volta, Ricardo Mansur e José Luiz Menezes, que fazia sua estreia na categoria, pilotando um Kaimann com motor do Giba, que completaram uma volta, Milton Amaral, 2 voltas, Biju Rangel, com quatro, e Lameirão que perdeu uma volta com problemas no coletor de admissão do seu motor.

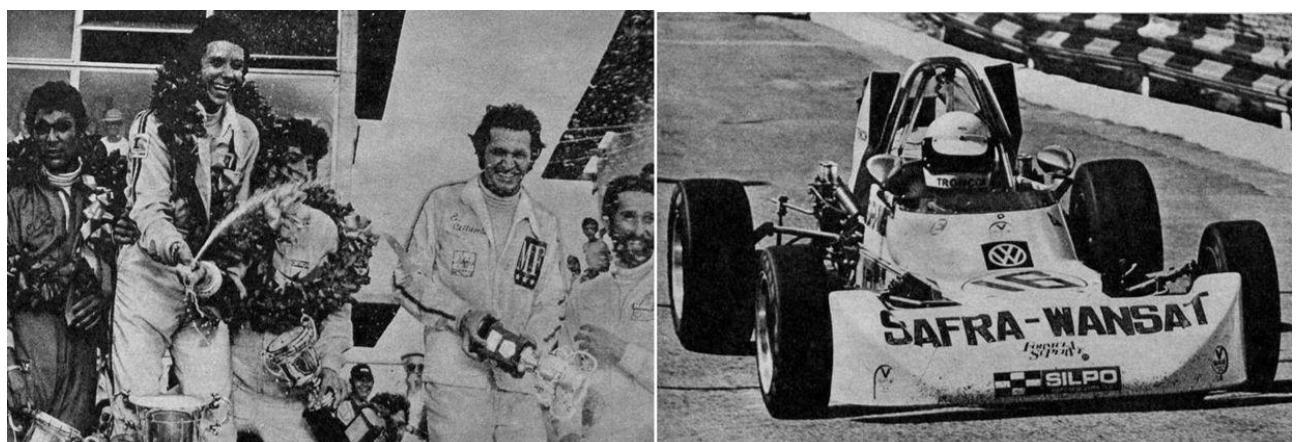
Dos 18 carros que alinharam para a primeira bateria, 15 estavam presentes na largada da segunda, com Piquet, na luta pelo campeonato, bastando se colocar à frente de Troncon, pois os outros pilotos que disputavam o título estavam fora da disputa. Lameirão teve problemas com os coletores de admissão.

Ingo largou dando tudo, na tentativa de recuperar o tempo perdido na primeira bateria e se manteve à frente até o final. Piquet largou de olho nas posições de seus principais adversários, mas acabou perdendo o campeonato na terceira volta, quando teve que entrar nos boxes com o cabo do acelerador solto, perdendo uma volta e qualquer chance de conquistar o título. Troncon conquistou o segundo lugar na bateria, com Chulam logo atrás, vindo a seguir Júlio Caio, Eduardo Celidônio e Fausto Dabbur.

Treze carros alinharam para a terceira bateria. Com Troncon largando com tranquilidade, pois precisava vencer a prova para se tornar campeão, e tinha quase meio minuto de vantagem sobre Chulam que pela soma de tempos era o segundo, mas acabou se arriscando, ao se envolver em um pega com Maurício Chulam e Alfredo Guaraná até a última volta. Ingo mais uma vez disparou na ponta, com Nelson Piquet em segundo. Chulam foi o terceiro, Guaraná o quarto, Troncon o quinto, e Júlio Caio o sexto.

Pela soma de tempos, Marcos Troncon venceu a prova, se classificando a seguir: Chulam, Júlio Caio, Guaraná, Celidônio, Dabbur, Gigante, Ingo, Di Loreto, Balder, Dudus e Piquet, os únicos que terminaram a prova.

[Ver RESULTADOS 1974/115](#)



No pódio, da esquerda para a direita: Maurício Chulam Neto, Marcos Troncon, Júlio Caio Marques, Eduardo Celidônio e Fausto Dabbur, e o Polar nº 16 de Troncon

### 133 –CAMPEONATO BRASILEIRO DE FÓRMULA SUPER VÊ (01/12/1974)

A primeira edição do Campeonato Brasileiro de Super Vê, com apoio maciço da Volkswagen, foi composto por seis etapas: 1) 15/09 – Goiânia; 2) 22/09 – Brasília; 3) 13/10 – Interlagos; 4) 17/11 – Tarumã; 5) 24/11 – Cascavel; 6) 01/12 – Interlagos.

O grande favorito era Ingo Hoffmann que, além de possuir um carro muito bem preparado era o único que dispunha de pneus Goodyear Plus Tri que era a última palavra para esses carros e que tinha sido lançado na preliminar do GP dos Estados Unidos. Apenas Nelson Piquet, nas últimas provas, podia lhe fazer frente, em termos de pneus correndo com os Firestone ZB33 de Fórmula 3 que tinham sido trazidos da Inglaterra por

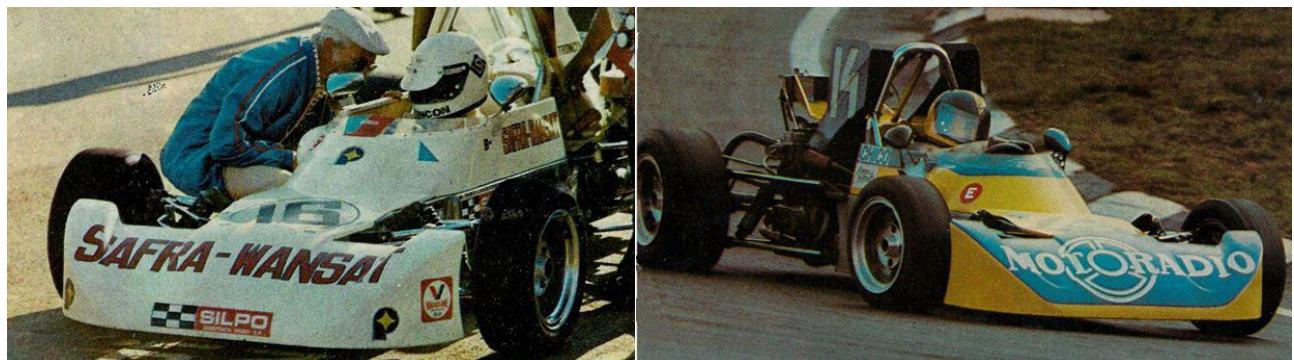
Alex Dias Ribeiro, mas o campeão acabou sendo Marcos Troncon que venceu as duas provas disputadas em Interlagos e terminado em quinto em Tarumã, mesmo não tendo participado das duas primeiras etapas, disputadas em Goiânia e Brasília. Entre os construtores, a Polar venceu com grande vantagem para seus adversários.

#### PILOTOS

P	PILOTO	Nº	CARRO	EQUIPE	1	2	3	4	5	6	TOTAL
1º	Marcos Troncon	16	Polar	Safra-Wansat	0	0	9	2	0	9	20
2º	Francisco Lameirão	14	Polar	Bino-Motorádio	4	9	6	0	0	0	19
3º	Ingo Hoffmann	17	Kaimann	Creditum	9	0	0	9	0	0	18
4º	Nelson Piquet	12	Polar	Brasil/Ideal	1	3	0	3	9	0	16
5º	Eduardo Celidônio	19	Kaimann	Marcas Famosas	0	1	2	6	4	2	15
6º	Ricardo Mansur	98	Kaimann	Pinhal	6	2	4	0	0	0	12
7º	Júlio Caio Marques	41	Kaimann	Caraigá	0	0	0	0	6	4	10
	Maurício Chulam Neto	77	Heve	Hollywood	0	0	0	4	0	6	10
9º	Newton Pereira	8	Newcar	Lonex/Freiofast	3	6	0	1	0	0	10
10º	Milton Amaral	50	Heve	Govesa	2	4	1	0	0	0	7
11º	Biju Rangel	11	Polar	Promo Sport	0	0	3	0	0	0	3
	Amândio Ferreira	54	Polar	Selsun S	0	0	0	0	3	0	3
	Alfredo Guaraná	29	Kaimann	Marcas Famosas	0	0	0	0	0	3	3
14º	Ricardo Di Loreto	7	Kaimann	Diauto/Condugel	0	0	0	0	2	0	2
15º	Jan Balder	9	Kaimann	Scorro	0	0	0	0	1	0	1
	Fausto Dabbur	15	Polar	Bino-Motorádio	0	0	0	0	0	1	1

#### CONSTRUTORES

P	MARCA	1	2	3	4	5	6	TOTAL
1º	Polar	4	9	9	3	9	9	43
2º	Kaimann	9	2	4	9	6	4	34
3º	Heve	2	4	1	4	0	6	17
4º	Newcar	3	6	0	1	0	0	10



À esquerda Marcos Troncon (campeão) e à direita Francisco Lameirão (vice-campeão)

#### 134 – PREMIAÇÃO DOS DESPORTISTA DO ANO (06/12/1974)

No dia 6 de dezembro, o Departamento de Educação Física e Recreação do Distrito Federal – DEFER, homenageou os desportistas, atletas, dirigentes e jornalistas, cabendo o prêmio do automobilismo a Nelson Piquet.

#### 135 – 200 QUILÔMETROS DE GOIÂNIA – DIVISÃO 1 (08/12/1974)

No dia 8 de dezembro foi realizada a terceira e última etapa do Campeonato Goiano de Turismo Divisão 1, os 200 Quilômetros de Goiânia, que foi vencida por Alencar Júnior (Ford Maverick), ficando em segundo lugar

Luca Mota (Ford Maverick), com Lucas ficando com o título de campeão goiano da classe acima de 3.001 cc, e Alencar Júnior ficando com o vice-campeonato da classe.

Nas demais classes, Roberto Consorte (FNM 2150) ficou com o título da "B" (1.601 a 3.000 cc), enquanto a dupla Cairo Fontes/Eduardo Cardoso (Chevette) foram os campeões da classe "A" (até 1.600 cc), com Enilson Duarte (Chevette) ficando com o vice-campeonato.

A prova preliminar, destinada a Estreantes e Novatos foi vencida por Eurípedes Mesquita (Opala), mas que foi desclassificado por irregularidade no seu carro e, com isso, a vitória ficou com Afrânio de Souza Filho (Opala). O campeão do Festival do Ronco, nome dado ao torneio dos Estreantes e Novatos, da classe acima de 3.001 cc, foi Ronaldo Jabour (Opala), vencendo na classe de carros acima de 3001 cc; Maurício Faria (FNM 2150) de 1.601 a 3.000 cc, e Adalberto Roure (Chevette) entre os carros com até 1.600 cc.

#### **136 – VII 12 HORAS DE PORTO ALEGRE - TARUMÃ (15/12/1974)**

O Automóvel Clube do Rio Grande do Sul, juntamente com a Federação Gaúcha de Automobilismo decidiram realizar a tradicional prova "12 Horas de Porto Alegre", com carros de Turismo Divisão 1, como encerramento da Temporada, mas por recomendação da Confederação Brasileira de Automobilismo – CBA, com base no "Programa de Poupança de Combustíveis" estabelecido pelo Conselho Nacional do Petróleo – CNP, resolveram reduzir a sua duração para 9 horas.



**90 – Maurício Rosemberg/Brasílio Terra (Maverick) e 56 – Romel e Arlindo Pretto (Chevette)**

Mas a organização da prova acabou não atendendo plenamente essa determinação, pois criou três baterias de classificação, com 30 minutos cada uma, mesmo sem haver necessidade, pois o limite de participantes era de 35 carros, enquanto apenas 32 estavam presentes.

Iniciada a corrida, o Maverick de Brasílio Terra assumiu a ponta, seguido pelo Opala de Jorge e Carlos Fleck que tinha sido o segundo no grid, mas na segunda volta o líder era o Opala dos irmãos Júlio e Marco Tedesco que se manteve nessa posição até a volta 208 quando quebrou o seu diferencial, perdendo 30 voltas nos reparos, e com isso, a liderança foi para o Maverick de Janjão/Schmidt/Conill que a manteve até o final.

Por volta das 8 horas da manhã, o Maverick pilotado por Flávio Pilau teve um pneu estourado, na curva 9, bateu duas vezes contra o guard-rail e passou sobre a barreira de proteção e capotou espetacularmente, felizmente sem maiores consequências físicas para o piloto.

Em segundo lugar terminou o Alfa Romeo 2300 dos paulistas Edgar de Mello Filho/Luigi Giobbi, que venceu na classe "B", dos carros com cilindrada entre 1.601 a 3000 cc. O terceiro foi o Maverick de Brasílio

Terra/Maurício Rosemberg e o quarto o Chevette de Carlos Belleza/Walter Soldan que foi o vencedor da classe "A", até 1.600 cc. O quinto foi o Chevette dos paulistas Átila Sipos/Walter Zirbiden.

[Ver RESULTADOS 1974/117](#)



*A chegada vitoriosa do Maverick nº 91 de Janjão Freire/João Schmidt/Renato Conill*

#### 137 – RENÚNCIA DO PRESIDENTE DA CBA (26/12/1974)

No dia 26 de dezembro, alegando motivos particulares, o general Eloy Massey Oliveira de Menezes apresentou sua carta de renúncia do cargo de presidente da Confederação Brasileiro da Automobilismo – CBA, ao mesmo em que convocou uma assembleia geral para ser homologada a sua renúncia e eleição do novo presidente, para o dia 6 de janeiro.

#### 138 – 3ª ETAPA DO CAMPEONATO BRASILEIRO DE SPORT DIVISÃO 4 - CASCABEL (29/12/1974)

Com apenas duas corridas disputadas, o Campeonato Brasileiro de Sport Divisão 4 teria um final melancólico, sem que algum piloto pudesse comemorar o título de campeão.

Líder do campeonato e precisando de uma terceira prova para consolidar o título, Pedro Muffato, que além de piloto era o prefeito de Cascavel não pensou duas vezes para realizar essa última etapa na sua cidade e se mobilizou junto aos comerciantes locais conseguindo Cr\$ 40.000,00 necessários para a premiação e assim, com o patrocínio garantido, abriu os portões do autódromo para o público, e realizando no dia 29 de dezembro a etapa, que contou com a participação de 14 pilotos.

Na classe acima de 2.001 cc, para conquistar o título, Muffato precisava apenas de um terceiro lugar, resultado dos mais fáceis, pois estavam presentes apenas cinco carros e desses, o único com condições de conquistar o título era Elton Rohnelt.

Na classe até 2.000 cc, que atinha nove carros inscritos, a liderança era de Maurício Chulam Neto que chegou a essa prova com 35 pontos, contra 27 de Newton Pereira e 24 de Edson Yoshikuma, os únicos que podiam conquistar o título.

Na prova de classificação, Maurício Chulam Neto ficou com a pole-position, deixando Pedro Muffato em segundo enfrentando problema de embreagem.

Na largada parecia que a corrida iria transcorrer numa tremenda normalidade com Muffato se valendo da maior potência do seu carro para liderar, seguido por Chulam, pois os dois estavam com os respectivos títulos nas mãos não tendo a mínima necessidade de brigarem pela liderança.

Mas as coisas não correram dessa forma, com Avallone largando na frente, mas já na primeira curva, Chulam estava grudado na traseira do Avallone e foi iniciado um pega incrível pelo primeiro lugar que durou cinco

voltas, até que Muffato ficou sem embreagem na sexta volta permitindo que o piloto carioca assumisse a liderança abrindo uma confortável vantagem. Com o passar do tempo, Muffato foi se acertando com as mudanças de marcha e logo se aproximou do Heve de Chulam, para tentar a ultrapassagem na 15<sup>a</sup> volta, saindo do vácuo logo depois dos boxes tentando a ultrapassagem pela esquerda, mas Chulam não deu passagem e Muffato foi parar no barranco e ao tentar retornar à pista acabou rodando indo de encontro ao barranco novamente. Com o carro cheio de terra e com o amortecedor traseiro direito quebrado, tendo que completar a prova vagarosamente, sem chance de obter uma boa colocação na bateria que foi vencida por Chulam com Edson Yoshikuma em segundo, depois de travar uma luta acirrada com Murilo Pilotto até que o carioca teve um pneu furado e se dirigiu aos boxes.

Logo depois de receber a bandeirada de chegada, Maurício Chulam passou por um susto quando quebrou um parafuso da suspensão traseira do seu Heve, com o piloto rodando e ficando parado no meio do circuito. No intervalo entre as baterias, apesar dos protestos da equipe de Muffato e do público que torcia por seu ídolo local, o prefeito, demonstrando toda a sua diplomacia, ao chegar aos boxes assumiu que ele havia errado e que Chulam não tinha culpa do ocorrido, serenando os ânimos.

Na segunda bateria, com pista completamente seca, Muffato saiu lá de trás e, enquanto se recuperava, na frente ia acontecendo um pega entre Chulam e Yoshikuma, com participação inicial de Murilo Pilotto que ficou pouco nessa disputa até que quebrou a manga de eixo dianteira e ele teve que abandonar. Muffato logo passou por Chulam e Yoshikuma e assumiu a liderança, enquanto o pega pelo segundo lugar durou até a 16<sup>a</sup> volta, quando quebrou um parafuso do tensor traseiro do carro de Yoshikuma.

Com a quebra de Yoshikuma, Newton Pereira passou a perseguir Chulam, o ultrapassando para terminar em segundo, sem que Chulam oferecesse resistência, pois a vitória pela soma de tempos estava garantida assim como o título de campeão.

Pela soma de tempos das duas baterias, Maurício ficou com a vitória, completando 40 voltas em 53m56s14, com Newton Pereira ficando em segundo com 39 voltas. Pedro Muffato foi o terceiro com 38 voltas, ficando com a melhor volta da prova com 1m13s00. O quarto foi Elton Rohnelt (38 voltas), Jan Balder o quinto (38 voltas), Edson Yoshikuma o sexto (37 voltas), e Valdir Favarin o sétimo (37 voltas).

[Ver RESULTADOS 1974/117](#)



20 – Pedro Muffato (Avallone Chrysler) e 77 – Maurício Chulam Neto (Heve P6 VW)

**139 – CAMPEONATO BRASILEIRO DE SPORT DIVISÃO 4 (29/12/1974)**

As três etapas do Campeonato Brasileiro de Sport Divisão 4 foram: 1) 27/07 -Goiânia; 2) 24/11 – Cascavel; 3) 29/12 – Cascavel, com os seguintes resultados:

**Classe "B" – acima de 2.001 cc:**

P	PILOTO	Nº	CARRO	EQUIPE	1	2	3	TOTAL
1º	Pedro Muffato	20	Avallone Chrysler	Muffatão/Nodari/Imapar	10	20	20	50
2º	Elton Rohnelt	88	Avallone Chrysler	Crecif/Sydot	8	12	15	35
3º	Valdir Favarin	8	Manta Chrysler	Gráfica Modelo	0	15	12	27
4º	Antônio Castro Prado	22	Avallone Ford	Greco/Mercantil-Finasa	20	0	0	20
5º	Edi Bianchini	5	Manta Chevrolet	Edi Bianchini	0	10	8	18
6º	Francisco Lameirão	14	Avallone Chrysler	Bino Motorádio	15	0	0	15
7º	Antônio Carlos Avallone	1	Avallone Chrysler	Avallone Motr Clube/Valvoline	12	0	0	12
8º	Luiz Dassoler	20	Manta Ford	Luiz Dassoler	0	0	10	10

**Classe "A" – até 2.000 cc:**

P	PILOTO	Nº	CARRO	EQUIPE	1	2	3	TOTAL
1º	Maurício Chulam Neto	77	Heve P6 VW	Hollywood	15	20	20	55
2º	Newton Pereira	37	Polar VW	Lonex-Freiofast	12	15	15	42
3º	Edson Yoshikuma	99	Heve P6 VW	Nissei Pioneer Team Dacnar	20	4	10	34
4º	Jan Balder	5	Polar VW	Evadin	0	8	12	20
5º	Ricardo Villares	38	Heve P6 VW	Lonex-Freiofast	0	12	6	18
6º	Carlos Tasch	4	Manta VW	Carlos Tasch	0	6	8	14
7º	Jefferson Cardoso	14	Amok VW	Cavena	10	0	0	10
	Armando Guadanini	15	Heve P6 VW	Armando Guadanini	0	10	0	10
9º	Toninho Martins	21	Fitti Porsche VW	Automodelo	8	0	0	8
10º	Joel Damásio	17	Manta VW	Joel Damásio	0	3	4	7
11º	Fausto Dabbur	16	Polar VW	Bino Motorádio	6	0	0	6



**Maurício Chulam Neto (Heve P6C VW) campeão da classe "A" até 2.000 cc e Pedro Muffato (Avallone Chrysler) campeão da classe "B", acima de 2.001 cc.**