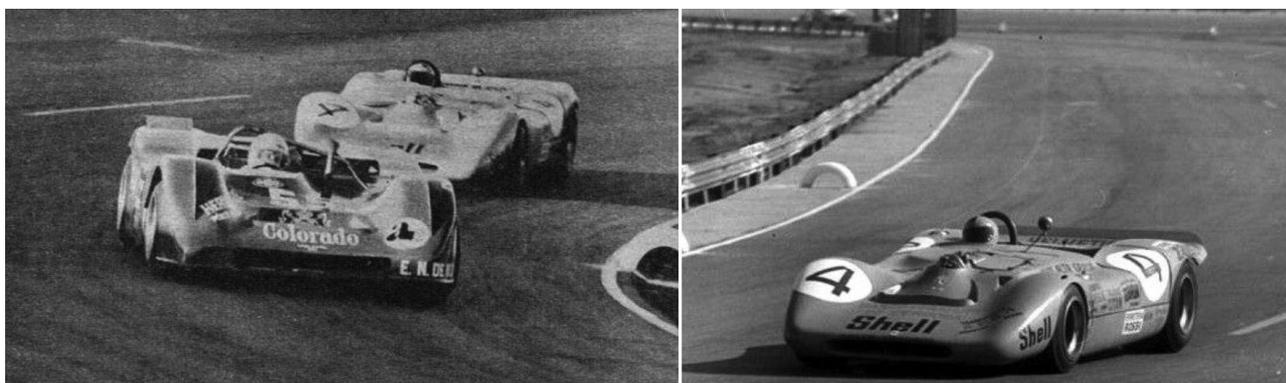


1971 – PARTE II

48 – GP INTERNACIONAL DE TARUMÃ

A Confederação Brasileira de Automobilismo – CBA e o Automóvel Clube Argentino – ACA, vinham fazendo reuniões com o objetivo de criarem um Torneio Sul-americano de Veículos Esporte e, nesse sentido, organizaram uma prova no Autódromo de Tarumã, com a participação de carros e pilotos dos dois países. Entretanto, os organizadores da prova não observaram que, uma semana depois, seria realizada a principal corrida da categoria da Argentina, as 500 Milhas de Rafaela e, com isso, apenas dois carros desse país compareceram para a disputa da prova que, juntamente com onze brasileiros, totalizaram 13 carros na referida prova.

Os carros argentinos, não eram os principais, entre os que corriam naquele País. O mais rápido era um Protótipo Berta, equipado com motor Kaiser Tornado de 3.770 cc, dianteiro e carroceria de alumínio. O outro era um Vounta Tornado, construído por Ugo Garibotti, com motor traseiro, também Kaiser Tornado de 3.770 cc.



Os argentino se fizeram presentes com o Vounta nº 5 de Ruben Alonso e o Berta nº4 de Jorge Ternengo, ambos equipados com motor Kaiser Tornado.

Entre os brasileiros estavam presentes a Lola T210 da equipe Bino Sandaco, que foi pilotado por Tite Catapani, a Lola T70 Chevrolet de Antônio Carlos Avallone e a outra Lola T70 Chevrolet de Norman Casari, equipe também inscreveu o Casari A-1 para Jan Balder e o Reppe A-2 para Renato Peixoto.

Completavam o grid o Fúria Chevrolet de 2.800 cc de Pedro Victor Delamare, o Puma VW 2000 da dupla José Pedro Chateaubriand/Fernando Esbróglío, o Manta VW, construído no Paraná por Márcio Leitão, e pilotado por Luiz Moura Brito, o Protótipo Simca Regente de Breno Fornari, o Protótipo Haragano, com motor traseiro Chevrolet Opala de 4 cilindros, de Dino Di Leoni, e o Protótipo Phantom DKW, também com motor traseiro, de Ricardo Trein.

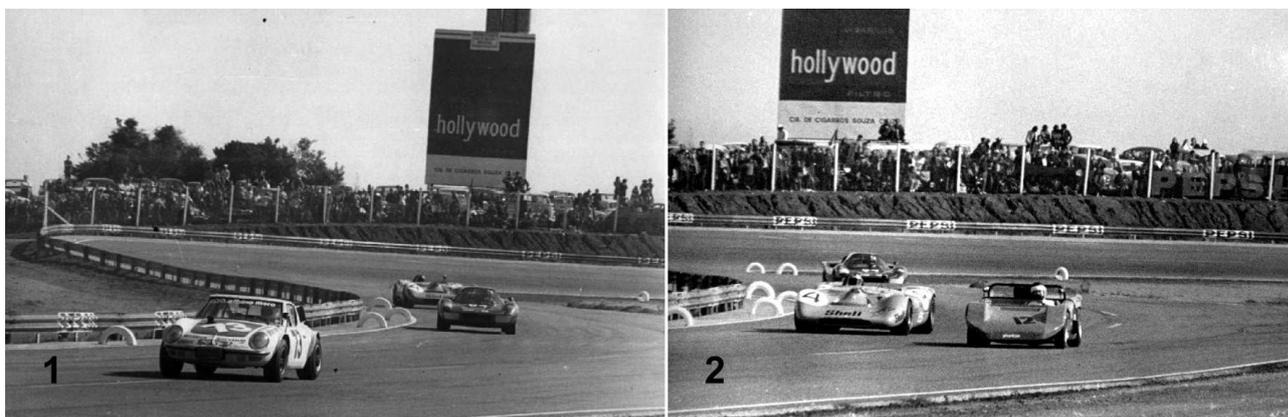
Nos treinos o mais rápido foi Tite Catapani, formando a primeira fila com Jorge Ternengo (Berta Tornado), e Antônio Carlos Avallone.

Na prova de classificação, que não contou com a participação de todos os concorrentes, Tite Catapani ficou com o melhor tempo, com 1m09s8, completando a primeira fila: Jorge Ternengo (1m11s1) e Norman Casari (1m15s0), com a segunda fila sendo composta por Renato Peixoto (1m17s8) e Rubem Alonso (1m19s6)

A prova foi disputada em duas baterias com duração de 1 hora cada e a primeira teve início ÀS 10h30m, com Catapani assumindo a liderança, seguido por Ternengo. Logo atrás vinham Alonso, Avallone, Casari, Balder e Peixoto.

Na terceira volta, o petropolitano Renato Peixoto ficou fora da corrida com problemas no motor do seu Reppe Ford. O piloto tivera problemas com o câmbio Hewland do seu carro e só conseguiu alinhar quando faltavam apenas quatro minutos para a largada.

A corrida já estava bem adiantada, quando um Cadillac cinza buzinou insistentemente na porta dos boxes. Atrás trazia numa carreta um protótipo vermelho, com o número 12. Era o carro do gaúcho Ricardo Trein, um protótipo de motor traseiro DKW Vemag. O piloto não se perturbou em estar atrasado, retirou o carro da carreta e participou da corrida.



**(1) - 73 – José P. Chateaubriand (Puma VW), 84 – Pedro Victor Delamare (Fúria Chevrolet) e 4 – Jorge Ternengo (Berta Tornado).
(2) – 12 – Ricardo Trein (Phanton DKW), 4 – Jorge Ternengo (Berta Tornado), e 84 – Pedro Victor Delamare (Fúria Chevrolet)**

Norman Casari vinha enfrentado problemas desde a largada, com o carro rateando muito e entrou nos boxes, os mecânicos trocaram velas, fizeram o possível, o carro melhorou, mas a corrida já tinha sido perdida.

Na trigésima volta, com a liderança tranquila de Catapani, Luiz Greco, chefe da equipe Bino Sandaco, sinalizou para que diminuísse o ritmo, a fim de poupar o carro. Pouco depois Ternengo abandonou a prova com a cruzeta do seu carro quebrada.



98 – Jan Balder (Casari A1 Ford)

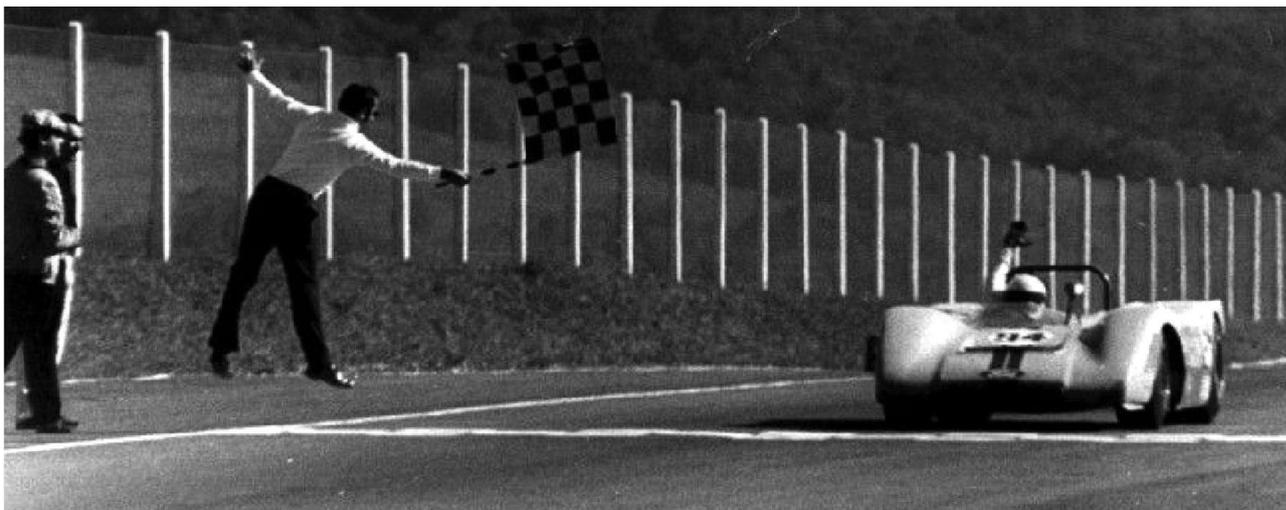
Pedro Victor Delamare, que saiu nas últimas posições, foi passando um a um seus adversários, até conquistar o segundo lugar ao final da bateria. O terceiro foi Rubem Alonso, o quarto Avallone e o quinto Balder.

Na segunda bateria, mais uma vez Catapani assumiu a liderança e não foi importunado pelos demais, com a segunda colocação sendo disputada entre as Lola de Avallone e Casari, disputa que durou até que o paulista abandonou na 23ª volta.

Delamare vinha fazendo uma boa corrida, mas teve que parar diversas vezes nos boxes com falhas eletrônicas, perdendo muito tempo e não indo além da sexta posição na bateria.

Ternengo, que tinha conseguido reparar seu Berta, corria bem, mas acabou desistindo depois de 37 voltas. Quem fez uma corrida fantástica foi o gaúcho Fernando Esbróglia, que ao volante do Puma VW 2000, de José Pedro Chateaubriand, terminou na terceira colocação da bateria. O quarto foi Alonso e o quinto Balder. Na soma dos tempos das duas baterias, Catapani ficou com a vitória, seguido por Alonso, Delamare, Balder, Fornari e Chateaubriand/Esbróglia.

[Ver RESULTADOS 1971/38](#)



A chegada vitoriosa de Tite Catapani (Lola T210 Ford nº 94)

49 – V ETAPA DO CAMPEONATO EUROPEU DE F2 – LONDON TROPHY – CRYSTAL PALACE

Na prova de Fórmula 2, válida pela 5ª etapa do Troféu Europeu de F-2, disputada no dia 31 de maio, na pista inglesa de Crystal Palace, denominada “Hilton Transport Trophy” ou “London Trophy”, com o formato de duas baterias de classificação em 45 voltas cada uma e uma final em 50, foi vencida pelo brasileiro Emerson Fittipaldi.

Nos treinos de classificação, o mais rápido foi o sueco Ronnie Peterson, que marcou o tempo de 49s4, com Jean-Pierre Jaussaud ficando com o segundo tempo, com 49s8. Emerson Fittipaldi e seu irmão Wilson Fittipaldi Jr. marcaram o mesmo tempo, com 50s0, devendo cada um correr numa bateria, largando os dois na primeira fila, terceira posição em cada uma. Na bateria da qual participou Wilsinho, estavam ao seu lado Sílvio Moser e Jean-Pierre Jarier, ambos com o tempo de 50s0.

Nessa corrida Wilsinho estreava o seu novo March 712M, enquanto José Carlos Pace teve que correr numa antiga Lotus 69B, pois seu March não tinha ainda sido entregue.

Na bateria final largariam os seis primeiros de cada bateria, num total de doze carros, ficando as outras quatro vagas decididas para os pilotos que registrassem as melhores voltas nas duas baterias.

A primeira bateria foi vencida por Sílvio Moser, com Jean-Pierre Jarier em segundo. Wilsinho foi apenas o nono colocado, pagando o preço por correr num carro ainda desconhecido para ele. Como não registrou uma das melhores voltas, acabou ficando fora da bateria final. Os seis primeiros foram: Sílvio Moser, Jean-Pierre Jarier, Peter Westbury, Patrick Depailler, Derek Bell e Mike Beuttler.

Na segunda bateria, Ronnie Peterson, aproveitando-se da sua posição de honra assumiu a liderança seguido por Pescarolo, Emerson, Birrell e Jaussaud.

Na terceira volta Peterson teve que entrar nos boxes com um tudo de gasolina solto, o que lhe roubou seis voltas e a chance de vencer a bateria. Com isso, a liderança ficou com Pescarolo seguido por Emerson. Pace, corria em décimo terceiro, fazendo uma boa corrida, ainda levando-se em conta que o seu carro teve que ser empurrado na largada. Pescarolo teve problemas no motor e entrou nos boxes, deixando Emerson na liderança, Jaussaud em segundo e Schenken em terceiro. O quarto foi Dieter Quester, o quinto Carlos Reutemann, e o sexto Gerry Birrell.

Com esses resultados, classificaram-se os seis primeiros de cada bateria, além de Ronnie Peterson com o tempo de 49s8; Reine Wisell e Pescarolo (50s2); e José Carlos Pace com 50s6.



José Carlos Pace correu com uma Lotus 69

O grid de largada para a prova final ficou assim formado:

3 Tim Schenken Brabham BT36 Ford	39 Jean-Pierre Jaussaud March 712M Ford	59 Emerson Fittipaldi Lotus 69C Ford
40 Jean-Pierre Jarier March 712M Ford	20 Sílvio Moser Brabham BT30 Ford	
43 Dieter Quester March 712M BMW	47 Patrick Depailler Tecno TF71 Ford	8 Peter Westbury Brabham BT36 Ford
38 Derek Bell March 712M Ford	7 Carlos Reutemann Brabham BT30 Ford	
31 Ronnie Peterson March 712M Ford	32 Mike Beuttler March 712M Ford	61 Gerry Birrell Lotus 69 Ford
37 Henri Pescarolo March 712M Ford	56 Reine Wisell Lotus 69 Ford	

Tim Schenken tomou a ponta e, na curva North Tower era o primeiro, com Emerson em segundo e Jausaud em terceiro.

Ronnie Peterson fez uma largada extraordinária, tendo largado na penúltima fila, completando a primeira volta na quarta colocação, seguido por Dieter Quester.

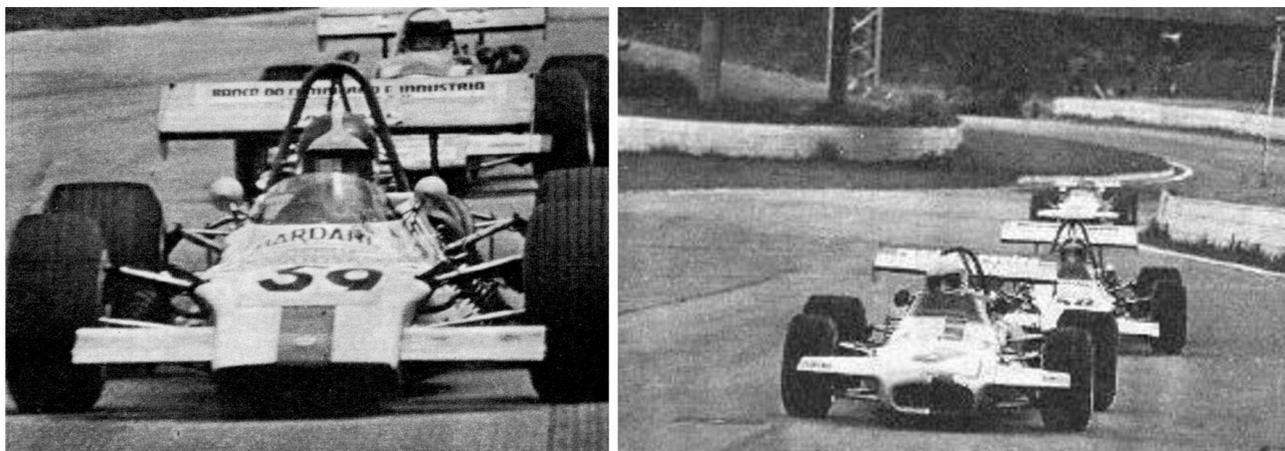
Emerson Fittipaldi, demonstrando o alto desempenho obtido na primeira bateria, assumiu a liderança na segunda volta, posição que manteve até o final da prova. A partir de então, a luta pela segunda colocação ficou bastante acirrada entre Schenken e Peterson, com os dois ficando, em diversos momentos, emparelhados, com o sueco conseguindo assumir o segundo lugar na 18ª volta, partindo em perseguição a Emerson, mas o brasileiro conseguiu manter a vantagem de 4 segundos.

Com Emerson na frente, vinham a seguir Peterson, Schenken, Jausaud, Bell, Reutemann, Birrell, Moser e Pace, que corria sem embreagem, acabando por abandonar a prova na volta 39.

Faltando quatro voltas para o final, o motor de Emerson começou a soar mal, enquanto a luta pela segunda colocação, entre Peterson e Schenken pegava fogo.

Mesmo assim, o brasileiro conseguiu manter a liderança, enquanto Schenken conseguiu passar pelo sueco na última volta na Park Curve. O quarto foi Jean-Pierre Jausaud, o quinto Carlos Reutemann, e o sexto Gerry Birrell.

Ver RESULTADOS 1971/39



59 – Emerson Fittipaldi (Lotus 69 Ford) vencedor da prova e 3 – Tim Schenken (Brabham BT36 Ford) segundo colocado.

50 – XXV BRITISH EMPIRE TROPHY – 7ª ETAPA DO SHELL SUPER F3 – BRANDS HATCH

Ronald Rossi abandonou a disputa da 7ª Etapa do Motor Sport Shell Super Oil F3 Championship disputada em Brands Hatch, no dia 31 de maio, dentro do programa do XXV British Empire Trophy.

Rossi tinha registrado o 6º tempo de classificação para a sua bateria, mas na hora da largada o motor do seu carro não pegou e ele foi empurrado, recebendo uma punição de 60 segundos. A bateria foi vencida por Dave Walker, que também venceu a prova final, com Rossi tendo abandonado devido a um acidente ocorrido em Knicke Brook.

Dave Walker foi o vencedor, seguido por: Steve Thompson, Roger Williamson, Chris Skeaping e Rikki von Opel.

Ver RESULTADOS 1971/40

51 – MARTINI INTERNATIONAL TROPHY – 8ª ETAPA DO SHELL SUPER F3 – SILVERSTONE

No dia 5 de junho, Ronald Rossi participou do Martini International Trophy, 8ª etapa do Motor Sport Shell Super Oil F3 Championship, disputado no circuito de Silverstone, pilotando o carro de Giu Ferreira que, ainda se recuperava do acidente que sofrera no dia 8 de maio nessa mesma pista.

Rossi conseguiu o segundo tempo na prova de classificação, com 1m38s1, com a pole-position ficando com Dave Walker, com o tempo de 1m38s0.

Na largada, a primeira marcha do carro de Rossi pulou e o piloto caiu para a 14ª posição, em seguida vinha lutando para recuperar terreno, quando levou um totó do carro do americano Randy Lewis, despencando para a 20ª colocação.

Entretanto, o brasileiro não desanimou, conseguindo recuperar posições, para terminar a corrida na 10ª colocação. O vencedor foi Dave Walker, ficando Bev Bond em segundo e Barrie Maskell em terceiro. O quarto foi Torsten Palm e o quinto Allan McCully.

Ver RESULTADOS 1971/41



11 – Ronald Rossi (Brabham BT28 Ford)

53 – CORRIDA INTERNACIONAL DA AMIZADE - TARUMÃ

Dentro da vontade de ser organizado um torneio automobilístico envolvendo Brasil e Argentina, o Automóvel Clube do Rio Grande do Sul, organizou uma corrida da categoria Fórmula 4, que era disputada na Argentina, no Autódromo de Tarumã, no dia 6 de junho.

A categoria era disputada por carros monopostos, equipados com motores Renault ou Fiat, de fabricação daquele País, de 1.000 cc.

Foram trazidos para o Brasil 25 desses carros, sendo que o ACRS havia negociado que seis deveriam ser cedidos a pilotos brasileiros. Entretanto, quando os carros chegaram ao Brasil, os argentinos cobraram uma taxa de aluguel, assim como a contratação de um seguro.

Isso afastou os brasileiros e apenas três alugaram os carros: Cláudio Mueller, Cláudio Melo e João Luiz Palmeiro.

A programação previa a realização de três baterias de 15 voltas cada uma, juntamente com a disputa de duas baterias válidas para o Campeonato Gaúcho, dos carros da Divisão 3, uma para pilotos graduados e outra para estreantes e novatos.

No dia da corrida, chovia muito na capital gaúcha e com isso, os organizadores decidiram diminuir as baterias de 15 para 12 voltas e, além disso, permitiram a participação do Fórmula Ford de Fernando Esbróglgio e Enio Sandler, que participou sem concorrer à premiação, apenas para que os seus pilotos pudessem fazer contato com o carro, além de comparar desempenho com os carros argentinos.



Uma das largadas da prova, com: 16 – Juan Carlos Lavenna, 5 – Alberto Jarque, e 1 – Juan Pablo Lakac pulando na frente.

Baixada a bandeira de largada, o argentino Juan Carlos Lavenna tomou a ponta enquanto Guillermo Stegman se atrasou na largada. A luta pela ponta foi então formada por Lavenna, Jarque e Laskac, até que este último teve problemas e se atrasou. Carlos Andretta chegou a sair da pista terminando apenas na sétima colocação. O vencedor foi Juan Carlos Lavenna, com Alberto Jarque em segundo, Cláudio Abdalla em terceiro, Guillermo Stegman em quarto e Enio Sandler, no Fórmula Ford, em quinto. O gaúcho João Luiz Palmeiro foi o sexto colocado.

No intervalo das duas primeiras baterias foram disputadas as provas do Campeonato Gaúcho, que foi muito acidentada, por causa da chuva, e reduzida para 18 voltas.

A primeira dessas provas foi a de Estreantes e Novatos, que foi vencida por João Luiz Palmeiro com um Chevrolet Opala de 6 cilindros. Na classe de 1.301 a 1.600 cc, sagrou-se vencedor Benoni de Carvalho (VW Sedan 1600) e na classe até 1.300 cc o vencedor foi Abílio de Souza (Ford Corcel).

Devido às chuvas, as outras duas baterias da Fórmula 4, foram reduzidas para 10 voltas, e a segunda foi vencida por Carlos Andretta, ficando em segundo Juan Carlos Lavenna, em terceiro Cláudio Abdalla, em quarto Guillermo Stegman, o quinto Fernando Esbróglgio (F-Ford) e o sexto Carlos Ragno.

A bateria do Campeonato Gaúcho de pilotos graduados foi disputada em 18 voltas e, se aproveitando da pista escorregadia, foi vencida por Raffaele Rosito (VW Sedan 1600), ficando em segundo e primeiro na classe D, Pedro Carneiro Pereira (Chevrolet Opala). O vencedor na classe C, de 1.601 a 3.000 cc, foi Sady Abê, pilotando um Aero Willys e o vencedor da classe A até 1.300 cc, Décio Michel (Ford Corcel).

A segunda bateria de Turismo foi cancelada devido ao mau tempo.

A terceira bateria da Fórmula 4 foi disputada sob chuva ainda mais intensa e o vencedor foi Carlos Andretta que, com essa nova vitória descontou o tempo perdido na primeira bateria, para vencer a prova na soma das três baterias. O segundo colocado da bateria foi Guillermo Stegman, o terceiro Omar Martucci, o quarto Cláudio Abdalla, e o quinto Enio Sandler.

O resultado da soma dos tempos, apontou Carlos Andretta como vencedor com a média de 105,622 km/h. O segundo foi Guillermo Stegman, o terceiro Cláudio Abdalla, o quarto Juan Carlos Lavenna e o quinto o Fórmula Ford de Fernando Esbróglia/Enio Sandler.

Ver RESULTADOS 1971/42



Carlos Andretta foi o vencedor da prova pilotando este Crespi Renault nº 26

53 – GP DE MADUNINA – VALLELUNGA – F-2

O brasileiro Wilson Fittipaldi Jr. chegou em segundo lugar no Troféu de Madunina, prova de Fórmula 2, não válida para o Campeonato Europeu, disputada no circuito de Vallelunga, no dia 13 de junho.

A prova foi disputada em duas baterias de 35 voltas, com o resultado final determinado pela soma dos tempos das duas.

Wilsinho venceu a primeira bateria, seguido por José Carlos Pace e, no intervalo entre as baterias, houve um desentendimento entre Cevert e Wilsinho, com o francês acusando o brasileiro de tê-lo fechado provocando um toque entre os dois, que permitiu a passagem de Pace para o segundo lugar.

Wilsinho ficou em primeiro, com o tempo de 43m46s1, com Pace em segundo distante sete segundos. O terceiro foi Cevert, o quarto John Cannon e o quinto Carlos Reutemann.



6 – Wilson Fittipaldi Jr. (March 712M Ford) à frente de 1 – François Cevert (Tecno TF1 Ford)

Na segunda bateria, Wilsinho não conseguiu manter a liderança, que foi vencida por François Cevert, com Wilsinho em segundo, Pace em terceiro, John Cannon em quarto e Cláudio Francisci em quinto.

A vantagem conquistada por François Cevert na segunda bateria, foi suficiente para que conquistasse a vitória geral, ficando Wilsinho em segundo, Pace em terceiro, John Cannon em quarto e Cláudio Francisci em quinto.

Ver RESULTADOS 1971/43

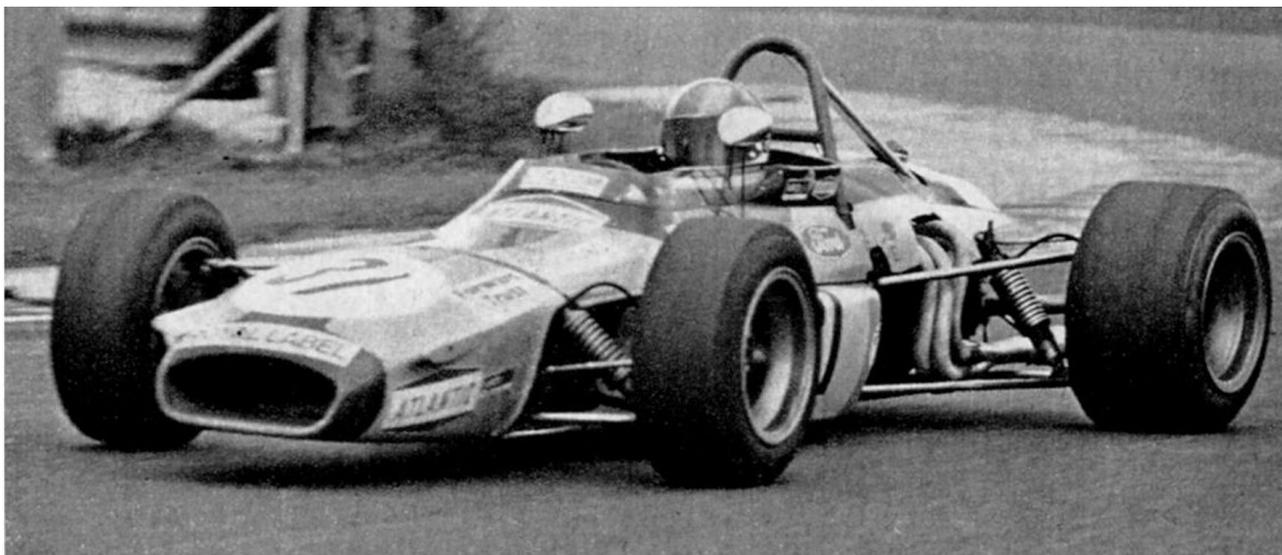
54 – CHRIS MORE MEMORIAL TROPHY – F3 – CRYSTAL PALACE

No dia 18 de junho foi disputada uma corrida de Fórmula 3, sem contar pontos para os torneios da categoria, no Circuito de Crystal Palace, nas proximidades de Londres.

A prova foi disputada debaixo de muita chuva e teve a participação do brasileiro Giu Ferreira, já restabelecido do acidente sofrido no mês anterior.

Ronald Rossi não participou devido a problemas na suspensão traseira do seu carro e Giu fez uma excelente prova, terminando na quinta colocação depois de estar entre os líderes, em função de problemas de freios surgidos durante a corrida, que foi vencida por James Hunt, com Roger Williamson em segundo, Bob Evans em terceiro e Andy Sutcliffe em quarto.

Ver RESULTADOS 1971/44



31 – Giu Ferreira (Brabham BT28 Ford)

55 – 6ª ETAPA DO NORTH CENTRAL LOMBARD BRITISH F3 CHAMPIONSHIP – BRANDS HATCH

No dia 20 de junho, na disputa da 6ª Etapa do North Central Lombard Trophy British F3 Championship, na pista de Brands Hatch, Giu Ferreira conquistou a sétima posição e Ronald Rossi terminou em décimo.

Mesmo com os problemas na suspensão traseira, Rossi participou da prova e Giu quebrou a embreagem durante os treinos, largando de décimo sexto.

Na primeira volta Giu ultrapassou nada menos que 3 adversários e na 15ª volta estava em sétimo, posição que manteve até o final da corrida. O vencedor foi Roger Williamson, seguido por Jones, Vandervell, Maskell, McCully e McGuire.

Ver RESULTADOS 1971/45



5 – Giu Ferreira (Brabham BT28 Ford)

56 – TORNEIO UNIÃO E DISCIPLINA - INTERLAGOS

O fato mais importante do “Torneio União e Disciplina”, disputado no circuito de Interlagos no dia 20 de junho e organizado pelo Automóvel Clube do Estado de São Paulo foi a estreia da “Equipe Z”, com o Porsche 908/2 que pertencera a espanhol Jorge de Bragation e que foi pilotado por Luiz Pereira Bueno.

E não foi apenas a estreia, Luizinho teve uma atuação tranquila e venceu a prova de ponta a ponta, mesmo tendo contato com o carro apenas na hora da largada, não tendo dado uma única volta com o carro na pista de Interlagos.

O evento foi programado com a realização de uma prova para Estreantes e Novatos, outra para carros das Divisões 3 (Turismo) e 4 (Esporte Nacional) e a prova de fundo para carros das Divisões 4 (Esporte Nacional), 5 (Preparação Livre) e 6 (Esporte importado).

A prova para estreantes e novatos foi dividido em duas baterias de 5 voltas cada, com resultado final apurado pela soma de tempos das duas baterias. José Martins Filho, que havia comprado o Puma do piracicabano Angi Munhoz, venceu as duas baterias com extrema facilidade, deixando a luta pelo segundo para ser definido por Hiroshi Yoshimoto, Paulo Condratcki e José Maldonado.

Yoshimoto foi o segundo na primeira bateria e Maldonado na segunda, enquanto Martins venceu ambas as baterias.

José Martins Jr. completou 10 voltas em 39m57s2, média de 119,539 km/h, ficando em segundo Horoshi Yoshimoto, em terceiro Paulo Condratcki, em quarto José Maldonado e em quinto Alfredo Guaraná.



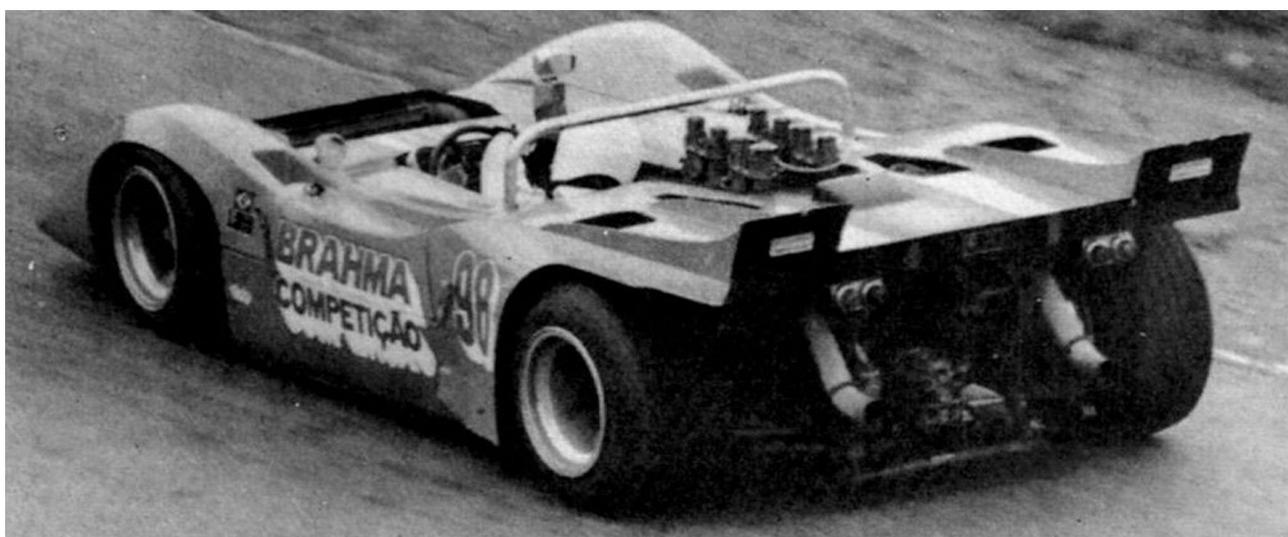
48 – José Martins Filho (Puma VW) vencedor da prova com o carro comprado de Angi Munhoz

A prova para Divisão 3 e 4, foi disputada em uma bateria única de 8 voltas e, sem a presença dos Fúria, Jan Balder pilotando o Casari A-1 Ford não teve dificuldade em liderar de ponta a ponta.

Seu principal adversário foi Salvatore Amato com o protótipo construído a partir de um chassi de Fórmula Ford, equipado com um motor Chevrolet Opala de 4 cilindros, porém sem ameaçar a liderança de Balder.

Nesta prova, dois pilotos que poderiam tentar resistir ao Casari, eram Silvio Montenegro que correu no Opala de Pedro Victor Delamare e Carlos Sgarbi, também de Opala, e Alex Dias Ribeiro no Protótipo Amok VW, porém os três foram obrigados a abandonar a prova: Montenegro com o diferencial quebrado, Sgarbi quebra da polia do motor, e Alex perdeu a correia do ventilador, não tendo como chegar até os boxes para sua substituição.

Jan Balder completou as 8 voltas em 27m44s5, média de 137,728 km/h, ficando em segundo Salvatore Amato, em terceiro Waldemyr Costa, em quarto Hélio Vasiliauskas, em quinto José Minelli e em sexto Ricardo Di Loreto, que venceu na Divisão 3.



98 – Jan Balder (Casari A-1 Ford) vencedor da prova destinadas às Divisões 4 e 5.

A prova principal, reunindo dos carros das Divisões 4, 5 e 6, foi disputada em duas baterias de 8 voltas cada uma, com resultado final pela soma dos tempos das duas.

A estreante Equipe Z, além do Porsche 908 para Luiz Pereira Bueno, alinhou o Porsche 910, que tinha sido adquirido da equipe carioca Speed Motors e que foi pilotado por Lian Duarte.

O principal adversário dessa equipe era a Lola T120 da Equipe Bino Sandaco e pilotada por Tite Catapani, equipe que contava também com o Royale Ford de Sérgio Mattos.

Além desses carros se destacavam as duas Lola T70 Chevrolet de Antônio Carlos Avallone e de Norman Casari, e os protótipos de Renato Peixoto, Jan Balder, Salvatore Amato e o Amok VW, dessa feita pilotado por Luiz Estevão, além de do protótipo VW de José Minelli e diversos Puma VW.

Efetuada a prova de classificação, o grid de largada ficou assim formado:

94 Tite Catapani Lola T210 Ford

12 Lian Duarte Porsche 910

6 Antônio Carlos Avallone Lola T70 Mk3B Chevy

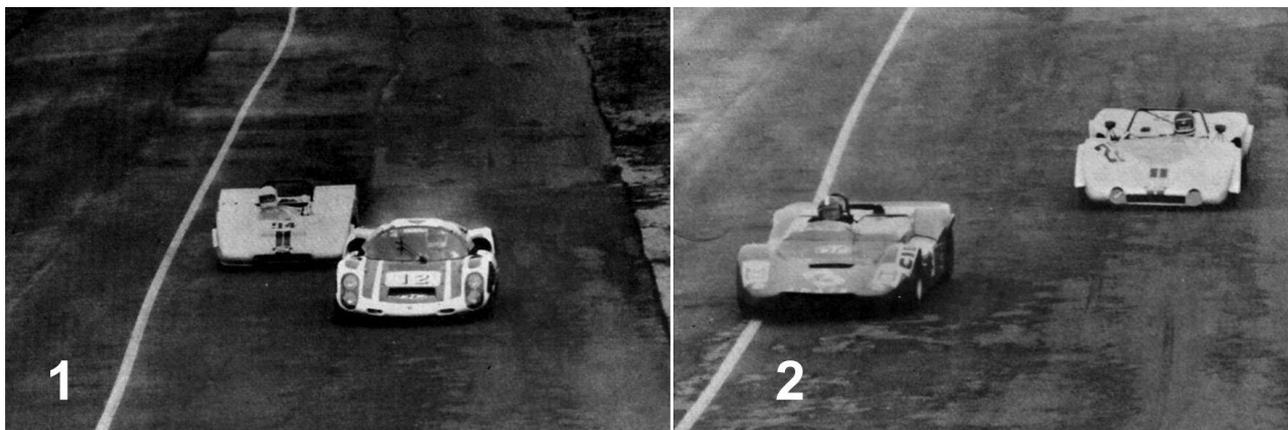
22 Sérgio Mattos Royale RP6 Ford
--

96 Norman Casari Lola T70 Mk3A Chevy (NL)

3 Salvatore Amato Amato Chevrolet	98 Jan Balder Casari A-1 Ford (NL)	97 Renato Peixoto Reppe A-2 Ford
66 Waldemyr Costa Puma VW	61 Hélio Vasilauskas Puma VW	
17 Luiz Estevão Amok VW	74 Márcio Brandão Puma VW	70 José Melkan Puma VW
57 José Minelli Milli VW	58 Cláudio Cavallini Puma VW	
11 Luiz Pereira Bueno Porsche 908/2		

Sem a presença de Norman Casari e Jan Balder, largaram 14 carros para a primeira bateria e, mesmo largando na última posição, Luiz Pereira Bueno no final do retão já liderava a prova, com Tite Catapani tentando acompanhar o Porsche e, nessa tentativa, ao chegar na curva do Sargento, acabou rodando deixando, com isso, Luizinho sem adversários.

Mesmo depois da rodada, Catapani conseguiu superar o Porsche de Lian para terminar a bateria na segunda colocação.



(1) - Disputa entre 12 – Lian Duarte (Porsche 910) e 94 – Tite Catapani (Lola T210 Ford) – (2) – Nessa foto a luta era entre: 3 – Salvatore Amato (Amato Chevrolet) e 22 – Sérgio Mattos (Royale RP6 Ford)

Lian por sua vez conseguiu se manter à frente de Avallone e Mattos, sendo que o segundo pressionou muito a Lola T70 no final da bateria.

A segunda bateria teve o seu início um pouco retardado, pois o carro de Salvatore Amato não pegou e foi preciso ser empurrado, largando doze carros, pois Renato Peixoto e Márcio Brandão não conseguiram alinhar seus carros.

Iniciada a corrida o que se viu foi o Porsche de Luizinho assumir a liderança seguido por Lian, com Catapani em terceiro, pois fizera uma péssima largada.

Catapani tentou passar por Lian durante a primeira volta, só o fazendo na reta dos boxes, com Lian abandonando na segunda volta com problemas na bomba de combustível.

Em terceiro corria Sérgio Mattos e em quarto Salvatore Amato, com Avallone em seguida cujo carro não correspondia, terminando a bateria 47 segundos atrás de Amato.

Ótima disputa foi registrada entre os Puma de Waldemyr Costa e Hélio Vasiliauskas, com vantagem final para o primeiro.

Na soma dos tempos das duas baterias, Luizinho ficou 17,6 segundos à frente de Catapani, tempo registrado a melhor volta da prova com o tempo de 3m00s4, média de 158,847 km/h. O terceiro foi Sérgio Mattos, o quarto Antônio Carlos Avallone e o quinto Salvatore Amato que venceu a Divisão 4.

Ver RESULTADOS 1971/46



Luiz Pereira Bueno venceu na estreia do Porsche 908/2 pela Equipe "Z"

57 – GP DA LOTERIA DE MONZA – FÓRMULA 2

No dia 20 de junho foi disputada tradicional prova “GP da Loteria de Monza”, nesse ano para carros de Fórmula 2.

Apresentaram-se para a corrida nada menos que 36 carros e, como somente 20 poderiam participar, as provas de classificação foram muito importantes.

Wilson Fittipaldi Jr. conseguiu o 19º tempo se classificando por pouco, enquanto José Carlos Pace ficou em 21º, se classificando como primeiro reserva. Como nenhum dos vinte primeiros deixou de largar, Moco acabou ficando de fora e, como prêmio de consolação, pôde correr na prova preliminar para carros da Fórmula 50000, uma vez que os seis melhores tempos entre os não classificados puderam participar, com seus carros de Fórmula 2 dessa prova.

Tal participação foi pouco importante em termos de resultado, pois os carros de Fórmula 2 eram bem mais lentos do que os de Fórmula 5000, em cerca de oito segundos, mas valeu para o brasileiro ter contato com a tradicional pista de Monza.

Essa prova foi disputada em duas baterias de 20 voltas cada uma, com resultado final apurado pela soma dos tempos obtidos nessas baterias.

A primeira bateria foi vencida por Alan Rollinson, pilotando um Surtees TS8 Chevrolet, ficando em segundo Frank Gardner, com uma Lola T192 Chevrolet. Entre os carros de Fórmula 2, o mais bem classificado foi José Carlos Pace que terminou a bateria em sétimo lugar, seguido pelo italiano Cláudio Francisci.

Rollinson repetiu a vitória na segunda bateria, desta feita sem a luta com Gardner que abandonou logo na primeira volta com problemas de ignição, mas sua vitória foi suada, chegando com apenas 1/10 de segundo de vantagem para Trevor Taylor, o segundo.

Nessa bateria, entre os carros da Fórmula 2, Pace foi batido por Francisci por quatro segundos e, com isso, acabou ficando em segundo lugar na categoria, tanto na bateria como na classificação final.

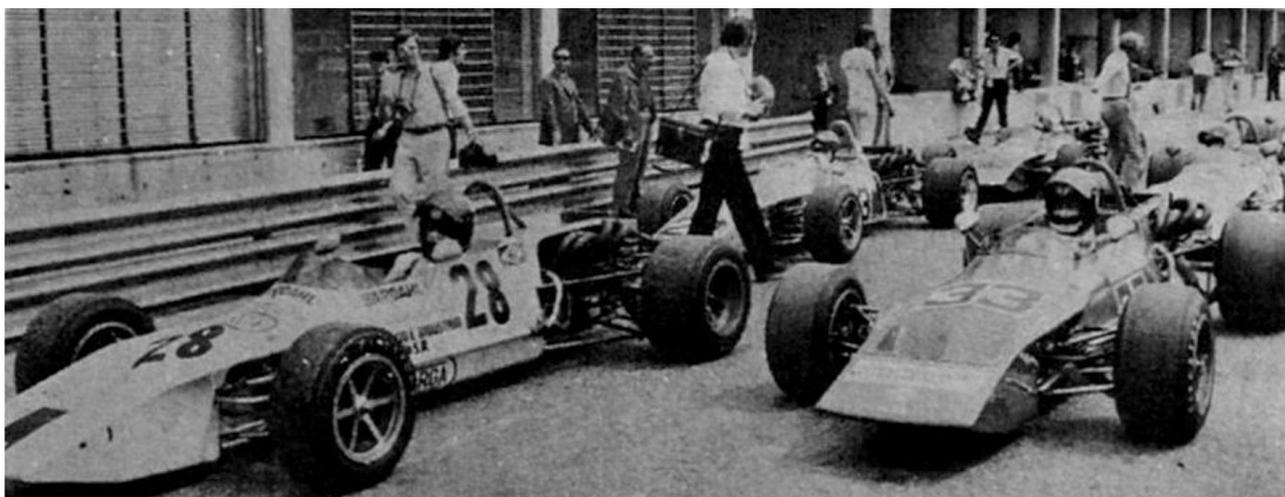
Na soma de tempos, o vencedor foi Alan Rollinson, ficando em segundo Trevor Taylor, em terceiro Ray Allen, em quarto Keith Holland e em quinto Jock Russell. Cláudio Francisci foi o sexto e primeiro entre os Fórmula 2, e José Carlos Pace o sétimo e segundo dessa categoria.



Logo após a largada, aparecem na frente do pelotão: 22 – Tino Brambilla (March 712M Ford), 43 – Dieter Quester (March 712M BMW), 20 – Tetsu Ikuzawa (Lotus 69 Ford), 10 – Carlos Reutemann (Brabham BT30 Ford), 2 – Peter Westbury (Brabham BT36 Ford), 28 – Wilson Fittipaldi Jr. (March 712M Ford) e os demais

O GP da Loteria de Monza também foi formada por duas baterias de 20 voltas cada uma, com o resultado final calculado pelos tempos obtidos em cada uma delas.

A primeira bateria do GP da Loteria foi muito disputada, com os carros andando juntos, muitas vezes cruzando a linha de chegada, emparelhados.



Os brasileiros Wilson Fittipaldi Jr. (28) e José Carlos Pace (33)

Wilson Fittipaldi Jr. fez uma corrida espetacular, pois tendo largado na 19ª posição, recebeu a bandeirada de chegada na segunda colocação, há apenas 1/10 de segundo atrás do vencedor que foi o japonês Tetsu Ikusawa. Em terceiro ficou Dieter Quester 2/10 de segundo atrás de Wilsinho e em quarto Jean Blanc, apenas 3/10 de segundo depois de Quester.

A segunda bateria apresentou a mesma luta acirrada pela vitória, desta vez entre Dieter Quester, Vitório Brambilla, Peter Westbury, Derek Bell, John Cannon e Wilson Fittipaldi Jr.

Ikuzawa rodou e ficou longe do bloco que lutava pela ponta. O brasileiro acabou ficando fora ao faltarem duas voltas para o final, quando ficou sem freios e teve que abandonar.

Mais uma vez a diferença entre os primeiros foi pequena, vencendo Quester com 2/10 de vantagem para o italiano Vittorio Brambilla, com Westbury em terceiro.

Na soma dos tempos o vencedor foi Dieter Quester, seguido por Derek Bell e Peter Westbury.

[Ver RESULTADOS 1971/47](#)

58 – CONVÊNIO BRASIL-ARGENTINA

No sábado, dia 26 de junho, foi firmado, em Buenos Aires, na sala da Comissão Diretiva do Automóvel Clube Argentino – ACA, um convênio entre essa entidade e a Confederação Brasileira de Automobilismo – CBA. O convênio, que teve caráter protocolar, propôs ser disputado a partir de 1972, um Campeonato Sul-americano de Automobilismo (SUDAM), para as categorias Turismo (sem ter sido especificadas as classes), Sport, Fórmula 2, Fórmula 4 e Kart. O torneio deveria ser reservado para automóveis de fabricação nacional de ambos os países, excetuando-se os carros que “tenham sido reconhecidos pela entidade brasileira como incorporados ao seu parque desportivo até 31 de janeiro de 1972, de acordo com suas característica e modalidades”.

Este ato contou com a presença do presidente da Confederação Brasileira, Mauro Bento Dias Salles, e do secretário geral da entidade, Ramon Van Buggenhout, e do presidente da ACA, Alesio Chessel, e vários delegados de federações regionais.

Tal protocolo, entretanto, não se confirmou totalmente, ocorrendo apenas, em 1972, poucas provas da categoria Sport.



Da esquerda para a direita: Abel Lissarragu (Secretário Geral do ACA), Mauro Salles (Presidente da CBA), César Carman (Presidente do ACA), Ramon Buggenhout (Secretário Geral da CBA), Alessio Chessel (Presidente da Confederação de Automobilismo Desportivo Argentino), e Aguinaldo Góes (Chefe da Equipe Brasileira).

59 – III PRÊMIO CIDADE DE VICENTE LOPEZ – AUTÓDROMO DE BUENOS AIRES

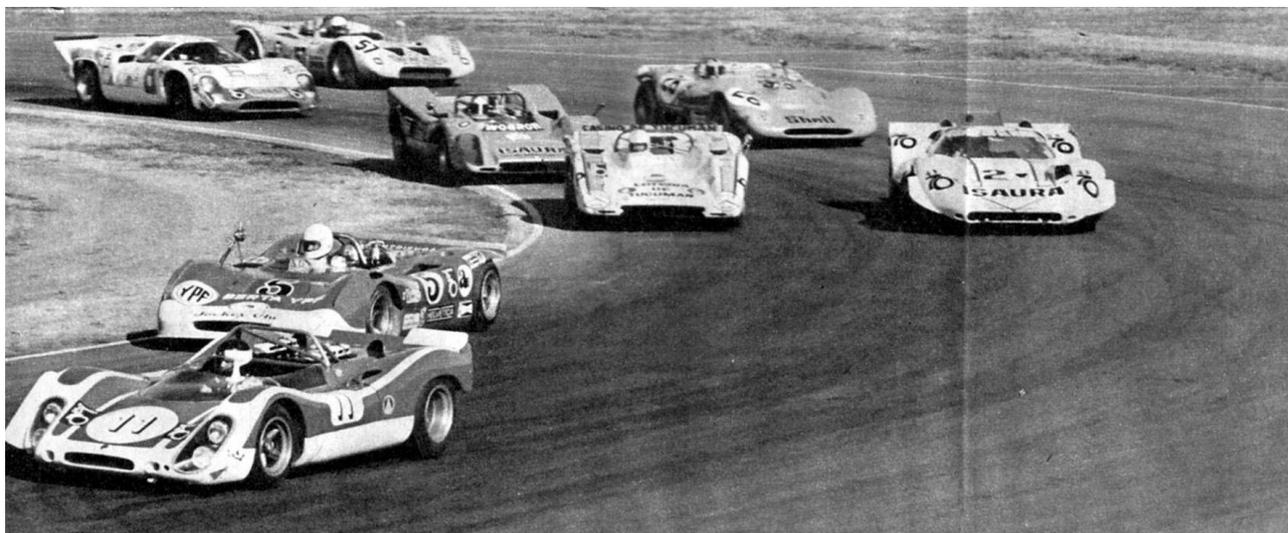
Em prosseguimento às tratativas para a organização de um campeonato SUDAM, pilotos brasileiros foram convidados a participarem do III Prêmio Cidade de Vicente Lopez, prova para carros Sport, disputada no dia 27 de junho no Autódromo de Buenos Aires.

O circuito escolhido tinha uma extensão de 3,4136 metros e a prova foi dividida em duas baterias de 25 voltas, com o resultado final apurado pelos tempos das duas baterias.

Os brasileiros que participaram da prova foram: Luiz Pereira Bueno com Porsche 908/2 da equipe "Z"; Antônio Carlos Avallone, com Lola T70 Mk3B Chevrolet; Pedro Victor Delamare, com Fúria Chevrolet de 4 cilindros; e José Pedro Chateaubriand e Waldemyr Costa, ambos com Puma VW de 2.000 cc.

Os argentinos foram representados pelos seus protótipos equipados com motores Chevrolet de 6 cilindros, Ford V8 e Tornado 6 cilindros, com destaque especial para os carros fabricados por Oreste Berta.

Logo de início os brasileiros verificaram que os carros de Delamare, Chateaubriand e Waldemyr não tinham condição de enfrentar os carros argentinos que estavam equipados com motores muito mais potentes.



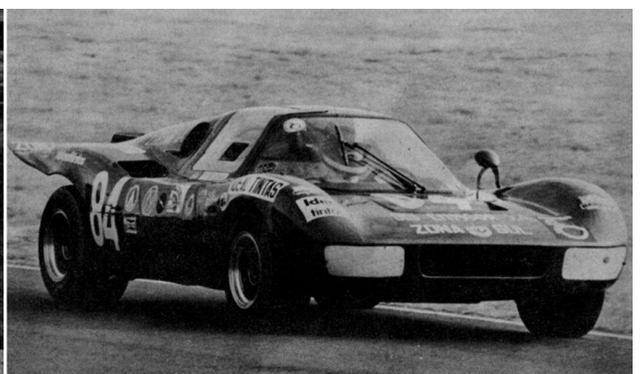
Após a largada: 11 – Luiz Pereira Bueno (Porsche 908/2), 5 – Luís Di Palma (Berta Tornado), 2 – Jorge Cupeiro (Baufer Chevrolet), 8 – Nasif Estefano (McLaren Ford), 26 – Jorge Ternengo (Berta Tornado), 10 – Carlos Pairetti (McLaren Ford), 57 – Ramon Requejo (Requejo Chevrolet), e 6 – Antônio Carlos Avallone (Lola T70 Mk3B Chevrolet)

Efetuadas as provas de classificação, o campeão argentino Luís Di Palma garantiu a pole-position, com o tempo de 1m19s9, ao volante do Berta Tornado de 4 litros, ficando em segundo lugar Luiz Pereira Bueno, com o Porsche 908/2 de 3 litros, com o tempo de 1m21s1. O terceiro foi Nasif Estefano (McLaren Ford) 1m21s7, e o quarto Emílio Bertolini (Berta Tornado) com 1m23s0, ficando assim formado o grid de largada:

5 Luís Di Palma Berta Tornado - 1m19s9	11 Luiz Pereira Bueno Porsche 908/2 - 1m21s1
8 Nasif Estefano McLaren Ford - 1m21s7	35 Emílio Bertolini Berta Tornado - 1m23s0
2 Jorge Cupeiro Baufer Chevrolet - 1m23s1	26 Jorge Ternengo Berta Tornado - 1m23s6

84 Pedro Victor Delamare Fúria Chevrolet - 1m24s4	10 Carlos Pairetti McLaren Ford - 1m25s1
42 José Maria D'Agnillo Trueno Tornado - 1m26s6	22 Esteban Fernandino II Baufer Chevrolet - 1m27s4
57 Ramon Requejo Requejo Chevrolet - 1m27s5	55 Ruben Alonso Vounta Tornado - 1m27s7
15 Federico Urruti Huyara Ford - 1m29s3	6 Antônio Carlos Avallone Lola T70 Mk3B Chevy - 1m29s3
17 Evaristo Aranzana Formisano Tornado - 1m30s8	19 Hector Plano Gentile Chevrolet - 1m31s1
53 Hector Pozuetta Cabanas Tornado - 1m33s4	16 Norberto Pauloni Mavicapache Chevrolet - 1m36s1
73 José Chateaubriand Puma VW - 1m39s2	66 Waldemyr Costa Puma VW - 1m40s4
56 José Carlos Gallo Gallo Chevrolet - 1m41s1	4 Hector Gradassi Huyara Ford - (NL)
44 Mário Velazco Panezza Tornado - (NL)	58 Plínio Rosetto Cabanas Ford - (NL)
59 Eduardo Bouvier Benevidez Chevrolet - (NL)	

Tão logo foi dada a largada, ao estilo Indianápolis, o público pôde notar o grau de adversário que Luiz Pereira Bueno representava para Luís Di Palma, pois, mesmo com o piloto argentino largando na frente, tinha Luizinho colado na traseira do seu carro, com ótimo rendimento, principalmente na parte sinuosa do circuito.



73 – José Pedro Chateaubriand (Puma GT VW) e 84 – Pedro Victor Delamare (Fúria Chevrolet)

Emílio Bertolini, Carlos Pairetti, Nasif Estefano, Jorge Cupeiro, Ruben Alonso e Ramon Requejo formavam um grupo compacto na caça aos dois primeiros, vindo a seguir Antônio Carlos Avallone, Jorge Ternengo, Hector Plano e Pedro Victor Delamare.

A primeira desistência ocorreu logo depois da primeira volta, quando motor Ford, do Huyara de Federico Urriti teve uma biela quebrada.

Logo os três primeiros: Di Palma, Bueno e Bertolini se distanciavam dos demais, com Bertolini apertando o brasileiro, que aos poucos foi se distanciando, sem se afastar do carro de Di Palma, vantagem que foi aumentando a partir do momento em que o carro de Bertolini apresentou problemas com o distribuidor e passou a perder rendimento.

Outro que teve perda de rendimento foi o McLaren Ford de Carlos Pairetti, sendo superado por Nasif Estefano e Jorge Cupeiro.

Mais atrás, Jorge Ternengo comandava um grupo formado por Hector Plano, Ramon Requejo e Antônio Carlos Avallone.

Faltando uma volta para o final, um vazamento de combustível no carburador do carro de Ruben Alonso provocou um princípio de incêndio, prontamente extinto pelos bombeiros.

Na volta final, Evaristo Aranzana rodou na descida do "Tobogan", e Avallone, que vinha logo atrás bateu levemente no carro do argentino.



**(1) - 6 – Antônio Carlos Avallone (Lola T70 Mk3B Chevrolet) e 57 – Ramon Requejo (Requejo Chevrolet) –
(2) – 10 – Carlos Pairetti (McLaren Ford) e 66 – Waldemyr Costa (Puma GT VW)**

Luís Di Palma recebeu a bandeirada de chegada com apenas 5 segundos de vantagem para Luiz Pereira Bueno, com Nasif Estefano em terceiro, Jorge Cupeiro em quarto e Carlos Pairetti em quinto.

Treze carros alinharam para a largada da segunda bateria e, para surpresa do público argentino, Luiz Pereira Bueno tomou a ponta, seguido por Di Palma, Estefano, Cupeiro, Avallone, Pairetti, Plano, Ternengo, Bertolini, Waldemyr e Chateaubriand, com os dois brasileiros enfrentando problemas com a suspensão traseira e com os freios, respectivamente.

Luís Di Palma fazia de tudo para superar o piloto brasileiro, mas Bueno ganhava terreno na parte sinuosa do circuito, não permitindo que a maior potência do carro argentino fosse suficiente para ultrapassá-lo nas retas, até que o brasileiro foi surpreendido por óleo na pista, não sinalizado pelos bandeirinhas, do que se aproveitou Di Palma, cujo carro estava equipado com pneus mais adequados, para alcançar a liderança da prova.

O argentino Jorge Ternengo fazia uma ótima corrida, mesmo pilotando um carro equipado com motor dianteiro, que foi passando os concorrentes, como Hector Plano, Jorge Cupeiro, Carlos Pairetti, e Emílio Bertolini. Mas quando já ocupava a quarta colocação, teve a embreagem do carro quebrada e, com isso, Antônio Carlos Avallone aproveitou para receber a bandeirada de chegada na quarta colocação, atrás de Di Palma, Bueno e Estefano.

Na soma de tempos, Luís Di Palma se sagrou vencedor, ficando em segundo Luiz Pereira Bueno, em terceiro Nasif Estefano, em quarto Jorge Cupeiro, em quinto Antônio Carlos Avallone, e em sexto Hector Plano.

Ver RESULTADOS 1971/48



A luta pela vitória ficou restrita a: 11 – Luiz Pereira Bueno (Porsche 908/2) e 5 – Luís Di Palma (Berta Tornado)

60 – XIX GP DE ROUEN – 6ª ETAPA DO EUROPEU DE F2

O XIX GP de Rouen, na França, prova válida para a 6ª Etapa do Campeonato Europeu de Fórmula 2, foi disputado no dia 27 de junho, iniciada com a prova de classificação, que habilitou 28 dos 39 carros presentes. Em seguida, os classificados disputaram duas baterias, com 14 carros cada uma, classificando os 6 primeiros de cada bateria, mais 6 detentores de melhor volta, totalizando 18 participantes da prova final.

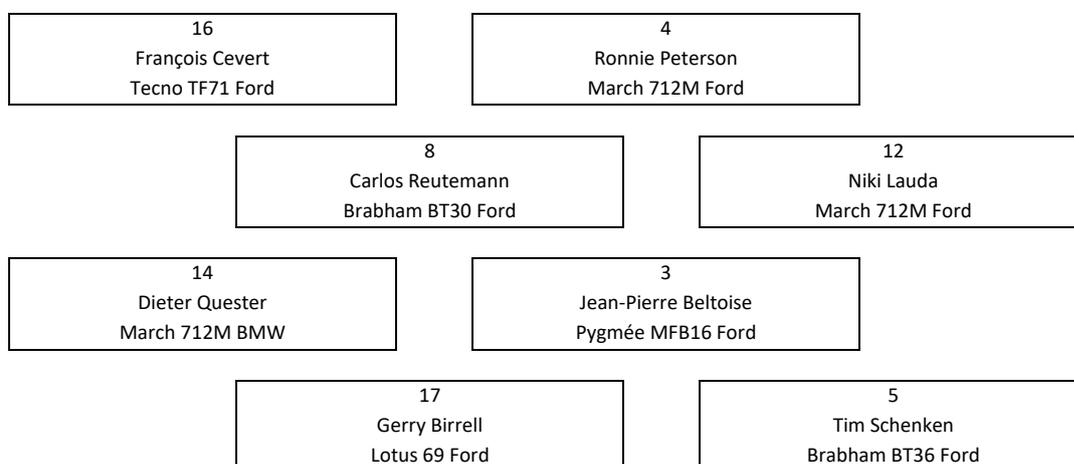
A primeira bateria, da qual tomou parte Wilson Fittipaldi Jr., foi vencida por Ronnie Peterson, seguido por Niki Lauda. Wilsinho foi o sétimo, com o mesmo número de voltas que o vencedor, porém não se classificou para a prova final, pois além de não estar entre os 6 primeiros, não obteve uma das melhores voltas que lhe dariam a vaga. Por seu turno, José Carlos Pace, que foi apenas o 10º colocação, mas ficou entre os beneficiados pelas melhores voltas, se classificando para a prova final.

Os seis primeiros dessa bateria foram; Ronnie Peterson, Niki Lauda, Jean-Pierre Beltoise, Tim Schenken, Reine Wisell e Peter Westbury

O vencedor da segunda bateria foi François Cevert, ficando em segundo lugar o argentino Carlos Reutemann.

O terceiro foi Dieter Quester, o quarto Gerry Birrell, o quinto Graham Hill, e o sexto Jean-Pierre Jaussaud.

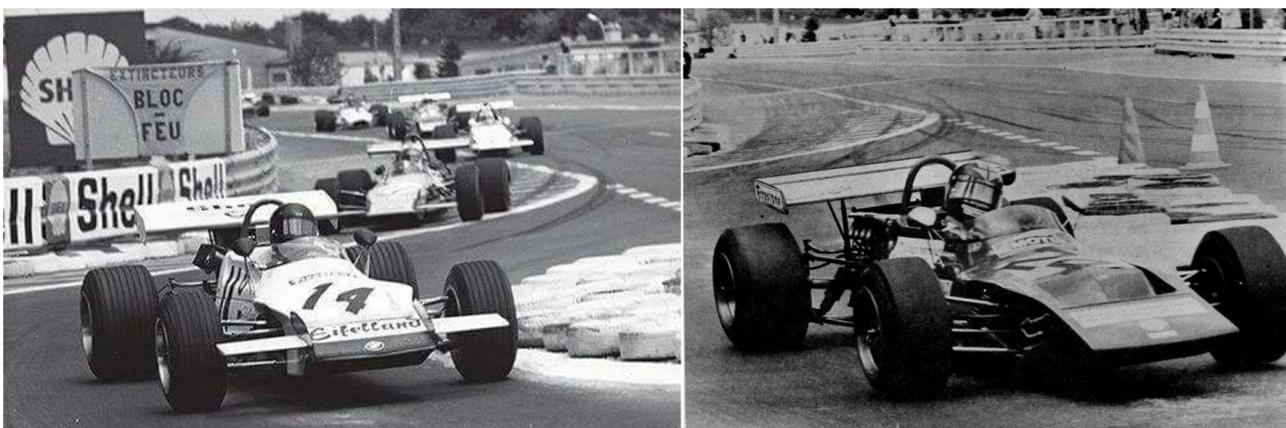
Para a prova final, os carros foram assim alinhados:



1 Graham Hill Brabham BT36 Ford	18 Reine Wisell Lotus 69 Ford
10 Jean-Pierre Jaussaud March 712M Ford	28 François Migault Lotus 69 Ford
6 Peter Westbury Brabham BT36 Ford	36 François Mazet Chevron B18 Ford
38 Tino Brambilla March 712M Ford	24 José Carlos Pace March 712M Ford
19 Tetsu Ikuzawa Lotus 69 Ford	7 Jeremy Richardson Brabham BT30 Ford

Não largaram: 45 – Mike Beuttler (March 712M); 23 – Max Jean (March 712M); 31 – Jean-Pierre Jarier (March 712M Ford), sendo substituídos por José Carlos Pace; Tetsu Ikuzawa; e Jeremy Richardson.

Ronnie Peterson, vencedor da primeira bateria, e François Cevert, da segunda, lutaram intensamente durante a corrida final, disputada em 25 voltas.



14 – Dieter Quester (March 712M BMW) e 24 – José Carlos Pace (March 712M Ford)

José Carlos Pace não pode participar dessa luta, porque o motor do seu carro apresentou rendimento insuficiente. O brasileiro procurou fazer o possível, compensando nas curvas o que perdia nas retas, mas assim mesmo foi aos poucos de atrasando em relação aos líderes. Além disso, ainda foi obrigado a parar para trocar um pneu defeituoso que provocava intensas vibrações no carro, acabando por abandonar quando faltavam três voltas para o final da corrida quando o sistema de injeção de combustível do motor do seu carro parou de funcionar.

A luta pela liderança entre Peterson e Cevert acabou quando uma roda do carro do piloto francês se soltou provocando um acidente, felizmente sem maiores consequências.

Com o abandono de Cevert, o alemão Dieter Quester passou a ocupar a segunda colocação bem distante de Peterson, mas sendo assediado até o final da corrida por Graham Hill. Niki Lauda foi o quarto, François Migault o quinto, Carlos Reutemann o sexto e François Mazet o sétimo, porém os dois últimos acabaram desclassificados ao final da corrida por terem cortado a chicana no desenrolar da prova.

[Ver RESULTADOS 1971/49](#)



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

61 – II TROFÉU DE PAUL RICARD – 9ª ETAPA DO SHELL SUPER OIL F3 CHAMPIONSHIP

Como preliminar do GP da França de Fórmula 1, foi disputado na pista de Paul Ricard, o “II Troféu de Paul Ricard”, para a categoria Fórmula 3, prova valendo para a 9ª etapa do Motorsport Shell Super Oil F3 Championship.



Giu Ferreira (Brabham BT28 Ford)

Nessa prova foi testado um sistema eletrônico de largada, composto por um relógio que marcava o tempo, partindo de 3 minutos, e quando atingisse zero, seriam acesas as luzes em frente ao pelotão de largada, sendo a mesma autorizada.

Entretanto, houve uma diferença de segundos entre o zero e o acendimento das luzes, fazendo com que diversos pilotos largassem enquanto outros permaneceram esperando o acendimento da luz verde.

O brasileiro Giu Ferreira foi um dos que largaram na marca zero e, com isso, saltou da quarta fila para a liderança da prova, enquanto Dave Walker, que largou na pole-position caiu para a décima segunda posição. No final da primeira volta, o líder era Patrick Depailler, seguido por James Hunt e Giu Ferreira, com Walker iniciando sua recuperação para na terceira volta se encontrar próximo dos líderes.

Giu Ferreira, ainda com pouca mobilidade com o braço ferido recentemente, acabou errando uma marcha e se atrasou, terminando a prova apenas na 21ª colocação.

O vencedor foi Dave Walker, seguido por Patrick Depailler, James Hunt, Roger Williamson, Bev Bond, e Lucien Guitteny.

[Ver RESULTADOS 1971/50](#)

62 – INTERNATIONAL SOLITUDE-RENNEN – SPORT ATÉ 2 LITROS - HOCKENHEIM

O brasileiro Wilson Fittipaldi Jr. fez sua estreia na equipe Abarth na 4ª etapa do Campeonato Europeu da categoria Sport até 2.000 cc, em corrida disputada em Hockenheim, na Alemanha, no dia 4 de julho.

A prova foi dividida em duas baterias de 25 voltas cada, com o resultado final apurado pela soma dos tempos das duas baterias.

Wilsinho teve pouco contato com o carro, pois havia sido contratado pela equipe Abarth uma semana antes e os testes foram efetuados num aeroporto nas proximidades da fábrica Abarth em Turim.

O grid de largada para a corrida ficou assim formado:

77 Helmut Marko Lola T212 Ford - 2m07s3	81 Vic Elford Lola T212 Ford - 2m07s3	79 Jo Bonnier Lola T212 Ford - 2m07s4
60 Arturo Merzário Abarth 2000 SE021 - 2m07s4	61 Wilson Fittipaldi Jr. Abarth 2000 SE021 - 2m07s5	
72 Toine Hezemans Chevron B19 Ford - 2m07s7	73 John Miles Chevron B19 Ford - 2m08s2	65 Graham Birrell Chevron B19 Ford - 2m08s3
62 Gerhard Larrousse Chevron B19 Ford - 2m08s7	71 Ed Swart Chevron B19 Ford - 2m09s9	
66 Chris Craft Chevron B19 Ford - 2m10s6	69 Guy Edwards Lola T212 Ford - 2m10s6	70 John Lepp Chevron B19 Ford - 2m11s3
80 Terry Crocker Lola T210 Ford - 2m12s3	64 John Burton Chevron B19 Ford - 2m13s6	
83 Walter Lehmann Lola T212 Ford - 2m15s8	67 Brian Martin Martin BM8 Ford - 2m15s8	84 Hans Schulze-Schwering Lola T212 Ford - 2m17s2

82 Clemens Schickentanz Chevron B19 Ford - 2m18s0	90 Michel Dupont Chevron B16 Ford - 2m23s6
Peter Wiechert AW 2000 Abarth - 2m31s4 (NL)	86 Gualtiero Sartori Chevron B8 BMW - 2m34s8 (NL)

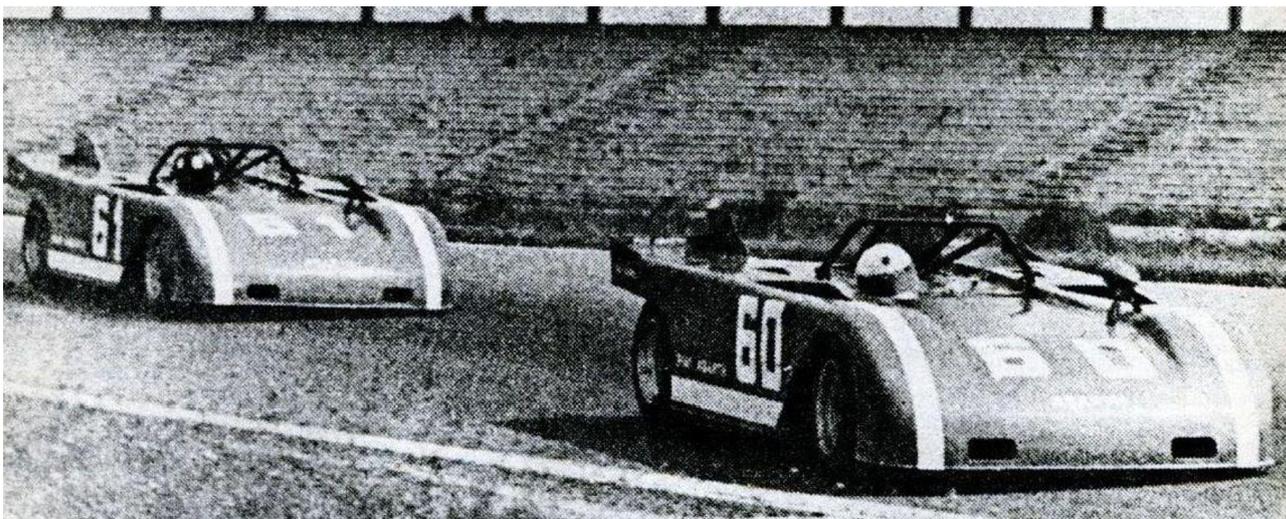
A primeira bateria foi dominada pela Lola de Helmut Marko que recebeu a bandeirada de chegada com 15,7 segundos de vantagem para Jo Bonnier que pilotava um carro idêntico.

Wilson Fittipaldi vinha bem até que o rompimento da linha de óleo fez com que o piloto abandonasse a corrida depois de completar apenas 8 voltas. Em segundo lugar ficou Jo Bonnier, em terceiro Vic Elford, em quarto John Miles, e em quinto, Arturo Merzário.

Sem a participação de Wilson Fittipaldi Jr., a segunda bateria teve a participação de apenas 13 carros. Assim como na primeira, a segunda bateria foi amplamente dominada por Helmut Marko, dessa feita acompanhado por Vic Elford, que também corria numa Lola T212, que ficou 15,1 segundos atrás. O terceiro foi Arturo Merzário, o quarto Terry Croker, e o quinto John Lepp.

Pela soma dos tempos das duas baterias, Helmut Marko foi o vencedor, com Vic Elford em segundo, Arturo Merzário em terceiro, Jo Bonnier em quarto, e John Lepp em quinto.

[Ver RESULTADOS 1971/51](#)



Os Abarth de Arturo Merzário (60) e Wilson Fittipaldi Jr. (61)

63 – IV 6 HORAS DE INTERLAGOS

No dia 4 de julho foi disputada na pista de Interlagos a 2ª etapa do Campeonato Brasileiro de Viaturas Esporte, com a realização da prova 6 Horas de Interlagos.

Como das vezes anteriores, essa prova foi dividida em três baterias de duas horas cada uma, mas a definição das colocações finais foi feita não pelo tempo de cada carro, mas pela contagem de pontos.

Por esse critério, correndo 30 carros, a pontuação partia de 62 pontos para o vencedor, 58 para o segundo colocado, e assim por diante até chegar a 2 pontos para o 30º colocado.

Dessa forma, também não havia a limitação de distância mínima para pontuação, ficando sem pontuação apenas os carros que não largasse em alguma bateria.

Como maior atração entre os concorrentes, estava a Equipe Z, com seus dois Porsche, sendo o 908/2 inscrito para Luiz Pereira Bueno/Anísio Campos e o 910 para Lian Duarte/Francisco Lameirão.

Entre as ausências se destacavam a Equipe Bino-Sandaco e a Equipe Casari-Brahma, assim como a Lola T70 de Antônio Carlos Avallone, o que empobreceu bastante o grid de largada.

Os principais adversários da Equipe Z, era a Equipe Jolly Gancia que inscreveu a Alfa Romeo GTAm, vencedora da primeira etapa do campeonato, para Abílio Diniz, e a GTA nº 23 para Piero Gancia.

A equipe Cebem, que representava a marca BMW no País, inscreveu o Fúria BMW para Jayme Silva e o BMW Spyder para Roberto Dal Pont/Otto Willy Jordan.

O Fúria Chevrolet que pertencera a Pedro Victor Delamare, foi inscrito pelo seu novo proprietário, que era o piloto Olavo Pires, de Brasília, que tinha como copiloto o próprio Delamare.

Além desses carros, estavam presentes diversos protótipos com motor VW, como o Heve dos cariocas Adolpho Trocoli/Roberto Oliveira, e o Amok dos brasilienses Luiz Estevão/Alex Dias Ribeiro, assim como diversos Puma, VW Sedan, etc.



Largada da segunda bateria com: 11 – Anísio Campos (Porsche 908/2); 12 – Francisco Lameirão (Porsche 910), 9 – Jayme Silva (Fúria BMW), 25 – Abílio Diniz (Alfa Romeo GTAm) e 72 – Aldo Pugliese (Puma GT VW)

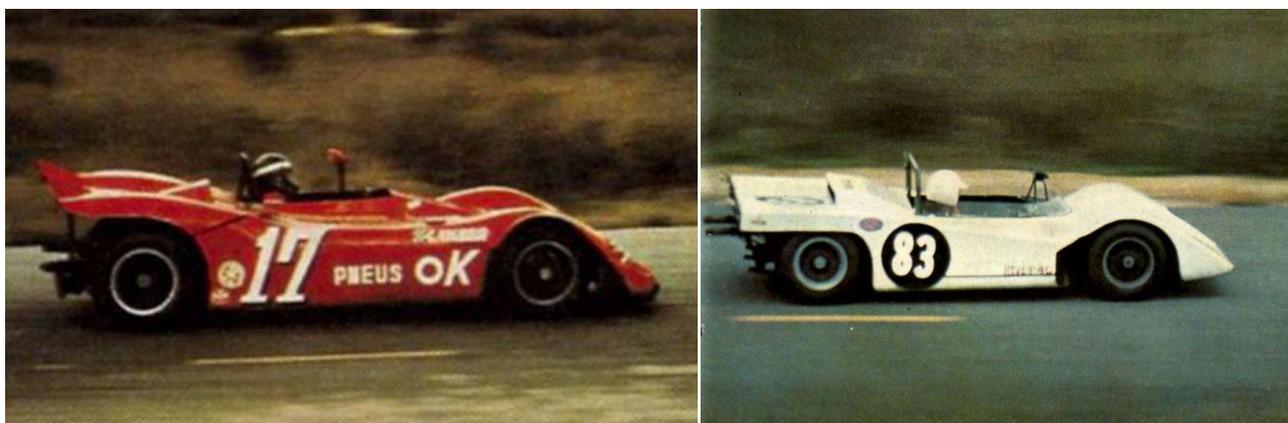
Com 37 carros inscritos, a prova de classificação foi determinante para a definição dos carros que poderiam participar da prova, ficando o grid de largada assim formado

11 Luiz Pereira Bueno/Anísio Campos Porsche 908/2 - 3m02s23	26 Jayme Silva Fúria BMW - 3m12s6	17 Luiz Estevão/Alex Dias Ribeiro Amok VW - 3m22s5
25 Abílio Diniz Alfa Romeo GTAm - 3m28s1	8 Roberto Dal Pont/Otto Willy Jordan BMW 2002 Spyder - 3m29s5	
72 Miguel Lafer/Aldo Pugliese Puma VW - 3m30s5	80 Artur Bragantini/Valdir Elói Puma VW - 3m33s3	69 Fúria Chevrolet Olavo Pires/Pedro V. Delamare - 3m33s3
61 Hélio Vasiliauskas Puma VW - 3m36s8	23 Piero Gancia Alfa Romeo GTA - 3m37s3	
83 Adolpho Trocoli/Roberto Oliveira Heve P4C VW - 3m38s1	77 Maurício Chulam/Jorge Freitas Speed Motors VW - 3m38s1 (NL)	66 Waldemyr Costa Puma VW - 3m38s5

32 Jacinto Tognato/José Games Puma VW - 3m42s6	20 George Mascarenhas Snobs Corvair - 3m44s2	
73 José Chateaubriand Puma VW	13 Fredy O'Hara Lorena VW	34 Ricardo e Roberto Di Loreto VW Sedan
87 Anézio Fernandez/Nathaniel Townsend Fitti Alfa Romeo	51 Carlos Sgarbi Chevrolet Opala (NL)	
33 Graziela Fernandez Alfa Romeo GTA	12 Lian Duarte/Francisco Lameirão Porsche 910	15 Ney Faustini/Plínio Riva Giosa Puma VW
99 Edson Yoshikuma VW Sedan	21 Pedro Muffato/José Chemin Puma VW	
45 Altair Barranco Chevrolet Opala	82 Jorge H. Paul/João Moreira VW Sedan Spyder	85 Hélio Melo Jr./Carlos Moraes VW Sedan
95 Salvador Ciancaruso/Domingos Papaleo Maserati 300S	89 Jair e Moacyr Santiago VW Sedan	
60 Enio Rebelo/Antônio Meireles Alfa Romeo GTV	38 Nelson Marcílio/Rafael Pirajá K Ghia Ford	

Constaram como reservas: 30 – Franco Comozzi/João Mucciolo (Alfa Romeo Tornado); 70 - José Melkan/César Fiamenghi (Puma VW); 19 – Ricardo Penta (Elgar 104GT VW); 1 – Toninho Martins (Elgar 104GT VW); 28 – Roberto Gomez (Simca Rallye); e 58 – Newton Pereira/Aurelino Machado (Newcar II VW).

A demonstração da desorganização da prova foi observada logo no seu início, com um atraso de cerca de meia hora para início da prova, e sem que se observasse que o Porsche 910, pilotado por Lian Duarte queimou a largada, e mesmo largando na nova fila, assumiu a ponta seguido pelo 908, pilotado por Luizinho. Na curva da Ferradura Lian ainda liderava, mas ao ser completada a primeira volta, Luizinho vinha na liderança seguido por Lian, Jayme, Dal Pont, Alex, Abílio, Lafer, Chateaubriand, etc.



Dois protótipos com motor VW que se destacaram na prova: 17 – Alex Dias Ribeiro/Luiz Estevão 9Amok VW) e 83 – Roberto Oliveira/Adolpho Troccoli (Heve P4C VW)

Na 3ª volta Alex passou por Dal Pont, enquanto Abílio encostou no BMW, tendo Chateaubriand no seu encaicho. Num grupo intermediário ocorria uma luta era entre Graziela, O'Hara e Rebelo.

Com uma hora de prova, Luizinho liderava tranquilo, seguido de perto por Lian, vindo depois Jayme, Abílio, Dal Pont e Roberto Oliveira. Alex Dias Ribeiro que teve um ótimo início de prova tinha parado, e a bateria chegou ao fim com Luiz Pereira Bueno em primeiro, Lian Duarte em segundo, Jayme Silva em terceiro, Abílio Diniz em quarto e Aldo Pugliese em quinto.

Iniciada a segunda bateria, Francisco Lameirão, que assumira o comando do Porsche 910, tomou a dianteira, seguido por Anísio Campos que pilotava o Porsche 908, com os dois logo se distanciando dos demais participantes.

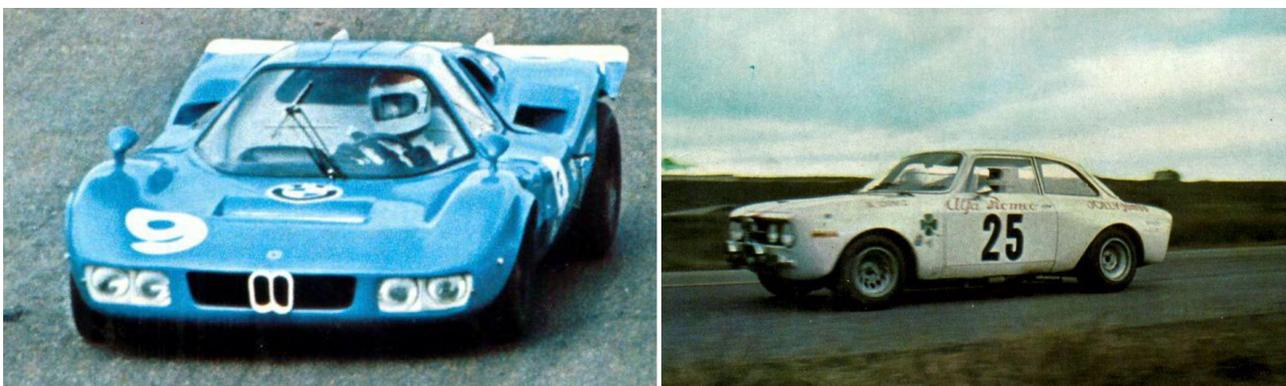
A primeira volta foi completada com Lameirão em primeiro, Anísio em segundo, vindo a seguir: Jayme Silva (Fúria BMW nº 9); Abílio Diniz (Alfa GTAm nº 25); Otto Willy Jordan (BMW Spyder nº 8); Waldemyr Costa (Puma nº 66); José Chateaubriand (Puma nº 73); Ricardo Di Loreto (VW nº 34) e os demais.

Com nove voltas completadas Anísio Campos assumiu a liderança e, a partir de então, os dois pilotos da Equipe Z passaram a trocar de posições para animar o pequeno público presente.

Com cerca de 1 hora de corrida, Anísio Campos parou o Porsche 908 na curva da Ferradura, saltou para verificar a frente do carro, retornou ao volante e se dirigiu lentamente para os boxes onde os mecânicos constataram a quebra de um rolamento da roda dianteira direita.

Com isso, Jayme Silva passou para o segundo lugar e Abílio Diniz para o terceiro, mas sem que tivessem condições de se aproximarem de Lameirão que venceu tranquilamente a bateria, ficando em quarto Roberto Oliveira e em quinto Waldemyr Costa.

Às 17,30 horas os 22 carros sobreviventes iniciaram a terceira bateria, com o Porsche 910, pilotado por Lian Duarte assumindo a ponta seguido por Jayme Silva, Abílio Diniz, Alex Dias Ribeiro, Roberto Dal Pont, Waldemyr Costa, Roberto Oliveira, Miguel Lafer, Graziela Fernandez, etc.



9 – Jayme Silva (Fúria BMW) e 25 – Abílio Diniz (Alfa Romeo GTAm)

Com meia hora de corrida começou a escurecer em Interlagos e os carros começaram a acender seus faróis. Roberto Dal Pont enfrentava problemas com a bomba injetora de combustível do seu BMW, enquanto Alex Dias Ribeiro perdeu tempo nos boxes resolvendo um problema com os faróis do seu carro, logo retornando. Uma boa briga ocorriam entre Roberto Oliveira (Heve VW), Waldemyr Costa (Puma VW) e Ricardo Di Loreto (VW Sedan), mas o pega acabou quando Waldemyr entrou nos boxes com o motor falhando.

Com uma hora de prova chovia forte em Interlagos e o ritmo de corrida foi bastante diminuído, com Lian na frente seguido por Jayme e Abílio, vindo em quarto numa ótima corrida Artur Bragantini no Puma nº 80. Meia hora depois o Porsche entrou nos boxes para trocar os pneus, assim como o Fúria e a Alfa GTAm. Infelizmente, três voltas depois Jayme Silva rodou violentamente no retão e caiu no barranco quebrando a manga de eixo e ficando fora da corrida.

E debaixo de muita chuva, Lian recebeu a bandeirada de chegada, com Abílio Diniz em segundo, Artur Bragantini em terceiro, Edson Yoshikuma em quarto e Roberto Oliveira em quinto.

Pela soma de pontos, o resultado final da prova Lian Duarte/Francisco Lameirão ficaram em primeiro com 182 pontos; Abílio Diniz em segundo com 168, Roberto Oliveira em terceiro com 156 pontos; Jayme Silva em quinto com 146 pontos e Edson Yoshikuma em quinto com 136 pontos.

[Ver RESULTADOS 1971/52](#)



A Equipe "Z" demonstrou a superioridade dos seus Porsche. Lian Duarte/Francisco Lameirão ficaram com a vitória ao volante do Porsche 910 nº 12, e Luiz Pereira Bueno/Anísio Campos no 908/2 nº 11 liderou a prova antes de abandonar com problema mecânico

64 – GP DA FRANÇA – 5ª ETAPA DO CAMPEONATO MUNDIAL DE F-1

O GP da França, quinta etapa do campeonato mundial de Fórmula 1 foi disputado no dia 4 de julho no moderno autódromo de Paul Ricard, em Le Castellet, nas proximidades de Marselha.

Como era disputada na época, as provas de classificação e treinos foram disputados concomitantemente na quinta-feira, sexta-feira e sábado que antecederam à corrida e estes foram dominados por Jackie Stewart que registrou no primeiro dia o tempo de 1m52s72, no segundo 1m51s70, e no terceiro 1m50s71, que acabou sendo a pole-position.

Emerson Fittipaldi, que retornava à Fórmula 1 depois do acidente rodoviário sofrido, marcou os tempos de 1m54s4 e 1m54s22, ficando apenas na sétima fila de largada. As Ferrari de Regazzoni e Ickx completaram a primeira fila do grid, demonstrando que eram carros rápidos, porém não confiáveis, em termos de resistência, durante a corrida. Depois dessas provas, o grid de largada ficou assim formado:

4 Jacky Ickx Ferrari 312B2 - 1m51s88	5 Clay Regazzoni Ferrari 312B2 - 1m51s53	11 Jackie Stewart Tyrrell 003 Ford - 1m50s71
15 Pedro Rodriguez BRM P160 - 1m52s46	7 Graham Hill Brabham BT34 Ford - 1m52s32	
21 Jean-Pierre Beltoise Matra Simca MS120B - 1m52s92	12 François Cevert Tyrrell 002 Ford - 1m52s59	14 Jo Siffert BRM P160 - 1m52s50
24 Rolf Stommelen Surtees TS9 Ford - 1m53s10	20 Chris Amon Matra Silva MS120B - 1m52s94	
22 John Surtees Surtees TS9 Ford - 1m53s57	17 Ronnie Peterson March 711 Ford - 1m53s36	9 Denny Hulme McLaren M19A Ford - 1m53s24

2 Reine Wisell Lotus 72D Ford - 1m53s75	8 Tim Schenken Brabham BT33 Ford - 1m53s58	
27 Henri Pescarolo March 711 Ford - 1m54s27	1 Emerson Fittipaldi Lotus 72D Ford - 1m54s22	16 Howden Ganley BRM P153 - 1m53s77
19 Andrea de Adamich March 711 Alfa Romeo - 1m56s17	10 Peter Gethin McLaren M19A Ford - 1m54s90	
34 François Mazet March 701 Ford - 2m00s51	28 Max Jean March 701 Ford - 1m59s79	18 Alex Soler-Roig March 711 Ford - 1m57s07

Nanni Galli, March 711 Ford, que tinha obtido o tempo de 1m55s52, que lhe daria a 20ª posição, não alinhou para a largada.



Largada da prova, com: 11 – Jackie Stewart (Tyrrell 003 Ford), 5 – Clay Regazzoni (Ferrari 312B2) e 4 – Jacky Ickx (Ferrari 312B2) partindo na frente.

Dada a largada, quando os carros chegaram à primeira chicana, Ickx foi tocado pela traseira, se atrasando, enquanto Stewart assumia a liderança, com os carros completando a primeira volta na seguinte ordem: 1º Stewart (11); 2º Regazzoni (5); 3º Rodriguez (15); 4º Beltoise (21); 5º Amon (20); 6º Cevert (12); 7º Siffert (14); 8º Ickx (4); 9º Peterson (17); 10º Hill (7); 11º Stommelen (24); 12º Surtees (22); 13º Hulme (9); 14º Fittipaldi (1); 15º Wisell (2); 16º Pescarolo (27); 17º Schenken (8); 18º Gethin (10); 19º Ganley (16); 20º De Adamich (19); 21º Roig (18); 22º Jean (28); e 23º Mazet (34).

Com três voltas, Stewart levava cerca de seis segundos de vantagem para Regazzoni, com Ickx com a quebra do virabrequim ficando fora depois de quatro voltas, e Soler-Roig abandonou uma volta antes, com a bomba de combustível pifada.

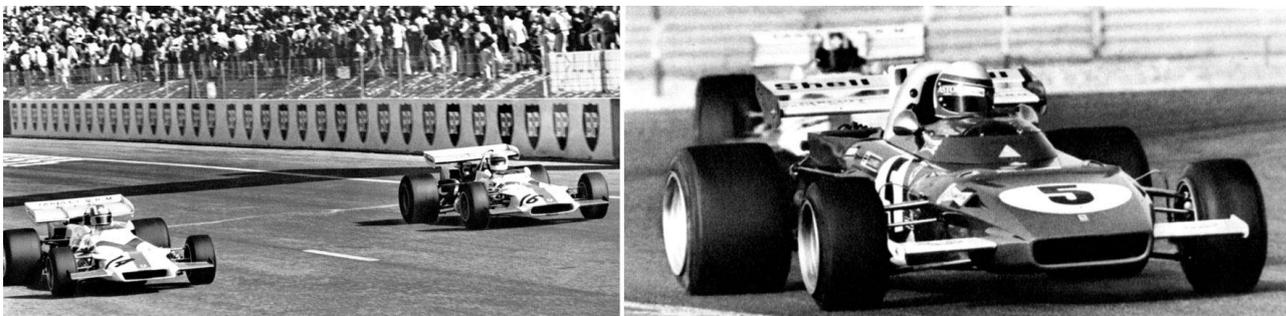
Enquanto isso, Emerson Fittipaldi fazia uma excelente corrida, aparecendo, depois de seis voltas na nona colocação, tendo superado oito adversários.

Com dez voltas completadas, a ordem era a seguinte: 1º Stewart; 2º Regazzoni; 3º Rodriguez; 4º Cevert; 5º Beltoise; 6º Siffert; 7º Hill; 8º Amon; 9º Fittipaldi; 10º Surtees; 11º Wisell; 12º Schenken; 13º Stommelen; 14º Pescarolo; 15º Peterson; 16º Gethin; 17º Ganley; 18º Hulme; 19º De Adamich; 20º Jean; 21º Mazet.

Na décima quinta volta, Emerson ultrapassou as duas Matra, assumindo a sétima colocação, partindo para cima de Siffert em busca da sexta colocação. Os abandonos vinham se sucedendo, com Denny Hulme depois de 16 voltas com problemas de ignição e Peterson depois de 19 por quebra do motor.

Com essas modificações, os carros atingiram 20 voltas na seguinte ordem: 1º Stewart; 2º Regazzoni; 3º Rodriguez; 4º Cevert; 5º Hill; 6º Siffert; 7º Fittipaldi; 8º Amon; 9º Beltoise; 10º Schenken; 11º Surtees; 12º Wisell; 13º Pescarolo; 14º Stommelen; 15º Gethin; 16º Ganley; 17º De Adamich; 18º Mazet; 19º Jean.

Na volta 21, Regazzoni rodou em uma mancha de óleo que fora deixada pelo carro de Peterson, abandonando a corrida, com Rodriguez assumindo a segunda colocação, mas o mexicano também não teve sorte a acabou abandonando depois de 27 voltas com problemas na ignição do motor do seu carro.

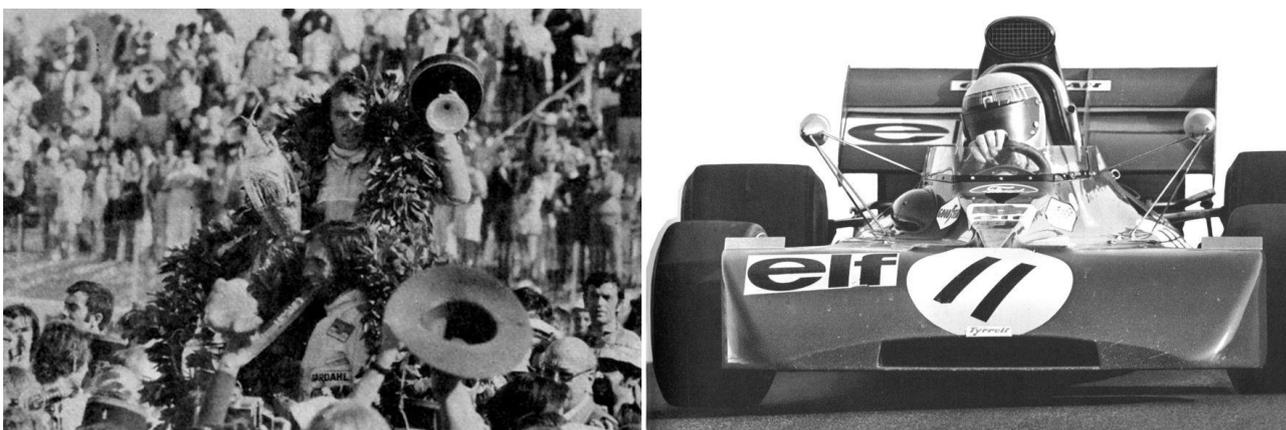


14 – Jo Siffert (BRM P160), 16 – Howden Ganley (BRM P153), 5 – Clay Regazzoni (Ferrari 312B2)

Com esses abandonos, os carros da Tyrrell passaram a formar uma dobradinha com o primeiro e o segundo lugares, posições que foram mantidas até o final da prova, vindo em terceiro Jo Siffert e em quarto Emerson Fittipaldi, com os dois fazendo um “pega” dos mais sensacionais, que durou até o final da corrida. Graham Hill que vinha fazendo uma ótima corrida teve que se dirigir aos boxes, despencando na classificação, até abandonar depois de 34 voltas.

Restando 17 carros na prova, a ordem com 30 voltas completadas era a seguinte: 1º Stewart; 2º Cevert; 3º Siffert; 4º Fittipaldi; 5º Amon; 6º Schenken; 7º Beltoise; 8º Wisell; 9º Surtees; 10º Pescarolo; 11º Stommelen; 12º Gethin; 13º Ganley; 14º De Adamich; 15º Hill; 16º Mazet; 17º Jean.

Depois de completar 31 voltas, o motor Alfa Romeo do carro de Andrea de Adamich quebrou, deixando o italiano, que corria nas últimas posições, fora da corrida.



Jackie Stewart foi o vencedor da prova ao volante do Tyrrell 003 Ford

Somente mais dois abandonos ocorreram antes da bandeirada de chegada, dos carros de Henri Pescarolo, que completou 45 voltas (quebra do câmbio) e de Tim Schenken, que corria na quinta colocação, em função da queda da pressão de óleo depois de completar 50 voltas.

Emerson Fittipaldi, depois de trocar diversas vezes de posição com Jo Siffert, acabou conquistando um excelente terceiro lugar, logo atrás das Tyrrell de Stewart e Cevert. O quarto foi Siffert, o quinto Amon e o sexto Wisell.

[Ver RESULTADOS 1971/53](#)

65 – 5ª ETAPA DO FORWARD TRUST BRITISH F3 CHAMPIONSHIP - CROFT

Mais uma vez o brasileiro Ronald Rossi não pode participar de uma prova de Fórmula 3 na Inglaterra por problemas mecânicos, mas Giu Ferreira estava presente no dia 10 de julho, para participar da 5ª etapa do Forward Trust British F3 Championship, na pista de Croft.

A prova foi dividida em duas baterias de classificação e uma prova final.

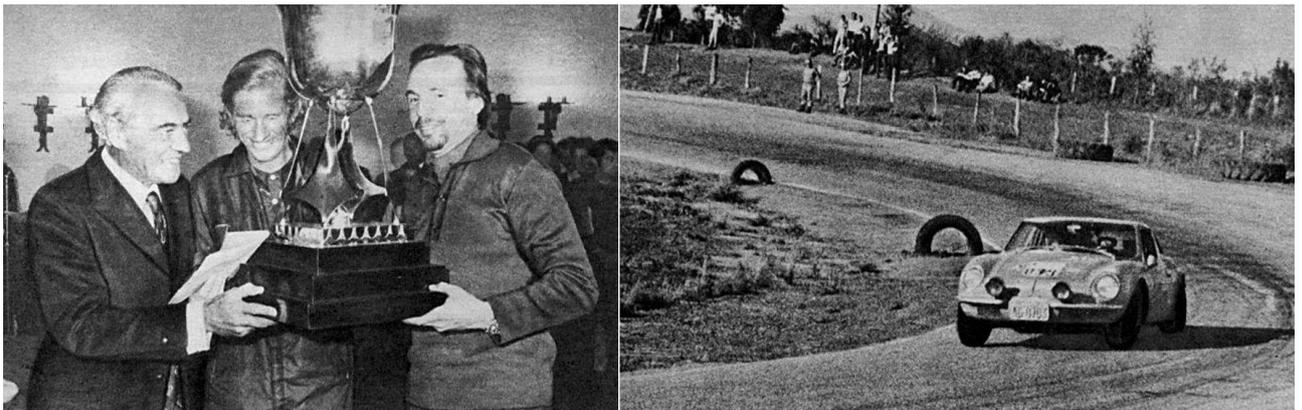
A primeira bateria foi vencida por Dave Walker, com Ulf Svensson em segundo, Barrie Maskell em terceiro, James Hunt em quarto e Sandy Shepard em quinto.

Giu participou da segunda bateria, recebendo a bandeirada de chegada na quinta colocação, porém acabou sendo penalizado por queima de largada, caindo para a 13ª posição, sagrando-se vencedor da bateria Roger Williamson. Andy Sutcliffe foi o segundo, Rikki von Opel o terceiro, Alan Rollinson em quarto, e Branda McInerney em quinto.

Com a penalização, Giu largou na prova final na 17ª colocação e, fazendo uma má largada, acabou caindo para 21º na primeira volta. A partir de então, o brasileiro iniciou uma corrida espetacular, ganhando posições até terminar a prova na 7ª colocação. O vencedor foi Dave Walker, ficando James Hunt e segundo, Barrie Maskell em terceiro, Alan Rollinson em quarto, Ulf Svensson em quinto, e Sandy Shepard em sexto.

Ver RESULTADOS 1971/54

72 – RALLY DE INTEGRAÇÃO NACIONAL



Jan Balder e Alfredo Maslowsky, recebendo o troféu do Ministro Mário Andreazza venceram com o Puma GT VW

Foi organizado, com total apoio do Governo Federal, de 4 a 14 de julho, com largada em Fortaleza e chegada no Chuí, obedecendo aos seguinte roteiro:

1ª Etapa – 04/07/1917 – 1.316 km – Largada em Fortaleza passando por: Rio Jaguaribe (CE); Salgueiro (PE); Juacema (BA); Feira de Santana (BA); chegada em Salvador (BA).

2ª Etapa – 06/07/1917 – 2.300 km – Largada na BR 234 em Salvador (BA), passando por: Jequié (BA); Teófilo Otoni (MG); Além Paraíba (RJ); Itajaí (RJ); chegada em Teresópolis onde ocorreu um prime.

3ª Etapa – 09/07/1917 – Largada na Via Dutra passando por Itaipava (RJ); São Paulo, com prime em Interlagos, Registro (SP); com chegada em Curitiba, onde ocorreu um prime no Autódromo de Curitiba.

4ª Etapa – 11/07/1917 – Largada em Curitiba, passando por: Mafra (SC); São Marcos (RS); chegada em Porto Alegre, com prime no autódromo de Tarumã.

5ª Etapa – 13/07/1917 – Largada em Porto Alegre com chegada na alfândega em Chuí.

No dia 14 de julho os carros retornaram a Porto Alegre onde ocorreu a premiação.

A prova foi dividida em três categorias: “A” – até 1.600 cc; “B” – de 1.601 a 3.000 cc; “C” – acima de 3.001 cc.

Jan Balder/Alfredo Maslowsky (puma nº 39) foram os vencedores, ficando em segundo Adolfo Goldbbberg/Francisco Roemmler (Ford Corcel nº 21); em terceiro Sérgio Mattos/Luiz Fernando Mondin (Ford Corcel nº 5); em quarto René Lefevre/Péricles de Freitas Ramos (Ford Corcel nº 2); e em quinto Antônio Paggiaro/Luiz M. Machado (VW Sedan 1300 nº 37).

67 – GP DA INGLATERRA – 6ª ETAPA DO MUNDIAL DE F-1

A sexta etapa do Campeonato Mundial de Fórmula 1, o GP da Inglaterra, foi disputada no dia 17 de julho no autódromo de Silverstone, com a participação de 24 carros, na primeira corrida de Fórmula 1 realizada depois do falecimento de Pedro Rodriguez.

Como vinha ocorrendo nessa temporada, o Tyrrell de Stewart e as Ferrari se apresentaram como favoritos, muito embora os carros italianos ainda se mostrassem pouco confiáveis durante as corridas.

Nos treinos e provas de classificação, tal cenário foi repetido. No primeiro dia, Stewart fez o melhor tempo, registrando 1m19s0, ficando em segundo Emerson Fittipaldi com 1m19s2. No segundo dia, Fittipaldi marcou o tempo de 1m18s3, que passou a ser o pole-position provisório que, entretanto, foi superado em seguida por Stewart com o tempo de 1m18s2 e finalmente por Regazzoni com 1m18s1. No terceiro dia, Stewart igualou o tempo de Regazzoni, enquanto que Jo Siffert, com o tempo de 1m18s2, tirava a chance de Fittipaldi largar na primeira fila, ficando assim formado o pelotão de largada:

16 Jo Siffert BRM P160 - 1m18s2	12 Jackie Stewart Tyrrell 003 Ford - 1m18s1	5 Clay Regazzoni Ferrari 312B2 - 1m18s1
18 Ronnie Peterson March 711 Ford - 1m19s0	1 Emerson Fittipaldi Lotus 72D Ford - 1m18s3	
9 Denny Hulme McLaren M19A Ford - 1m19s6	8 Tim Schenken Brabham BT33 Ford - 1m19s5	4 Jacky Ickx Ferrari 312B2 - 1m19s5
14 François Cevert Tyrrell 002 Ford - 1m19s8	21 Chris Amon Matra Simca MS120B - 1m19s7	
2 Dave Charlton Lotus 72D Ford - 1m20s05	24 Rolf Stommelen Surtees TS9 Ford - 1m19s88	17 Howden Ganley BRM P153 - 1m19s84
22 Jean-Pierre Beltoise Matra Simca MS 120B - 1m20s2	10 Peter Gethin McLaren M19A Ford - 1m20s1	
23 John Surtees Surtees TS9 Ford - 1m20s6	26 Henri Pescarolo March 711 Ford - 1m20s5	7 Graham Hill Brabham BT34 Ford - 1m20s3
6 Mike Beuttler March 701 Ford - 1m20s7	3 Reine Wisell Lotus 56 Pratt & Whitney - 1m20s66	
25 Derek Bell Surtees TS9 Ford - 1m22s3	11 Jackie Oliver McLaren M14A Ford - 1m21s0	20 Nanni Galli March 711 Ford - 1m20s9

Pouco antes da largada da prova, foi realizado um treino para acerto final dos carros e Emerson Fittipaldi entrou na pista com os tanques do seu Lotus 72D completamente cheios, e o piloto notou que o carro estava batendo o assoalho na pista devido ao seu peso. Entrou nos boxes e avisou a Chapman o que estava acontecendo, ficando decidido que o carro deveria correr assim mesmo, sendo apenas endurecida a suspensão dianteira. Chapman entendeu que depois de 10 voltas o carro voltaria ao normal, quando o combustível fosse consumido, porém o ajuste na suspensão dianteira acabou deixando o carro instável, prejudicando a pilotagem e com isso tornando difícil para Emerson lutar pela segunda colocação.

Na largada, com a indecisão do diretor de prova, Regazzoni movimentou o carro antes de sua autorização, sendo obrigado a frear e largar em seguida, causando grande confusão e permitindo que Ickx, que largou na terceira fila, assumisse a liderança, enquanto Oliver acabou batendo na traseira do carro de Hill, ficando os dois fora da prova.



1 – Emerson Fittipaldi (Lotus 72C Ford) e 8 – Tim Schenken (Brabham BT33 Ford)

Por sua vez, Emerson errou uma das marchas caindo para a décima primeira colocação, sendo a primeira volta completada na seguinte ordem: 1º Clay Regazzoni (Ferrari-5); 2º Jacky Ickx (Ferrari-4); 3º Jackie Stewart (Tyrrell-12); 4º Jo Siffert (BRM-16); 5º Tim Schenken (Brabham-8); 6º Ronnie Peterson (March-18); 7º Denny Hulme (McLaren-9); 8º Howden Ganley (BRM-17); 9º Peter Gethin (BRM-10); 10º François Cevert (Tyrrell-14); 11º Emerson Fittipaldi (Lotus-1); 12º Chris Amon (Matra-21); 13º Rolf Stommelen (Surtees-24); 14º Henri Pescarolo (March-26); 15º Mike Beuttler (March-6); 16º Jean-Pierre Beltoise (Matra-22); 17º John Surtees (Surtees-23); 18º Reine Wisell (Lotus-3); 19º Nanni Galli (March-20); 20º Andrea de Adamich (March-19); 21º Derek Bell (Surtees-25); 22º Charlton (Lotus-2).

Na segunda volta Dave Charlton, com problemas de motor no seu Lotus, parou nos boxes abandonando a corrida, enquanto Stewart e Siffert passaram por Ickx. Peterson passou por Schenken e Fittipaldi por Cevert. Na quarta volta Stewart passou por Regazzoni assumindo a liderança, que manteve até o final da corrida. Na volta seguinte foi a vez de Siffert passar para segundo, Fittipaldi passou por Gethin, ganhando mais uma posição, ao mesmo tempo em que Stewart aumentava o ritmo buscando se distanciar dos seus perseguidores, sendo completada a 10ª volta na seguinte ordem: 1º Stewart; 2º Siffert; 3º Regazzoni; 4º Ickx;

5º Peterson; 6º Schenken; 7º Fittipaldi; 8º Hulme; 9º Ganley; 10º Gethin; 11º Cevert; 12º Stommelen; 13º Amon; 14º Pescarolo; 15º Beltoise; 16º Surtees; 17º Galli; 18º Beuttler; 19º Bell; 20º Wisell; 21º Adamich.

Na 13ª volta Emerson passou por Schenken para ocupar a sexta colocação, enquanto Reine Wisell, pilotando a Lotus Turbina ia mal, correndo em penúltimo lugar, à frente apenas de Andrea de Adamich, sofrendo com o baixo desempenho do motor Alfa Romeo do seu carro.

Na volta 15, o carro de Jo Siffert passou a enfrentar problemas de dirigibilidade, devido ao aerofólio ter mudado de posição em função da vibração dos pneus e, com isso, Regazzoni recuperou a segunda colocação. Peter Gethin parou nos boxes e quando retornou tinha caído para as últimas posições. Com os carros completando 20 voltas, Stewart tinha 14 segundos de vantagem para Regazzoni, com os carros correndo na seguinte ordem: 1º Stewart; 2º Regazzoni; 3º Siffert; 4º Ickx; 5º Peterson; 6º Fittipaldi; 7º Schenken; 8º Hulme; 9º Ganley; 10º Pescarolo; 11º Stommelen; 12º Amon; 13º Cevert; 14º Surtees; 15º Beltoise; 16º Galli; 17º Bell; 18º Beuttler; 19º Wisell; 20º Gethin; 21º Adamich.

Emerson Fittipaldi continuava fazendo uma ótima corrida e na volta 22 passou por Peterson e começou a perseguir Ickx. Cevert foi aos boxes na 20ª volta se atrasando. Depois de completar 21 voltas tinha abandonado Mike Beuttler pela queda da pressão de óleo do motor do seu carro, e depois de 23 voltas foi a vez de Derek Bell ficar de fora com superaquecimento do motor. Ao serem completadas 30 voltas, a ordem era a seguinte: 1º Stewart; 2º Regazzoni; 3º Siffert; 4º Ickx; 5º Fittipaldi; 6º Peterson; 7º Schenken; 8º Hulme; 9º Ganley; 10º Pescarolo; 11º Amon; 12º Stommelen; 13º Surtees; 14º Beltoise; 15º Galli; 16º Wisell; 17º Gethin; 18º Cevert; 19º Adamich.



4 – Jacky Ickx (Ferrari 312B2) e 18 – Ronnie Peterson (March 711 Ford)

Denny Hulme abandonou depois de 32 voltas e Amon depois de 35, ambos com problemas de motor. Já sofrendo problemas de dirigibilidade, Emerson Fittipaldi foi superado por Ronnie Peterson e, na volta 37, Ickx entrou nos boxes com um pneu furado. Com isso, com 40 voltas, a ordem era: 1º Stewart; 2º Regazzoni; 3º Siffert; 4º Peterson; 5º Fittipaldi; 6º Schenken; 7º Ganley; 8º Pescarolo; 9º Stommelen; 10º Surtees; 11º Beltoise; 12º Galli; 13º Ickx; 14º Wisell; 15º Cevert; 16º Gethin; 17º Adamich.

Na volta 42 Schenken se aproveitou das dificuldades de Fittipaldi e assumiu a quinta colocação e nessa mesma volta Siffert passou com o motor falhando e na volta seguinte entrou nos boxes, perdendo muitas posições. Na volta 49, a Ferrari de Regazzoni parou com problemas de motor e com isso, com 50 voltas completadas, a ordem era a seguinte: 1º Stewart; 2º Peterson; 3º Schenken; 4º Fittipaldi; 5º Pescarolo; 6º Stommelen; 7º Surtees; 8º Beltoise; 9º Ickx; 10º Galli; 11º Ganley; 12º Siffert; 13º Wisell; 14º Cevert; 15º Gethin; 16º Adamich.

Na volta 51 Ickx abandonou com queda da pressão de óleo, e na 54 foi a vez de Gethin abandonar com problemas de motor e, quando tudo indicava que não haveria mais modificações, Tim Schenken teve o câmbio quebrado, sendo obrigado a abandonar.

A prova chegou ao final com Stewart em primeiro, com 36s1 segundos de vantagem para Ronnie Peterson e 1m32s1 para Emerson Fittipaldi, os únicos a completarem as 68 voltas da prova. O quarto foi Henri Pescarolo, o quinto Rolf Stommelen, e o sexto John Surtees.

Ver RESULTADOS 1971/55



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

68 – 11ª ETAPA DO MOTOR SPORT SHELL SUPER OIL F-3 CHAMPIONSHIP - SILVERSTONE

Uma das preliminares do GP da Inglaterra foi o XXIV RAC Wookmark British GP, disputado no dia 17 de julho, contando pontos para a 11ª Etapa do Motor Sport Shell Super Oil F3 Championship.

A prova foi organizada em duas baterias classificatórias de 15 voltas cada uma e uma prova final em 30. Ronald Rossi não pode participar por problemas mecânicos no seu Brabham, mas Giu Ferreira estava presente no grid de largada da primeira bateria, a qual terminou na quinta colocação. O vencedor dessa bateria foi Jody Scheckter, o segundo Conny Anderson, o terceiro Dave Morgan, e o quarto David Purley. A segunda bateria foi vencida por Dave Walker, com Colin Vandervell em segundo, Steve Thompson em terceiro, Giancarlo Naddeo em quarto, e Barrie Maskell em quinto.

Na prova final, Giu acompanhava os líderes, mas um carro derrapou à sua frente, obrigando-o a frear e desviar e com essa manobra acabou se distanciando para terminar na 12ª colocação. O vencedor foi Dave Walker, o segundo François Rousselot, o terceiro Giancarlo Naddeo, o quarto Roger Williamson, e o quinto Steve Thompson.

Ver RESULTADOS 1971/56

69 – CAMPEONATO BRASILEIRO DE KART

O Campeonato Brasileiro de Kart foi disputada no Kartódromo de Tarumã, nos dias 16, 17 e 18 de julho, apresentando as seguintes colocações:

1 – Categoria 200 cc:

P	PILOTO	UF	Nº	KART	PONTOS
1º	Cândido Gonçalves Neto	MG	2	Mini McCulloch	0
2º	Anfrido Ziller	MG	5	Mini McCulloch	2
3º	Rômulo Ferreira da Souza	MG	3	Mini McCulloch	3

2 – Categoria 100 cc:

P	PILOTO	UF	Nº	KART	PONTOS
1º	Zeca Giaffone	SP	21	Cox Komet	0
2º	René Lotfi	SP	25	Mini Parilla	12
3º	Carol Figueiredo	SP	20	Mini Parilla	13
4º	Aloysio Andrade	SP	30	Cox Komet	17
5º	Fernando Montá	RJ	31	Cox Parilla	24
6º	Affonso Giaffone Jr.	SP	10	Cox Komet	29
7º	Júlio Caio Marques	SP	14	Cox Komet	31
8º	Rodolfo Schutz	RS	1	CM Parilla	33
9º	José Lotfi	SP	16	Mini Parilla	38
10º	Carlos Moraes	RS	7	Tecno McCulloch	39

3 – Categoria Júnior (de 14 a 15 anos):

P	PILOTO	UF	Nº	KART
1º	José Pastore	SP	1	Mini Riomar
2º	Paulo César Salles	SP	10	Mini Riomar

4 – Categoria Sênior (de 16 a 18 anos):

P	PILOTO	UF	Nº	KART
1º	Luiz Pastore	SP	5	Mini Riomar
2º	Mário Ferraris	SP	13	Mini Riomar

5 – Categoria 125 cc:

P	PILOTO	UF	Nº	KART	PONTOS
1º	Carol Figueiredo	SP	20	Mini Riomar	0
2º	Geraldo Corrêa Dias	SP	21	Mini Riomar	5
3º	Antônio Lopes	SP	22	Mini Riomar	8
4º	Flávio Martinewski	RS	3	Mini Riomar	9
5º	Miguel Flávio de Barros	SP	26	Mini Riomar	10
6º	José Lotfi	SP	25	Mini Riomar	12
7º	Tarcílio Tupy Caldas	RS	4	Mini Riomar	16
8º	Paulo de Leo	RS	15	Mini Riomar	20
9º	Francisco Brandini	SP	30	Mini Riomar	21
10º	Mário Pati Jr.	SP	28	Mini Riomar	21



Vista da prova de 100 cc: 23 – Walter Travaglini Fº (Cox Komet), 25 – René Lotfi (Mini Parilla) e 5 – Fernando Schultz (Mini Parilla)

70 – A RENÚNCIA DE MAURO SALLES DA PRESIDÊNCIA DA CBA

Em uma assembleia realizada pela CBA em Porto Alegre, no dia 24 de julho, organizada na véspera prevista para a realização das 300 Milhas de Tarumã, terceira etapa do campeonato brasileiro de automobilismo, o Sr. Mauro Salles apresentou sua carta de renúncia à presidência da CBA, fato que causou grande crise no meio automobilístico nacional.

Mauro Salles tinha sido eleito presidente da entidade em setembro de 1969, quando o automobilismo nacional se encontrava num forte impasse, quanto ao comando do esporte, com disputa entre a CBA e o Automóvel Clube do Brasil, este último sendo o detentor do reconhecimento da FIA, como entidade máxima nacional, embora pelas nossas leis, tal prerrogativa fosse da CBA.

Mauro Salles conseguiu um acordo com o Automóvel Clube, comandado pelo General Santa Rosa, que não aceitava a presença de seu desafeto Ramon Von Buggenhout como secretário geral da CBA. Inicialmente foram realizadas provas internacionais no país, com o torneio BUA de Fórmula Ford em janeiro e fevereiro de 1970, seguido pela liberação da participação de pilotos brasileiros nacionais no exterior, e culminando com o reconhecimento da CBA pela FIA, ficando o Automóvel Clube fora das competições automobilísticas, mas mantendo o comando no que se referia a mobilidade e turismo.

Salles alegou, para a renúncia, o fato de administrar a CBA de São Paulo, embora a sede da entidade fosse em Brasília, pois não sendo um cargo remunerado, tinha que cuidar dos seus interesses profissionais na capital paulista e sentia a necessidade de dividir as atribuições da CBA com seus vice-presidentes, o que não era possível, pois todos residiam em outros Estados. Assim, solicitou na assembleia a eleição de novos vice-presidentes, o que não foi aprovado. Diante desse quadro, não coube alternativa a não ser a renúncia do cargo.

A rigor, seus afazeres profissionais não permitiam que mantivesse a dedicação integral que o cargo exigia e, como a pacificação tinha sido conseguido, inclusive com a filiação à FIA, o renomado dirigente, sem dúvida o mais importante dos presidentes da CBA, acabou renunciando.

Assumiu interinamente a presidência da CBA o seu 1º vice-presidente, Aroldo de Carvalho.



Mauro Salles entre os dirigentes do automobilismo argentino: Alessio Roberto Chessel e Comodoro Ernesto Enrique Baca

71 – 7ª ETAPA DO NORTH CENTRAL LOMBARD BRITISH F-3 CHAMPIONSHIP – MALLORY PARK

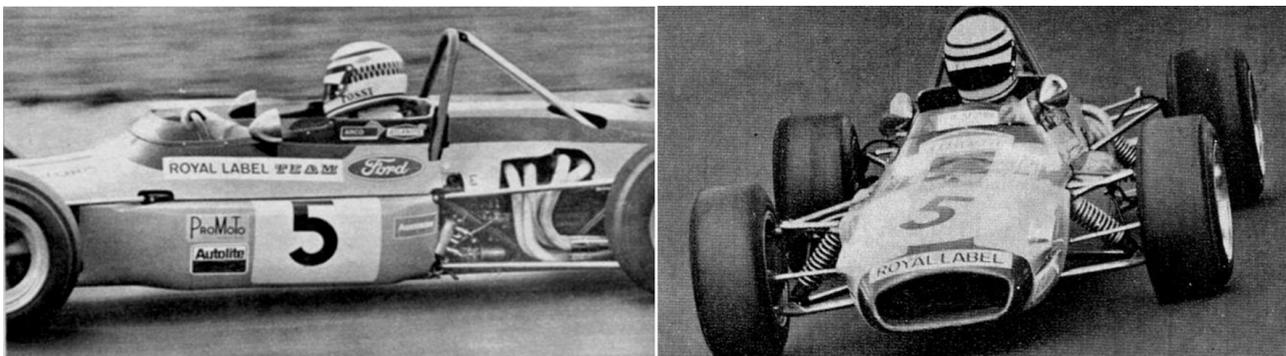
No dia 25 de julho, na pista de Mallory Park foi disputada a 7ª Etapa do North Central Lombard British F3 Championship, e Giu Ferreira não pode correr, deixando a Equipe Royal Label defendida apenas por Ronald Rossi que, durante a prova, teve um amortecedor quebrado, o que tornou o carro difícil de pilotar, mas mesmo assim, o piloto carioca conseguiu terminar a prova na sexta colocação.

Steve Thompson venceu a prova pilotando um Ensign, se classificando a seguir Roger Williamson, Colin Vandervell, Andy Sutcliffe, Jody Scheckter e Ronald Rossi.

A prova foi dividida em duas baterias, com resultado final apurado pela soma dos seus tempos, com a primeira bateria sendo vencida por Steve Thompson, seguido por Roger Williamson, Colin Vandervell, Jody Scheckter e John Bisignano,

Steve Thompson venceu a segunda bateria, com Colin Vandervell em segundo, Roger Williamson em terceiro, Andy Sutcliffe em quarto, e Jody Scheckter em quinto.

Ver RESULTADOS 1971/57



5 – Ronald Rossi (Brabham BT28 Ford)

78 – PRÊMIO POLÍCIA MILITAR DO ESTADO DE GOIÁS

Em comemoração ao 116º aniversário de fundação da Polícia Militar do Estado de Goiás, foi realizada no dia 25 de julho, em Goiânia, uma corrida automobilística no circuito da Avenida Assis Chateaubriand, com 4.200 metros de extensão.

A prova deveria ser disputada com duas horas de duração, mas, dentro da organização informal imperante naquela época, em Goiânia, acabou sendo encerrada depois de 40 voltas.

A largada estava prevista para as 14 horas, mas acabou ocorrendo às 15,40 horas.

Os participantes efetuaram uma volta de apresentação, tendo à frente, em substituição ao tradicional carro madrinha, uma moto Suzuki 500.

Iniciada a corrida, assumiu a ponta o Fúria Chevrolet de Olavo Pires, vindo em sua perseguição o Opala do mineiro Nelson Weiss.

Em terceiro corria o VW Spyder de Rêmulo Consort, em quarto o Renault 4CV com motor VW, de Cleomar Resende, em quinto o Elgar de Toninho Martins e em sexto o outro Elgar, de Luiz Barata.

Na terceira volta, o Elgar de Toninho parou nos boxes com uma das mangueiras de óleo do cárter vazando. Efetuados os reparos o carro retornou à pista.

Enquanto isso, o Fúria abria cada vez mais vantagem para os demais, e o VW nº 74 de Anderson Leite/João Luiz Serejo entrou nos boxes com problemas nos freios.

Nelson Weiss passou a ser atacado pelo VW nº 38, ao mesmo tempo em que o VW Spyder de Consort perdia terreno.

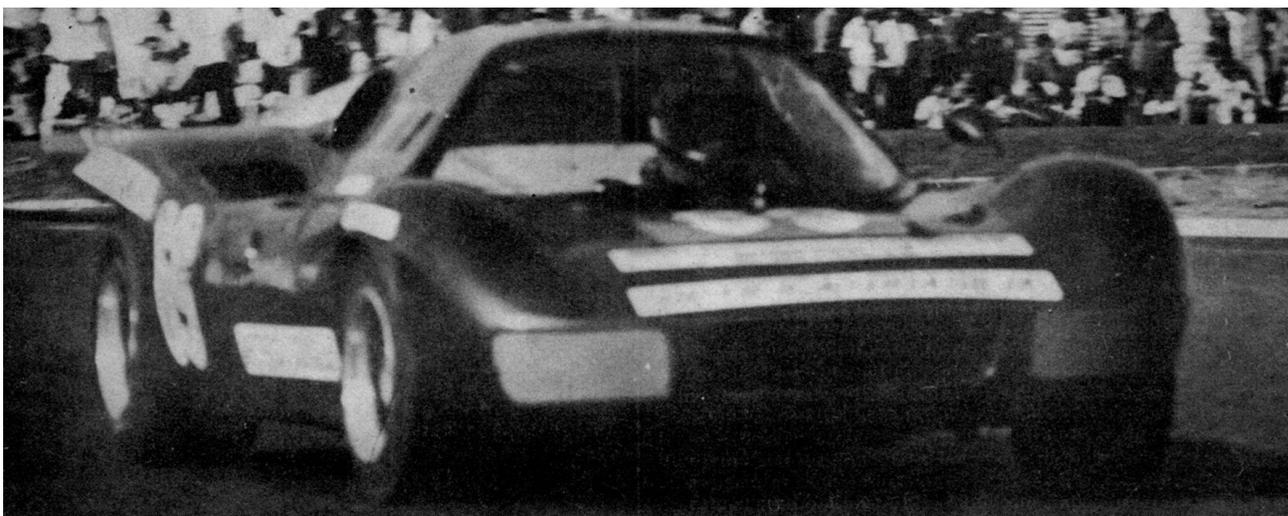
Na sexta volta o VW 38, que era o mesmo carro utilizado por Toninho da Matta nas 24 Horas de Interlagos no ano anterior, passou pelo Opala 36, assumindo a segunda colocação. O Elgar nº 19, nessa altura da corrida, estava na 11ª colocação, enquanto Elgar, o nº 12 passava soltando fumaça, com o chefe da equipe, Waldir Lomazzi sinalizando para que o carro entrasse nos boxes onde ficou constatado que se rompera a junta da tampa de válvulas. Reparado, o carro retornou à corrida, para desistir em seguida.

Enquanto o Elgar 19 começava a conquistar posições, o VW 38 entrou nos boxes para reparos, devolvendo a segunda colocação para o Opala 36.

Entre os pilotos de Brasília, merece destaque as corridas de Luís Gladstone pilotando o Interlagos com motor VW e das duplas Jorge Chaul/Durval Manzi (VW nº 9) e Ruyter Pacheco/Zeca Vassalo (VW).

A corrida chegou ao final com a vitória do Fúria de Olavo Pires, com mais uma vez a organização de Goiânia divulgando um resultado com o Renault com motor VW de Cleomar Resende à frente do Elgar de Luiz Barata, o que só foi corrigido depois da intervenção do presidente da Federação do DF, Major Fábio Villela.

Corrido o mapa de cronometragem Olavo Pires (Fúria Chevrolet nº 69) ficou em primeiro, Nelson Weiss (Chevrolet Opala 6 cilindros nº 36) em segundo, Sebastião Venâncio Filho (VW Sedan 1900 nº 38) em terceiro, Luiz Barata (Elgar VW 1600) em quarto; e Cleomar Resende (Renault 4CV VW) em quinto.



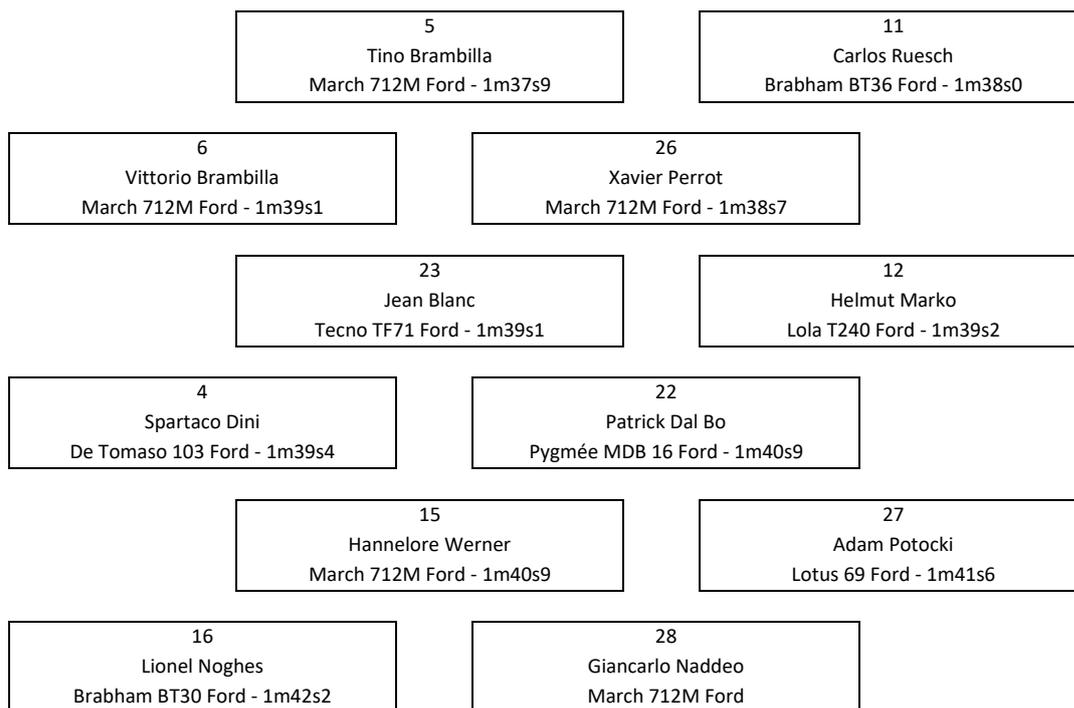
Olavo Pires venceu a prova pilotando o Fúria Chevrolet nº 69 que tinha adquirido de Pedro Victor Delamare

73 – X GP DE ÍMOLA – FÓRMULA 2

No dia 25 de julho foi disputado no Autódromo Dino Ferrari, em Ímola, na Itália, o X GP de Ímola, de Fórmula 2, que teve a participação dos brasileiros Emerson, Wilson Fittipaldi e José Carlos Pace.

Nos treinos de sexta-feira, Emerson Fittipaldi e José Carlos Pace tinham feito o tempo de 1m36s1, ficando atrás apenas de Cláudio Francisci (1m35s7) e Dieter Quester (1m35s8), como houve poucas modificações nos tempo dos treinos de sábado, o grid de largada ficou assim definido:

2 Cláudio Francisci March TF70 Ford - 1m35s7	21 Dieter Quester March 712M BMW - 1m35s7
8 Emerson Fittipaldi Lotus 69C Ford - 1m36s1	25 José Carlos Pace March 712M Ford - 1m36s1
10 Carlos Reutemann Brabham BT36 Ford - 1m36s2	9 Wilson Fittipaldi Jr. March 712M Ford - 1m36s4
1 François Cevert Trecno TF71 Ford - 1m36s9	3 Luigi Fontanesi Tecno TF70 Ford - 1m37s0
7 Giovanni Salvati Mach 712M Ford - 1m37s6	19 Jurg Dubler Brabham BT30 Ford - 1m37s6



Dada a largada Dieter Quester assumiu a ponta seguido por Francisci, Pace, Emerson e Wilsinho que passou por Emerson antes da curva em cotovelo. Na parte mista do circuito, Pace e Wilsinho passaram por Francisci e, em seguida, Wilsinho passou por Moco e Quester, assumindo a primeira colocação. Pace também passou por Quester e os dois brasileiros passaram a lutar pela liderança.

Emerson começou a enfrentar problemas com o motor do seu carro que não tinha o desempenho desejado e, com isso, os três primeiros começaram a se distanciar. Mesmo assim, o brasileiro conseguiu passar por Francisci e começou a se aproximar de Quester.

Na quarta volta, Wilsinho liderava seguido por Pace, Quester, Emerson, Francisci e Reutemann, posições que se mantiveram até à 10ª volta.

A temperatura do motor do carro de Emerson Fittipaldi começou a subir, e Wilsinho, quando liderava a prova passou a enfrentar um problema com o câmbio do seu carro, tendo dificuldades em engatar a terceira e a quarta marchas e, com isso, Pace o ultrapassou assumindo a ponta.

Quem fazia uma corrida espetacular era o francês François Cevert, que largando na sétima posição foi ultrapassando um a um os seus adversários até chegar à liderança, quando José Carlos Pace rodou ficando atravessado na pista. Wilsinho, Quester e Emerson conseguiram se desviar do carro de Pace que retornou à disputa em seguida.

Faltando sete voltas para o final da bateria, Emerson entrou nos boxes com superaquecimento do motor, com a bateria terminando com Cevert em primeiro, Wilsinho em segundo, Quester em terceiro e Pace em quarto.

Para a segunda bateria alinharam 16 carros. Entre os brasileiros, Emerson Fittipaldi tinha ficado fora por causa dos problemas com o motor do seu carro.

A primeira volta terminou com Wilsinho na ponta, seguido por Pace, Cevert e Quester, mas logo em seguida o motor do carro de Wilsinho começou a falhar quando passava das 9.500 rpm, do que se aproveitaram Pace e Cevert para o ultrapassarem, mas pouco depois foi a vez do motor de Cevert quebrar deixando o piloto fora da corrida.

Com o motor de Wilsinho rateando, Dieter Quester o ultrapassou assumindo o segundo lugar, enquanto Pace abria vantagem, ainda mais beneficiado quando o piloto alemão abandonou com problemas de motor. Apesar dos problemas, Wilsinho se mantinha em segundo, com sete segundos de atraso para Pace, mas, caso terminasse a bateria, seria o vencedor em face da vantagem obtida na primeira bateria, quando o motor do March de Wilsinho pifou de vez fazendo com que ele abandonasse a bateria que foi vencida por Pace, com Fontanesi em segundo, Ruesch em terceiro, Noghes em quarto, e Perrot em quinto. Na soma de tempos, José Carlos Pace foi declarado vencedor, com Giovanni Salvati em segundo e Xavier Perrot em terceiro, os únicos a completarem as 56 voltas da prova. Mesmo tendo abandonado, Wilson Fittipaldi Jr. foi o quarto com duas voltas de desvantagem.

Ver RESULTADOS 1971/58



9 – Wilson Fittipaldi Jr. (March 712M Ford) e 25 – José Carlos Pace (March 712M Ford) liderando o pelotão

74 – FESTIVAL DE MOTORES – ESTREANTES EM INTERLAGOS

No dia 25 de julho foi realizado, em Interlagos, um evento de motores, intitulado “Festival de Motores”, com corridas de Motocicletas, Karts e Automóveis, sendo o último para estreantes e novatos.

Para motos foram disputadas duas baterias, sendo as duas vencidas por Walter “Tucano” Barchi, pilotando uma Yamaha de 350 cc.

A primeira bateria de automóveis para estreantes e novatos, o vencedor foi José Martins Jr. que, pilotando um Puma VW, mesmo tendo largado nas últimas posições, assumiu a liderança ainda na primeira volta a mantendo até o final, seguido por Jacob Kourouzan, que pilotou um Lorena. O terceiro foi José Maldonado (VW), o quarto José Molinari (VW) e o quinto Eudoro de Oliveira (VW).

Na segunda bateria, José Martins Jr. teve problemas com seu Puma, abandonando a prova logo nas primeiras voltas. Com a ausência do favorito, a disputada pela liderança foi travada entre José Maldonado, com VW e Jacob Kourouzan, com Lorena, até que o segundo teve que abandonar a prova, permitindo uma vitória tranquila para José Maldonado. O segundo foi José Molinari (VW), o terceiro Osvaldo Carajeleacow (Karmann Ghia VW), o quarto Leone Del Debbio (Lorena VW) e em quinto Eudoro de Oliveira (VW).

Ver RESULTADOS 1971/59



48 – José Martins Filho (Puma GT VW)

75 – 300 QUILOMETROS DE PORTO ALEGRE – 3ª ETAPA DO CAMPEONATO BRASILEIRO

A terceira etapa do Campeonato Brasileiro de Velocidade, as 300 Milhas de Tarumã estava programada para ser disputada no dia 25 de julho, e nessa prova seria apresentada a nova equipe Hollywood, com a Cia. Souza Cruz de tabaco, patrocinando a Equipe Z, de Anísio Campos, Luiz Pereira Bueno e José Carlos Pace.

Essa era a segunda investida da Hollywood no automobilismo nacional, sendo que a primeira tinha ocorrido em 1970, quando a Cia. patrocinou o Porsche 910 do piloto carioca Mário Olivetti.

Estavam inscritos para a prova, pela equipe Hollywood, o Porsche 908/2 de Luiz Pereira Bueno/Anísio Campos e o Porsche 910 de Lian Duarte/Francisco Lameirão; pela equipe Jolly Gancia, o líder do campeonato Abílio Diniz, na Alfa Romeo GTAm; pela equipe Cebem, o Fúria BMW de Jayme Silva; o outro Fúria, este com motor Chevrolet Opala de 4 cilindros, do brasileiro Olavo Pires, o protótipo Amok VW com motor de 2.200 cc, dos também brasileiros Alex Dias Ribeiro/Luiz Estevão; e o Speed Motors VW do carioca Maurício Chulam.



A largada da prova, destacando-se à frente: 11 – Luiz Pereira Bueno (Porsche 908/2), 12 – Lian Duarte (Porsche 910), 9 – Jayme Silva (Fúria BMW), 17 – Alex Dias Ribeiro (Amok VW) e 25 – Abílio Diniz (Alfa Romeo GTAm)

Pedro Victor Delamare, que tinha vendido o Fúria, se inscreveu com seu Opala 4.000, completando a lista de inscritos os Heve VW de Roberto Oliveira e de Vicente Domingues; o Newcar II VW, de Newton Pereira/Evandro Sá; os Puma VW de José Chateaubriand, Biju Rangel, Plínio Riva Giosa/Ney Faustini, Aldo

Pugliese e Márcio Brandão; Luiz Moura Brito com Manta VW; Graziela Fernandez com Alfa GTA; Ricardo Trein com Phanton VW; Vlademir Soares com AC VW; José Minelli com Mili VW; e Dino Di Leone com Haragano Chevrolet 4 cilindros.

Na prova de classificação, o mais rápido foi o Porsche 908 de Luiz Pereira Bueno, com o tempo de 1m10s5, ficando em segundo Lian Duarte (Porsche 910), com 1m11s7, em terceiro Alex Dias Ribeiro (Amok VW) com 1m18s7, em quarto Abílio Diniz (Alfa GTAm) com 1m19s3, e em quinto Jayme Silva (Fúria BMW) com 1m20s0. Entre os pilotos do Rio de Janeiro, o mais rápido foi Maurício Chulam (Speed Motors VW), com 1m23s0, seguido por Roberto Oliveira (Heve VW) com 1m24s2, e em terceiro Biju Rangel (Puma VW) com 1m33s0. Entretanto, no domingo, Porto Alegre amanheceu debaixo de um temporal e, por esse motivo, a prova foi adiada para o domingo seguinte, 1º de agosto.

Tendo compromissos em São Paulo e não podendo permanecer em Porto Alegre, Aldo Pugliese e Márcio Brandão retornaram à capital paulista, com isso reduzindo o grid de largada para 21 carros, grid que seria ainda desfalcado do carro de Maurício Chulam que teve o motor estourado pouco antes de alinhar.

Iniciada a corrida, o Porsche 908 de Luiz Pereira Bueno tomou a ponta, seguido pelo Porsche 910 de Lian Duarte, com os dois logo se distanciando do grupo que era comandado pelo Fúria BMW de Jayme Silva e a seguir: Alex Dias Ribeiro (Amok VW); Abílio Diniz (Alfa Romeo GTAm); Luiz Moura Brito (Manta VW); Pedro Víctor Delamare (Opala); Dino Di Leone (Haragano Chevrolet); e os demais.

Quando foram completadas apenas duas voltas ocorreu o primeiro abandono, parando o carro de Dino Di Leone que teve o motor estourado. Mais duas voltas e foi a vez do Fúria de Olavo Pires parar na curva do Laço, com a embreagem quebrada. Na 13ª volta foi a vez do AC-VW de Vlademir Soares parando na curva Um com o motor trancado.

No decorrer da corrida, as duas primeiras posições pareciam definidas, com Luiz Pereira Bueno e Lian Duarte se revezando nas posições, e em terceiro, corria Jayme Silva, seguido por Alex Dias Ribeiro, que liderava a Divisão 4. Em quinto corria Abílio Diniz e em sexto Luiz Moura Brito. Na luta pela sexta colocação lutavam Delamare e Chateaubriand.

Depois de uma hora de prova, o Fusca de Ricardo Di Loreto abandonou com o motor fundido, ficando parado na curva da Tala Larga, e quase ao mesmo tempo, o Fúria BMW de Jayme Silva abandonou com a junta do motor queimada.

Com isso, Alex Dias Ribeiro assumiu a terceira colocação, mas ficou pouco tempo nessa posição, quando problemas de alimentação o fizeram perder tempo nos boxes, permitindo que a Alfa GTAm de Diniz passasse a ocupar a terceira colocação.



17 – Alex Dias Ribeiro/Luiz Estevão (Amok VW)

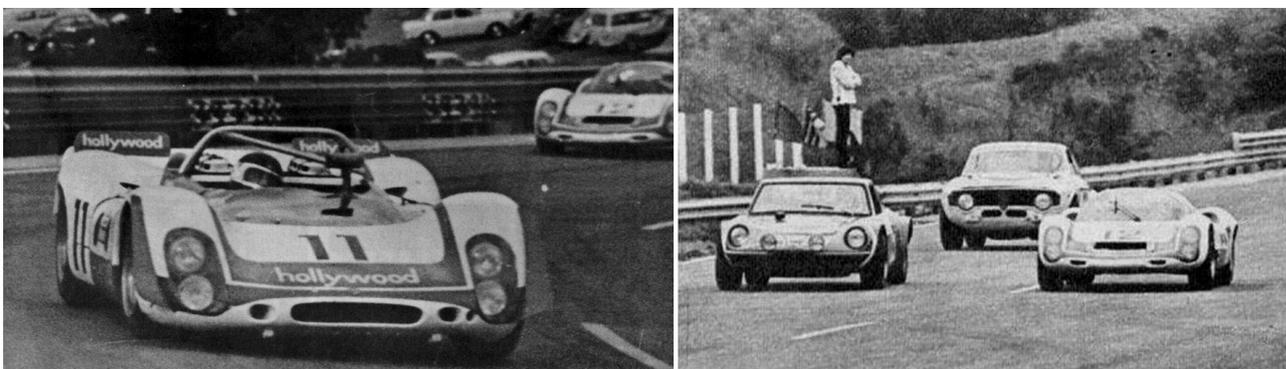
Com aproximadamente dois terços da corrida, apenas 12 carros restavam na pista, sendo que alguns com muitas voltas de atraso.

Uma manobra da equipe Hollywood permitiu que o Porsche de menor potência, o 910 vencesse a prova. A decisão foi tomada em função de que, com esse resultado, Lian Duarte assumia a liderança do campeonato, deixando Abílio Diniz em segundo. Caso ficasse em segundo, os dois pilotos estariam na primeira colocação, ao mesmo tempo em que a dupla Luiz Pereira Bueno/Anísio Campos não tinham pontos no campeonato.

O terceiro foi a Alfa Romeo GTAm de Abílio Diniz, o quarto o Puma de José Pedro Chateaubriand, e o quinto o Amok VW de Alex Ribeiro/Luiz Estevão.

Como preliminares dessa prova foram disputadas provas para Estreantes e para Novatos, com Fernando Moser vencendo a prova Estreantes, com Benoni de Carvalho em segundo e Américo Raidini Jr, em terceiro. Entre os novatos, Amélio Baldini (Opala 3800) venceu a classe acima de 3.001 cc, Victor Brum (Opala 2500) a classe de 1.601 a 3.000 cc, Fernando D'Ávila (VW 1600) na classe de 1.301 a 1.600 cc, e Emílio Boeckel (VW 1300) na classe até 1,300 cc.

[Ver RESULTADOS 1971/60](#)



À esquerda, luta "simulada" entre o Porsche 908/2 e o 910 e à direita, 12 – Lian Duarte/Francisco Lameirão colocando volta de vantagem sobre: 15 – Ney Faustini/Plínio Giosa (Puma GT Vw) e 33 – Graziela Fernandez (Alfa Romeo GTA)

76 – GP DA ALEMANHA – 7ª ETAPA DO CAMPEONATO MUNDIAL DE F-1

A sétima etapa do Campeonato Mundial de Fórmula 1, foi disputada no dia 1º de agosto no sinuoso circuito alemão de Nürburgring e, com seu resultado, praticamente definindo o título de 1971 em favor de Jackie Stewart.

Nos dois primeiros dias de treinos e provas de classificação, o mais rápido foi Jackie Stewart que acabou ficando com a pole-position com o tempo de 7m19s0. No sábado, terceiro dia de treinos e classificação, o mais rápido foi Jacky Ickx com o tempo de 7m19s2, garantindo um lugar na primeira fila do grid de largada. O brasileiro Emerson Fittipaldi conseguiu apenas o sétimo tempo, devendo largar na oitava fila.

Terminados os treinos, o grid de largada ficou assim formado:

4 Jacky Ickx Ferrari 312B2 - 7m19s2	2 Jackie Stewart Tyrrell 003 Ford - 7m19s0
6 Clay Regazzoni Ferrari 312B2 - 7m22s7	21 Jo Siffert BRM P160 - 7m22s4
18 Denny Hulme McLaren M19A Ford - 7m26s0	3 François Cevert Tyrrell 002 Ford - 7m23s4

15
Ronnie Peterson
March 711 Ford - 7m27s6

8
Emerson Fittipaldi
Lotus 72D Ford - 7m27s5

14
Henri Pescarolo
March 711 Ford - 7m30s3

25
Tim Schenken
Brabham BT33 Ford - 7m29s8

12
Rolf Stommelen
Surtees TS9 Ford - 7m34s7

5
Mário Andretti
Ferrari 312B2 - 7m31s7

23
Howden Ganley
BRM P153 - 7m36s6

24
Graham Hill
Brabham BT34 Ford - 7m36s1

10
Chris Amon
Matra Simca MS120B - 7m37s3

7
John Surtees
Surtees TS9 Ford - 7m36s7

22
Vic Elford
BRM P160 - 7m39s98

9
Reine Wisell
Lotus 72D Ford - 7m39s96

16
Andrea de Adamich
March 711 Alfa Romeo - 7m41s7

20
Peter Gethin
McLaren M19A Ford - 7m41s4

28
Meike Beuttler
March 711 Ford - 7m52s6

17
Nanni Galli
March 711 Ford - 7m47s8

Obs. Jo Bonnier (McLaren M7C nº 27) não se classificou com o tempo de 8m17s0.



Iniciada a corrida Jacky Ickx (Ferrari 312B2 nº 4) aparece na ponta, seguido por: 2 – Jackie Stewart (Tyrrell 003 Ford) e 6 – Clay Regazzoni (Ferrari 312B2)

Como naquele tempo as largadas das provas eram feitas através de bandeira e não por sinal luminoso como ocorre atualmente, mais uma vez o juiz de largada hesitou em arriar a bandeira, mas felizmente, ao contrário do ocorrido no GP da Inglaterra, o início da prova ocorreu dentro da normalidade, com Jacky Ickx tomando a ponta, seguido por Jackie Stewart. No entanto, a liderança de Ickx durou apenas até a Curva Norte, onde Stewart o ultrapassou assumindo a ponta, que manteve até o final da corrida.

Atrás de Stewart e Ickx, corriam Regazzoni, Peterson, Siffert, Hulme, Andretti, Cevert, Schenken, Fittipaldi, Stommelen, Pescarolo, Ganley, Gethin, Surtees, Elford, Beuttler, Galli, Amon e Adamich, que parou em seguida, na pista, para verificar o sistema de ignição e, bem distanciados, pois tiveram problemas na largada, vinham Wisell e Hill.

Dessa maneira, a primeira volta foi completada na seguinte ordem: 1º Stewart (Tyrrell nº 2); 2º Ickx (Ferrari nº 4) a 3 segundos; 3º Regazzoni (Ferrari nº 6) a 1,2 segundos; 4º Siffert (BRM nº 21); 5º Peterson (March nº 15); 6º Hulme (McLaren nº 18); 7º Andretti (Ferrari nº 5); 8º Cevert (Tyrrell nº 3); 9º Schenken (Brabham nº 25); 10º Fittipaldi (Lotus nº 8); 11º Stommelen (Surtees nº 12); 12º Pescarolo (March nº 14); 13º Ganley (BRM nº 23); 14º Gethin (McLaren nº 20); 15º Surtees (Surtees nº 7); 16º Elford (BRM nº 22); 17º Beuttler (March nº 28); 18º Galli (March nº 17); 19º Amon (Matra nº 10); 20º Wisell (Lotus nº 9); 21º Hill (Brabham nº 24); 22º Adamich (March nº 16).

Ickx e Regazzoni enfrentavam problemas de dirigibilidade em suas Ferrari, pois não haviam efetuado testes com tanques cheios e, nesse momento da corrida, os carros passaram a sair muito de frente. Esse problema acabou provocando uma rodada de Ickx em Wippermann, com a Ferrari batendo no guard-rail, parando no acostamento sem poder ligar o motor, pois a bateria tinha se quebrado na batida.

Siffert que corria em terceiro fazia de tudo para se aproximar de Regazzoni, feito conseguido quando Regazzoni, ao passar com uma roda na grama em Pflanzgarten, rodou e saiu da pista. Com o acidente, o carro de Regazzoni teve o escapamento danificado, mas conseguiu retornar à corrida à frente de Ronnie Peterson, mantendo a terceira colocação.



6 – Clay Regazzoni (Ferrari 312B2) perseguido por 3 – François Cevert (Tyrrell 002 Ford)

Com isso, ao ser completada a segunda volta, a ordem dos carros era a seguinte: 1º Stewart; 2º Siffert, com 16 segundos de desvantagem para o líder; 3º Regazzoni; 4º Peterson; 5º Andretti; 6º Cevert; 7º Hulme; 8º Schenken; 9º Fittipaldi; 10º Pescarolo; 11º Stommelen; 12º Gethin; 13º Ganley; 14º Elford; 15º Surtees; 16º Galli; 17º Beuttler; 18º Amon; 19º Wisell; 20º Hill; 21º Adamich.

Com duas voltas completadas abandonaram: Howden Ganley com quebra do motor da sua BRM, e Andrea de Adamich com problemas de alimentação no seu March Alfa Romeo.

Na volta seguinte, Denny Hulme abandonou com vazamento de combustível, enquanto Mike Beuttler foi excluído por entrar por local proibido nos boxes, quando um pneu do seu carro furou assim que ele passou pela entrada regular.

Mesmo com o motor soltando muita fumaça, Emerson Fittipaldi conseguiu passar por Schenken, com este sendo também ameaçado por Pescarolo e Stommelen.

Ao se iniciar a quarta volta, Stewart tinha 23 segundos de vantagem para Siffert, que era seguido por Regazzoni e Cevert, que fazia uma corrida espetacular, depois de ter se atrasado na largada, tendo caído para a oitava colocação. Siffert começou a ter problemas com a ignição do seu carro, perdendo a segunda colocação para Regazzoni e a terceira para Cevert, com os carros completando a quinta volta na seguinte ordem: 1º Stewart; 2º Regazzoni; 3º Cevert; 4º Siffert; 5º Peterson; 6º Andretti; 7º Fittipaldi; 8º Schenken; 9º Pescarolo; 10º Stommelen; 11º Gethin; 12º Surtees; 13º Elford; 14º Galli; 15º Amon; 16º Wisell; 17º Hill.

Na 6ª volta Henri Pescarolo e Peter Gethin se acidentaram e abandonaram a prova e, na volta seguinte foi a vez de Siffert abandonar com problemas de ignição e Amon por ter se acidentado, e no final dessa volta, Cevert apareceu à frente de Regazzoni, formando a dobradinha da equipe Tyrrell, repetindo o desempenho da equipe no GP da França. Nessa volta, Stewart bateu o recorde de volta da pista, com o tempo de 7m23s6. Na oitava volta, Emerson Fittipaldi abandonou com problemas de vazamento de óleo do motor, sendo o último a ficar fora da corrida.

Na nona volta, Andretti superou Peterson, assumindo a quarta colocação e, assim, com dez voltas, faltando duas voltas, ou pouco mais de 44 quilômetros, a ordem era a seguinte: 1º Stewart; 2º Cevert; 3º Regazzoni; 4º Andretti; 5º Peterson; 6º Schenken; 7º Surtees; 8º Elford; 9º Stommelen; 10º Wisell; 11º Hill; 12º Galli.

Até o final da corrida, os carros de Rolf Stommelen e Vic Elford perderam rendimento, com os dois perdendo posições, enquanto Stewart cruzou a linha de chegada com 30,1 segundos de vantagem para François Cevert, com Regazzoni em terceiro, Andretti em quarto, Peterson em quinto e Schenken em sextop.

[Ver RESULTADOS 1971/61](#)



2 – Jackie Stewart (Tyrrell 003 Ford) vencedor da prova.

77 – 7ª ETAPA DO FORWARD TRUST F3 CHAMPIONSHIP - THRUXTON

Embora estivessem inscritos, os brasileiros da Equipe Royal Label: Ronald Rossi e Giu Ferreira, não participaram da 7ª Etapa do Forward Trust F3 Championship, disputada no dia 1º de agosto em Thruxton.

A prova foi vencida por Dave Walker, com James Hunt em segundo, Roger Williamson em terceiro, Steve Thompson em quarto, e Barrie Maskell em quinto.

[Ver RESULTADOS 1971/62](#)

78 – 6 HORAS DE NOVA LISBOA - ANGOLA

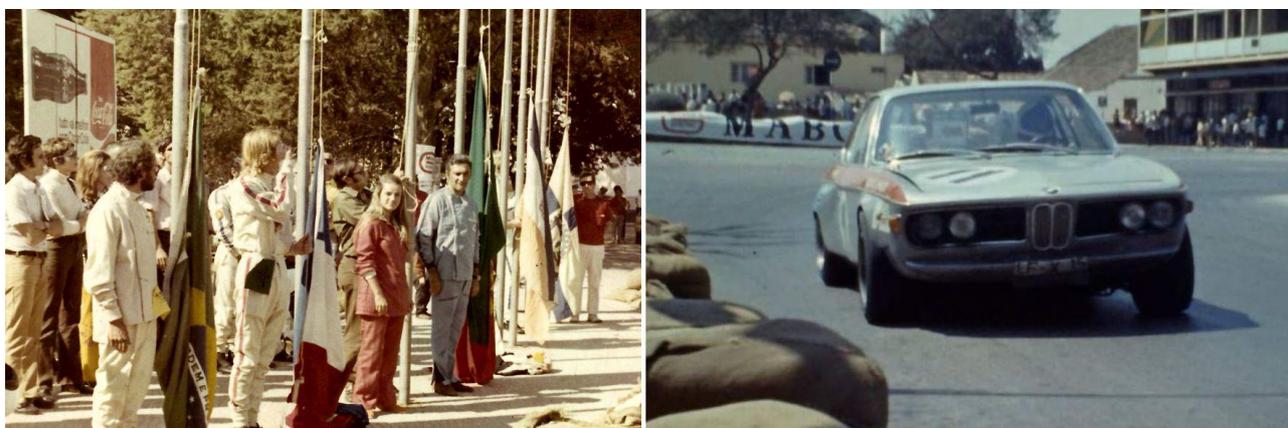
Os brasileiros Norman Casari e Jan Balder seguiram para Nova Lisboa, em Angola, para participarem da prova 6 Horas de Nova Lisboa, disputada no circuito de Huambo no dia 7 de agosto.

Nos treinos de classificação, o mais rápido foi Antônio Peixinho, pilotando uma Alfa Romeo T33/2, com o tempo de 1m57s08, porém logo em seguida a sua copiloto, Christine Beckers saiu da pista danificando a suspensão do carro que não pode ser reparado ficando fora da prova. O carro dos brasileiros apresentou problemas de motor e também ficou fora da prova. Foi-lhes oferecido um Ford GT40 para participarem da prova, mas os pilotos declinaram do convite.

Com isso, a primeira fila de largada, composta de apenas 11 carros, ficou formada pelo Chevron B8 BMW de Jack Holmes/Bruce Van Der Merwe com o tempo de 1m57s41 e pelo BMW 2800 CS de Hans Joachim Stuck/Nicha Cabral, com o tempo de 1m5s755.

Iniciada a corrida, ao estilo Indianápolis, o Chevron tomou a ponta, mas sua liderança durou apenas 5 voltas, quando o BMW 2800 CS de Cabral/Stuck assumiu a liderança que manteve até o final da corrida. Jack Holmes/Bruce Van Der Merwe (Chevron B8 BMW) ficou em segundo, com quatro voltas de atraso. O terceiro foi o BMW 2002 TI de Porfírio de Oliveira/José Bandeira, o quarto o Ford Escort TC de Antônio José Oliveira/Fernando Coelho, e o quinto o Lancia HF 1.6 de José Oliveira Ribeiro/Celestino Pereira.

[Ver RESULTADOS 1971/63](#)



A solenidade de hasteamento das bandeiras com Norman Casari na brasileira e Jan Balder na holandesa e, à direita o BMW 2800 CS nº 11 vencedor da prova pilotado por Nicha Cabral/Hans Joachim Stuck

79 – DAILY EXPRESS TROPHY F3 – CRYSTAL PALACE

Giu Ferreira participou da prova de Fórmula 3, “Daily Express Trophy”, disputada no dia 7 de agosto, em Crystal Palace, sem ter sorte, pois se envolveu em acidente na primeira bateria de classificação, ficando fora da prova final, que foi vencida por Roger Williamson, ficando Chris Skeaping em segundo, Alan Jones em terceiro, Colin Vandervell em quarto e Brendan McInerney em quinto.

[Ver RESULTADOS 1971/64](#)

80 – PROVA HENRIQUE SANTILLO - ANÁPOLIS

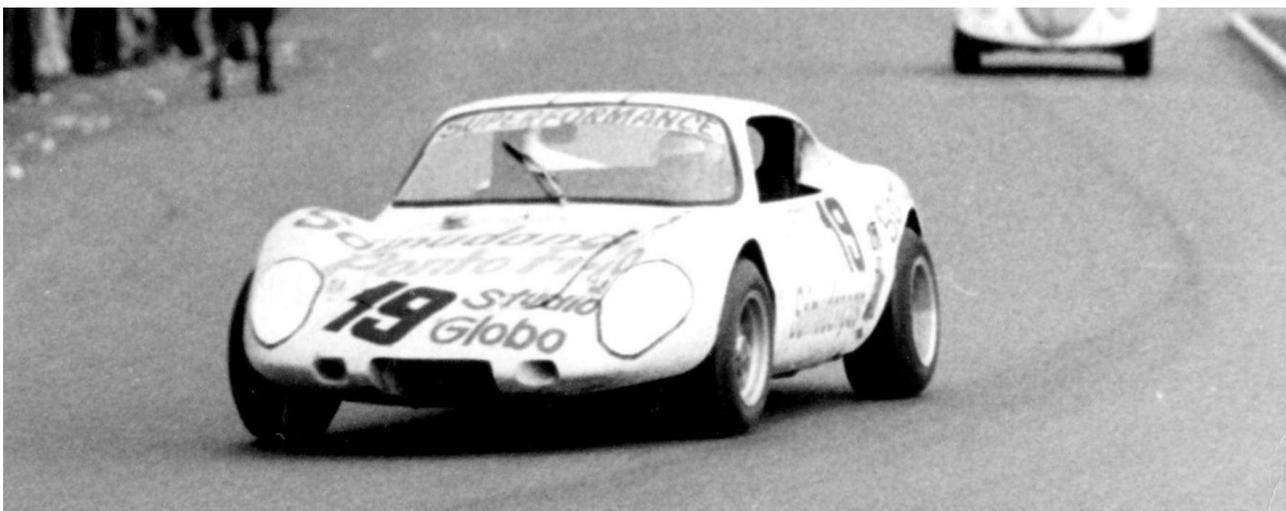
Como parte das comemorações do 64º aniversário de fundação da cidade de Anápolis, em Goiás, foram realizadas no dia 8 de agosto, corridas automobilísticas, num circuito de 2.400 metros, no bairro de Jundiá, composto por seis curvas à esquerda e duas à direita.

A primeira corrida foi destinada a pilotos estreantes e novatos e teve sua largada com quase três horas de atraso, e contou com a participação de 12 carros.

Embora fosse uma corrida destinada a estreantes e novatos, os carros participantes tinham preparação livre, contrariando as recomendações da CBA, no sentido de que essas provas fossem disputadas por carros com pouca preparação em face da falta de experiência dos pilotos.

Antes da largada os carros puderam dar cinco voltas para reconhecimento da pista e, como toda corrida desses pilotos, seria divertida, pois os pilotos acabam cometendo enormes imprudências, na ânsia de aparecer. Logo na primeira volta o VW nº 15 derrapou, o piloto virou o volante para o lado da praça, subiu o meio-fio, fez os assistentes correrem, saltou um gramado e foi parar em meio a um canteiro de margaridas, gerando o comentário de que esses pilotos confundem automobilismo com jardinagem.

O vencedor da prova foi o goiano radicado em Brasília, Wilmar Cavalcanti, pilotando um VW com motor de 1.900 cc, seguido por um Ford Corcel, pilotado por Sidney Haja, de Anápolis, e pelo VW 1.600 de Eduardo Cardoso.



19 – José Carlos Catanhede (Elga 104GT VW)

A prova principal, de acordo com a divulgação feita pelo Automóvel Clube de Anápolis, deveria ser disputada na distância de 200 Milhas. Previa, entretanto o regulamento, que os organizadores poderiam alterar a qualquer momento as características da competição. Durante a corrida, as 200 milhas foram reduzidas para 64 voltas, ou 153 quilômetros, em homenagem aos 64 anos de fundação de Anápolis, depois foi reduzida para 50 voltas e acabou sendo encerrada depois de 43 voltas, uma vez que a apólice de seguro vencia às 18 horas. Tal desorganização era típica das corridas realizadas à época em Goiás.

A largada da prova ocorreu às 16:50 horas, depois que os carros deram três voltas de reconhecimento, ao estilo Indianápolis, tendo uma Pick-up como carro madrinha, levando nela a Miss Goiás.

E logo na primeira curva ocorreu o primeiro acidente. O protótipo Amok de Luiz Estevão vinha por dentro, o Opala de Nelson Weiss por fora e o Fúria de Olavo Pires pelo meio da pista. Estevão tomou a ponta e contornou a curva, enquanto Weiss passou do limite de frenagem, atravessou na frente de Olavo, com o Fúria batendo em cheio no Opala, que foi atirado para fora da pista e ficando por lá, abandonando a corrida.

Olavo foi para os boxes com a frente do carro completamente destruída. Os mecânicos retiraram a carenagem de fibra de vidro e o carro retornou à pista depois de perder várias voltas.

Luiz Estevão se distanciou na liderança da prova, vindo em segundo o protótipo Lazzat de Jefferson Cardoso e em terceiro a Alfa Romeo GTV de Valeriano Castro e em quarto o Elgar de Toninho Martins.

Na terceira volta Toninho assumiu a segunda colocação, enquanto o segundo Elgar, pilotado por José Carlos Catanhede se envolveu num acidente múltiplo ficando fora da corrida.

Em seguida Toninho deu uma rápida parada nos boxes e, com isso, assumiu a segunda colocação o AC do mineiro Clóvis “Banana” Ferreira, preparado por Vicente Martini. Ao retornar à corrida, o Elgar acabou batendo num meio-fio, danificando completamente sua suspensão e ficando fora da corrida.

Luiz Barata, que fazia uma ótima corrida ao volante de um VW 1600, ao entrar em uma reta, deparou com dois menores que atravessavam a pista. Barata manobrou seu carro, conseguindo sair e um deles, mas atingindo o segundo que foi levado para o pronto-socorro, onde foi constatada a fratura de um braço e de uma perna. Felizmente a perícia do piloto evitou que o carro atingisse o público que rodeava a pista, provocando o atropelamento de diversas pessoas.

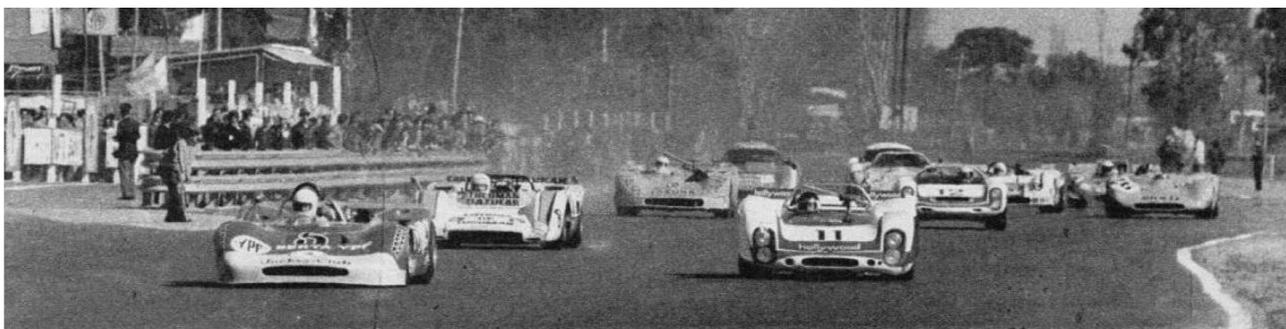
A corrida passou a ser desenvolvida com o protótipo Amok de Estevão à frente, com cerca de 20 segundos de vantagem e o protótipo AC de Clóvis Ferreira em segundo, sem que ocorressem significativas modificações até o final da prova. O terceiro foi Sebastião Venâncio (VW Sedan 1900), o quarto Jefferson Cardoso (Protótipo Lazzat VW), e o quinto Rêmulos Consort (Protótipo Minho VW).

Ver RESULTADOS 1971/65



17 – Luiz Estevão (Amok VW) vencedor da prova

81 – GP GENERAL SAN MARTIN - ARGENTINA



Largada da prova com 5 – Luís Di Palma (Berta Tornado) e 11 – Luiz Pereira Bueno (Porsche 908/2) partindo na frente.

A equipe brasileira Hollywood teve a chance de revanche contra o Berta Tornado argentino, ao ser convidada a participar do GP General San Martin, prova válida para o campeonato argentino de Sport Protótipos, disputada no dia 8 de agosto, no Autódromo General San Martin, na cidade de Las Flores, localizada na província de Buenos Aires, a cerca de 180 quilômetros da capital argentina.

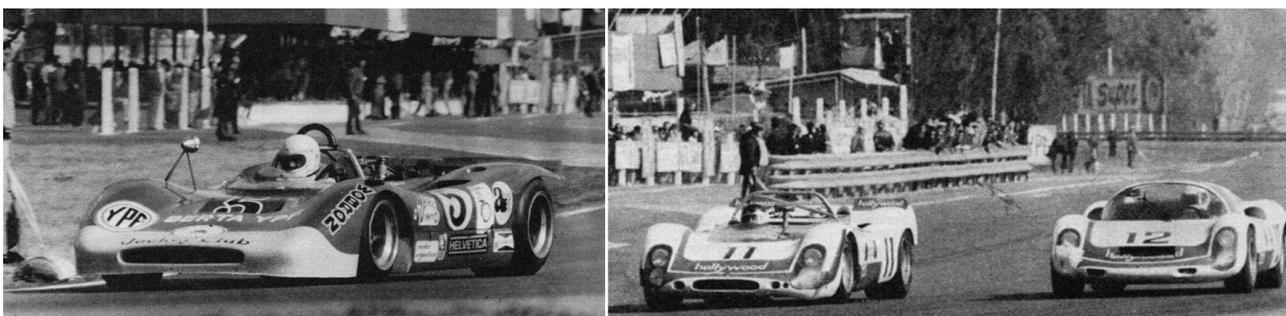
Mas o que se viu foi a constatação, mais uma vez da superioridade, ao menos no momento, do protótipo argentino sobre o Porsche alemão pilotado por Luiz Pereira Bueno.

A prova foi bastante monótona, sempre com Di Palma à frente seguido por Pereira Bueno, condição que ficou facilitada com a saída de pista do outro protótipo Berta Tornado, do argentino Emílio Bertolini, logo na segunda volta da primeira bateria.

Pouco atrás de Di Palma e Bueno, correram Nasif Estefano (McLaren Ford) e o brasileiro Lian Duarte (Porsche 910), sem disputa entre eles e com pouco assédio dos demais participantes, exceto na segunda bateria, quando Hector Plano conseguiu superar Lian, muito mais em conta de que o brasileiro tinha terminado a primeira bateria com 3 voltas de vantagem para o argentino e, por esse motivo, não precisou se empenhar para ficar na sua frente nessa bateria.

Pela soma dos tempos, Luiz Di Palma ficou em primeiro completando 60 voltas com o tempo de 1h06m09s6, com Luiz Pereira Bueno em segundo, distante 49s7 segundos. O terceiro foi Nasif Estefano com 56 voltas, o quarto Lian Duarte, também com 56 voltas e o quinto Hector plano com 53 voltas.

[Ver RESULTADOS 1971/66](#)



5 – Luís Di Palma (Bert Tornado) vencedor da prova – 11 – Luiz Pereira Bueno (Porsche 908/2) segundo colocado e 12 – Lian Duarte (Porsche 910) quarto colocado

82 – 7ª ETAPA DO CAMPEONATO EUROPEU DE F2 - MANTORP TROPHY

Para a realização do II Mantorp Park, sétima etapa do campeonato europeu de Fórmula 2, no dia 8 de agosto, os suecos transformaram uma pista de aeroporto num circuito automobilístico, com trechos planos e muito largos, que favoreciam os carros que atingiam maior velocidade.



Início da corrida com 1 – Ronnie Peterson (March 712M) e 3 – François Cevert (Tecno TF1) à frente

Entre os brasileiros, participaram da prova Wilson Fittipaldi Jr. e José Carlos Pace, ambos ao volante de March 712.

Wilsinho, mesmo com o carro falhando a 9.500 rpm, conquistou a sétima posição de largada, enquanto Pace quase não conseguiu se classificar para a prova, ficando apenas com o 26º tempo.

A pole-position ficou com o piloto local Ronnie Peterson, com o tempo de 1m32s0, e o grid de largada foi o seguinte:

1 Ronnie Peterson March 712M Ford - 1m38s0	3 François Cevert Tecno TF71 Ford - 1m38s4
12 Jean-Pierre Jaussaud March 712M Ford - 1m40s1	14 Jean-Pierre Jarier March 712M Ford - 1m40s6
7 Niki Lauda March 712M Ford - 1m40s7	24 John Watson Brabham BT30 Ford - 1m40s8
6 Wilson Fittipaldi Jr. March 712M Ford - 1m40s9	5 Dieter Quester March 712M BMW - 1m41s0
29 Tetsu Ikuzawa Lotus 69 Ford - 1m41s5	23 Derek Bell March 712M Ford - 1m41s6
15 John Cannon March 712M Ford - 1m42s8	31 Patrick Dal Bo Pygmée MDB16 Ford - 1m41s9
10 Sten Gunnarsson March 712M Ford - 1m42s0	30 Helmut Marko Pygmée MDB16 Ford - 1m42s1
4 Tim Schenken Brabham BT36 Ford - 1m42s1	2 Carlos Reutemann Brabham BT36 Ford - 1m42s5
17 Gerry Birrell Lotus 69C Ford - 1m42s9	28 Jurg Dubler Brabham BT30 Ford - 1m43s4
18 Rolf Stommelen Brabham BT36 Ford - 1m43s6	27 Bob Wollek Brabham BT36 Ford - 1m43s9
20 Fredy Link March 712M Ford - 1m44s1	37 Chris Craft Chevron B18 Ford - 1m44s4
9 Richard Scott Lotus 69C Ford - 1m45s1	21 Habbelore Werner March 712M Ford - 1m45s3
32 Carlos Ruesch Brabham BT36 Ford - 1m46s2	38 José Carlos Pace March 712M Ford - 1m47s4

8 Reine Wisell Brabham BT36 Ford - 1m47s5

33 Tino Brambilla Tecno TF71 Ford - 1m47s6
--

A prova foi dividida em duas baterias de 36 voltas cada uma, com resultado final apurado pela soma dos tempos obtidos nessas baterias.

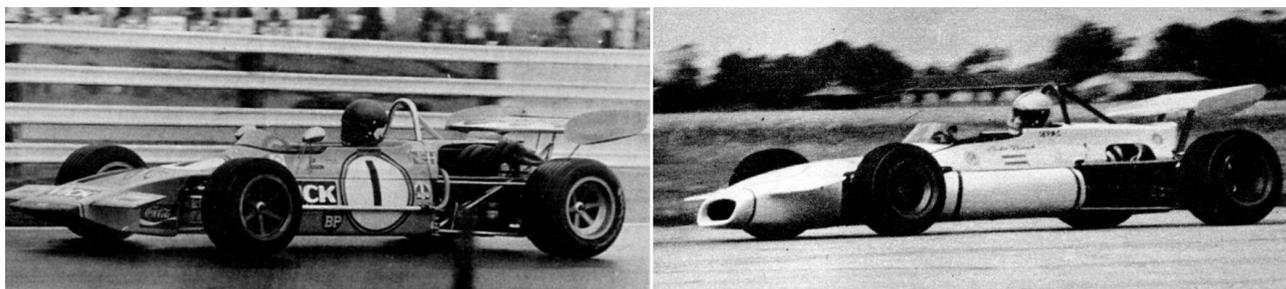
Na primeira bateria o piloto Richard Scott não largou e, iniciada a prova, ocorreu um duelo entre o francês François Cevert e o sueco Ronnie Peterson, com vitória final para o francês.

Wilson Fittipaldi, mesmo com o carro falhando em alta rotação, conseguiu terminar a bateria na quinta colocação, enquanto José Carlos Pace abandonou logo na terceira volta. Cevert completou 36 voltas em 53m07s9, média de 166,680 km/h. O segundo foi Ronnie Peterson, o terceiro Jean-Pierre Jarier, o quarto Tim Schenken, e o quinto Wilson Fittipaldi Jr.

Da segunda bateria participaram apenas 22 carros, sendo no início repetida a disputa da primeira bateria entre Cevert e Peterson, que durou até a nona volta quando Cevert foi obrigado a abandonar a prova. A partir de então, Peterson não encontrou adversários vencendo a bateria com 22,1 segundos de vantagem para Carlos Reutemann. O terceiro foi Tim Schenken, o quarto Jean-Pierre Jaussaud, o quinto Reine Wisell, e o sexto Wilson Fittipaldi Jr.

Na soma dos tempos das duas baterias, o vencedor foi Ronnie Peterson, com Tim Schenken em segundo, Carlos Reutemann em terceiro, Wilson Fittipaldi Jr. em quarto, John Watson em quinto, e Gerry Birrell em sexto.

[Ver RESULTADOS 1971/67](#)



1 – Ronnie Peterson (March 712M Ford) e 2 – Carlos Reutemann (Brabham BT36 Ford)

83 – 250 MILHAS DE INTERLAGOS

Como preparativo para os 500 Quilômetros de Interlagos, a Associação Paulista de Volantes de Competição – APVC organizou, no dia 15 de agosto, a prova 250 Milhas de Interlagos (GP Shopping Centre Iguatemi), pelo circuito externo de 3,207 metros de extensão.

Foram inscritos 36 carros e 33 se apresentaram para a largada, sendo que estava previsto que os carros deveriam atingir a marca de 1m20s, para se classificarem. Entretanto, no sábado, dia das provas de classificação, garouu em Interlagos e, com isso, os organizadores tiveram que retirar tal limite, pois com a pista molhada, poucos carros conseguiriam a classificação.

Os principais participantes eram os dois Porsche da equipe Hollywood, sendo o 908 pilotado por Luiz Pereira Bueno e o 910 por Lian Duarte. Seus principais adversários eram o Fúria BMW de Jayme Silva, a Lola T70 Chevrolet de Antônio Carlos Avallone, a antiga carretera Corvette de Camillo Christóforo, que fazia a sua despedida das pistas, o novo protótipo Avallone Chrysler, que seria pilotado por José Pedro Chateaubriand, e os Opala de Pedro Victor Delamare e Carlos Sgarbi.

Os demais na sua maioria carros com mecânica Volkswagen tinham poucas chances devido à grande diferença de potência o que era fundamental para uma pista apenas com retas e curvas de alta velocidade. A se lamentar a ausência das Alfa Romeo e dos carros da equipe Casari-Brahma.



Duas fotos do Rogério Luz mostrando o grid de largada. Na da esquerda, a partir da segunda fila, com os Opala 51 de Carlos Sgarbi e 84 de Pedro Victor Delamare, e na da direita, a primeira fila com: 11 – Luiz Pereira Bueno (Porsche 908/2), 12 - Lian Duarte (Porsche 910) e 9 -Jayme Silva (Fúria BMW)

Nas provas de classificação, com pista molhada, Luizinho registrou o tempo de 1m02s0, ficando com a pole-position, completando a primeira fila Lian Duarte com 1m04s0, e Jayme Silva no Fúria BMW. A segunda fila foi formada por Pedro Victor Delamare (1m12s8) e Carlos Sgarbi (1m13s1).

Por não ter participado da prova de classificação, Antônio Carlos Avallone largou na última posição.

No domingo, o sol se fez presente, num contraste com o dia chuvoso do sábado, numa das características das mudanças de tempo em Interlagos.

Depois da volta da apresentação, foi efetuada a largada com os carros em movimento, com os dois Porsche assumindo a ponta, com Luizinho em primeiro e Lian em segundo, sendo completada a primeira volta com Camillo Christófaru em terceiro, Jayme Silva em quarto, Carlos Sgarbi em quinto; Pedro Victor Delamare em sexto; Maurício Chulam em sétimo; Newton Pereira em oitavo; Antônio Carlos Avallone em nono; Pedro Resende Melo em décimo; Antônio Carlos Aguiar em décimo primeiro; Biju Rangel em décimo segundo; Vicente Domingues em décimo terceiro; Milton Oliveira em décimo quarto; Roberto Dal Pont em décimo quinto, e os demais.

Logo na segunda volta, na curva 3, ocorreu o primeiro acidente: José Pedro Chateaubriand que pilotava o novo protótipo Avallone Chrysler, foi fechado, sendo obrigado a ir para um faixa de pista que estava suja e, com isso derrapou, teve um pneu furado e acabou batendo no guard-rail e voltando para a pista, quando foi atingido pelo Puma de Artur Bragantini. Também se envolveu no acidente o protótipo Milli de Omar Corrêa, ficando o Avallone e o Milli fora da prova. Depois da prova Chateaubriand argumentou que “o freio estava frio e não pegava bem, por isso eu começava a frear bem antes, na marca dos 200 metros e na curva 3 alguém cruzou repentinamente na minha frente e joguei o carro para o acostamento da direita, quando furou um pneu. Encolhi-me todo dentro do carro e rezei. Infelizmente o protótipo ficou completamente destruído”.

Na segunda volta a ordem de passagem era: Luizinho e Lian bem distanciados, Camillo, Jayme, Delamare, Avallone, e os demais.

Na terceira volta a BMW Spyder de Dal Pont, com problemas de carburação se retirou da prova.

Na sétima volta, depois de ser ultrapassado pelos líderes, o piloto estreado Márcio Bueno se assustou e mudou a trajetória do seu carro, mas não viu que o Opala de Pedro Victor Delamare vinha passando e o choque foi inevitável, com o protótipo sendo atirado para o acostamento do lado esquerdo da pista, ficando ambos fora da prova.

Luiz Pereira Bueno foi outro que quase ficou fora da prova quando ao tentar colocar uma volta de vantagem sobre o protótipo de Pedro Resende Mello, foi fechado, rodando, saindo da pista, mas felizmente conseguindo retornar sem maiores consequências.



86 – Pedro Resende Mello/Martinho Silberschmidt (Kinko I VW); 45 – Antônio Carlos Aguiar (Chevrolet TC); 87 – Nathaniel Townsend (Fitti Alfa Romeo); e 15 – Ney Faustini/Plínio Riva Giosa (Puma GT VW)

Com dez voltas, Jayme Silva entrou nos boxes com o para-brisas do Fúria quebrado, para retirar os estilhaços que estavam dificultando sua pilotagem. Aliás, diversos para-brisas foram quebrados durante a corrida.

Depois de completar 15 voltas, Camillo Christófaro encostou a famosa Carretera Corvette nº 18 nos boxes, com a quebra da bomba d'água. Foi uma melancólica despedida do carro que seria substituído pelo Fúria que Camillo tinha comprado da equipe Camional e no qual tinha instalado o motor Ferrari que pertencera ao carro acidentado em 1962 provocando a morte do piloto "Rio Negro".

Completadas 20 voltas, Luizinho liderava seguido por Lian, Jayme, Avallone, Sgarbi, Aguiar, Pedro Resende, Newton Pereira e Townsend.

Na 21ª volta, Luizinho bateu o recorde da volta com o tempo de 58s9, que depois seria melhorado progressivamente, para 58s3, 58s2 até chegar a 58s1.

Com 40 voltas completadas, Luizinho liderava vindo a seguir Lian com 38 voltas, Avallone com 36, Sgarbi, Aguiar e Newton com 33.

Nessa altura outros abandonos tinham ocorrido: Franco Camozzi/José Muciolo (Alfa Tornado) 16 voltas; Cláudio Cavallini (Puma) 26 voltas, Aldo Pugliese/Miguel Lafer (Puma) 32 voltas e Jayme Silva (Fúria BMW), este último por quebra de uma válvula do motor.



Luiz Pereira Bueno (Porsche 908/2 nº11) e Lian Duarte (Porsche 910 nº 12) dominaram a corrida desde a largada

No final da prova muitos pilotos reclamaram da forma com que Antônio Aguiar conduzia a sua Carretera nº 45, pois, segundo estes, ele fechava todo mundo e a coisa engrossou quando ele bateu violentamente no

Puma de Jacinto Tognato, após dar uma rodada. O carro de Tognato ficou bastante danificado enquanto a carretera ficou com a porta esquerda completamente amassada.

No final da corrida, Luizinho diminuiu o ritmo permitindo que Lian se aproximasse para que os dois carros recebessem a bandeirada de chegada emparelhados. O terceiro foi Avallone, o quarto Martinho Silberschmidt/Pedro Resende Mello e o quinto Newton Pereira/Evandro Sá.

[Ver RESULTADOS 1971/68](#)

84 – 8ª ETAPA DO NORTH CENTRAL LOMBARD F3 CHAMPIONSHIP – BRANDS HATCH

No dia 15 de agosto foram disputadas duas provas em Brands Hatch, com a participação de pilotos brasileiros. Inicialmente foi disputada uma prova de Fórmula Livre que foi vencida por Bev Bond (March 713M Ford F3), com o brasileiro Giu Ferreira (Brabham BT28 Ford F3) em segundo, e Bob Howlings (Brabham BT28 Ford F3). A prova principal, válida para a 8ª Etapa do North Central Lombard F3 Championship, teve os brasileiros Ronald Rossi e Giu Ferreira inscritos, mas que não largaram. O vencedor da prova foi James Hunt, com Roger Williamson em segundo, Colin Vandervell em terceiro, Jody Scheckter em quarto, e Alan Jones em quinto.

[Ver RESULTADOS 1971/69](#)

85 – GP DA ÁUSTRIA – 8ª ETAPA DO CAMPEONATO MUNDIAL DE FÓRMULA 1

A oitava etapa do Campeonato Mundial de Fórmula 1, o GP da Áustria, foi disputado no dia 15 de agosto no circuito de Zeltweg, apresentando novidades entre os inscritos, com a participação de dois pilotos locais: Helmut Marko, inscrito com um BRM P153 da equipe Yardley BRM, e Niki Lauda, inscrito com um March da equipe STP March.



A largada da prova com: 5 – Clay Regazzoni (Ferrari 312B2), 11 – Jackie Stewart (Tyrrell 003 Ford), 14 – Jo Siffert (BRM P160), e 12 – François Cevert (Tyrrell 002 Ford) na frente.

Outras mudanças de pilotos trocando de equipes foi registrado nessa prova, com Peter Gethin, que corria pela equipe McLaren, que passou a integrar a equipe Yardley BRM, e com Jackie Oliver ocupando a sua vaga na McLaren.

No primeiro dia de treinos e classificação, dia 12, o mais rápido foi Jackie Stewart com 1m37s65, no segundo dia Emerson Fittipaldi ficou com o melhor tempo com 1m38s41.

Finalmente, no sábado, dia 14, foi a vez de Siffert registrar a pole-position com o tempo de 1m37s44, seguido por François Cevert, com 1m37s86, Clay Regazzoni e Emerson Fittipaldi com 1m37s90, e Jackie Stewart com

1m37s98, mas Stewart acabou ficando com o tempo do primeiro dia, que lhe garantiu uma posição na primeira fila de largada, com o grid ficando assim formado:

14 Jo Siffert BRM P160 - 1m37s44	11 Jackie Stewart Tyrrell 003 Ford - 1m37s65
12 François Cevert Tyrrell 002 Ford - 1m37s86	5 Clay Regazzoni Ferrari 312B2 - 1m37s90
2 Emerson Fittipaldi Lotus 72D Ford - 1m37s90	4 Jacky Ickx Ferrari 312B2 - 1m38s27
8 Tim Schenken Brabham BT33 Ford - 1m38s64	7 Graham Hill Brabham BT34 Ford - 1m38s70
9 Denny Hulme McLaren M19A Ford - 1m38s80	3 Reine Wisell Lotus 72D Ford - 1m38s95
17 Ronnie Peterson March 711 Ford - 1m39s01	24 Rolf Stommelen Surtees TS9 Ford - 1m39s08
25 Henri Pescarolo March 711 Ford - 1m39s09	15 Howden Ganley BRM P160 - 1m39s46
19 Nanni Galli March 711 Alfa Romeo - 1m39s54	23 Peter Gethin BRM P160 - 1m39s67
16 Helmut Marko BRM P153 - 1m39s80	22 John Surtees Surtees TS9 Ford - 1m40s37
27 Mike Beuttler March 711 Ford - 1m41s46	28 Jo Bonnier McLaren M7C Ford - 1m41s66 (NL)
26 Niki Lauda March 711 Ford - 1m43s68	10 Jackie Oliver McLaren M19A Ford - 1m44s22

Apenas 21 carros largaram, pois o de Jo Bonnier, com vazamento de combustível, não foi reparado a tempo. Dada a largada, Siffert tomou a ponta seguido por Stewart, Regazzoni, Cevert, Ickx, Fittipaldi, sendo a primeira volta completada na seguinte ordem: 1º Jo Siffert; 2º Jackie Stewart; 3º Clay Regazzoni; 4º François Cevert; 5º Jacky Ickx; 6º Tim Schenken; 7º Emerson Fittipaldi; 8º Reine Wisell; 9º Graham Hill; 10º Ronnie Peterson; 11º Denny Hulme; 12º Henri Pescarolo; 13º Rolf Stommelen; 14º John Surtees; 15º Peter Gethin; 16º Nanni Galli; 17º Jackie Oliver; 18º Niki Lauda; 19º Helmut Marko; 20º Howden Ganley; 21º Mike Beuttler, cujo carro não tinha pegado fazendo com que o piloto largasse com duas voltas de atraso.

Na terceira volta, Siffert e Stewart tinham alguma vantagem para Regazzoni que tinha na sua cola Cevert, parecendo que o carro de Stewart não ia bem e com isso Siffert começava a se distanciar.

Jacky Ickx começou a enfrentar problemas com o motor da sua Ferrari, sendo ultrapassado por Cevert na quarta, por Emerson na quinta e por Wisell na sexta volta.

Após completarem cinco voltas, se retiraram Denny Hulme e Mike Beuttler com problemas de motor nos seus carros.



5 – Clay Regazzoni (Ferrari 312B2), 12 – François Cevert (Tyrrell 002 Ford), e 8 – Tim Schenken (Brabham BT33 Ford)

Siffert continuava na liderança, cada vez mais distante de Stewart que corria em segundo e com Regazzoni e Cevert lutando pelo terceiro lugar, disputa que terminou na nona volta quando o suíço parou com a quebra do motor da sua Ferrari.

Ao serem completadas 10 voltas, Siffert tinha 3 segundos de vantagem para Stewart, vindo a seguir: Cevert; Schenken; Fittipaldi; Wisell; Hill; Peterson; Pescarolo; Surtees; Ickx (com o motor falhando muito); Stommelen; Gethin; Galli; Marko; Lauda; Beuttler.

Na volta 13 abandonou John Surtees com o motor quebrado e, com 15 voltas, a vantagem de Siffert tinha subido para 5 segundos, com os dois Tyrrell correndo praticamente juntos até que na volta 23, Cevert passou para segundo. A grande disputa dessa fase da corrida ocorria entre as Lotus de Fittipaldi e Wisell e os Brabham de Schenken e Hill.

Na volta 27 foi a vez de Niki Lauda ficar fora da corrida, com o seu March se mostrando completamente indirigível e na 29ª Siffert registrou a melhor volta da prova com o tempo de 1m38s47.

Com 30 voltas completadas, pouco mais da metade da corrida, a ordem dos carros era a seguinte: 1º Siffert; 2º Cevert; 3º Stewart; 4º Schenken; 5º Fittipaldi; 6º Wisell; 7º Hill; 8º Pescarolo; 9º Stommelen; 10º Peterson; 11º Marko; 12º Galli; 13º Gethin; 14º Oliver; 15º Ickx (que tinha parado para trocar as velas e que abandonaria depois de 31 voltas); e 16º Beuttler.

Com Stewart perdendo terreno para Siffert e Cevert, Emerson passou na volta 32 por Schenken, assumindo o quarto lugar, que se tornou terceiro, quando Stewart abandonou na 36ª volta, ao perder uma roda do seu carro.

Nessa altura, Siffert tinha uma vantagem de 13 segundos para Cevert, que passava a enfrentar problemas com o câmbio do seu Tyrrell que acabou quebrando na volta 43, cedendo a segunda colocação para Emerson Fittipaldi que estava 24 segundos atrás de Siffert.

Na últimas voltas o brasileiro começou a descontar a diferença que o separava de Siffert, caindo de 16,5 segundos na volta 49 para 13,2 segundos, 10 segundos e, finalmente recebendo a bandeirada de chegada a apenas 4,1 segundos do vencedor, Siffert. O terceiro foi Tim Schenken, o quarto Reine Wisell, o quinto Graham Hill, e o sexto Henri Pescarolo.

[Ver RESULTADOS 1971/70](#)



14 – Jo Siffert (BRM P160) vencedor da prova.

86 – 12ª ETAPA DO MOTORSPORT SHELL SUPER OIL F3 CHAMPIONSHIP – OULTON PARK

Os brasileiros Giu Ferreira e Ronald Rossi participaram no dia 21 de agosto no autódromo de Oulton Park, na Inglaterra, da prova preliminar da Gold Cup, válida para a 12ª etapa do Motor Sport Shell Super Oil F3 Championship.

Ronald Rossi abandonou na 14ª volta ao se acidentar, e Giu terminou em 17º lugar, o último entre os que receberam a bandeirada de chegada.

O vencedor foi Roger Williamson pilotando um March Ford, com Dave Walker ficando em segundo, James Hunt em terceiro, Colin Vandervell em quarto, e Alan Jones em quinto.

[Ver RESULTADOS 1971/71](#)

87 – SWEDISH GOLD CUP DE F2– KINNEKULE - SUÉCIA

Os brasileiros Emerson Fittipaldi, Wilson Fittipaldi Jr. e José Carlos Pace participaram da Copa de Ouro da Suécia de Fórmula 2, disputada no autódromo de Kennekule, no dia 22 de agosto.

A prova que não contava pontos para o campeonato europeu da categoria foi disputada em duas baterias de 24 voltas cada uma, com o resultado final apurado pela soma dos tempos das duas.

O circuito com apenas 2.210 metros, era de difícil ultrapassagem e não permitia velocidade das mais elevadas e foi completamente dominada pelo sueco Ronnie Peterson, pilotando um March.

Largando na pole-position, Peterson assumiu a liderança da prova assim que a bandeirada de largada foi baixada, seguido por Carlos Reutemann, Tim Schenken, Patrick Dal Bo, Emerson Fittipaldi e Niki Lauda, sendo que na quinta volta Dal Bo entrou quente demais na curva de entrada no misto do circuito rodopiando e permitindo, com isso, que Emerson assumisse a quarta colocação. Wilsinho corria em nono e Pace em décimo primeiro.

A partir de então, Emerson começou a se aproximar de Schenken, porém, na 19ª volta o motor do seu carro parou de funcionar, pois tinha se rompido o distribuidor. Na mesma volta Wilsinho também se retirou com problemas no motor.

Peterson venceu a bateria, seguido por Carlos Reutemann e Tim Schenken, Gerry Birrell e Reine Wisell, com José Carlos Pace terminando apenas na nona colocação.

A segunda bateria, disputada por apenas dezesseis carros foi a repetição da primeira, com Peterson liderando de ponta a ponta, seguido por Carlos Reutemann e Tim Schenken. Wisell foi o quarto e Birrell o quinto, e Pace ficou em 12º lugar.

Pela soma dos tempos, Peterson ficou em primeiro, Reutemann em segundo, Schenken em terceiro, Wisell em quarto e Birrell em quinto.

Ver RESULTADOS 1971/72



O pódio da prova: Carlos Reutemann, Ronnie Peterson, e Tim Schenken

88 – NOVA DIRETORIA DA CBA

No dia 28 de agosto foi realizada assembleia geral extraordinária na sede da Confederação Brasileira de Automobilismo – CBA, na sua sede em Brasília, para a eleição da nova diretoria da entidade.

A assembleia foi aberta pelo Ministro Geraldo Starling Soares que em seguida passou a sua presidência ao General Gonçalo Rafael D'Ângelo, que foi eleito pelos presentes e que leu as regras que deveriam ser seguidas para a eleição dos cargos vagos da diretoria.

Em seguida foi lido o pedido de demissão do presidente da CBA, Mauro Salles.

Nessa assembleia não estava presente o secretário geral da entidade, Ramon Buggenhout que havia sofrido um grave acidente automobilístico, juntamente com sua esposa Clea Speranza quando retornavam da corrida de 300 Km disputada em Tarumã e se encontravam hospitalizados.

Em seguida foi dada a palavra ao presidente da Federação Carioca de Automobilismo, Amadeu Girão que informou que os trabalhos determinados na reunião realizada em julho em Porto Alegre, não puderam ser realizados, principalmente pela ausência do Ramon e, como era do seu feitio, fez diversas considerações, principalmente contra Ramon, Starling e Evânio Galvão, que tinha lançado sua candidatura à presidência da CBA.

Em seguida se manifestou o Sr. José Carlos Steiner, presidente da Federação Gaúcha, que defendeu sua candidatura à presidência da entidade, informando que tinha o apoio do presidente do Conselho Desportivo Nacional, General Jerônimo Bastos.

O presidente da assembleia, General D'Ângelo solicitou que a reunião se limitasse à sua agenda, não se tornando um comício.

Votaram na assembleia: José Carlos Steiner (presidente da Federação Gaúcha de Automobilismo) José Manuel Brasil presidente da (Federação Catarinense de Automobilismo); Paulo Emanuel do Nascimento (presidente da Federação Paranaense de Automobilismo); Evânio Leme Nunes Galvão (presidente da

Federação Paulista de Automobilismo); Amadeu Quintino de Macedo Girão (presidente da Federação Carioca de Automobilismo); General Gonçalo Rafael D'Ângelo (representando a Federação Fluminense de Automobilismo); Hésio Alcântara Noronha (representando a Federação Mineira de Automobilismo); Major Fábio Viela de Freitas Lima (presidente da Federação Automobilística do DF); Jorge Silva de Moraes (representando a Federação Baiana de Automobilismo); Capitão Francisco Ronald Pedrosa de Oliveira (presidente da Federação Cearense de Automobilismo).

O resultado da votação para presidente foi o seguinte: 6 votos para Evânio Leme Nunes Galvão; 3 votos para José Carlos Steiner.

O resultado para os dois cargos do Conselho Superior do Automobilismo Nacional foi o seguinte: Domênico Martirani (7 votos); Henrique Paulo Azevedo Marques (7 votos); Mauro Forjaz (1 voto) Luiz Carlos Secco (1 voto) e dois votos em branco.

O presidente da mesa proclamou eleitos: Evânio Leme Nunes Galvão (presidente da CBA); Domênico Martirani e Henrique Paulo de Azevedo Marques (membros do Conselho), com Evânio Galvão tomando posse imediatamente.

Em consequência, a direção da CBA ficou assim constituída: Presidente – Evânio Leme Nunes Galvão; 1º vice-presidente – Deputado Aroldo Carneiro de Carvalho; 2º vice-presidente – Ministro Geraldo Starling Soares; 3º vice-presidente – Mário Amato.

89 – 8ª ETAPA DO NORTH CENTRAL LOMBARD BRITISH F-3 CHAMPIONSHIP – OULTON PARK

O piloto Giu Ferreira, do Royal Label Team Ford, conseguiu 4ª colocação na 8ª etapa do North Central Lombard British F3 Championship, disputado no dia 28 de agosto em Oulton Park. Seu companheiro de equipe, Ronald Rossi, abandonou a prova com problemas na barra estabilizadora do seu carro.

Na primeira volta da prova Giu passou em 12º lugar e na quarta volta, com a pista mais seca, Giu passou a melhorar de posições, assumindo o quarto lugar na sexta volta.

O vencedor foi Jody Scheckter, com Colin Vandervell em segundo, Roger Williamson em terceiro, Giu Ferreira em quarto e David Purley em quinto.

[Ver RESULTADOS 1971/73](#)

90 – 1ª ETAPA DO CAMPEONATO GAÚCHO DE FÓRMULA FORD - TARUMÃ

No dia 29 de agosto foi realizada a 1ª etapa do Campeonato Gaúcho de Fórmula Ford, no Autódromo de Tarumã, que foi também a primeira corrida da categoria, depois que foram construídos os carros Bino no Brasil.



Largada da prova com: 14 – Francisco Lameirão, 11 – Cláudio Mueller, e 84 – Pedro Victor Delamare na primeira fila.

A prova teve a participação de 23 carros, sendo disputada de uma forma até então inédita nas nossas pistas, com três baterias, sendo a primeira com 12 carros, disputada em 15 voltas, a segunda com os outros 11 carros, também em 15 voltas e uma terceira bateria com a participação de todos os participantes, também em 15 voltas. O resultado final foi calculado com a soma das baterias.

O grande duelo da primeira bateria foi travado entre Leonel Friedrich e Alex Dias Ribeiro, que lutaram durante várias voltas pela primeira colocação, correndo um pouco à frente de José Luiz de Marchi e Sérgio Pegoraro, que lutavam pela terceira colocação.

No início da corrida, os pilotos Alfredo Oliveira, Breno Fornari, todos da velha guarda gaúcha rodaram, felizmente sem maiores consequências, com todos seguindo até o final da bateria.

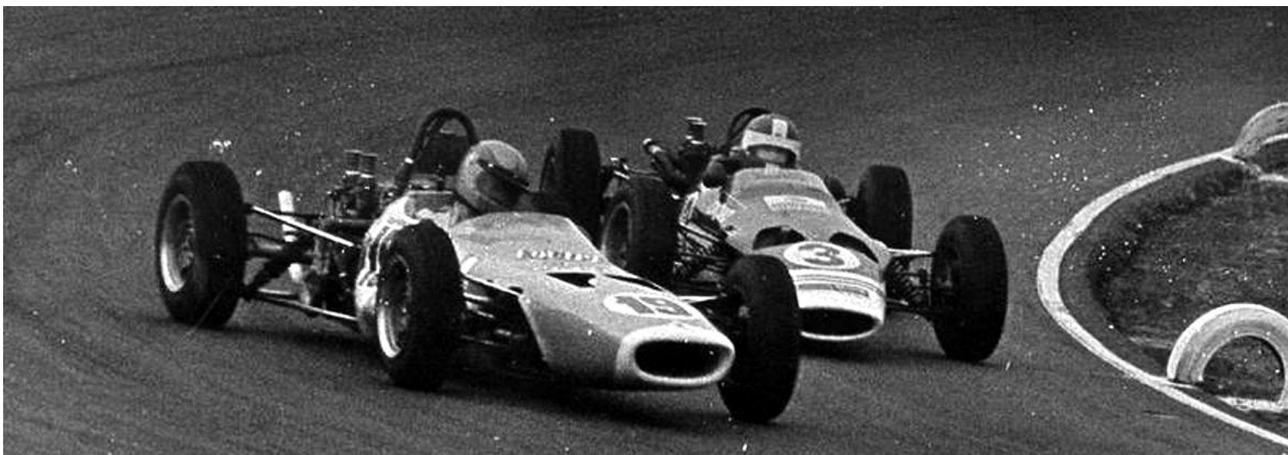
A decisão da bateria ocorreu na última volta, quando Friedrich errou na curva do Laço, obrigando a Alex efetuar uma forte freada, permitindo que Sérgio Pegoraro assumisse a liderança, com Friedrich recebendo a bandeirada de chegada em segundo lugar, José Luiz de Marchi em terceiro, Gastão Werlang em quarto, Alex Dias Ribeiro em quinto, e Francisco Feoli em sexto.

Iniciada a segunda bateria, Pedro Victor Delamare assumiu a liderança seguido por Francisco Lameirão, Cláudio Mueller, Raffaele Rosito, João Luiz Palmeiro, Cezar Pegoraro e os demais.

João Carlos Macedo rodou na primeira volta na curva do Tala Larga, mas conseguiu retornar à corrida.

Na terceira volta, enquanto Delamare e Lameirão corriam na frente, Cláudio Mueller foi surpreendido pela freada dos líderes na curva do Laço, rodou perdendo a carenagem do seu carro. João Luiz Palmeiro se assustou com a carenagem voando, saiu e retornou à pista, sendo atingido por Raffaele Rosito, ficando os três fora da prova.

Com o acidente, Delamare e Lameirão se destacaram nos dois primeiros lugares, com Cezar Pegoraro em terceiro, Paulo Prates Filho em quarto, Nelson Luiz Barro em quinto, e João Carlos Macedo em sexto.



19 – Cezar Pegoraro e 3 – Leonel Friedrich

A terceira bateria teve os carros 84, 21 e 14 largando na primeira fila do grid de largada, mas Delamare foi penalizado pelo diretor de prova, Ibraim Gonçalves, por queimado de largada, em um minuto.

O melhor desempenho dessa bateria foi do brasileiro Alex Dias Ribeiro, mesmo com Leonel Friedrich tendo liderado a prova no seu início, com Alex em segundo, Sérgio Pegoraro em terceiro, Delamare em quarto, Lameirão em quinto, José Luiz de Marchi em quinto e Cezar Pegoraro em sexto.

Na quarta volta Alex passou por Friedrich assumindo a liderança da prova, mas na volta seguinte Friedrich recuperou a posição e, na sexta volta, Alex retomou a ponta, que manteve até o final.

A partir de então, Friedrich, Delamare e Lameirão passaram a disputar a segunda colocação. Lameirão chegou a assumir a posição na penúltima volta, mas o gaúcho conseguiu recuperar a posição na última volta.

Alex Dias Ribeiro ficou em primeiro, com Leonel Friedrich em segundo, Francisco Lameirão em terceiro, Pedro Victor Delamare em quarto, José Luiz de Marchi em quinto, e João Carlos Macedo em sexto. Com a punição, Delamare caiu para a 11ª colocação.

O resultado pela soma das baterias, teve Francisco Lameirão em primeiro, mesmo não vencendo nenhuma das baterias, com Leonel Friedrich em segundo, José Luiz de Marchi em terceiro, Alex Dias Ribeiro em quarto, Sérgio Pegoraro em quinto, Gastão Werlang em sexto e Pedro Victor Delamare em sétimo.

A prova preliminar de estreantes e novatos foi vencida por Ayrton de Carvalho, pilotando um VW.

Ver RESULTADOS 1971/74



Disputa acirrada entre 6 – Alex Dias Ribeiro e 3 – Leonel Freidrich

91 – I ROTHMANS INTERNATIONAL TROPHY F- 2 – BRANDS HATCH

No dia 30 de agosto foi realizado no Autódromo de Brands Hatch o Rothmans International Trophy de Fórmula 2, que contou com a participação dos brasileiros Emerson Fittipaldi, Wilson Fittipaldi Jr. e José Carlos Pace.

O sueco Ronnie Peterson que vinha dominando as últimas provas da categoria foi o mais rápido na prova de classificação, com o tempo de 1m25s6, 1,4 segundos mais rápido do que o segundo, terceiro e quatro colocados, Graham Hill, Emerson Fittipaldi e Carlos Reutemann, que registraram o tempo de 1m27s0.

O grid de largada ficou assim definido:

16 Ronnie Peterson March 712M Ford - 1m25s6	1 Graham Hill Brabham BT36 Ford - 1m27s0	28 Emerson Fittipaldi Lotus 69C Ford - 1m27s0
4 Carlos Reutemann Brabham BT36 Ford - 1m27s0	21 Wilson Fittipaldi Jr. March 712M Ford - 1m27s2	
27 José Carlos Pace March 712M Ford - 1m27s2	22 Niki Lauda March 712M Ford - 1m27s2	29 Gerry Birrell Lotus 69C Ford - 1m27s2
7 Peter Westbury Brabham BT36 Ford - 1m27s2	18 Jean-Pierre Jaussaud March 712M Ford - 1m27s4	
31 Reine Wisell Lotus 69C Ford - 1m27s4	2 Tim Schenken Brabham BT36 Ford - 1m27s6	23 Mike Beuttler March 712M Ford - 1m27s8

19
Jean-Pierre Jarier
March 712M Ford - 1m27s8

11
John Watson
Brabham BT30 Ford - 1m27s8

25
Henri Pescarolo
March 712M Ford - 1m27s8

37
Tetsu Ikuzawa
Lotus 69C Ford - 1m28s0

20
Tom Walkinshaw
March 712M - 1m28s2

17
James Hunt
March 712M Ford - 1m28s4

3
Bob Wollek
Brabham BT36 Ford - 1m28s6



Largada da prova, com Graham Hill (Brabham BT36 Ford nº 1) largando na frente, tendo ao seu lado, à direita 28 – Emerson Fittipaldi Lotus 69C Ford) e à esquerda 17 – James Hunt (March 712M Ford)

Dada a largada Emerson Fittipaldi tomou a ponta, seguido por Graham Hill, mas como Hill estava por dentro na freada da curva Paddock, acabou tomando a dianteira.

Atrás vinham Wilson Fittipaldi Jr, Ronnie Peterson, Gerry Birrell, Niki Lauda, Carlos Reutemann, José Carlos Pace.

Na quinta volta Peterson passou por Wilsinho e se aproximou de Emerson, a quem logo passou na curva atrás do boxe e imediatamente entrou no vácuo de Graham Hill, que foi ultrapassado em seguida.

A partir de então, Peterson foi se distanciando, vindo Graham Hill em segundo, Emerson em terceiro e Wilsinho em quarto, sendo que Wilsinho passou por Emerson assumindo o terceiro lugar, posição que durou pouco, pois foi obrigado a abandonar depois de 17 voltas, com o fio do distribuidor partido.



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

A corrida de Emerson Fittipaldi durou apenas por 27 voltas, quando a junta do cabeçote do motor do seu carro queimou. José Carlos Pace abandonou depois de 32 voltas quando a bomba de combustível pifou.

Peterson recebeu a bandeirada de chegada com 15 segundos de vantagem para Graham Hill, com Carlos Reutemann terminando em terceiro, Peter Westbury em quarto e Gerry Birrell em quinto.

[Ver RESULTADOS 1971/75](#)

92 – 6ª ETAPA DO SPORT CAR BRITISH CHAMPIONSHIP – BRANDS HATCH

A 6ª etapa do Campeonato Inglês de Carros Sport até 2 litros foi disputado no dia 31 de agosto, na pista de Brands Hatch, o “Evening News Trophy Race”, com a participação de Wilson Fittipaldi Jr. ao volante de um Chevron B19 Ford, que ficou com a pole-position, ficando assim formado o grid de largada:

67 Wilson Fittipaldi Jr. Chevron B19 Ford - 1m28s6	68 John Miles Chevron B19 Ford - 1m29s4	65 John Hine Chevron B19 Ford - 1m29s4
70 John Burton Chevron B19 Ford - 1m29s6	John Lepp Chevron B19 Ford - 1m29s8	
Chris Craft Chevron B9 Ford - 1m30s0	Jo Bonnier Lola T212 Ford - 1m30s4	78 Terry Crocker Lola T210 Ford - 1m30s4
69 Ed Swart Chevron B19 Ford - 1m30s6	François Migault Taydec Mk2 Ford - 1m30s8	
Peter Hanson Lola T210 Ford - 1m31s2	Guy Edwards Lola T212 Ford - 1m31s4 (NL)	John Bamford Chevron B19 Ford - 1m32s2
John Bridges Chevron B19 Ford - 1m33s4	Brian Martin Martin BM8 Ford - 1m34s2	
Andrew Fletcher Chevron B16 Ford - 1m34s8	Brian Robinson Chevron B16 Ford - 1m35s2	Jeremy Lord Chevron B19 Ford - 1m36s0
Trevor Twaites Chevron B16 Ford - 1m36s8	Peter Humble Chevron B19 Ford - 1m37s0	
Adrian Wilkins Chevron B16 Ford - 1m37s0 (NL)	Martin Raymond Daren Mk3 Ford - 1m39s4 (NL)	Peter Smith Chevron B8 Ford - 1m40s8
Alan Fowler Mercury GT Lotus - 1m40s8	Peter Clarke Chevron B8 BMW - 1m44s2	
Les Aylott Ardua Lotus - 1m44s6	John Bancley SAR Ford - 1m46s6	

Iniciada a corrida, John Miles tomou a ponta, seguido por John Hine e Wilsinho. Na terceira volta Wilsinho, que estava mais rápido, colocou o bico do seu carro por dentro da curva, que entrou com Hine quase ao seu lado. Apesar de já ter sido ultrapassado, Hine começou a fechar o brasileiro e, com essa manobra, a roda

traseira do carro de Wilsinho bateu na dianteira do carro de Hine, que perdeu a direção e foi direto para o barranco, ficando fora da corrida. Preocupado com o estado do seu carro, Wilsinho entrou nos boxes para verificação, perdendo muitas posições.

O vencedor foi John Miles, com Jo Bonnier em segundo, Ed Swart em terceiro, Terry Crocker em quarto e John Bamford em quinto. Wilsinho ficou em 12º.

Ver RESULTADOS 1971/76



Wilson Fittipaldi Jr. no Chevron B19 Ford

93 – NORMAN CASARI ESTABELECE NOVO RECORDE DE VELOCIDADE

Com supervisão da Confederação Brasileira de Automobilismo – CBA e promovido pela Revista Quatro Rodas, foi efetuado um evento de tentativa de recorde, no dia 4 de setembro, na Rodovia Rio-Santos, no bairro da Barra da Tijuca, no Rio de Janeiro.



Os novos recordistas brasileiros de velocidade: 98 – Norman Casari (Casari A-1 Ford) – 239,980 km/h e 97 – Renato Peixoto (Reppe A-2 Ford) – 184,511 km/h

A tentativa foi efetuada pela equipe Casari-Brahma, que levou para competir no trecho de 1 quilômetro, entre os quilômetros 13,9 e 14,9 da estrada, a Lola T70 Chevrolet, o Casari A-1 e o Reppe A-2.

A Lola, falhando muito não pode participar do evento, porém o Casari A-1 registrou na primeira passagem o tempo de 14,8 segundos, que corresponde à velocidade de 244,08 km/h. Na segunda passagem, no sentido inverso, o seu tempo foi de 15,2 segundos, registrando a média das duas passagens, como determinado pelos regulamentos internacionais, 238,980 km/h, novo recorde absoluto de velocidade do País.

Por sua vez, Renato Peixoto, com o Reppe equipado com motor Ford de 1.600 cc, fez 19,3s e 19,7s, ficando com a média de 184,511 km/h, novo recorde nacional para a categoria Divisão 4 até 2.000 cc.

Os tempos foram homologados pela CBA.

94 – GP DA ITÁLIA – MONZA – 9ª ETAPA DO CAMPEONATO MUNDIAL DE F-1

A nona etapa do Campeonato Mundial de Fórmula, o GP da Itália, no Autódromo de Monza, foi disputada no dia 5 de setembro, apresentando muitas alterações na relação dos carros inscritos nas provas anteriores.

O maior número era dos carros March, com seis participantes, com a equipe de fábrica, a STP March Engineering com três carros, todos 711, sendo dois com motor Ford Cosworth para Ronnie Peterson e Nanni Galli e um com motor Alfa Romeo para Andrea de Adamich. A equipe Frank Williams inscreveu um 711 com motor Ford para Henri Pescarolo e, embora tenha inscrito um 701 para o brasileiro José Carlos Pace, este último acabou não comparecendo. Correram também com carros March, as equipes Mordaut Racing, com um 701 para o francês Jean-Pierre Jarier, e Shell-Arnolt Team, com um 711 para Mike Beuttler.

O segundo contingente era da BRM, com três modelo P160 para Jo Siffert, Howden Ganley e Peter Gethin, e um P153 para Helmut Marko.

O Team Surtees inscreveu três modelo TS9, com motor Ford, para John Surtees, Rolf Stommelen e para o nove vezes campeão mundial de motociclismo Mike Hailwood.

O Elf Team Tyrrell inscreveu seus dois carros para o campeão mundial por antecipação, Jackie Stewart e François Cevert

A Ferrari, depois de divulgar que não correria no GP, acabou comparecendo com uma 312B2 para Clay Regazzoni e uma 312B para Jacky Ickx.



A primeira passagem pela curva "Parabólica" com 4 – Clay Regazzoni (Ferrari 312B2), 25 – Ronnie Peterson (March 711 Ford), 30 – Jackie Stewart (Tyrrell 003 Ford), e 20 – Jo Siffert (BRM P160) comandando o pelotão

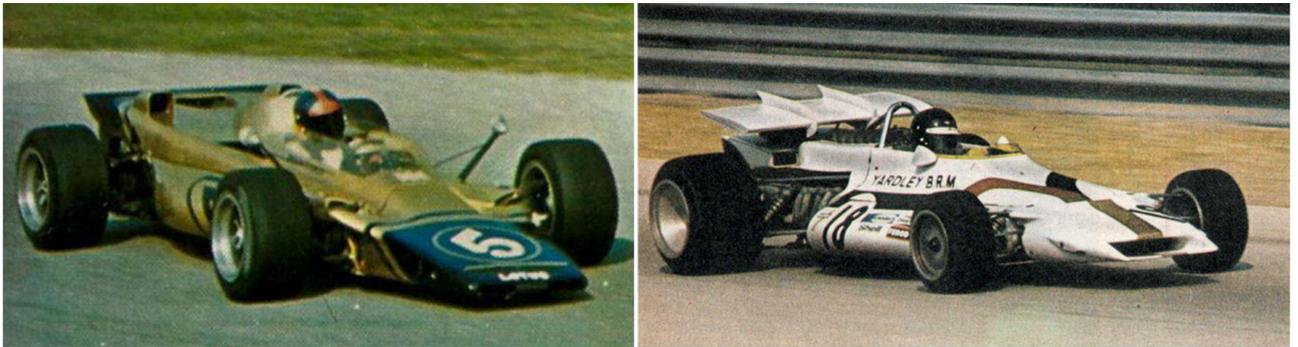
A Motor Racing Developments levou para Monza o modelo BT34 para Graham Hill e o BT33 para Tim Schenken, enquanto a Matra Simca levou apenas um MS120B para Chris Amon, pois Jean-Pierre Beltoise tinha novamente sido suspenso por causa do acidente que provocou nos Mil Quilômetros de Buenos Aires. A McLaren Motor Racing Ltd. inscreveu apenas um carro para Jackie Oliver, pois Denny Hulme tinha preferido permanecer nos Estados Unidos se preparando para disputar as 500 Milhas da Califórnia, na pista de Ontário Motor Speedway.

Ainda processado pelas autoridades italianas pelo acidente que tirou a vida de Jochen Rindt no ano anterior, Colin Chapman optou em não comparecer oficialmente, enviando dois carros disfarçados de equipes particulares. Emerson Fittipaldi estava presente no Lotus 56 a turbina, inscrito pela World Wide Racing e o suíço Herbert Muller, com um Lotus 72C, pela equipe Villiger Cigar Team.

Completavam a lista de inscritos a Ecurie Bonnier com um antigo McLaren M7C para Jo Bonnier e a Jolly Club Switzerland, com um Bellasi Ford para Sívlio Moser.

Diferentemente das primeiras provas do campeonato, os treinos e provas de classificação foram divididos em dois dias, com dois turnos na sexta-feira e um turno no sábado.

No primeiro turno de sexta-feira, sete pilotos abaixaram o recorde da pista, ficando Jackie Stewart e François Cevert, com os melhores tempos, com 1m23s41 e 1m23s61, respectivamente.



5 – Emerson Fittipaldi (Lotus 56B Pratt & Whitney) e 18 – Peter Gethin (BRM P160)

No segundo turno, nada menos que 17 pilotos melhoraram os tempos obtidos no primeiro turno, ficando Jo Siffert com o melhor tempo em 1m23s27 e Ronnie Peterson em segundo com 1m23s46.

No sábado os pilotos voltaram à pista, com Siffert marcando o tempo de 1m23s03, enquanto no boxe da Ferrari os mecânicos faziam de tudo tentando melhorar os carros de Regazzoni e Ickx. O suíço conseguiu o tempo de 1m23s69 com o carro reserva. Ickx pegou a 312B com a qual Regazzoni tinha vencido o GP do ano anterior, começando a andar com pneus Firestone. Não conseguia fazer melhor que 1m24s39, quando resolveu experimentar os pneus Goodyear, acabando por marcar o tempo de 1m22s82.

Entretanto, a maior surpresa ainda estava por vir, pois, no finalzinho do treino, Chris Amon com a Matra Simca marcou o tempo de 1m22s40, ficando com a pole-position, com o grid de largada assim formado:

12 Chris Amon Matra Simca MS120B - 1m22s40	3 Jackie Ickx Ferrari 312B - 1m22s82
20 Jo Siffert BRM P160 - 1m23s03	19 Howden Ganley BRM P160 - 1m23s15
2 François Cevert Tyrrell 002 Ford - 1m23s41	25 Ronnie Peterson March 711 Ford - 1m23s46
30 Jackie Stewart Tyrrell 003 Ford - 1m23s61	4 Clay Regazzoni Ferrari 312B2 - 1m23s69
11 Tim Schenken Brabham BT33 Ford - 1m23s73	16 Henri Pescarolo March 711 Ford - 1m23s77
18 Peter Gethin BRM P160 - 1m23s88	21 Helmut Marko BME P153 - 1m23s96
14 Jackie Oliver McLaren M14A Ford - 1m24s09	10 Graham Hill Brabham BT34 Ford - 1m24s27

7 John Surtees Surtees TS9 Ford - 1m24s45	24 Mike Beuttler March 711 Ford - 1m25s01
9 Mike Hailwood Surtees TS9 Ford - 1m25s17	5 Emerson Fittipaldi Lotus 56 Turbina - 1m25s18
22 Nanni Galli March 711 Ford - 1m25s19	23 Andrea de Adamich March 711 Alfa Romeo - 1m25s78
28 Jo Bonnier McLaren M7C Ford - 1m26s14	27 Silvio Moser Bellasi Ford - 1m26s54
8 Rolf Stommelen Surtees TS9 Ford - 1m27s92 (NL)	26 Jean-Pierre Jarier March 701 Ford - 1m28s19

Rolf Stommelen não alinhou para a largada, ficando assim o grid composto por 23 carros e, iniciada a corrida, Clay Regazzoni que tinha largado na quarta fila fez uma largada espetacular para assumir a liderança da prova, com os carros completando a primeira volta na seguinte ordem: 1º Clay Regazzoni; 2º Jo Siffert; 3º Jackie Stewart; 4º Ronnie Peterson; 5º Howden Ganley; 6º Jacky Ickx; 7º Henri Pescarolo; 8º Chris Amon; 9º François Cevert; 10º Helmut Marko; 11º Tim Schenken; 12º Mike Beuttler; 13º Peter Gethin; 14º Andrea de Adamich; 15º Jackie Oliver; 16º Graham Hill; 17º Mike Hailwood; 18º Nanni Galli; 19º Emerson Fittipaldi; 20º Sílvio Moser; 21º Jean-Pierre Jarier; 22º John Surtees; 23º Jo Bonnier.



François Cevert (Tyrrell 002 Ford) liderando um pelotão composto por: 9 – Mike Hailwood (Surtees TS9 Ford), 25 – Ronnie Peterson (March 711 Ford), 12 – Chris Amon (Matra Simca MS120), e 18 – Peter Gethin (BRM P160)

A liderança de Regazzoni durou apenas três voltas, quando Ronnie Peterson assumiu a ponta, enquanto John Surtees e Helmut Marko ficavam fora da prova, e na quinta volta foi a vez de Sílvio Moser e Tim Schenken abandonarem.

Os carros que disputavam a liderança andavam muito próximos e Peterson manteve a primeira colocação até a sétima volta, quando foi batido por Jackie Stewart, para na volta seguinte reaparecer na ponta Clay Regazzoni, que foi superado novamente por Peterson na décima volta, que foi completada com os carros na seguinte ordem: 1º Peterson; 2º Regazzoni; 3º Stewart; 4º Cevert; 5º Siffert; 6º Ickx; 7º Ganley; 8º Gethin; 9º Hailwood; 10º Amon; 11º Oliver; 12º Pescarolo; 13º Galli; 14º Hill; 15º Beuttler; 16º Fittipaldi; 17º Bonnier; 18º Adamich; 19º Jarier.

A liderança de Peterson foi mantida até a 14ª volta, quando o sueco foi superado por Cevert, voltando a liderança na volta 17.

Com 12 voltas completadas abandonou Nani Galli com problemas de motor e na 15ª volta abandonaram Jackie Stewart, com quebra do motor e Jacky Ickx com problemas na transmissão.

Clay Regazzoni continuou lutando pelas primeiras colocações até completar 17 voltas, quando ficou fora da corrida com o mesmo problema de Ickx: quebra da transmissão.

Ao serem completadas 20 voltas, restavam 15 carros, que corriam assim: 1º Peterson; 2º Cevert; 3º Hailwood; 4º Siffert; 5º Ganley; 6º Amon; 7º Gethin; 8º Oliver 9º Pescarolo; 10º Hill; 11º Beuttler; 12º Fittipaldi; 13º Bonnier; 14º Adamich; 15º Pescarolo; 16º Jarier.

A luta pelo primeiro lugar era sensacional, com constantes trocas de posição entre Peterson, Cevert, Hailwood, Gethin, Siffert, Amon e Ganley, com os pilotos aproveitando ao máximo o vácuo nas grandes retas de Monza e, ao serem atingidas 30 voltas, mais da metade da corrida, a ordem era a seguinte: 1º Siffert; 2º Peterson; 3º Cevert; 4º Hailwood; 5º Amon; 6º Ganley; 7º Gethin; 8º Oliver; 9º Hill; 10º Beuttler; 11º Fittipaldi; 12º Pescarolo; 13º Bonnier; 14º Adamich; 15º Jarier.

Na volta seguinte, o carro de Jo Siffert passou a enfrentar problemas de câmbio, deixando de disputar a liderança, disputa que continuava sensacional. Cevert manteve-se em primeiro nas voltas 31 e 32, seguido por Peterson e Hailwood.



18 – Peter Gethin (BRM P160), 16 – Henri Pescarolo (March 711 Ford), 12 – Chris Amon (Matra Simca MS120), e 11 – Tim Schenken (Brabham BT33 Ford)

Na volta 33 o líder era Peterson, seguido por Hailwood e Cevert, que recuperou a liderança na volta 34. Depois de completar 33 voltas abandonou Andrea de Adamich depois que o fraco motor Alfa Romeo do seu carro quebrou.

Cevert recuperou a ponta na volta 34, para perdê-la novamente na volta 35, que foi liderada por Hailwood. Na volta 36 o líder era Cevert, e da 37 à 40ª volta, o líder foi Chris Amon, sendo completada essa volta na seguinte ordem: 1º Amon; 2º Peterson; 3º Hailwood; 4º Cevert; 5º Ganley; 6º Gethin; 7º Oliver; 8º Hill; 9º Beuttler; 10º Siffert; 11º Fittipaldi; 12º Bonnier; 13º Pescarolo; 14º Jarier.

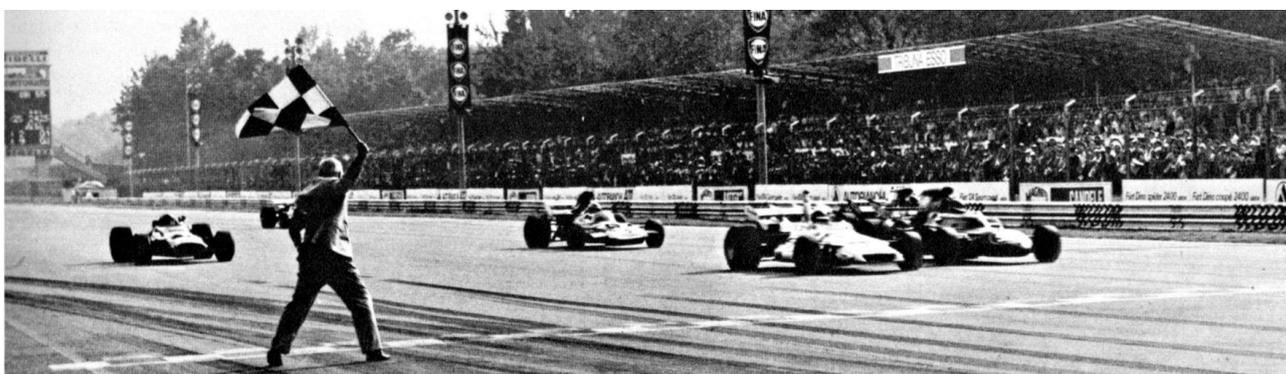
Até o final da corrida, ainda abandonaram os pilotos Henri Pescarolo (40 voltas) com quebra da suspensão; Mike Beuttler (41 voltas) com motor quebrado; e Graham Hill (47 voltas) por quebra do câmbio.

A luta pela liderança continuou sensacional, com trocas de posições até à bandeirada de chegada. Chris Amon manteve a liderança até a volta 41, quando foi superado por Mike Hailwood, voltando à ponta na volta 43, que manteve até a volta 46, sendo superado novamente por Hailwood na volta 47.

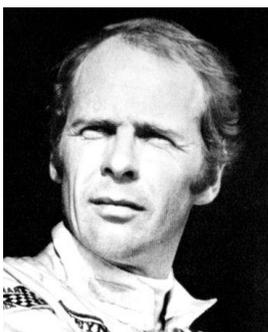
Com 50 voltas, faltando apenas cinco para o final, os seis primeiros continuavam muito próximos, com constantes trocas de posição, na seguinte ordem: 1º Peterson; 2º Hailwood; 3º Gethin (que avançou muito nas últimas voltas); 4º Cevert; 5º Ganley; 6º Amon; 7º Oliver; 8º Fittipaldi; 9º Siffert; 10º Bonnier; 11º Hill (que tinha abandonado); 12º Jarier.

As últimas cinco voltas foram eletrizantes, com os quatro primeiros passando na seguinte ordem: Volta 51 – 1º Hailwood; 2º Peterson; 3º Gethin; 4º Cevert. Volta 52 – 1º Gethin; 2º Peterson; 3º Hailwood; 4º Cevert. Volta 53 – 1º Gethin; 2º Peterson; 3º Cevert; 4º Hailwood. Volta 54 – 1º Peterson; 2º Cevert; 3º Hailwood; 4º Gethin. E na volta 55 – 1º Gethin; 2º Peterson a 1/10 de segundo; 3º Cevert a 8/10 de segundo e 4º Hailwood a /10 de segundo, na chegada mais espetacular de todos os tempos na Fórmula 1. O quinto foi Howden Ganley e o sexto Chris Amon.

[Ver RESULTADOS 1971/77](#)



A espetacular chegada da prova, com 18 – Peter Gethin (BRM P160) e 25 – Ronnie Peterson (March 711 Ford) recebendo a bandeirada de chegada emparelhados, e com 2 – François Cevert (Tyrrell 002 Ford) semi encoberto pelos dois e, um pouco atrás 9 – Mil Hailwood (Surtees TS9 Ford). Na foto ainda aparece Jo Bonnier (McLaren M7C Ford n 28) que era retardatário e 19 – Howden Ganley (BRM P160), semi encoberto pelo fiscal de chegada.



Peter Gethin (BRM P160) vencedor da prova.