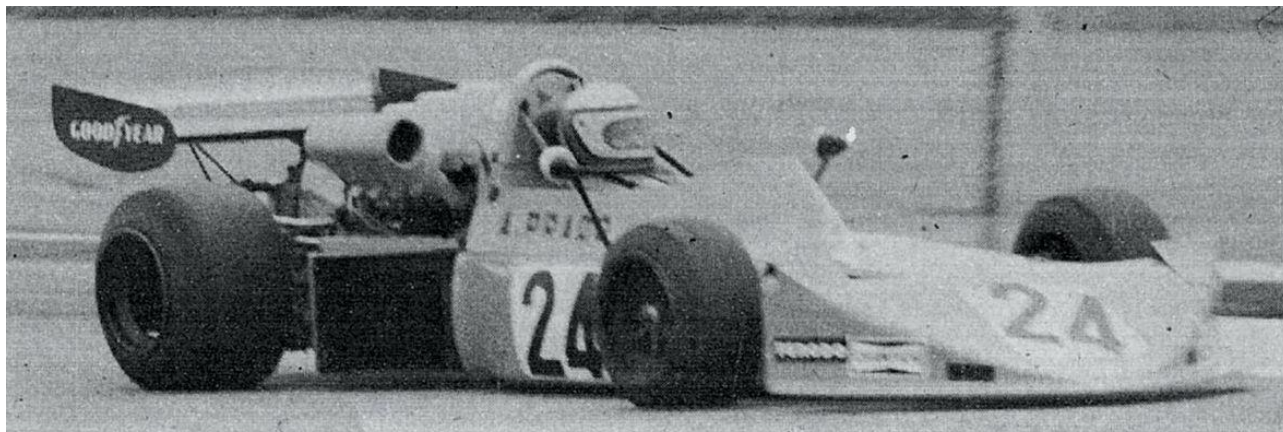


AUTOMOBILISMO 1975 (Parte III)

81 – 11ª ETAPA DO CAMPEONATO EUROPEU DE FÓRMULA 2 - SILVERSTONE (31/08/1975)

Em Silverstone, no dia 31 de agosto, foi realizada a 11ª Etapa do Campeonato Europeu de Fórmula 2, onde ocorreu a estreia do brasileiro Antônio Castro Prado na categoria. Correndo com um March BMW, da equipe Roger Heavens, o brasileiro se classificou na 16ª posição, para a largada, num grid de 32 carros.



24 - Antônio Castro Prado (March 742 BMW)

Entre os carros, a principal novidade era o carro de Brian Henton, um Weathcroft da Fórmula Atlantic que foi modificado para a F-2 somente para esta prova. O carro que vinha sendo pilotado no campeonato inglês por Richard Morgan era uma criação de Mike Pilbean (o mesmo projetista da BRM) e patrocinado pelo milionário inglês Tom Weathcroft.

Na prova de classificação, a pole-position ficou com Michel Leclere com 1m23s24, tendo Jacques Laffite ao seu lado na primeira fila, e Brian Henton e Jean-Pierre Jabouille na segunda, com o grid de largada ficando assim formado:

45 Jacques Laffite Martini Mk16 BMW – 1m23s310	16 Michel Leclere March 752 BMW – 1m23s240
2 Jean-Pierre Jabouille Elf 2J BMW – 1m23s850	46 Brian Henton Wheatcroft 002 Ford – 1m23s840
31 Jim Crawford Chevron B29 Ford – 1m24s370	15 Patrick Tambay March 752 BMW – 1m24s350
1 Gerard Larrousse Elf 2J BMW – 1m24s830	30 Han Binder Chevron B29 BMW – 1m24s610
21 Alberto Colombo March 752 BMW – 1m25s240	22 Maurizio Flammini March 742 BMW – 1m24s900
19 Gabriele Serblin March 752 BMW – 1m25s360	4 Giancarlo Martini March 752 BMW – 1m25s250
20 Ray Mallock March 742 Ford – 1m25s590	41 Arturo Merzário Osella FA2 BMW – 1m25s570
24 Antônio Castro Prado March 732 BMW – 1m25s950	9 Dieter Braun March 752 BMW – 1m25s920
10 Loris Kessel March 752 BMW – 1m26s170	8 Willi Deutsch March 752 BMW – 1m26s050

28
Harald Ertl
Chevron B29 BMW – 1m26s190

11
Bruno Pescia
March 752 BMW – 1m26s190

12
Massami Kuwashima
March 752 BMW – 1m26s280

44
Ted Wentz
Lola T360 Ford – 1m26sa280

27
Francesco Cerulli-Irelli
March 742 Ford – 1m26s480

40
Giorgio Francia
Osella FA2 BMW – 1m26s330

37
Hans Meier
Surtees TS15 Ford – 1m27s280

43
John Wingfield
Ralt RT1 Ford – 1m27s080

17
Bernard De Dryver
March 752 BMW – 1m29s410

14
Sandro Cinotti
March 752 BMW – 1m27s480

23
Cosimo Turizio
March 742 BMW – 1m30s580

3
Herbert Muller
March 752 BMW – 1m29s990

18
Claude Bourgoignie
March 752 BMW – 1m50s210

5
Gianfranco Trombetti
March 742 BMW – 1m31s610

Dada a largada, Jabouille tomou a dianteira seguido por Leclere, Larrousse e Henton, com o restante do grupo lutando pelas posições secundárias, com Prado largando mal e caindo para a última posição.

Na décima segunda volta Jabouille entrou nos boxes com seu Elf com o motor quebrado e daí para a frente, Leclere comandou a prova, completando as 50 voltas em primeiro lugar com o tempo de 1h11m05s56, com Gerard Larrousse em segundo distante 7 segundos. O terceiro foi Brian Henton no surpreendente Wheatcroft, em quarto Patrick Tambay, em quinto Gabriele Serblin, e em sexto Giancarlo Martini.

Ver RESULTADOS 1975/72



1 - Gerard Larrousse (Elf 2 BMW) 2ª colocado, e Michel Leclere vencedor da prova

82 – 15ª ETAPA DO BP SUPER VISCO BRITISH F3 CHAMPIONSHIP - SILVERSTONE (31/08/1975)

No intervalo de apenas uma semana, novamente em Silverstone, mas no circuito de 4.710 metros, foi disputada a 15ª Etapa do BP Super Visco British F3 Championship, e na prova de classificação, a pole-position ficou com Patrick Neve, com a primeira fila sendo completada por Gunnar Nilsson e Alex Ribeiro, com o grid de largada ficando assim formado:

1
Alex Dias Ribeiro
March 753 Toyota – 1m31s34

2
Gunnar Nilsson
March 753 Toyota – 1m31s18

58
Patrick Neve
Safir RJ03 Ford – 1m31s11

43
Eddie Cheever
Modus M1 Toyota – 1m31s63

33
Danny Sullivan
Modus M1 Ford – 1m31s59

17
Richard Hawkins
March 743 Toyota – 1m32s03

9
Ingo Hoffmann
March 753 Toyota – 1m31s97

45
Terry Perkins
Ralt RT1 Ford – 1m31s75

61 Bertram Schäfer Ralt RT1 BMW – 1m32s23		46 Stephen South Ray 75 Toyota – 1m32s18	
4 Chris Barnett March 753 Toyota – 1m32s47	44 Larry Perkins Ralt RT1 Toyota – 1m32s37		36 Dick Parsons Modus M1 Ford – 1m32s34
6 Pierre Dieudonne March 753 BMW – 1m32s21		5 Graham Hamilton March 753 Ford – 1m32s91	
31 Donald McLeod GRD 375 Ford – 1m34s09 (*)	34 Tim Brise Modus M1 Ford – 1m33s46		16 Hervé Regout March 753 BMW – 1m33s30
19 Steve Pettit March 743 Ford – 1m34s98		53 Ken Silverstone March 743 Ford -	
29 John Lain GRD 375 Ford – 1m37s19	47 Tony Rouff Ehrlich ES5 Ford – 1m37s10		35 Peter Clark Modus M1 Ford – 1m37s06
12 Bob Arnott March 743 Ford			

(*) Não largou

A largada da prova foi bastante tumultuada, pois como Silverstone tinha passado a utilizar o sistema de largada através de sinal de luz, esperava-se que não houvesse queima de largada, mas o que acontece quando o encarregado do controle de luz dá a mancada?

Sendo assim, na hora da largada, as luzes vermelhas, em vez de serem mudadas para verde, se apagaram e, como todos estavam prontos para largar, as reações foram as mais variadas, com alguns largando e outros simplesmente ficando parados com as mãos levantadas e, para piorar, a largada não foi anulada.

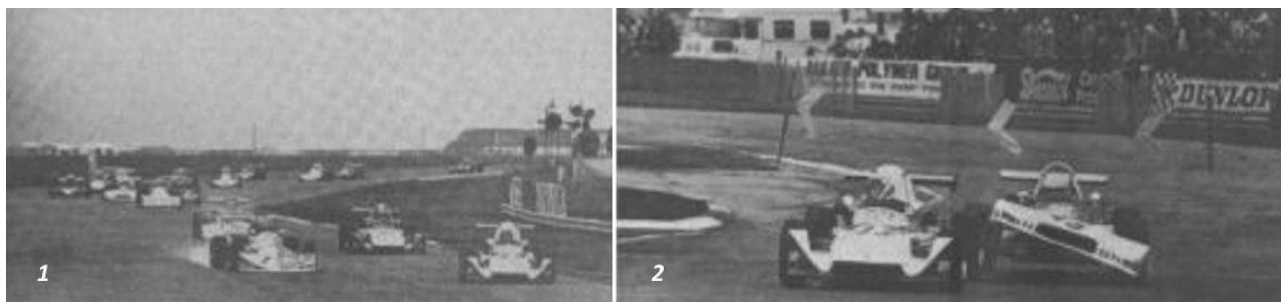


Foto 1 - 43 - Eddie Cheever (Modus M1 Toyota), 1 - Alex Dias Ribeiro (March 753 Toyota), 33 - Danny Sullivan (Modus M1 Ford), 58 - Patrick Neve (Safir Ford) - Foto 2 - 45 - Terry Perkins (Ralt RT1 Ford) subindo na traseira do carro de Cheever

Na primeira volta, Alex ponteeava seguido por Sullivan, Cheever, Neve, Nilsson, Terry e o restante do pelotão e, antes de completar a primeira volta, Ingo bateu roda com outro competidor e acabou rodando na curva Becketts, caindo para a 18ª posição e, para piorar, quando começava a segunda volta e tentava recuperar o terreno perdido, seu motor fundiu, deixando o brasileiro apenas como assistente da prova.

Na terceira volta, as posições se alteraram com Alex, que enfrentava problemas no seu carro, que travava as rodas traseiras, na freada da chicana teve que ceder a liderança para Danny Sullivan. O terceiro era Patrick Neve, seguido por Cheever, Terry, South, Hawkins, Dieudonne, Brise e os demais.

Na sexta volta começaram os incidentes que acabariam levando Cheever à vitória. Alex que era o segundo, entrou nos boxes para apertar uma das rodas dianteiras que estava completamente frouxa e só retornou em último, apenas com o intuito de fazer a volta mais rápidas que lhe proporcionaria um ponto no campeonato. Na sétima volta, Sullivan, que liderava com tranquilidade, entrou nos boxes para recolocar um fio de vela que havia se soltado, retornando no final do pelotão. Na volta seguinte, foi a vez de Patrick Neve entrar nos boxes com o motor quebrado, com três líderes abandonando em três voltas e, com isso, Cheever assumiu uma cômoda liderança com quase 6 segundos de vantagem para o segundo colocado que nessa altura era Terry Perkins.

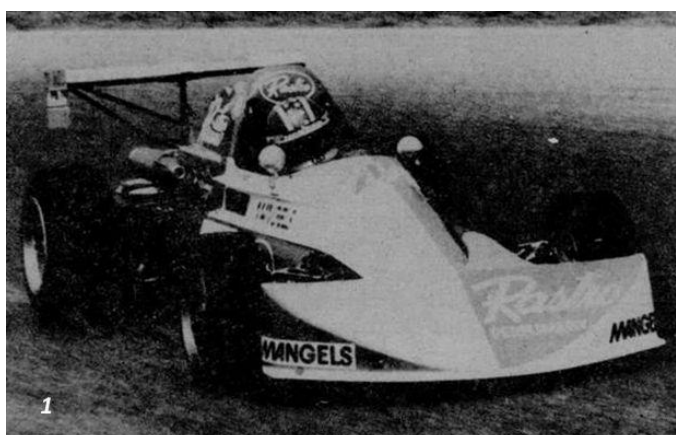
O panorama dos líderes estava sendo mantido, apesar da incrível recuperação de Larry Perkins que vinha recuperando as posições ao ficar parado na largada e, na décima quinta volta, faltando apenas cinco, já era o terceiro a uma boa distância de Cheever e de seu irmão Terry,

A partir da 16ª volta, o motor do Modus de Cheever começou a dar sinais de fadiga e, com isso, a diferença para Terry começou a diminuir, com os dois completando a 17ª volta muito próximos.

Ao sair da chicana, Terry tinha o bico do seu Ralt colado à caixa de câmbio do carro do americano e, ao tentar sair do vácuo, bateu no escape do Modus, destruindo o bico do seu carro, perdendo o controle e colocando duas rodas na grama. Na tentativa de não ser atrasar muito, o australiano não aliviou o acelerador e acabou dando uma rodada em frente às arquibancadas.

A partir de então, não havia mais nada que preocupasse Cheever, que recebeu a bandeirada de chegada 7,8 segundos à frente de Larry Perkins. O terceiro foi Pierre Dieudonne e o quarto Richard Hawkins. Terry Perkins ainda terminou na quinta colocação, com Tim Brise em sexto. Alex conseguiu fazer a melhor volta, com o tempo de 1m31s36.

Ver RESULTADOS 1975/73



1 - Alex Dias Ribeiro (March 753 Toyota) e à direita o vencedor da prova Eddie Cheever sendo cumprimentado pelo reporter Ian Philipps da Revista Auto Sport

83 – 5ª ETAPA DOS CAMPEONATOS BRASILEIROS DE F-FORD E TURISMO DIVISÃO 3 (31/08/1975)

A 5ª e penúltima etapa dos Campeonatos Brasileiros de Fórmula Ford e Turismo Divisão 3 foi disputada no Autódromo de Tarumã, em Viamão, próximo a Porto Alegre, com as corridas sendo disputadas em duas baterias de 15 voltas cada uma.

Na Fórmula Ford, os pilotos chegaram a Tarumã, com os gaúchos ocupando as duas primeiras colocações, com Francisco Feoli tendo 27 pontos e Clóvis de Moraes 22, e para essa etapa, estavam presentes 22 carros, sendo os principais candidatos à vitória, obviamente, os citados acima.

Roberto Di Loreto e José Moraes Neto, ambos com 12 pontos, eram os principais coadjuvantes, embora com chances remotas de título, assim como Amedeu Ferri, com 11 pontos.

Clóvis de Moraes ficou com a pole-position, tendo Francisco Feoli ao seu lado na primeira fila do grid de largada.

A largada da primeira bateria da Fórmula Ford, teve Clóvis de Moraes se atrasando e sendo superado por Francisco Feoli, José Moraes Neto, Marivaldo Fernandes, Marcos Troncon e Artur Bragantini, uma vez que as velas do seu motor tinham sujado fazendo com que o motor perdesse rendimento.

Quando a segunda volta foi completada, Feoli mantinha a liderança, com Marivaldo em segundo e Clóvis já aparecendo em terceiro, mesmo porque seu companheiro de equipe José Moraes Neto, havia derrapado e batido violentamente na curva 9, o que o levou a ser hospitalizado.

De qualquer forma a luta pela liderança ficou entre Feoli e Marivaldo, com o paulista conseguindo assumir a liderança na quarta volta, para perde-la logo a seguir, quando patinou na curva 1, devido a uma mancha de óleo.

Superado o problema, Marivaldo voltou a se aproximar de Feoli e o ultrapassou na sexta volta na curva Tala Larga, passando a aumentar a sua vantagem para Feoli a cada volta, ao mesmo tempo em que o gaúcho não deixava Clóvis se aproximar.

Com as três primeiras posições definidas, a disputa pelo segundo bloco era travada entre Roberto Di Loreto, Sérgio Blauth, Jorge Martinewski e Marcos Troncon, com a primeira bateria sendo terminada nessa ordem, com a diferença entre Marivaldo e Feoli em 5,33 segundos e de Feoli para Clóvis em 2,50.

No intervalo entre as duas baterias, Clóvis estava desolado, não vendo condições de tirar a diferença para Marivaldo e Feoli, parecendo que o sonho do tricampeonato estava por um fio, enquanto no boxe da Equipe Juvicol de Marivaldo Fernandes havia comemoração pelo bom desempenho conquistado.

Entretanto, nos primeiros metros da segunda bateria, a euforia de Marivaldo se esvaiu, pois mesmo largando na frente, já na curva 1 o seu carro perdeu rendimento e foi ultrapassado por Feoli e Clóvis, com os dois correndo muito próximos.

A primeira volta foi completada com Feoli em primeiro, seguido por Clóvis, Di Loreto, Marivaldo, Drago, Troncon, Sérgio Mattos e Blauth, e na segunda volta, Jorge Martinewski, numa recuperação sensacional, já ocupava a quarta colocação, enquanto Marivaldo tinha caído para nono parando pouco depois.

A disputa pela liderança era intensa, com Clóvis saindo do vácuo do carro de Feoli, na reta dos boxes, para assumir a ponta na 5ª volta, mas foi novamente ultrapassado na freada da curva do Laço. A disputa continuou e Clóvis novamente conseguiu a ponta na 9ª volta, no mesmo local da ultrapassagem anterior e, quando os dois chegaram à curva do Laço, Feoli rodopiou numa mancha de óleo e foi atingido por Martinewski, com o carro do primeiro ficando com a suspensão destruída e sendo forçado a abandonar.

A bateria chegou ao final com Clóvis em primeiro, seguido por Di Loreto, Blauth, Troncon, Mattos e Werlang. Pela soma de tempos, Clóvis de Moraes ficou com a vitória, seguido por: Roberto Di Loreto, Sérgio Blauth, Marcos Troncon, Sérgio Mattos e Gastão Werlang.

No campeonato, Clóvis assumiu a ponta com 31 pontos, tendo Feoli em segundo com 27 e Di Loreto em terceiro com 18, com a decisão ficando restrita aos dois primeiros.



Logo após a largada: 22 - Clóvis de Moraes (Bino), 12 - Francisco Feoli (Bino) e 21 - José Moraes Neto (Bino)

Turismo Divisão 3

Para a prova da Divisão 3, largaram 28 carros, com as classes "A" e "C" correndo juntas, com classificação em separado, enquanto a classe "B", mais uma vez não teve número suficiente de carros. Na classe "A", estavam presentes 21 carros, sendo 18 VW 1600, 1 Brasília e 2 Chevette, enquanto na "C", 5 eram Opala e 2 Maverick, totalizando 7 carros.

Na prova de classificação, Luiz Pereira Bueno ficou com a pole-position, com o grid de largada ficando assim formado: 1º) Luiz Pereira Bueno (Maverick); 2º) Júlio Tedesco (Opala); 3º) Dado Andrade (Opala); 4º) Bernardo Kokemper (VW 1600); 5º) Edison Graczyk (Chevette); 6º) Vitor Mottin (VW 1600); 7º) Vital Machado (VW 1600); 8º) Ronaldo Ely (Chevette); 9º) José Fusetti (VW 1600); 10º) Luiz Alberto de Castro (VW 1600); 11º) Amadeo Campos (VW 1600); 12º) Fernando Moser (VW 1600); 13º) José Luiz de Marchi (Opala); 14º) Sérgio Noronha (Brasília); 15º) Arturo Fernandes (VW 1600); 16º) Arnaldo Fossá (VW 1600); 17º) Rui Souza (Opala); 18º) Carlos Mello (VW 1600); 19º) Maurício Rosemberg (VW 1600); 20º) Bruno D'Almeida (VW 1600); 21º) Voltaire Moog (VW 1600); 22º) Raul Machado (VW 1600); 23º) Carlos Petry (VW 1600); 24º) Álvaro Torres

(VW 1600); 25º) Ricardo Villares (VW 1600); 26º) Emílio Boeckel (VW 1600); 27º) Ricardo Caravieri (Opala); e 28º) Paulo Gomes (Maverick), que não participou da prova de classificação.

No momento do alinhamento para a largada, Luiz Pereira Bueno foi obrigado a largar na última posição em virtude de não obedecer ao limite de 3 minutos após o levantamento da placa correspondente. Bueno argumentou que não tinha ouvido o chamado, mas acabou dizendo que “largando lá atrás a gente fica mais motivado”.

Iniciada a corrida, o Opala de Tedesco assumiu a ponta, seguido pelo Opala de Dado Andrade e pelos VW de Kokemper, Mottin e Vital, com a primeira volta sendo completada com Tedesco na ponta, Bueno, já em segundo. Dado Andrade, Kokemper, Paulão em quinto, e com o Chevette de Edison Graczyk em sexto.

Na volta seguinte, as duas primeiras colocações permaneceram inalteradas, mas Paulão já era o terceiro, enquanto Bueno estava muito próximo de Tedesco e acabou assumindo a ponta na 5ª volta. Entretanto, com problemas na embreagem, foi obrigado a permanecer na terceira marcha e acabou sendo ultrapassado na 6ª volta por Tedesco, e na 9ª por Paulão. Graczyk que corria na segunda colocação da classe “A” e quinto geral, ultrapassou Kokemper na curva do Tala Larga passando a liderar sua classe.

Com a embreagem do seu Maverick voltando a funcionar, Bueno recuperou a segunda colocação de Paulo Gomes e diminuiu sensivelmente a diferença para Tedesco, terminando a bateria na segunda colocação, tendo a certeza de que poderia descontar a diferença na segunda. Paulão foi o terceiro, Graczyk o quarto, Mottin o quinto, e Vital o sexto.



30 - Paulo Gomes (Ford Maverick) - 5 - Edison Graczyk (Chevrolet Chevette) e 6 - Vitor Mottin (VW Sedan 1600 D3)

Ao término da bateria, o comissário desportivo Enio Lunardi comunicou à equipe Hollywood que o Maverick de Luiz Pereira Bueno havia sido penalizado em 30 segundos por queima de largada. Ao tomar conhecimento da punição, Bueno se dirigiu ao comissário e afirmou que: “em Porto Alegre não corro mais enquanto houver dirigentes tão ignorantes. Já dei mais de 100 largadas em minha vida e nunca fui penalizado, não vou ser um idiota qualquer que vai fazer isso e eu vou me conformar”. Várias pessoas tentaram fazer Bueno mudar de posição, mas ele não atendeu afirmando: “Me bateram a carteira e vocês acham que ainda vou agradecer ao ladrão?”

Sem Bueno, a largada da segunda bateria mostrou desde o início um erro de Tedesco, que tentou acompanhar Paulão, que tinha largado ao seu lado, quando a vantagem que tinha na primeira bateria era de 12 segundos. Com essa vantagem e com Paulão não podendo passar das 5.500 rpm, bastava acompanhar o paulista, mas largando junto, fez a curva 1 se tocando com os dois continuando numa disputa acirrada até a sétima volta, quando Tedesco pegou uma mancha de óleo na curva 9, rodou e bateu de traseira no guard-rail. O tanque de combustível do seu carro furou e duas voltas depois teve que abandonar.

Sem adversários, Paulão tirou o pé e passou a poupar seu novo motor, sendo ultrapassado por Edison Graczyk e Vitor Mottin, com os dois terminando a bateria nas duas primeiras colocações, com Paulão em terceiro, Dado Andrade em quarto, Vital Machado em quinto, e Bernardo Kokemper em sexto.

Pela soma de tempo das duas baterias, Paulo Gomes ficou em primeiro, com Edison Graczyk em segundo, vencendo na classe “A”. A seguir se classificaram: Vital Machado, Bernardo Kokemper, Ronaldo Ely,, José Fusetti, José Luiz de Marchi, Rui Souza, e Bruno D’Almeida.

Na classificação do campeonato, Paulo Gomes tinha assumido a liderança da classe “C”, com 84 pontos, com Júlio Tedesco em segundo com 68, e Luiz Pereira Bueno em terceiro com 20. Na classe “A”, Amadeo Campos permaneceu à frente com 50 pontos, mesmo tendo abandonado nessa corrida por causa da quebra do coxim do câmbio do seu carro. Vital Machado estava em terceiro com 43, José Fusetti em quarto com 38, e empatados em quinto Ronaldo Ely e Arturo Fernandez com 35.

[Ver RESULTADOS 1975/74](#)

84 – XLVI GP DA ITÁLIA – 13ª ETAPA DO CAMPEONATO MUNDIAL DE F-1 (07/09/1975)

A 13ª etapa do Campeonato Mundial de Fórmula 1, o XLVI GP da Itália, foi disputada no dia 7 de setembro, no autódromo de Monza, pista que vinha sendo criticada pelos pilotos devido a sua falta de segurança. Nesse sentido, a administração do autódromo instalou chicanas que, segundo os pilotos, poderiam se tornar novas fontes de perigo. Para tentar reduzir essas críticas, ficou decidido que a na primeira volta, os carros não passariam pela primeira chicana, visando um possível engavetamento generalizado.

Nesse evento, a Comissão Esportiva Internacional da FIA divulgou novas medidas para melhoria da segurança em 1976, com o adicionamento de uma barra de proteção das pernas dos pilotos, aerofólios traseiros menores, assim como a proibição das enormes entradas de ar em formato de chaminé, itens que deveriam entrar em vigor a partir do GP da Espanha da nova temporada.

Mas o maior interesse nesse GP era a possibilidade de Scuderia Ferrari de conquistar o título dos construtores e a de pilotos com Niki Lauda. O único piloto que poderia tirar o título de Lauda, era Carlos Reutemann, que precisava vencer a prova, desde que Lauda não obtivesse um único ponto. No que se refere à Taça dos Construtores, a situação era mais delicada, com a Ferrari tendo apenas três pontos e meio de vantagem para a Brabham e 13,5 para a McLaren.

Mas as coisas pareciam muito favoráveis à equipe italiana, pois a Brabham, de Bernie Ecclestone, estava mais dedicada à construção do novo Brabham BT45, com motor Alfa Romeo para a temporada de 1976.

Na Tyrrell, Ken estava profundamente chateado após ter sido ultrapassado pela Hesketh, equipe que participou da maior parte da temporada apenas com um carro, mas a equipe também estava focada no carro para o ano seguinte, um carro revolucionário de seis rodas, projetado por Derek Gardner.



Largada da prova com as Ferrari 11 - Clay Regazzoni e 12 - Niki Lauda na primeira fila,

Quanto à Hesketh, a equipe do folclórico Lorde Inglês, apresentou em Monza o novo Hesketh 308C, que James Hunt o considerava mais lento que o anterior, que seria pilotado por Brett Lunger.

De luto pela perda de Mark Donohue, e também envolvida no desenvolvimento de seu novo carro, a equipe Penske estava ausente, assim como a equipe de John Surtees, envolta na sua crônica falta de patrocinadores. Na Lotus, nesse ano com poucos resultados, seu primeiro piloto Ronnie Peterson estava inscrito com o antigo 72E com o qual tinha vencido em Monza nos dois anos anteriores, enquanto o segundo carro da equipe, o 72F foi entregue a Jim Crawford;

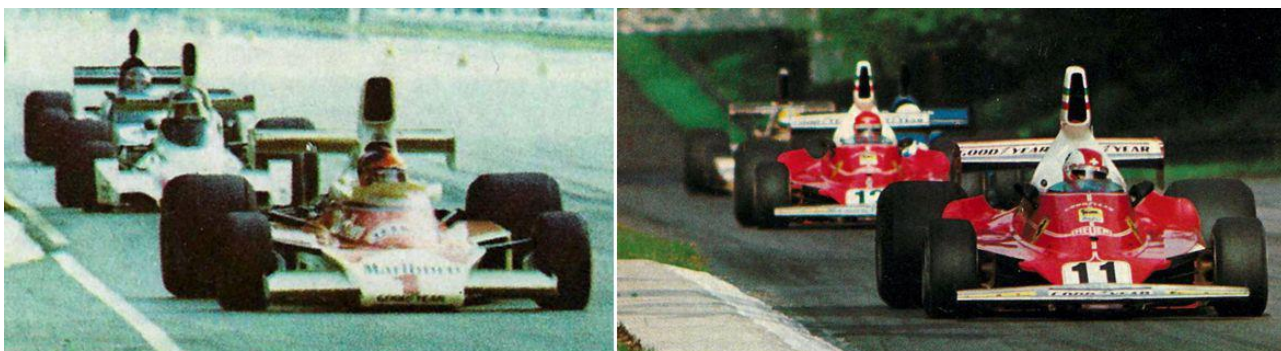
Na equipe Fittipaldi, Wilsinho estava sem condições de participar depois de lesionar o pulso em Zeltweg e o carro foi entregue a Arturo Merzário que não competia na Fórmula 1 há quatro meses.

Quanto a Williams, foi mantido o negócio de aluguel do segundo carro, desta feita entregue ao italiano Renzo Zorzi, que havia vencido a corrida de Fórmula 3 de Mônaco, com um GRD com motor Lancia, enquanto o primeiro carro mais uma vez foi entregue a Jacques Laffite, que havia vencido o Campeonato Europeu de F2. A Shadow mais uma vez inscreveu seu DN7 com motor Matra, para Jean-Pierre Jarier, ficando o DN5 com motor Ford Cosworth para Tom Pryce.

A McLaren apareceu mais rejuvenescida, dando mais esperança de bom desempenho para o Campeão Mundial Emerson Fittipaldi e seu companheiro Jochen Mass.

A March inscreveu seus três carros, para o vencedor em Zeltweg, Vittorio Brambilla, Hans-Joachim Stuck e Lella Lombardi.

Também estavam inscritos os Hill para Stommelen e Brise, o Parnelli para Andretti, os Ensign para Amon e Wunderink, o Hesketh particular para Ertl, o japonês Maki para Tony Trimmer.



1 - Emerson Fittipaldi (McLaren M23 Ford) e 7 - Carlos Reutemann (Brabham BT44B Ford) - As Ferrari 312T: 11- Clay Regazzoni e 12 - Niki Lauda.

Os treinos/classificação, foram totalmente dominados pela Ferrari, com Lauda conquistando sua oitava pole-position da temporada, quebrando o recorde da pista. Seu companheiro de equipe, Clay Regazzoni juntou-se a ele na primeira fila, ficando a segunda formada por Fittipaldi e Scheckter. Jochen Mass era o próximo, formando a terceira fila com Brise, na melhor posição de largada da equipe Hill. Reutemann era o sétimo, com Hunt em oitavo. Brambilla era apenas o nono à frente de Pace, Peterson e Depailler, com o último tendo quebrado o motor na tarde sábado, o que o impediu de tentar melhorar seu tempo.

O grid de largada ficou assim formado:

11 Clay Regazzoni Ferrari 312T – 1m32s75		12 Niki Lauda Ferrari 312T – 1m32s24	
3 Josy Scheckter Tyrrell 007 Ford – 1m33s27		1 Emerson Fittipaldi McLaren M23 Ford – 1m33s08	
23 Tony Brise Hill GH1 Ford – 1m33s34		2 Jochen Mass McLaren M23 Ford – 1m33s29	
24 James Hunt Hesketh 308C Ford – 1m33s73		7 Carlos Reutemann Brabham BT44B Ford – 1m33s44	
8 José Carlos Pace Brabham BT44B Ford – 1m34s17		9 Vittorio Brambilla March 751 Ford – 1m33s90	
4 Patrick Depailler Tyrrell 007 Ford – 1m34s36		5 Ronnie Peterson Lotus 72E Ford – 1m34s22	
16 Tom Pryce Shadow DN5 Ford – 1m34s71		17 Jean-Pierre Jarier Shadow DN7 Matra – 1m34s61	
10 Hans-Joachim Stuck March 751 Ford – 1m35s29		27 Mário Andretti Parnelli VPJ4 Ford – 1m34s72	
21 Jacques Laffite Williams FW4 Ford – 1m35s48		34 Harald Ertl Hesketh 308B Ford – 1m35s43	
14 Bob Evans BRM P201 – 1m35s61		32 Chris Amon Ensign N175 Ford – 1m35s56	
20 Renzo Zorzi Williams FW3 Ford – 1m36s19		25 Brett Lunger Hesketh 308B Ford – 1m36s11	
29 Lella Lombardi March 751 Ford – 1m37s06		22 Rolf Stommelen Hill GH1 Ford – 1m36s44	

30
Arturo Merzário
Fitti FD3 Ford – 1m37s33

6
Jim Crawford
Lotus 72F Ford – 1m37s14

Não classificados

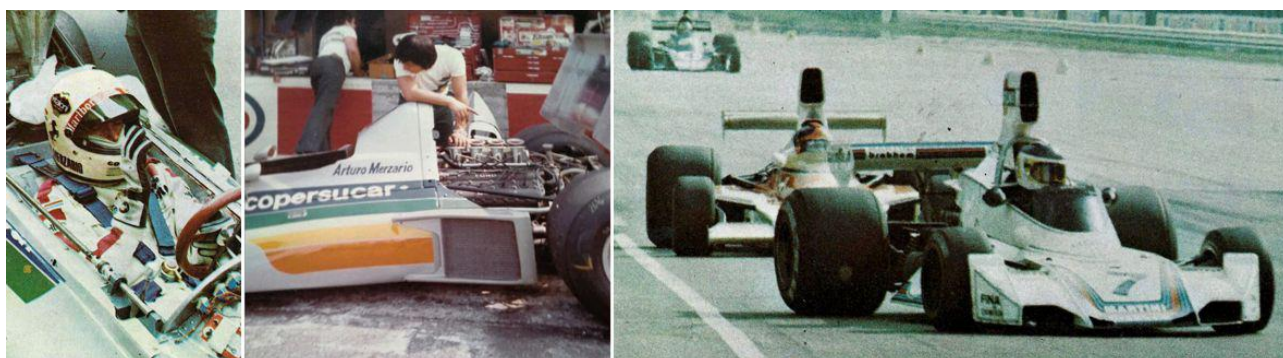
35
Tony Trimmer
Maki F101C Ford – 1m39s44

31
Roelof Wunderink
Ensign N174 Ford – 1m37s64

Na manhã de domingo, chuvas fortes caíram em Monza e, como pouco antes da largada a pista ainda estava um pouco molhada, os organizadores decidiram adiar a largada, para que os carros pudessem ser equipados com pneus slick.

Como era previsto, a largada foi um tanto confusa, com os pilotos não acostumados com a largada por sinal luminoso, e os do final do pelotão acabaram largando antes das luzes verdes se acenderem, com Brambilla ficando sem embreagem, mas as duas Ferrari se mantiveram emparelhadas até o primeiro ponto de frenagem, com Regazzoni assumindo a liderança, com Lauda em segundo, vindo a seguir Scheckter, Mass, Reutemann, Emerson, enquanto Crawford colidiu com Stommelen e Evans com falha na ignição não conseguiu completar a primeira volta.

Em seguida Mass ultrapassou Scheckter, e Lauda na curva Biassono, mas Lauda recuperou a posição na primeira curva de Lesmo, e Scheckter superou Mass na curva Parabólica, com a primeira volta sendo completada na seguinte ordem: 1º) Regazzoni; 2º) Lauda; 3º) Scheckter; 4º) Mass; 5º) Reutemann; 6º) Emerson; 7º) Peterson; 8º) Hunt; 9º) Brise; 10º) Depailler; 11º) Andretti; 12º) Pace; 13º) Laffite; 14º) Pryce; 15º) Jarier; 16º) Stuck; 17º) Ertl; 18º) Lunger; 19º) Merzário; 20º) Zorzi; 21º) Lombardi; 22º) Crawford; 23º) Brambilla; 24º) Stommelen; 25º) Amon.



À esquerda Arturo Merzário no Fitti-Coopersucar e à direita: Carlos Reutemann sendo pressionado por Emerson Fittipaldi

Na segunda volta, Scheckter seguiu reto na primeira chicana e acabou tendo que sair pela rota de fuga, com Mass, que o seguia de perto, precisando desviar e acabando batendo no guard-rail externo quebrando a suspensão e obstruindo a pista, com muitos pilotos tendo que passar pela rota de fuga. Andretti atingiu Brise e os dois carros rodaram, com o americano ficando fora, enquanto Stuck atingiu Ertl e Peterson entrou nos boxes no final da volta, com problemas de motor e abandonando.

As duas Ferrari lideravam confortavelmente na terceira volta, com quatro segundos de vantagem para o trio formado por Reutemann, Emerson e Hunt, com Depailler em sexto, seguido por Pace, Pryce, Laffite e Stuck, ao mesmo tempo em que Mass entrou nos boxes da McLaren para abandonar, Amon estava nos boxes para ajustar a ignição.

Na quarta volta, Regazzoni estava um segundo à frente de Lauda, com Pryce assumindo a sétima posição à frente de Pace e Stommelen enfrentando problemas com vibrações após a colisão com Crawford.

Emerson pressionava Reutemann na volta 5, com Hunt na cola dos dois, e Stuck ultrapassou Laffite, enquanto Brise e Stommelen entravam no boxes da Hill para abandonar, e Crawford e Ertl também estavam nos boxes com pneus furados, com o piloto da Lotus retornando em último,

Na sexta volta, Scheckter entrou no boxe da Tyrrell para endireitar a barra de direção que tinha sido danificado na sua saída de pista.

Cinco segundos separavam as duas Ferrari de Reutemann, enquanto Pace ficou sem combustível e foi forçado a abandonar.

Depailler alcançou o trio formado por Reutemann, Emerson e Hunt, na oitava volta, com Laffite abandonando com quebra da caixa de câmbio.

Na nona volta, Regazzoni foi travado, na curva Ascari, por Ertl, quando ia colocar uma volta de vantagem sobre o piloto da Hesketh e, com isso, Lauda se aproximou do seu companheiro de equipe.

Na volta seguinte, Regazzoni conseguiu se livrar de Ertl e Depailler ultrapassou Hunt, com a décima volta sendo completada na seguinte ordem: 1º) Regazzoni; 2º) Lauda; 3º) Reutemann; 4º) Emerson; 5º) Depailler; 6º) Hunt; 7º) Pryce; 8º) Stuck; 9º) Jarier; 10º) Lunger; 11º) Lombardi; 12º) Merzário; 13º) Zorzi; 14º) Scheckter; 15º) Ertl; 16º) Amon; 17º) Crawford.

A vantagem das Ferrari na 12ª volta era de seis segundos para Reutemann que tentava resistir à pressão de Emerson, e Jarier assumiu a oitava posição à frente de Stuck que tinha entrado nos boxes para trocar um pneu.

Na 14ª volta Emerson finalmente conseguiu ultrapassar Reutemann e agora em terceiro, estava sete segundos atrás de Regazzoni e Lauda, enquanto Zorzi estava nos boxes para trocar um pneu.

Na volta seguinte Depailler estava sob pressão de Hunt e Pryce, com os dois passando pelo francês na volta 16.

Stuck abandonou na 17ª volta com um dos suportes do cubo da roda traseira do March quebrado após a colisão com Ertl.

Na 19ª volta a vantagem de Regazzoni para Lauda era de um segundo, com Emerson em terceiro, seis segundos atrás e Reutemann dez, à frente de Hunt, Pryce, Depailler, Jarier, Lombardi, Scheckter e Lunger.

Com 20 voltas completadas, a ordem era a seguinte: 1º) Regazzoni; 2º) Lauda; 3º) Emerson; 4º) Reutemann; 5º) Hunt; 6º) Pryce; 7º) Depailler; 8º) Jarier; 9º) Scheckter; 10º) Lunger; 11º) Merzário; 12º) Ertl; 13º) Amon; 14º) Zorzi; 15º) Crawford; 16º) Lombardi que tinha precisado parar nos boxes para consertar a ignição do seu carro.

Lella Lombardi saiu da pista na curva de Lesmo na 24ª volta devido a falha nos freios.

Na 25ª volta a principal batalha era entre Hunt e Pryce pelo quinto lugar.

Hunt cometeu um erro na 27ª volta e rodou, reiniciando rapidamente, mas perdendo a posição para Pryce.

Regazzoni ganhava terreno sobre Lauda, que estava com problemas com os amortecedores e, com isso, Emerson descontou parte da diferença para o austríaco. Mais de vinte segundos atrás do líder estava Reutemann, que enfrentava problemas de freios, com os carros correndo na seguinte ordem: 1º) Regazzoni; 2º) Lauda; 3º) Emerson; 4º) Reutemann; 5º) Pryce; 6º) Hunt; 7º) Depailler; 8º) Jarier; 9º) Scheckter; 10º) Ertl; 11º) Lunger; 12º) Merzário; 13º) Amon; 14º) Zorzi; 15º) Crawford.

Na 32ª volta Regazzoni estava cinco segundos à frente de Lauda, que então tinha apenas dois de vantagem para Emerson, e Jarier abandonou com problema na bomba de combustível do motor Matra do seu Shadow, enquanto Zorzi tinha parado no boxe da Williams devido a um problema técnico.

Emerson atacou Lauda na volta 34, mas não conseguiu encontrar uma brecha para a ultrapassagem, e Hunt alcançou Pryce e o ultrapassou na volta 37.



24 - James Hunt (Hesketh 308C Ford)

Na 40ª volta, Regazzoni tinha ampliado a sua vantagem enquanto Lauda resistia ao ataque de Emerson, com Reutemann mais de quarenta segundos atrás do líder, com as colocações sendo as seguintes: 1º) Regazzoni; 2º) Lauda; 3º) Emerson; 4º) Reutemann; 5º) Hunt; 6º) Pryce; 7º) Depailler; 8º) Scheckter; 9º) Ertl; 10º) Lunger; 11º) Merzário; 12º) Amon; 13º) Zorzi; 14º) Crawford.

Na volta 42 Lauda e Emerson marcaram suas voltas mais rápidas simultaneamente, e Ertl corria entre Hunt e Pryce, com ele sendo tão rápido com seu Hesketh particular, quando o oficial de Hunt.

Na 43ª volta a diferença entre Regazzoni e Lauda era de 10 segundos, com Emerson muito próximo do austríaco, com Crawford parando nos boxes da Lotus na volta 45.

Finalmente Emerson ultrapassou Lauda no final da reta principal, no ponto de frenagem, na volta 46.

Regazzoni marcou a volta mais rápida da prova na volta 47 com 1m33s1.

Sob aplausos da imensa torcida italiana, Clay Regazzoni recebeu a bandeirada da vitória depois de 52 voltas, vencendo pela segunda vez o GP da Itália e garantindo o título mundial de construtores para a equipe de Maranello. Emerson terminou em segundo em Monza pelo terceiro ano consecutivo, e Niki Lauda foi o terceiro, conquistando o seu primeiro título mundial com uma prova de antecedência. Reutemann foi o quarto, Hunt o quinto à frente de um valente Pryce. Depailler, Scheckter, Ertl, Lunger, Merzário, Amon, Crawford e Zorzi chegaram a seguir.

Tão logo foi dada a bandeirada de chegada, os espectadores invadiram a pista, comemorando o duplo título da Ferrari, de construtores e pilotos, com um Luca di Montezemolo radiante depois de dois anos, liderando uma equipe que estava em crise no final de 1973 até o topo da Fórmula 1. Foi também a recompensa para Mauro Forghieri que tinha projetado o modelo 312T.

Os títulos estavam decididos, mas o segundo lugar entre os pilotos e construtores, ainda estava em disputa, com Emerson agora em segundo com 39 pontos e Reutemann em terceiro com 37, e Brabham com 54 contra 47 da McLaren.

Ver RESULTADOS 1975/75



Clay Regazzoni (Ferrari 312T) vencedor da prova

85 – POLYDOR RECORD TROPHY FÓRMULA 3 RACE – BRANDS HATCH (07/09/1975)

No dia 7 de setembro, foi disputada uma prova de Fórmula 3 patrocinada pela Polydor Records em Brands Hatch, com a participação de 12 carros, pelo “Circuito Club” de 1,995 km de extensão.

A prova contou com a participação de Alex Dias Ribeiro, enquanto Ingo Hoffmann não estava presente, e na prova de classificação, a pole-position ficou com Larry Perkins com 46s0, ficando em segundo Bob Arnott com 46s2, terceiro Danny Parsons com 46s4 e em quarto Rupert Keegan com 46s4. Alex enfrentou problema com os pneus durante os treinos e foi apenas o sétimo. Arnott se viu em apuros antes da largada com uma falha de ignição, mas uma rápida troca de velas resolveu temporariamente o problema, e Dick Parsons tomou a ponta seguido por Larry Perkins, Rupert Keegan, Danny Sullivan, Bob Arnott, Alex Dias Ribeiro e Gunnar Nilsson. Ainda ocupando a quinta posição, Arnott teve piorada a falha da ignição do seu carro e ele foi obrigado a entrar nos boxes, na oitava volta, cedendo a posição para Alex,

Pouco depois, Keegan foi informado de que tinha recebido uma penalidade de dez segundos por queima de largada, e na 14ª volta, Perkins assumiu a liderança e imediatamente começou a se distanciar de Parsons, recebendo a bandeirada de chegada com 4,8 segundos de vantagem.

Os esforços de Keegan para descontar o tempo de penalidade foram em vão quando sua embreagem começou a falhar na volta 21 e ele acabou abandonando na última volta.

O terceiro foi Danny Sullivan, com Alex assumindo a quarta colocação na 19ª volta depois de travar uma disputadíssima luta com seu companheiro de equipe Gunnar Nilsson, que terminou em quinto.

Ver RESULTADOS 1975/76



36 - Dick Parsons (Modus M1 Ford) e 44 - Larry Perkins (Ralt RT1 Toyota)

86 – 5ª ETAPA DO CAMPEONATO PAULISTA DE FÓRMULA SUPER VÊ - INTERLAGOS (07/09/1975)

Mais uma etapa dos Campeonatos Paulistas foi disputada no dia 7 de setembro, dessa feita com a 5ª Etapa da Fórmula Super Vê, 3ª da Fórmula VW 1300 e 6ª da Turismo Divisão 1 acima de 3.001 cc.

Para a prova principal do evento, a Fórmula Super Vê, estavam presentes as principais equipes que disputavam o Campeonato Brasileiro da categoria, alinhando para a largada nada menos que 30 carros.

Na prova de classificação, um surpreendente Maurício Chulam Neto ficou com a pole-position com o tempo de 2m59s6, completando a primeira fila Alfredo Guaraná e José Pedro Chateaubriand.

Nelson Piquet, que nos treinos vinha sendo o mais rápido com um carro muito bem preparado pelo Giba, acabou não participando da prova de classificação e, com isso, acabou tendo que largar na última posição.

Fazendo uma ótima largada, Guaraná assumiu a liderança da primeira bateria, ocorrendo um acidente na largada envolvendo os pilotos Jan Balder, Marcos Troncon e Pedro Muffato, que ficaram fora da bateria.

Na primeira volta, no retão, Guaraná foi ultrapassado pelo seu companheiro de equipe Eduardo Celidônio, com a primeira volta sendo completada com Celidônio em primeiro, Guaraná em segundo, seguidos por: Chulam, Chateaubriand, Júlio Caio, Tite Catapani e Mário Pati, já destacado em relação aos demais.

Na segunda volta, a luta pela primeira posição era bastante acirrada por quatro pilotos: Celidônio, Guaraná, Chateaubriand e Chulam.



19 - Eduardo Celidônio (Kaimann), 6 - José Pedro Chateaubriand (Kaimann) e 77 - Maurício Chulam Neto (Polar)

Nessa volta, fazendo uma sensacional recuperação, Piquet já ocupava a 11ª posição, passando a oitavo na terceira volta, 7ª na quarta volta e na quinta volta já era o quinto, colado nos quatro que se alternavam na liderança da prova.

Na última volta, Piquet tomou o quarto lugar de Celidônio antes da entrada curva 1, e na curva 3 já era o segundo depois de ultrapassar Chulam e Chateaubriand, tendo apenas Guaraná na sua frente. Na curva da

Ferradura, Piquet assumiu a ponta, permanecendo na volta com Guaraná colado na traseira do seu carro, até que, faltando cerca de 100 metros para a bandeirada, Guaraná saiu do vácuo para vencer por apenas 1 décimo de segundo.

Em terceiro chegou Chateaubriand, Chulam em quarto, Celidônio em quinto e, sem seguida, Catapani, Júlio Caio, Teleco, Pati e Gigante, com Piquet tendo batido o recorde da pista na categoria, com o tempo de 3m00s6, média de 158,671 km/h.

Depois de sua excelente atuação na primeira bateria, Piquet despontava como o principal favorito para vencer a segunda e, conseqüentemente, a prova, mas depois de uma ótima largada de Guaraná, Piquet acabou rodando na curva 3, provocando um acidente com Mário Pati, que foi de encontro ao guard-rail, com os dois pilotos ficando fora da corrida.

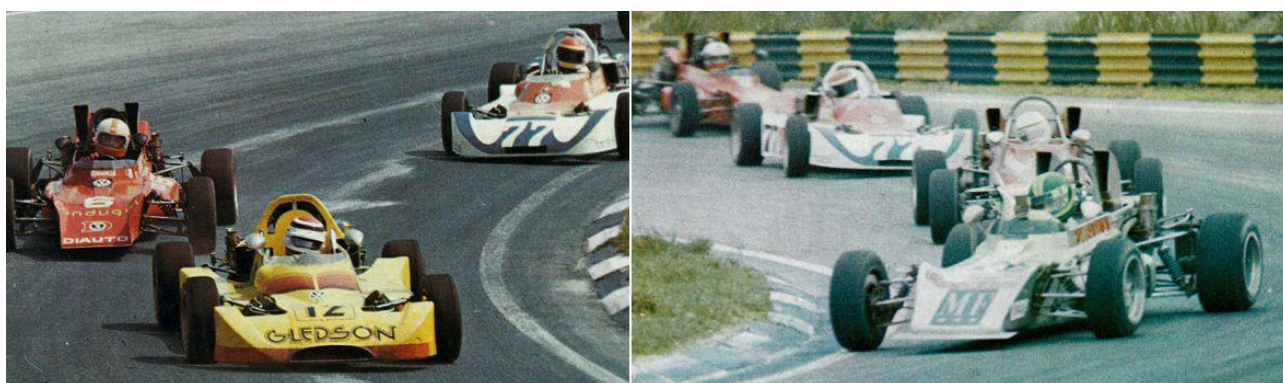
Livre de Piquet, Guaraná se manteve na ponta até a terceira volta, quando no retão foi ultrapassado por Catapani, mas recuperou a posição na reta oposta. A disputa pela liderança, além dos dois, tinha a participação de Chulam e Chateaubriand.

A partir da quarta volta, esses quatro pilotos passaram a se revezar na liderança, até que ao final, Guaraná venceu mais uma vez pela diferença de 1 décimo de sendo, dessa vez sobre Chulam, se classificando a seguir: Catapani, Chateaubriand, Celidônio, Júlio Caio, Gigante, Di Loreto, Giobbi, e Muffato, com Chulam marcando a melhor volta da bateria com o tempo de 3m04s2, média de 155,528 km/h.

Para a terceira bateria, Guaraná largou com uma vantagem na soma dos tempos das duas baterias, de 3 segundos sobre Chulam e 3,7 para Chateaubriand que eram os seus perseguidores direto. Dessa forma, para que Guaraná conquistasse a vitória, bastava se manter próximo de Chulam e Chateaubriand, e mais uma vez partiu na liderança, mas no retão foi ultrapassado por Chateaubriand, com os mesmos quatro pilotos que disputaram a ponta na bateria anterior: Guaraná, Chateaubriand, Chulam e Catapani, trocando de posições. Chateaubriand se manteve na liderança até a quinta volta, quando Chulam o ultrapassou, mas na última volta, Chateaubriand passou por Chulam no retão e manteve a posição até a bandeirada de chegada, com 7 décimos de segundo à frente de Guaraná, que passou Chulam próximo à linha de chegada, terminando novamente 1 décimo à frente do carioca. A seguir terminaram: Catapani, Gigante, Di Loreto, Muffato, Dabbur, Marivaldo, e Celidônio. A volta mais rápida da bateria foi de Tite Catapani com 3m03s0, média de 156,590 km/h.

Pela soma de tempos das baterias, os dez primeiros foram: Guaraná, Chateaubriand, Chulam, Catapani, Celidônio, Gigante, Di Loreto, Dabbur, Giobbi, e Biju Rangel.

No campeonato, José Pedro Chateaubriand se juntou a Francisco Lameirão na primeira posição com 18 pontos, estando em terceiro Alfredo Guaraná com 13, em quarto Fausto Dabbur com 10, e em quinto Marivaldo Fernandes com 9.



12 - Nelson Piquet (Polar), 6 - José Chateaubriand (Kaimann) e 77 - Maurício Chulam Neto (Polar) - 29 - Alfredo Guaraná (Kaimann), 94 - Tite Catapani (Kaimann), 77 - Maurício Chulam Neto (Polar) e 6 - José Chateaubriand (Kaimann)

Fórmula Vê ou VW 1300

Na terceira etapa do Campeonato Paulista de Fórmula Vê, ocorreu uma excelente disputa entre Mário Ferraris e Cleber Mansur pela liderança, que acabou com o primeiro que, com isso, ficou a um passo da conquista do título da categoria, faltando apenas uma etapa a ser disputada.

Além da luta pela primeira posição, aconteceu uma outra entre José Luiz Bastos, Paulo Babka e Fernando Jorge, que terminaram a prova nessas posições.

No campeonato, Ferraris tinha 24 pontos, seguido por Mansur com 15, os únicos com chance de vencer, seguidos por Victor Dokukowski com 7 e Fernando Jorge com 5.

Divisão 1 acima de 3.001 cc e Estreantes e Novatos

Na prova da Divisão 1 acima de 3.001 cc, Jayme Silva com o Maverick da Equipe Tenenge, venceu a prova depois de ultrapassar Camillo Christóforo na terceira volta, com Camillo ficando em segundo e em seguida: Camillo Christóforo Jr., Xandy Negrão, Roberto Dal Pont, Artur Bragantini, Osório de Araújo, Marco Tidemann, Marinho Amaral, e Sérgio Carvalho.

Na prova de estreantes e novatos, o vencedor foi Paulo Cesar Tommasi, seguido por Luís Zancaner, Gilmar de Souza, João Carlos Guimarães, e Valdemir Carvalho.

Ver **RESULTADOS 1975/77**



26 - Jayme Silva (Ford Maverick) vencedor da Divisão 1 e 10 - Mário Ferraris (Ferraris) da Fórmula VW 1300

87 – VIII GP DE LIMBURGO – 12ª ETAPA DO CAMPEONATO EUROPEU DE F2 - ZOLDER (14/09/1975)

A 12ª Etapa do Campeonato Europeu de Fórmula 2, disputado no dia 14 de setembro, no circuito de Zolder, foi vencido pelo francês Michel Leclere, na sua terceira vitória na temporada, e com isso, assumiu a segunda colocação do campeonato.

A prova foi disputada em duas baterias com 24 voltas cada uma, com resultado apurado pela soma dos tempos de ambas, e teve a participação de 30 carros.

O brasileiro Antônio Castro Prado participou da prova, largando na 19ª posição e terminando em nono.

Na prova de classificação, a pole-position ficou com o líder do campeonato, Jacques Laffite, com o tempo de 1m28s750, ficando ao seu lado na primeira fila Michel Leclere com 1m28s910, com o grid de largada ficando assim formado:

14 Michel Leclere March 752 BMW – 1m28s910	1 Jacques Laffite Martini Mk16 BMW – 1m28s750
12 Patrick Tambay March 752 BMW – 1m30s070	3 Jean-Pierre Jabouille Elf 2J BMW – 1m29s280
19 Alberto Colombo March 752 BMW – 1m30s520	10 Tim Schenken March 752 BMW – 1m30s460
25 Hans Binder Chevron B29 BMW – 1m33s220	17 Gabriel e Serblin March 752 BMW – 1m30s800
20 Maurizio Flammini March 742 BMW – 1m31s290	29 Giorgio Francia Osella FA1 BMW – 1m31s230
Francesco Cerulli-Irelli March 742 Ford – 1m32s050 (*)	16 Claude Bourgoignie March 742 BMW – 1m31s640
18 Ray Mallock March 742 BMW – 1m32s200	6 Willi Deutsch March 752 BMW – 1m32s140
11 Sandro Cinotti March 752 BMW – 1m32s250	44 Gianfranco Trombelli March 742 BMW – 1m32s230
24 Hector Rebaque Chevron B30 Ford – 1m32s340	2 Gerard Larrousse Elf 2J BMW – 1m32s290

8 Loris Kessel March 752 BMW – 1m32s650	21 Antônio Castro Prado March 742 BMW – 1m32s630
4 Herbert Muller March 752 BMW – 1m33s020	15 Bernard De Dryver March 752 BMW – 1m32s890
40 Alain Peltier March 752 BMW – 1m34s030	31 John Wingfield Ral RT1 Ford – 1m33s210
9 Bruno Pescia March 752 BMW – 1m34s190	43 Christian Ethuin Chevron B29 Simca – 1m34s090
34 Cosimo Turizio March 742 BMW – 1m35s460 (*)	33 Roland Binder March 752 BMW – 1m34s340
46 Roberto Filannino Osella Fa2 BMW – 1m36s160	42 Xavier Lapeyre Chevron B29 Simca – 1m35s470
Luís Maria de Almenara March 732 BMW – 1m47s060 (*)	Max Bonnin March 732 Ford – 1m44s240
Hans Meier Surtees TS15 BMW	35 Francy Jerancic Surtees TS15 Ford -1m51s750

Na primeira bateria, a luta pela vitória se resumiu a Michel Leclere e Jacques Laffite, até que Laffite teve que abandonar pela quebra do cabo do acelerador na 12ª volta, deixando o campo livre para Leclere. Jean-Pierre Jabouille ficou em segundo distante 12 segundos, o terceiro foi Patrick Tambay, o quarto Gerard Larrousse, o quinto Maurizio Flammini, e o sexto Giorgio Francia. Antônio Castro Prado ficou em 15º lugar, com uma volta a menos que o vencedor.

Para a segunda bateria, ainda que sem chance de vitória, Laffite largou, mas o seu motor quebrou na segunda volta. Leclere venceu novamente, com Tambay em segundo, beneficiado pelo abandono de Jabouille na 8ª volta, e Larrousse na 21ª. O terceiro foi Flammini, o quarto Hans Binder, o quinto Bourgoignie, o sexto Willi Deutsh. Prado terminou na 11ª colocação.

Pela soma de tempos, Leclere ficou em primeiro, Tambay em segundo, Flammini em terceiro, Hans Binder em quarto, Francia em quinto, e Mallock em sexto, enquanto o brasileiro Prado ficou na nona posição.

Depois dessa prova, Laffite permanecia em primeiro com 54 pontos, com Leclere em segundo com 30, Tambay em terceiro com 27, Larrousse em quarto com 25, e Jabouille em quinto com 20.

Ver RESULTADOS 1975/78

88 – 1ª ETAPA DO TORNEIO BRASILEIRO DE CAMPEÕES - FORD MAVERICK - INTERLAGOS (14/09/1975)

Para o lançamento dos Ford Maverick com motores de 4 cilindros, a Ford do Brasil organizou um torneio com esses carros, composto por duas etapas, em Interlagos e em Brasília, que contou com a participação de pilotos brasileiros e da América Latina, reforçada pela presença do italiano Vittorio Brambilla, piloto que havia vencido recentemente o GP da Áustria de Fórmula 1.

Para um público calculado em 40.000 pessoas, e com televisionamento ao vivo, estavam presentes, em Interlagos, 35 carros, que foram sorteados para os pilotos e também para a definição do grid de largada, que ficou assim formado, com os carros recebendo a numeração correspondente à posição de largada para a primeira bateria:

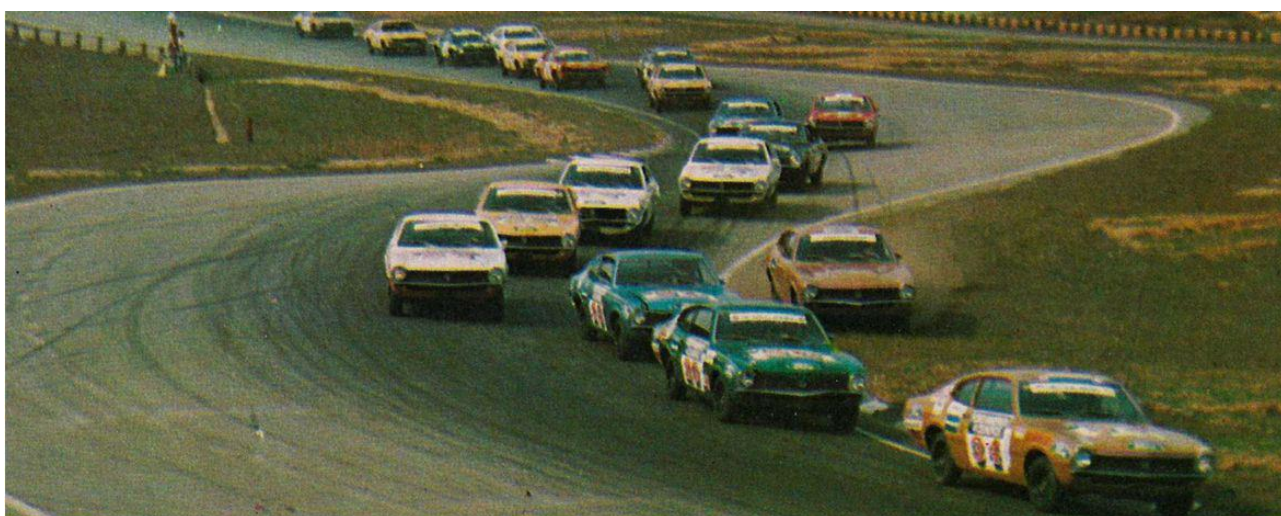
1 – Paulo Guaraciaba (Brasília); 2 – sem participante; 3 – Esteban Fernandino (Argentina); 4 – Jayme Silva (São Paulo); 5 – Carlos Garro (Argentina); 6 – Pedro Muffato (Paraná); 7 – Roberto Bittar (Paraguai); 8 – sem participante; 9 – Santiago Bengolea (Chile); 10 – José Carlos Pace (São Paulo); 11 – Aloysio Andrade (São Paulo); 12 – Pedro Kent (Uruguai); 13 – Franklin Perez (Equador); 14 – Rodrigo Gama (Chile); 15 – Paulo César Lopes (Brasília); 16 – Camillo Christófaros (São Paulo); Vittorio Brambilla (Itália); 18 – Cairo Fontes (Goiás); 19 – Artur Bragantini (São Paulo); 20 – Ricardo Zunino (Argentina); 21 – Alex Dias Ribeiro (Brasília); 22 – Clóvis de Moraes (Rio Grande do Sul); 23 – Luiz Pereira Bueno (São Paulo); 24 – Jorge Recalde (Argentina); 25 –

Ricardo Villares (São Paulo); 26 – Newton Pereira (Rio de Janeiro); 27 – Daniel Luzardo (Uruguai); 28 – Fábio Crespi (Rio de Janeiro); 29 – Edgar de Mello Fº (São Paulo); 30 – Luiz de Palma (Argentina); 31 – Edgard Suarez (Venezuela); 32 – Bob Sharp (Rio de Janeiro); 33 – sem participante; 34 – Hector Risso (Paraguai); 35 – Alberto Branda (Uruguai); 36 – sem participante; 37 – Henry Bradley (Peru); 38 – Paulo Gomes (São Paulo); 39 – Norman Casari (Rio de Janeiro).



Largada da segunda bateria, com carros com a carroceria amaçada

As principais atrações eram os brasileiros José Carlos Pace e Alex Dias Ribeiro, e o italiano Vittorio Brambilla que vinham se destacando na temporada internacional de 1975. Havia curiosidade quanto aos argentinos Luiz Di Palma, Jorge Recalde, Esteban Fernandino, Carlos Garro e Ricardo Zunino, enquanto os outros latino-americanos eram Roberto Bittar e Hector Risso do Paraguai; Daniel Luzardo, Alberto Branda e Pedro Kent do Uruguai; Rodrigo Gama e Santiago Bengolea do Chile; Franklin Perez (Equador); Edgar Suarez (Venezuela) e Henry Bradley (Peru), que eram uma incógnita, pelo pouco conhecimento dos seus currículos. Com os pilotos não sendo responsáveis pelos estragos nos carros que, apesar da pouca potência, tinham uma estrutura muito reforçada, a prova foi um verdadeiro festival de pancadaria, com todos batendo com todos durante a primeira bateria.



Passagem pela curva da Ferraruda, com 34 - Hector Risso, 20 - Ricardo Zunino, 14 - Rodrigo Gama, 39 - Norman Casari (fora da pista) e os demais

Apesar de largar na pole-position, Paulo Guaraciaba, antes da curva Um foi ultrapassado pelo argentino Esteban Fernandino e na saída de curva Dois, Alex Dias Ribeiro, que vinha da Europa cercado da fama de “batedor”, se chocou com Artur Bragantini e capotou, com Bragantini conseguindo permanecer na prova, enquanto Alex foi forçado a abandonar antes de completar a primeira volta.

Na mesma volta, na subida do Lago, Paulo César Lopes foi de encontro ao guard-rail, felizmente sem maior gravidade, perdendo tempo mas retornando à corrida.

Na segunda volta o argentino Carlos Garro ultrapassou Esteban Ferdinando, assim como José Carlos Pace, que vinha se recuperando depois de largar na nona posição.

No início da terceira volta, José Carlos Pace conseguiu ultrapassar Garro em frente às arquibancadas e logo depois, Paulo Guaraciaba, no início do Retão, foi empurrado por Ricardo Zunino, capotando cinco vezes até conseguir parar na posição normal, com as rodas no chão. Nessa volta, também ficou fora da corrida o venezuelano Edgar Suarez.

Nessa mesma volta, Vittorio Brambilla, que se encontrava em oitavo, derrapou, caindo para a vigésima posição, para iniciar uma brilhante recuperação.

Na quinta volta Pace, Garro e Santiago Bengolea disputavam a primeira posição com os três correndo distantes dos demais, enquanto Brambilla passou por nada menos que sete carros, cinco deles na curva do Pinheirinho, subindo para a décima segunda colocação, com Alberto Branda saindo da pista para abandonar a corrida.

José Carlos Pace foi ultrapassado por Garro na sétima volta na pequena reta de 200 metros que antecedia a curva da Ferradura, mas na volta seguinte Pace retornou à liderança em frente às arquibancadas, porém na mesma volta foi outra vez ultrapassado na curva do Sol pelo argentino. Nessa volta Luiz Pereira Bueno ficou fora da corrida quando a bomba d'água do seu carro se soltou.

As posições continuaram as mesmas até a décima primeira volta quando novamente Pace assumiu a liderança, com Garro caindo para a terceira posição no final do Retão, sendo ultrapassado por Bengolea.

Na última volta, no final do Retão, o chileno foi tocado por Garro, perdeu a direção com o carro derrapando para dentro da pista, com Garro depois de assumir a segunda colocação, forçando o motor do seu carro e se aproveitando de uma pequena derrapagem de Pace, na curva da Ferradura, para passar por dentro o brasileiro.

Vittorio Brambilla, que ocupava a sétima posição, tentou ultrapassar Fábio Crespi, mas ao reduzir a marcha na entrada da curva da Ferradura da quarta para terceira, teve arrancada a bola do câmbio, e acabou batendo em Crespi que provocou um acidente que envolveu, além dos dois, Cairo Fontes e Norman Casari, com os quatro ficando fora da prova.



Vittorio Brambilla foi uma das principais atrações da prova

Garro venceu a bateria com o tempo de 49m51s05, com Pace em segundo com 49m52s99. O terceiro foi Ricardo Zunino, seguido por: Esteban Fernandino, Aloysio Andrade, Ricardo Villares, Pedro Muffato, Jorge Recalde, Bob Sharp e Edgar de Mello Filho. Além de vencer a bateria, Garro ficou com a volta mais rápida com o tempo de 4m06s65.

As posições de largada da segunda bateria, foram definidas pela ordem invertida da largada da primeira, cabendo a pole-position a Hector Risso, pois Alberto Branda não largou nessa bateria.

Não alinharam para a segunda bateria: Rodrigo Gama, Santiago Bengolea, Fábio Crespi, Vittorio Brambilla, Cairo Fontes, Norman Casari, Alberto Branda, Paulo Guaraciaba, Edgard Suarez, e Alex Dias Ribeiro e, com isso, apenas 25 carros estavam presentes.

Iniciada a bateria, Di Palma assumiu a liderança, com o uruguaio Pedro Kent passando direto na curva Dois, mas conseguindo retornar à prova, enquanto a expectativa ficou novamente pela luta entre José Carlos Pace e Carlos Garro que tinham largado em vigésimo e vigésimo primeiro, respectivamente, e que logo começaram a ultrapassar seus concorrentes, completando a primeira volta com Pace em nono e Garro em sétimo.

Na quarta volta, Luiz Di Palma chegou a perder por alguns momentos a liderança, ultrapassado no final do Retão por Ricardo Zunino que, logo a seguir, teve seu motor fundido e entrou nos boxes para abandonar, com

Di Palma assumindo novamente a liderança com uma diferença de sete segundos e meio para o segundo colocado que àquela altura era Carlos Garro.

Jayne Silva abandonou depois de duas voltas e Luiz Pereira Bueno também abandonou nessa volta com problemas de superaquecimento causado pela queima da junta do motor. Risso abandonou depois de 4 voltas, enquanto Paulo Gomes teve um pneu furado e também não terminou.

Garro tinha passado para o segundo lugar na quinta volta, enquanto Pace só conseguiu ficar em terceiro na volta seguinte, quando ultrapassou um bloco inteiro por fora no final do Retão.

As posições permaneceram as mesmas até a décima-primeira volta, quando Garro conseguiu diminuir a diferença para o primeiro colocado, com os dois argentinos procurando fazer uma corrida de equipe, com Garro aproveitando o vácuo de Di Palma, que diminuiu a velocidade, permitindo que Garro terminasse a apenas 0,5 segundos atrás, e 0,8 de vantagem para Pace. Mais uma vez, Garro fez a melhor volta com 4m04s93.

O quarto foi Aloysio Andrade, seguido por Bragantini, Villares, Recalde, Fernandino, Sharp e Edgar.

Pela soma dos tempos, a vitória ficou com Garro, ficando em segundo Pace, e em seguida: Fernandino, Aloysio, Villares, Recalde, Muffato, Sharp, Edgar, e Newton Pereira.

Ver RESULTADOS 1975/79



Carlos Garro (nº 5) e José Carlos Pace (nº 10) foram os vencedores da prova

89 – 16ª ETAPA DO BP SUPER VISCO BRITISH F3 CHAMPIONSHIP – BRANDS HATCH (21/09/1975)

Uma semana depois, no dia 21 de setembro, o Autódromo de Brands Hatch foi o palco de mais uma corrida de Fórmula 3, dessa feita pela 16ª Etapa do BP Super Visco British F3 Championship, com a participação de 20 carros.

Na prova de classificação, Rupert Keegan ficou com a pole-position com o tempo de 46s0, ficando em segundo Hervé Regout e em terceiro Larry Perkins, com os brasileiros Alex Dias Ribeiro e Ingo Hoffmann na segunda fila, ficando assim formado o grid de largada:

44 Larry Perkins Ralt RT1 Toyota – 46s2	6 Hervé Regout March 753 BMW – 46s2	10 Rupert Keegan March 743 Toyota – 46s0
9 Ingo Hoffmann March 753 Toyota – 46s4	1 Alex Dias Ribeiro March 753 Toyota – 46s2	
2 Gunnar Nilsson March 753 Toyota – 46s6	58 Patrick Neve Safir RJ03 Ford – 46s6 (*)	46 Stephen South March 753 Toyota – 46s4
4 Chris Barnett March 753 BMW – 46s6	33 Danny Sullivan Modus M1 Toyota – 46s6	
17 Richard Hawkins March 743 Toyota	7 Pierre Dieudonne March 753 BMW – 47s0	12 Bob Arnott March 743 Ford – 46s8

53 Ken Silverstone March 743 Ford	34 Tim Brise Modus M1 Ford – 47s8	41 Eddie Cheever Modus M1 Toyota
8 Gary Anderson Anson SA1 Ford	19 Steve Pettit March 733 Ford	5 Graham Hamilton March 753 Ford – 47s8
	29 John Lain GRD 375 Ford	

(*) não largou

Patrick Neve não largou após bater seu Safir no Paddock, sem que o belga tivesse certeza do que havia causado o acidente.

Iniciada a corrida, Larry pulou na frente seguido de Regout, Alex, Nilsson, Ingo, Keegan, Sullivan e os demais. Não se sabe bem quem provocou um acidente logo após a largada, mas o que ficou identificado foi que Tim Brise bateu rodas com Richard Hawkins e ambos rodaram envolvendo ainda no acidente Eddie Cheever, Pierre Dieudonne e Ken Silverstone, reduzindo para quatorze o número de pilotos que restaram na corrida.

O carro de Cheever ficou parado atravessado no meio da pista e os fiscais começaram, uns a mostrar uma bandeira vermelha e outros amarelas, mas com o Modus sendo retirado rapidamente, assim como as bandeiras vermelhas, foi provocada uma confusão geral, pois alguns pilotos levantaram os braços e diminuíram a velocidade, enquanto outros mantiveram a velocidade, com os que diminuíram a velocidade tendo suas corridas prejudicadas, entre eles Keegan, Sullivan e Barnett, enquanto Perkins, Regout, Alex e Nilsson foram beneficiados.

Na segunda volta, Alex passou por Regout, assim como o fez Nilsson na volta seguinte.

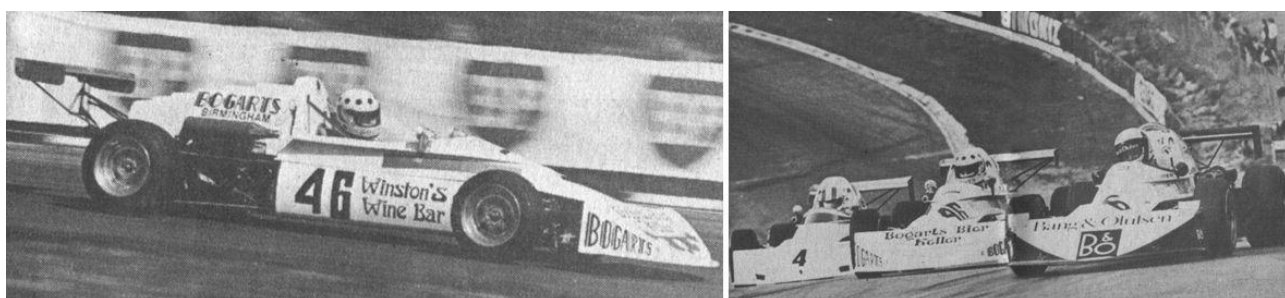
Com 5 voltas, Perkins estava na frente seguido por Alex e Nilsson, ocorrendo uma grande batalha pelo quarto lugar entre Keegan, Sullivan, Arnott e Ingo. Stephen South que esteve nesse grupo, acabou rodando na curva Bottom Bend se atrasando, mas ficando à frente de Barnett.

Sullivan conseguiu passar Keegan, que estava com problemas de embreagem e que em seguida perdeu mais uma posição para Arnott.

Com esse problema, Keegan acabou rodando na curva Clearways na volta 15, ficando fora da prova.

A corrida chegou ao seu final com Perkins em primeiro, Alex em segundo, Nilsson em terceiro, Sullivan em quarto, Arnott em quinto, e Ingo Hoffmann em sexto.

Ver RESULTADOS 1975/80



46 - Stephen South (March 753 Toyota) - 6 - Hervé Regout (March 753 BMW) e 4 - Chris Barnett (March 753 BMW)

90 – 2ª ETAPA DO TORNEIO BRASILEIRO DE CAMPEÕES - FORD MAVERICK - BRASÍLIA (21/09/1975)

Em complemento ao torneio automobilístico de lançamento do Ford Maverick de 4 cilindros no Brasil, a segunda etapa do Torneio Brasileiro de Campeões e do Torneio Sul-americano foi disputada no dia 21 de setembro em Brasília.

De acordo com o regulamento original da competição, as duas etapas valeriam para o Torneio Sul-americano, com os pilotos internacionais convidados para o evento não contando pontos para o torneio porém, depois que José Carlos Pace confirmou a sua participação na prova de Brasília, o regulamento foi modificado, permitindo que ele contasse pontos, em mais uma decisão autoritária e equivocada dos dirigentes da CBA. Assim como em Interlagos, os números e posições de largada foram definidos por sorteio, com o carros ficando assim posicionados no grid de largada: 2 – Jorge Recalde (Argentina); 3 – Hector Risso (Paraguai); 4 –

Alberto Branda (Uruguai; 5 – Edgar de Mello Fº (São Paulo); 6 – Norman Casari (Rio de Janeiro); 7 – Aloysio Andrade (São Paulo); 8 – Roberto Bittar (Paraguai); 9 – Daniel Luzardo (Uruguai); 10 – Ricardo Villares (São Paulo); 11 – Edgar Suarez (Venezuela); 12 – Paulo César Lopes (Brasília); 13 – Esteban Fernandino (Argentina); 14 – Henry Bradley (Peru); 15 – Paulo Guaraciaba (Brasília); 16 – Clóvis de Moraes (Rio Grande do Sul); 17 – Artur Bragantini (São Paulo); 18 – Pedro Muffato (Paraná); 19 – José Carlos Pace (São Paulo); 20 – Ricardo Zunino (Argentina); 21 – José Carlos Catanhede (Brasília); 22 – Paulo Gomes (São Paulo); 23 – Bob Sharp (Rio de Janeiro); 24 – Rodrigo Gama (Chile); 25 – Franklin Perez (Equador); 26 – Pedro Kent (Uruguai); 27 – Cairo Fontes (Goiás); 28 – Luiz Di Palma (Argentina); 30 – Fábio Crespi (Rio de Janeiro); 31 – Carlos Garro (Argentina); 32 – Santiago Bengolea (Chile); 33 – Ernesto Souto (Venezuela); e 34 – Newton Pereira.

Na primeira bateria, a luta entre José Carlos Pace (19), Bob Sharp (23), Ricardo Zunino (20), e Jorge Recalde (2) foi a grande atração, além das inúmeras rodadas, principalmente na curva que antecede a reta atrás do paddock.



A largada da prova vista de dois ângulos diferentes

Pace teve que lutar muito nessa bateria para vencer com apenas um segundo de vantagem para Sharp que foi o segundo. Zunino foi o terceiro, Recalde o quarto, Garro o quinto, Fernandino o sexto, Paulão o sétimo, Catanhede o oitavo, Risso o nono, e Paulo César o décimo.

O destaque da bateria foi, sem dúvida, Carlos Garro que tendo largado na última fila do pelotão de largada, chegou em quinto, com uma diferença de apenas 3s29 em relação a Pace.

Outros que tiveram boa atuação foram Esteban Fernandino e Paulo Gomes.

A segunda bateria não apresentou a mesma luta pela liderança, que depois de Pace assumir a liderança, e vencer sem dificuldades.

Para a segunda bateria, os carros largaram na posição inversa ao relação à largada da primeira e uma boa disputa nessa bateria ocorreu entre Ricardo Zunino e Paulo Gomes pelo segundo lugar, que durou até Paulo se atrasar. Novamente Garro foi o destaque acabando a bateria na terceira colocação, com Fernandino e Sharp fazendo uma boa corrida, mas sem o brilho da primeira.

Pela soma de tempos das duas baterias, a vitória ficou com Pace, com Zunino em segundo, Garro em terceiro, Sharp em quarto, Recalde em quinto e Fernandino em sexto.

Caso tivesse sido seguido o regulamento inicial, pelo qual os pilotos internacionais convidados que eram Pace, Alex e Brambilla não contariam pontos para o Torneio Sul-americano, o resultado seria: 1º Carlos Garro (Argentina) – 35 pontos; 2º Esteban Fernandino (Argentina) – 23; 3º Ricardo Zunino (Argentina) 20; 4º Jorge Recalde (Argentina) 18; 5º Bob Sharp (Brasil) 16; 6º Aloysio Andrade (Brasil) 12; 7º Ricardo Villares (Brasil) 10; 8º Pedro Muffato (Brasil) e Paulo Gomes (Brasil) 6; 10º Cairo Fontes (Brasil) 4; 11º Edgar de Mello Fº (Brasil) e Daniel Luzardo (Uruguai) 3; 13º Newton Pereira (Brasil) e José Carlos Catanhede (Brasil) 2; 15º Clóvis de Moraes (Brasil) e Santiago Bengolea (Chile) 1.

Com a absurda modificação do regulamento durante o Torneio, a colocação ficou assim: 1º José Carlos Pace (Brasil) – 35 pontos; 2º Carlos Garro (Argentina) 32; 3º Esteban Fernandino (Argentina) 18; 4º Ricardo Zunino (Argentina) 15; 5º Jorge Recalde (Argentina) 14; 6º Bob Sharp (Brasil) 13; 7º Aloysio Andrade (Brasil) 10; 8º Ricardo Villares (Brasil) 8; 9º Pedro Muffato (Brasil) e Paulo Gomes (Brasil) 4; 11º Cairo Fontes (Brasil) 3; 12º Edgar de Mello Fº (Brasil) e Daniel Luzardo (Uruguai) 2; 14º Newton Pereira e José Carlos Catanhede 1.

Ver RESULTADOS 1975/81



José Carlos Pace, vencedor da prova e do Torneio

91 – 17ª ETAPA DO BP SUPER VISCO BRITISH F3 CHAMPIONSHIP - SILVERSTONE (28/09/1975)

A 17ª Etapa do BP Super Visco British F3 Championship foi disputada no dia 28 de setembro no autódromo de Silverstone e a prova de classificação, realizada na manhã de sábado foi uma verdadeira loteria, sendo iniciada com pista molhada que só começou a secar nos últimos cinco minutos, quando os tempos começaram a melhorar, e foi Gunnar Nilsson quem se aproveitou melhor da situação, ficando com a pole-position com o tempo de 1m36s2, ficando ao seu lado na primeira fila Graham Hamilton e Pierre Dieudonne, com o grid ficando assim composto:

7 Pierre Dieudonne March 753 BMW – 1m40s5	5 Graham Hamilton March 753 Ford – 1m38s4 (*)	2 Gunnar Nilsson March 753 Toyota – 1m36s2
	1 Alex Dias Ribeiro March 753 Toyota	44 Larry Perkins Ralt RT1 Toyota
45 Terry Perkins Ralt RT1 Ford	4 Chris Barnett March 753 Toyota	6 Hervé Regout March 753 BMW
	33 Danny Sullivan Modus M1 Toyota	46 Stephen South March 753 Toyota
35 Peter Clark Modus M1 Ford	12 Bob Arnott March 743 Ford	43 Eddie Cheever Modus M1 Toyota
	17 Richard Hawkins March 743 Toyota	29 John Lain GRD 373 Ford
10 Rupert Keegan March 743 Toyota	51 Tim Brise Modus M1 Ford	16 Patrick Neve Safir RJ03 Ford
	53 Ken Silverstone March 743 Ford	19 Steve Pettit March 743 Ford (*)
	60 Gary Anderson Anson SA1 Ford	47 Tony Rouff Ehrlich E55 Ford (*)

(*) não largaram

O domingo amanheceu claro e ensolarado, mas não deu sorte a Graham Hamilton quando uma conexão em sua bomba de combustível se soltou na volta de aquecimento, não podendo ser consertada a tempo de o piloto figurar no grid de largada. Bob Arnott também ficou em dificuldade quando um fio se soltou de sua bobina, o que pôde ser consertado, mas com o piloto sendo obrigado a largar no final do pelotão.

Larry Perkins se aproveitou do espaço deixado pela ausência de Hamilton e saltou da segunda fila para a liderança, assim como Alex Dias Ribeiro e Terry Perkins, todos beneficiados pela má largada de Gunnar Nilsson, que havia decidido poupar os pneus entendendo que poderia ser um problema no final da corrida e então o seu carro foi ajustado com pouca asa para ser rápido nas retas, e por não forçar nas primeiras voltas. Ao final da primeira volta, os irmãos Perkins estava na frente, seguidos por Alex, Dieudonne, Nilsson, Regout, Neve, Sullivan, Cheever, Hawkins, Keegan e os demais.

Na segunda volta, Alex passou para o segundo lugar, com Neve em cima de Regout logo atrás, e na terceira volta, o brasileiro assumiu a liderança, com Larry Perkins em segundo, enquanto seu irmão Terry rodou na curva Club, danificando levemente o bico do seu carro, e Danny Sullivan entrou nos boxes no final da volta com uma falha de ignição. Sua equipe trocou as velas e empobreceu a mistura do seu motor Toyota e retornou.

Alex começou a se distanciar de Larry Perkins, mas logo o piloto australiano se recuperou e alcançou o March, ocorrendo em seguida a melhora de Dieudonne e Nilsson que lutavam tenazmente. Neve estava em quinto, à frente de Regout, Cheever, Keegan, Hawkins, South e Barnett.

Perkins começou a pressionar Alex e pouco depois o ultrapassou e logo começou a se distanciar na liderança, aos mesmo tempo em que Nilsson passou por Dieudonne e se aproximou de Alex, que começou a perder terreno com o desgaste dos pneus do seu carro.

Enquanto os dois carros da fábrica da March, pilotados por Alex e Nilsson lutavam pelo segundo lugar, os carros de Regout e Dieudonne vinha logo atrás com Neve tentando desafiá-los. Cheever era o sétimo, mas também estava tendo problema com o desgaste dos pneus. Hawkins vinha logo atrás, seguido por Keegan e Barnett, enquanto South havia rodado na chicane, mas depois disso vinha se aproximando de Barnett, assim como Arnott que também havia rodado na curva Copse.

Larry Perkins tinha uma boa vantagem para Nilsson que tinha passado por Alex, com o sueco procurando descontar o terreno, com seu March muito rápido nas retas.

A partir de então, Perkins passou a ser a próxima vítima do desgaste prematuro dos pneus e, com isso, Nilsson colou na sua traseira, até Perkins deslizar na curva Stowe permitindo que Nilsson assumisse a ponta.

Perkins tentou recuperar a posição, mas a vantagem que o carro de Nilsson levava nas retas deu a ele uma boa vantagem sobre o Ralt.

Na última volta, Regout decidiu tentar melhorar a sua terceira colocação, procurando passar por Perkins na curva Stowe, mas acabou rodando e indo parar no guard-rail. Nilsson manteve a liderança recebendo a bandeira de chegada com Perkins colado na sua caixa de câmbio e 0,4 segundos de vantagem.

O terceiro foi Dieudonne que se aproveitou da saída de pista do seu companheiro de equipe. Patrick Neve deveria ser o quarto, mas uma pedra quebrou o tubo de freio do seu Safir e o belga saiu da pista na curva Becketts, onde destruiu o bico do seu carro, tentou continuar, mas havia perdido muitas posições e com isso decidiu abandonar. Hawkins foi o quarto à frente de Alex e de South.

Ver RESULTADOS 1975/82



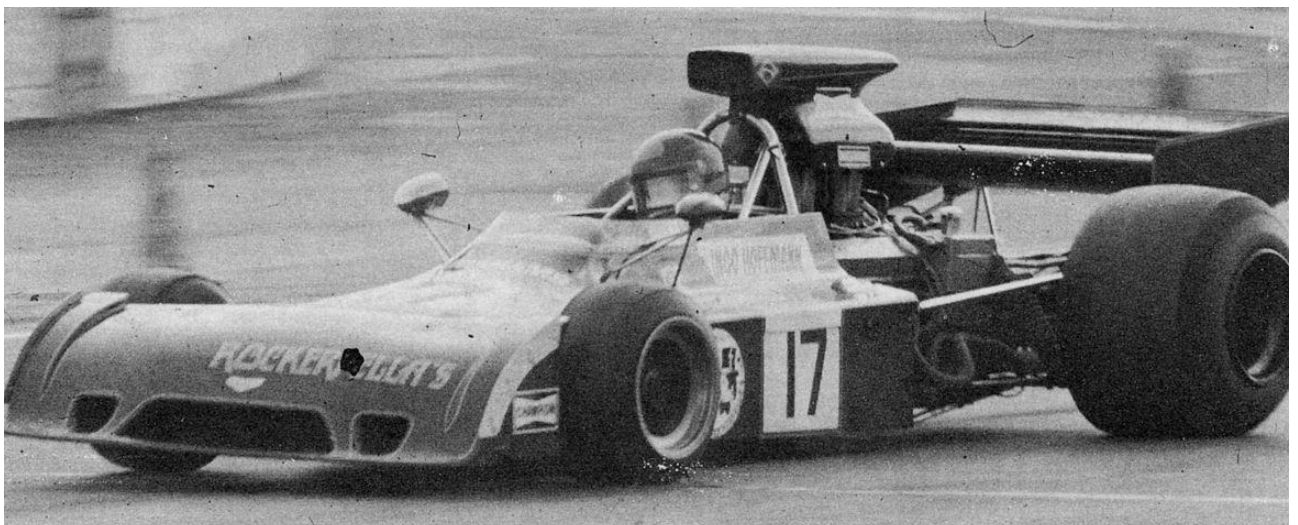
2 - Gunnar Nilsson (March 753 Toyota), 44 - Larry Perkins (Ralt RT1 Toyota) e Hervé Regout (March 753 BMW)

92 – 13ª ETAPA DO SHELLSPORT F5000- SILVERSTONE (28/09/1975)

Com a intenção de Wilsinho Fittipaldi contratar Ingo Hoffmann para ser o segundo piloto da equipe Fittipaldi em 1976, o piloto decidiu participar de algumas provas da Fórmula 5000, para adquirir experiência em carros de maior potência, e a sua estreia se deu em Silverstone no dia 28 de setembro.

Para participar da prova, o brasileiro alugou um carro da equipe de Tony Dean e, após perder quase quarenta minutos parado no circuito por falta de gasolina, conseguiu se classificar na quinta posição num grid de largada que ficou assim formado:

4 Teddy Pilette Lola T400 Chevrolet – 1m23s4	88 Alan Jones March 75A Ford – 1m23s2
3 Ian Ashley Lola T330 Chevrolet – 1m24s4	39 Tom Walkinshaw March 752 Ford – 1m24s0
2 Peter Gethi Lola T400 Chevrolet – 1m24s6	17 Ingo Hoffmann Chevron B28 Chevrolet – 1m24s6
33 Richard Scott Lola T400 Chevrolet – 1m25s6	5 Guy Edwards Lola T332 Chevrolet – 1m25s0
15 Damien Magee Trojan T101 Chevrolet – 1m25s9	41 Bob Evans Lola T332 Chevrolet – 1m25s6
44 Mick Hill March 74A Chevrolet – 1m30s4	36 Boy Hayje March 731 Ford – 1m26s8
47 Dennis Leech Chevron B24 Chevrolet – 1m31s2	46 John Turner Lola T330 Chevrolet – 1m31s2
26 Trevor Twaites Lola T330 Chevrolet – 1m32s8	12 Brian Robinson McLaren M19C Chevrolet – 1m31s4
35 David Purley Chevron B30 Ford	30 Chris Featherstone McRae-Ward GM1 Chevrolet – 1m34s4



Ingo Hoffmann fez sua estreia na F-5000 nesse Chevron B28 Chevrolet)

A prova foi dominada do início ao fim por Alan Jones, tendo como o melhor desempenho a atuação de David Purley que largando na penúltima colocação foi ganhando posições até terminar na segunda colocação. Quanto a Ingo Hoffmann, o piloto fez uma corrida muito mais preocupada em conhecer o desempenho do carro, assim como se acostumar em andar no tráfego de carros mais potentes, do que com sua colocação na prova.

Alan Jones completou as 25 voltas da prova no tempo de 34m47s0, com Purley ficando em segundo distante 24,8 segundos do vencedor, o terceiro foi Guy Edwards, o quarto Bob Evans, quinto Teddy Pilette, sexto Damien Magee e, em sétimo Ingo Hoffmann.

Ver RESULTADOS 1975/83

93 – IV 500 KM DE BRASÍLIA – 4ª ETAPA DO CAMPEONATO BRASILEIRO DE D1 (28/09/1975)

A quarta edição da tradicional prova “500 Quilômetros de Brasília” foi disputada no dia 28 de setembro, valendo para a 4ª Etapa do Campeonato Brasileiro de Turismo Divisão 1.

Estavam presentes as principais equipes que disputavam o campeonato, exceto a equipe Itacolomy de Reinaldo Campello, mesmo assim estavam presentes na largada nada menos que 47 duplas.



6 - Artur Bragantini/Tite Catpani (Ford) Maverick e os Opala da Equipe Paranaense Tecnomotor: 4 - Carlos Colli Monteiro/Dado Andrade e 10 - Edison Graczyk/Celso Frare

Na prova de classificação, ocorreu uma surpresa, quando os quatro primeiros fizeram tempos inferiores ao recorde da pista, para a categoria, marcada por José Carlos Pace nos Mil Quilômetros de Brasília em abril. Quanto a essa tomada de tempo, houve um protesto das equipes, pelo fato de ser realizada na sexta-feira, o que obrigava os concorrentes a chegarem em Brasília no máximo até a quinta-feira, restando o sábado apenas para aumentar as despesas, pois não havia qualquer participação, nem mesmo de treinos.

A dupla Aloysio Andrade/Ricardo Villares, com Maverick da equipe Sonnervig/Valvoline ficou com a pole-position com o tempo de 2m38s58, com a primeira fila sendo completada pelos Maverick de José Carlos Pace/Paulo Gomes (2m39s50), e de Bob Sharp/Edgar de Mello Filho (2m39s52), ficando assim formado o grid de largada:

3 Edgar de Mello Fº/Bob Sharp Ford Maverick – 2m59s52	2 José Carlos Pace/Paulo Gomes Ford Maverick – 2m59s50	1 Aloysio Andrade/Ricardo Villares Ford Maverick – 2m38s58
5 Marco Emílio/Walter Barchi Ford Maverick – 2m40s01	4 Carlo Colli Monteiro/Dado Andrade Chevrolet Opala – 2m39s58	
8 Cairo Fontes/Eduardo Cardoso Ford Maverick – 2m40s49	7 Ricardo Soares Oliveira/Antônio Tarlá Chevrolet Opala – 2m40s44	6 Artur Bragantini/Tite Catpani Ford Maverick – 2m40s32
10 Edison Graczyk/Celso Frare Chevrolet Opala – 2m41s13	9 Paulo Guaraciaba/José C. Catanhede Ford Maverick – 2m40s95	
13 Norman Casari/Mauro Sá Motta Ford Maverick – 2m41s93	12 Paulo César Lopes/Ruyter Pacheco Ford Maverick – 2m41s29	11 Newton Pereira/João Ba Aguiar Ford Maverick – 2m41s23
15 Tony Nunes/Raif Jibran Ford Maverick – 2m42s67	14 Jayme Silva/Fernando Toco Martins Ford Maverick – 2m42s13	
18 Constantino Andrade/José Carlos Ramos Ford Maverick – 2m43s33	17 Luiz Moreira/Toninho Martins Ford Maverick – 2m42s92	16 Fábio Crespi/Sérgio Mattos Ford Maverick – 2m42s91

20 Aray Xavier/Kleber Bernardes Chevrolet Opala – 2m45s88		19 Jorge Comeratto/Caetano Camardella Ford Maverick – 2m44s23
23 Neidiel Roure/José Márcio Toscano Chevrolet Opala – 2m47s05	22 Ricardo Lopes Oliveira/Roberto Tomé Chevrolet Opala – 2m46s90	21 Cláudio Drugovich/Manoel Ribeiro Ford Maverick – 2m46s07
25 Nelson Bola/Luciano Licursi Chevrolet Opala – 2m48s29		24 Paulo Dourado/João Carlos Roller Chevrolet Opala – 2m47s24
28 Asdubla Romão/Airton Oliveira Chevrolet Opala – 2m54s95	27 Francisco Artigas/Eduardo Dória VW Passat – 2m54s81	26 Luiz Paternostro/Áttila Sipos VW Passat – 2m54s39
30 Dirceu Bernardon/Ernani Roberto VW Passat – 2m57s10		29 Marcos Sartori/Paulo César Tommasi VW Passat – 2m56s95
33 Josué Andrade/Sérgio Boeck VW Passat – 2m58s14	32 Otto Carvalhaes/Xandy Negrão VW Passat – 2m57s42	31 Alfredo Buzaid Jr./Sebastião Molina VW Passat – 2m57s28
35 Fernando Sakzenian/Walter Siqueira VW Passat – 2m58s36		34 João Carlos Palhares/Luiz A. Tavares VW Passat – 2m8s24
38 Rômulo Gama/Vinícius Losacco VW Passat – 2m59s63	37 Fábio Sotto Mayor/Marcos Junqueira Dodge 1800 – 2m58s67	36 Custódio Torres/Paulo Sanches VW Passat – 2m58s44
40 Luciano Procópio/Luiz Felipe Valência Chevrolet Chevette – 3m01s68		39 Jacinto Costa/Karl Von Negri VW TL – 3m01s11
43 Edi Bianchini/Ettore Beppe VW Passat – 3m02s78	42 Evandro Coser/Régis Schuch VW Passat – 3m02s63	41 Vicente Vives Gil/Vicente Vives Tejada Chevrolet Chevette – 3m01s84
45 Carlos Mamede/Sylvio Parodi Chevrolet Chevette – 3m0es60		44 Haroldo Peixoto/Aloysio de Castro Dodge 1800 – 3m03s79
47 Alencar Júnior/Ronaldo Jabur Bittar Chevrolet Opala – 3m35s47		46 Estácio Brígido/Luiz Alberto Pontes Dodge 1800 – 3m07s68



Os Passat: 26 - Luiz Paternostro/Áttila Sipos - vencedor da classe "A" - 27 - Francisco Artigas/Eduardo Dória, segundo

Iniciada a corrida, Aloysio Andrade tomou a ponta seguido por José Carlos Pace e Bob Sharp, com os carros correndo muito próximos, com a primeira volta sendo completada na seguinte ordem: 1º Aloysio/Villares (1); 2º Pace/Paulão (2); 3º Sharp/Edgar (3); 4º Cairo/Cardoso (8); 5º Dado/Colli (4); 6º Emílio/Tucano (5); 7º Bragantini/Catapani (6); 8º Newton/Aguiar (11); 9º Guaraciaba/Catanhede (9); 10º Crespi/Mattos (16); 11º Graczyk/Frere (10); 12º P. César/Ruyter (12); 13º Moreira/Toninho (17); 14º R. Soares/Tarlá (7); 15º Constantino/Ramos (18), e os demais.

No final da volta, o Opala de Aray Xavier/Kleber Bernardes abandonou.

Na segunda volta, Marco Emílio subiu da sexta para a quarta posição, enquanto Newton Pereira parou nos boxes caindo para as últimas colocações.

Marco Emílio ganhou mais uma posição na terceira volta, passando a ocupar a terceira colocação, enquanto Guaraciaba subiu para a sétima, seguido por Fábio Crespi, Edison Graczyk, Luiz Moreira, Paulo César Lopes e Constantino Andrade.

Na quinta volta, os quinze primeiros eram: 1º) Aloysio/Villares; 2º) Pace/Paulão; 3º) Emílio/Tucano; 4º) Cairo/Cardoso; 5º) Bragantini/Catapani; 6º) Dado/Colli; 7º) Crespi/Mattos; 8º) Graczyk/Frare; 9º) Guaraciaba/Catanhede; 10º) Moreira/Toninho; 11º) P. César/Ruyter; 12º) Constantino/Ramos; 13º) Soares/Tarlá; 14º) Jayme/Toco; 15º) Alencar Júnior, que tendo largado na última posição já tinha escalado nada menos que 32 posições.

Na sexta volta, Guaraciaba com o Maverick nº 9 perdeu uma posição, Constantino Andrade no Maverick nº 18 subiu uma e, com isso, os dois passaram a andar muito próximos, até que na nona volta, na freada da curva depois da reta atrás do paddock, Constantino deu um toque na traseira do carro de Guaraciaba que rodou e foi atingido em cheio pelo Opala de Antônio Cláudio Tarlá. Constantino foi advertido pela direção da prova, enquanto Guaraciaba voltou a pé para os boxes muito irritado.

Na décima volta, Aloysio deu uma derrapada e foi superado pelo Maverick de Pace, e também pelo de Marco Emílio, caindo para a terceira colocação, com a volta tendo assim posicionados os dez primeiros: 1º) Pace (2); 2º) M. Emílio (5); 3º) Aloysio (1); 4º) Bragantini (6); 5º) Cairo (8); 6º) Crespi (16); 7º) Graczyk (10); 8º) Moreira (17); 9º) Dado (4); 10º) Constantino (18).

Na décima quinta, Bragantini assumiu a terceira colocação, e na volta seguinte já era o segundo, assumindo a liderança na 16ª volta, com os carros completando 20 voltas na seguinte ordem: 1º) Bragantini; 2º) Pace; 3º) M. Emílio; 4º) Aloysio; 5º) Cairo; 6º) Crespi; 7º) Graczyk; 8º) L. Moreira; 9º) Constantino; 10º) Dado.

Bragantini manteve a liderança até a 24ª volta, quando teve um pneu furado, sendo obrigado a recorrer aos boxes, aproveitando para reabastecer e trocar de piloto, assumindo a direção Tite Catapani.

Na volta seguinte, o Maverick líder fez a sua parada regular, abastecendo e saindo Pace e entrando Paulão, com a equipe Greco fazendo uma parada excepcional, com o carro perdendo pouco tempo, mas com isso, Marco Emílio assumiu a ponta, que acabou perdendo na volta seguinte para Aloysio Andrade, com Paulão se beneficiando do tempo recorde da parada do seu carro, para aparecer na terceira colocação.



A chegada do Maverick de Aloysio Andrade/Ricardo Villares, e os membros da Equipe Greco: José Carlos Pace, Paulo Gomes e Edgar de Mello Filho.

Na volta 27 foi a vez do Maverick de Constantino Andrade efetuar sua parada para reabastecimento e troca de piloto e, quando o piloto tinha acabado de sair do carro, apareceu Paulo Guaraciaba, que desferiu um soco na direção do seu rosto, mas isso acabou não dando em nada para o piloto de Friburgo, pois ele ainda não tinha tirado o capacete e o soco foi amortecido pelo equipamento de segurança. Em seguida, chegou a turma do “deixa disso” e afastou Guaraciaba para um lado e Constantino para o outro.

Com a parada de Aloysio Andrade na volta 30, e de Marco Emílio na 33, Paulo Gomes recuperou a liderança, aparecendo em segundo lugar o Maverick nº 17 de Luiz Moreira, o único que ainda não havia efetuado a sua parada para reabastecimento e troca de piloto, posição que manteve até a volta 37, quando parou de despencou na classificação.

Com 40 voltas completadas, os dez primeiros eram: 1º) Paulão (2); 2º) Villares (1); 3º) E. Cardoso (8); 4º) Catapani (6); 5º) Tucano (5), que tinha tomado conhecimento da pista depois do abastecimento, pois o piloto

até então não tinha dado ao menos uma volta no circuito de Brasília; 6º) S. Mattos (16); 7º) Jabur (47); 8º) Raif (15); 9º) Frare (10); 10º) Colli (4).

Essas posições foram mantidas até a volta 52, quando o Maverick de Catapani efetuou sua segunda parada nos boxes caindo para a sexta posição.

Outra modificação digna de registro, foi a parada do Opala de Celso Frare, que caiu para a 14ª posição ao retornar à prova.

Artur Bragantini começou a recuperar as posições perdidas subindo para quinto na volta 60, quarto na 62, terceiro na 65 e segundo na volta 66, logo atrás do Maverick de Pace/Paulão, mas nova parada na volta 74 fez com que o carro voltasse a ocupar a terceira colocação, com os carros se dirigindo para a bandeirada de chegada, com Pace/Paulão em primeiro, Aloysio/Villares em segundo, Bragantini/Catapani em terceiro, Cairo Fontes/Eduardo Cardoso em quarto, Marco Emílio/Tucano em quinto, Alencar/Jabur em sexto, Crespi/S. Mattos em sétimo, Tony Nunes/Rafi Jibrán em oitavo, Dado/Colli em nono, e Casari/Motta em décimo.

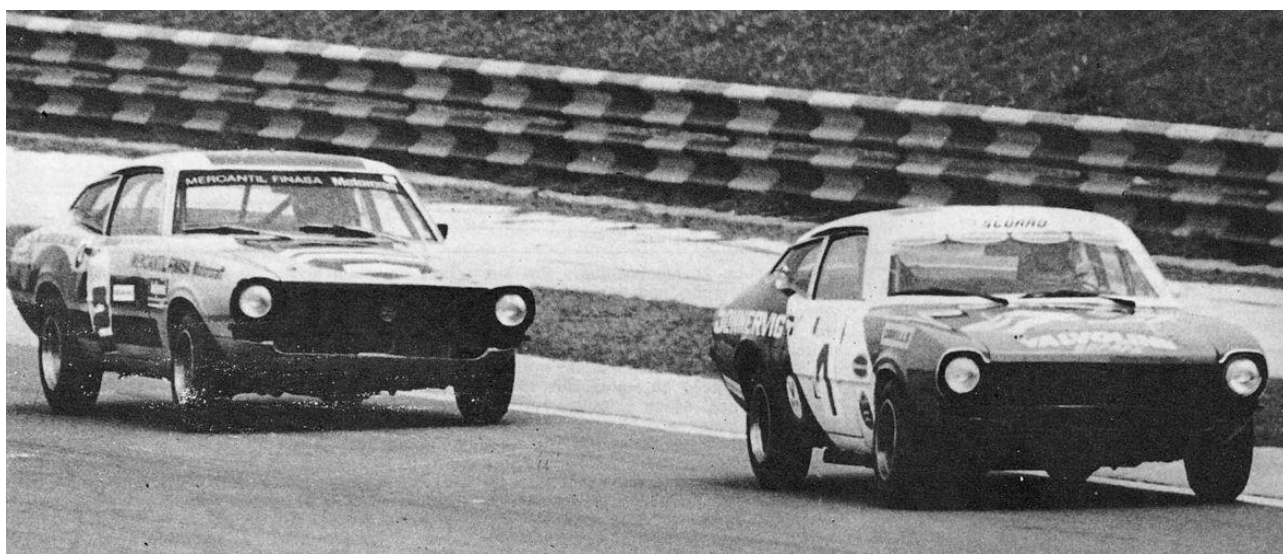
Na classe "A", composta por 13 Passat, 3 Chevette e 1 VW TL, destacou-se o Passat nº 26 de Paternostro/Áttila que venceu a classe, ficando na 17ª colocação geral, ficando em segundo o Passat nº 27 de Francisco Artigas/Eduardo Dória em terceiro o Passat de Marcos Sartori/Paulo Tommasi.

A classe "B" não teve classificação, uma vez que teve apenas dois inscritos, quando o mínimo indispensável era de seis carros.

Ao final da corrida, foram apresentados 3 recursos contra os carros das classe "A", o que obrigou os dirigentes a só homologarem os resultados da classe uma semana depois. Os carros impugnados foram o Passat nº 29 de Paulo Tommasi/Marcos Sartori, o nº 27 de Francisco Artigas/Eduardo Dória e o VW TL de Karl Von Negri/Jacinto Costa, com apenas este último sendo desclassificado, por ter se ausentado do autódromo sem a autorização do comissário técnico.

O comando de válvulas do carro de Artigas/Dória foi encaminhado à Volkswagen, que o considerou dentro do regulamento.

Ver RESULTADOS 1975/84



1 - Aloysio Andrade/Ricardo Villares, pole-position e 2º colocado e 2 - José Carlos Pace/Paulo Gomes, vencedor da prova

94 – XVI GP DE NOGARO – 13ª ETAPA DO EUROPEU DE F-2 - NOGARO (29/09/1975)

Antônio Castro Prado deveria participar da penúltima etapa do Campeonato Europeu de F-2, disputada no dia 29 de setembro, o XVI GP de Nogaro, mas acabou não se classificando num grupo de 26 carros, que disputaram as 22 posições de largada. O brasileiro ficou com o 24º tempo, enquanto a pole-position ficou com Patrick Tambay, ficando assim formado o grid de largada:

1 Jacques Laffite Martini Mk16 BMW – 1m13s190	6 Jean-Pierre Jabouille Elf 2J BMW – 1m12s660	3 Patrick Tambay March 752 BMW – 1m12s620
	7 Gerard Larrousse Elf 2J BMW – 1m12s830	

23 Giorgio Francia Osella FA2 BMW – 1m13s520	2 Michel Leclere March 752 BMW – 1m13s190
4 Jean-Pierre Beltoise Chevron B29 Simca – 1m14s290	21 Hans Binder Chevron B29 BMW – 1m13s530
11 Jean-Pierre Jaussaud March 752 BMW – 1m14s47047	15 Gabriel Serblin March 742 BMW – 1m14s420
18 Alessandro Pesenti-Rossi March 742 BMW – 1m14s550	17 Maurizio Flammini March 752 BMW – 1m14s540
10 Willi Deutsch March 752 BMW – 1m14s610	16 Alberto Colombo March 752 BMW – 1m14s570
24 Giancarlo Martini March 752 BMW – 1m14s980	8 Claude Bourgoignie March 732 BMW – 1m14s830
25 Gianfranco Trombetti March 742 BMW – 1m15s230	12 Bruno Pescia March 752 BMW – 1m15s090
9 Bernard De Dyver March 752 BMW – 1m15s770	19 Ray Mallock March 742 Ford – 1m15s280
5 Xavier Lapeyre Chevron B29 Simca – 1m16s270	22 Roberto Flammini Osella FA2 BMW – 1m16s220
Não classificados:	
28 Antônio Castro Prado March 732 BMW – 1m16s740	27 Hector Rebaque Chevron B29 Ford – 1m16s700
20 Max Bonnin March 752 Ford – 1m18s60	30 Hans Meier Surtees TS15 Ford – 1m17s040

A prova foi disputada em 65 voltas num circuito de 3,120 km, e iniciada a corrida, os pilotos franceses Patrick Tambay, Jean-Pierre Jabouille, Gerard Larrousse, Jacques Laffite, e Michel Leclere assumiram as primeiras colocações, com Larrousse sendo o primeiro a ficar fora da prova, com o motor quebrado na 32ª volta, e Jacques Laffite, pelo mesmo motivo na 37ª volta e, com isso, venceu Patrick Tambay, com Michel Leclere em segundo, e Jean-Pierre Jabouille em terceiro. O quarto foi Jean-Pierre Jabouille, o quinto Alessandro Pesenti-Rossi e o sexto Alberto Colombo.

[Ver RESULTADOS 1975/85](#)

95 – 18ª ETAPA DO BP SUPER VISCO BRITISH F3 CHAMPIONSHIP – OULTON PARK (04/10/1975)

No dia 4 de outubro foi disputada a penúltima etapa do BP Super Visco British F3 Championship, no circuito de Oulton Park, ocorrendo uma dobradinha brasileira, com a primeira vitória de Ingo Hoffmann na temporada britânica, assim com a conquista antecipada do torneio pelo sueco Gunnar Nilsson.

A prova de classificação foi incrivelmente disputada, com os 12 mais rápidos dos 17 que largaram separados por exatamente um segundo. A pole-position ficou com o brasileiro Ingo Hoffmann, que registrou o mesmo tempo de Larry Perkins e Gunnar Nilsson, 59s2, mas ficando com a posição de honra por ter feito primeiro o tempo, com o grid de largada ficando assim formado:

2 Gunnar Nilsson March 753 Toyota – 59s2	44 Larry Perkins Ralt RT1 Toyota – 59s2	9 Ingo Hoffmann March 753 Toyota – 59s2
--	---	---

1 Alex Dias Ribeiro March 753 Toyota – 59s6	58 Patrick Neve Safir TJ03 Ford – 59s6	
10 Rupert Keegan March 743 Toyota – 59s8	33 Eddie Cheever Modus M1 Toyota – 59s8	63 Eddie Cheever Modus M1 Toyota – 59s6
6 Hervé Regout March 753 BMW – 1m00s0	46 Stephen South March 753 Toyota – 59s8	
7 Pierre Dieudonne March 753 BMW	12 Bob Arnott March 743 Ford – 1m00s2	17 Richard Hawkins March 743 Toyota – 1m00s0
4 Chris Barnett March 753 Toyota	5 Graham Hamilton March 753 Toyota	
29 John Lain GRD 375 Ford	45 Terry Perkins Ral RT1 Ford	

Quando os carros se alinham no grid, começou a chover fino, deixando a pista muito escorregadia, causando aos participantes um dilema: correr com pneus slick ou de chuva? Apesar do risco de a pista secar durante a prova, a maioria optou por pneus de chuva, largando com pneus slick apenas Gunnar Nilsson, Pierre Dieudonne, Hervé Regout e Terry Perkins.

Nilsson fez uma ótima largada e assumiu a ponta na curva Old Hall, se posicionando à frente de Ingo e Perkins, com os três logo começando a abrir vantagem para seus perseguidores que eram liderados por Eddie Cheever, Alex Dias Ribeiro e Stephen South. O sueco estava fazendo uma brilhante corrida com seus pneus slick, mas vinha derrapando muito por causa da pista ainda estar húmida, mas na quinta volta, na saída da curva Deer Leap, Ingo Hoffmann tomou a ponta, deixando para Nilsson a missão de segurar Larry Perkins e Alex Dias Ribeiro que havia encostado no grupo e era o mais rápido, e logo passou a ocupar a segunda colocação. Apesar dos esforços de Alex, Ingo estava pilotando com tranquilidade, apesar da distância entre os dois ter caído.

Regout rodou na sétima volta na curva Clay Hill, com Neve tendo que frear forte para evitar o contato e foi atingido na traseira por Richard Hawkins, com este ficando fora da corrida com o radiador danificado, e Neve continuando, para abandonar pouco depois com um pneu furado. Danny Sullivan, enfrentou problemas com seus pneus de chuva e também abandonou.

Ingo Hoffmann fez a volta mais rápida da prova na 17ª passagem pela cronometragem, com o tempo de 1m07s2, recebendo a bandeira de chegada depois de 20 voltas com o tempo de 22m53s2, com Alex em segundo distante 1,8 segundos. O terceiro foi Larry Perkins, o quarto Gunnar Nilsson, o quinto Eddie Cheever, e o sexto Stephen South.

Ver RESULTADOS 1975/86



9 - Ingo Hoffmann, vencedor da prova e 1 - Alex Dias Ribeiro segundo colocado, ambos com March 753 Toyota

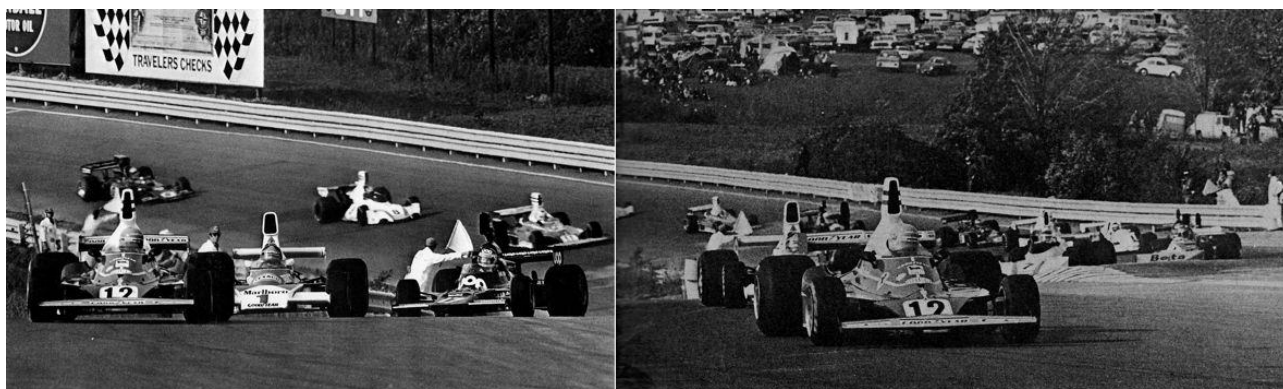
96 – XVIII GP DOS ESTADOS UNIDOS – 14ª ETAPA DO MUNDIAL DE F1 – WATKINS GLEN (05/10/1975)

Com o cancelamento do GP do Canadá, a Fórmula 1 ficou sem competições durante um mês entre os GPs da Itália e dos Estados Unidos, a 14ª Etapa do Campeonato que mais uma vez foi disputado no Circuito de Watkins Glen, que tinha sido marcado nos últimos dois anos pelos acidentes fatais de François Cevert e Helmuth Koinigg. Para melhorar a segurança, por sugestão de Jody Scheckter, foi instalada uma nova chicane no topo dos Esses, local onde Cevert havia se acidentado em 1973.

De certa forma a corrida estava esvaziada, com Niki Lauda e Ferrari com os títulos de pilotos e construtores definidos, mas havia ainda a definição dos vice-campeonatos, entre os pilotos com Emerson Fittipaldi apenas dois pontos à frente de Carlos Reutemann, e a Brabham sete à frente de McLaren entre os construtores.

Havia uma polêmica com relação aos salários dos pilotos e com relação aos valores que os organizadores de Grandes Prêmios deveriam pagar para a FOCA na próxima temporada.

No que se referia à transferência de pilotos, a Ferrari e a Brabham já haviam decidido manter seus pilotos, Lauda e Regazzoni na equipe de Maranello, e Pace e Reutemann no time de Bernie Ecclestone. Emerson Fittipaldi ainda não tinha renovado seu contrato com a McLaren, enquanto o Lorde Alexander Hesketh enfrentava dificuldades para manter sua equipe e, com essa indefinição, James Hunt se apresentava como forte concorrente a ocupar a cadeira das outras equipes.



Dois momentos logo após a largada da prova, com Niki Lauda (Ferrari 312T nº 12) à frente de Emerson Fittipaldi (McLaren M23 Ford nº 1), e Jean-Pierre Jabouille (Shadow DN5 Ford).

Na Lotus, Peterson tinha sido mantido, e ao seu lado deveria figurar Mário Andretti depois da desistência da Parnelli em continuar na Fórmula 1.

Ken Tyrrell que havia contratado Jacques Laffite para substituir Patrick Depailler, se desentendeu com o francês no GP da Áustria e por esse motivo rompeu o acordo, mantendo na equipe a dupla Scheckter/Depailler.

Duas novidades entre os carros foram reveladas: o novo Lotus 77 e a nova Tyrrell P34, com seis rodas! Devido aos campeonatos já estarem decididos e ao aumento de despesas para sair da Europa para a América, muitas equipes não estavam presentes, como a Surtees, BRM, Warsteiner e Maki, enquanto Graham Hill levou apenas um carro para Tony Brise. Com Chris Amon, tendo quebrado a perna em uma corrida de Fórmula 5000 em Long Beach, a Ensign também estava representada apenas por um carro que foi entregue a Roelof Wunderink, com a March inscrevendo apenas dois carros para Vittorio Brambilla e Hans-Joachim Stuck, enquanto Lella Lombardi tinha encontrado refúgio no segundo carro da Williams, e Wilson Fittipaldi Jr. estava de volta no Fitti-Coopersucar.

A Hesketh manteve seu segundo carro com o piloto americano Brett Lunger, a Tyrrell inscreveu um terceiro carro para o vice-campeão europeu de F-2, Michel Leclère, e a Shadow tinha desistido o motor Matra e seus dois pilotos, Jarier e Pryce pilotaram carros com motor Ford Cosworth.

Finalmente, a Penske retornou depois da morte de Donohue, apresentando seu novo modelo PC3, que muito se parecia com o March 751, que seria pilotado por John Watson.

Durante os treinos de sexta-feira, Lauda foi prejudicado por vibrações em seu carro e o melhor tempo ficou com Brambilla, antes de ser superado por Lauda depois que a Ferrari foi consertada.

Lunger se destacou com um acidente espetacular no qual o seu Hesketh decolou, felizmente pousando nas rodas dianteiras, com o piloto escapando ileso, e os danos do carro foram reparados para corrida.

No sábado, inicialmente Emerson Fittipaldi registrou o melhor tempo, mas Lauda logo ficou com a pole-position, pela nona vez na temporada, com Emerson completando a primeira fila. O terceiro foi Reutemann,

formando a segunda fila com Jarier, vindo a seguir: Andretti, Brambilla, Pryce, Depailler, Mass e Scheckter, enquanto Regazzoni ficou apenas na 11ª posição e James Hunt na 15ª, com o grid de largada ficando assim formado:

1 Emerson Fittipaldi McLaren M23 Ford – 1m42s360	12 Niki Lauda Ferrari 312T – 1m42s003
17 Jean-Pierre Jarier Shadow DN5 Ford – 1m42s759	7 Carlos Reutemann Brabham BT44B Ford – 1m42s685
9 Vittorio Brambilla March 751 Ford – 1m42s846	27 Mário Andretti Parnelli VPJ4 Ford
4 Patrick Depailler Tyrrell 007 Ford – 1m43s032	16 Tom Pryce Shadow DN5 Ford – 1m42s960
3 Jody Scheckter Tyrrell 007 Ford – 1m43s127	2 Jochen Mass McLaren M23 Ford – 1m43s100
28 John Watson Penske PC3 Ford – 1m43s310 (**)	11 Clay Regazzoni Ferrari 312T – 1m43s246
5 Ronnie Peterson Lotus 72E Ford – 1m43s570	10 Hans-Joachim Stuck March 751 Ford – 1m43s417
8 José Carlos Pace Brabham BT44B Ford – 1m44s054	24 James Hunt Hesketh 308C Ford – 1m43s820
25 Brett Lunger Hesketh 308B Ford – 1m45s236	23 Tony Brise Hill GH1 Ford – 1m44s064
15 Michel Leclere Tyrrell 007 Ford – 1m46s023	6 Brian Henton Lotus 72E Ford – 1m45s244
31 Roelof Wunderink Ensign N175 Ford – 1m47s224	21 Jacques Laffite Williams FW4 Ford – 1m46s032 (*)
30 Wilson Fittipaldi Jr. Fittl FD 03 Ford – 1m48s226	20 Lella Lombardi Williams FW3 Ford – 1m49s734 (*)

(*) não largaram

(**) o PC3 foi substituído por um PC1



Acrobacias em Watkins Glen: 11 - Clay Regazzoni (Ferrari 312T), 25 - Brett Lunger (Hesketh 308C Ford) e 9 - Vittorio Brambilla (March 751 Ford)

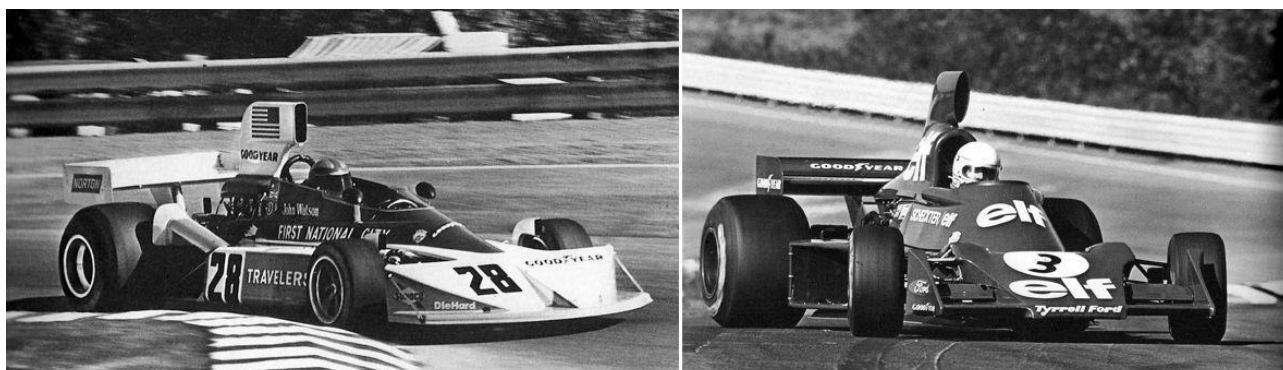
Jacques Laffite deveria usar um tipo de colírio no final de semana, mas na noite de sábado, acabou misturando dois frascos em sua bolsa um de colírio e outro de spray antiembaçante, e borrifou o antiembaçante nos olhos e embora a inflamação causada fosse temporária, ficou impossibilitado de correr no domingo. Por sua vez, o carro de Lella Lombardi teve uma falha elétrica, e a italiana tentou assumir o carro de Laffite, mas como o assento não era adequado para ela, teve que desistir de largar.

Por sua vez, durante o aquecimento, o PC3 de Watson sofreu sérios problemas elétricos e a equipe teve que participar da corrida para atender seu patrocinador americano, o National City Bank, e Roger Penske pegou o PC1 que estava no circuito para exibição, e Watson teve que correr com ele, cujos ajustes tinham sido feitos para o GP da França, podendo-se imaginar as dificuldades que o piloto enfrentou na corrida.

Iniciada a corrida, Lauda manteve a dianteira na primeira curva, à frente de Emerson, Jarier, Brambilla e Reutemann. Pryce largou mal se atrasando, com Hunt fazendo uma boa largada, com a primeira volta sendo completada na seguinte ordem: 1º) Lauda; 2º) Emerson; 3º) Jarier; 4º) Brambilla; 5º) Reutemann; 6º) Andretti; 7º) Hunt; 8º) Mass; 9º) Depailler; 10º) Peterson; 11º) Regazzoni; 12º) Pace; 13º) Henton; 14º) Pryce. 15º) Scheckter; 16º) Leclerc; 17º) Brise; 18º) Stuck; 19º) Wilsinho; 20º) Langer; 21º) Wunderink; 22º) Watson.

Na segunda volta Lauda, Emerson e Jarier corriam juntos, com Mass ultrapassando Hunt e, em seguida por Andretti, enquanto Peterson assumiu a nona posição à frente de Depailler.

Na volta seguinte, Pace atacou Depailler na curva The Loop, mas o francês não o viu e os dois colidiram e foram parar nas barreiras de segurança.



28 - John Watson (Penske PC1 Ford) e 3 - Jody Scheckter (Tyrrell 007 Ford)

Na 4ª volta Reutemann ultrapassou Brambilla assumindo a quarta posição, com Mass acidentalmente desligando o motor e foi ultrapassado por Andretti, Hunt e Peterson, ficando à frente de Regazzoni.

Lauda e Emerson começaram a se distanciar de Jarier na quinta volta, quando Regazzoni tentou ultrapassar Mass, mas tocou a roda traseira da McLaren, quebrando a sua asa dianteira e Watson entrou nos boxes da Penske para trocar as rodas dianteiras.

Com Regazzoni nos boxes da Ferrari na 6ª volta, para trocar o bico do carro, Brise se chocou com Henton, com o piloto da Hill abandonando, mas com Henton continuando, ao mesmo tempo em que Leclerc entrou nos boxes com o motor quebrado.

Na 7ª volta Andretti ultrapassou Brambilla, com Regazzoni retornando à corrida na décima sexta posição, e Henton entrou no boxe da Lotus para efetuar os reparos na carroceria danificada no acidente com Brise.

Com Lauda um segundo à frente de Emerson, Hunt assumiu a sexta posição, à frente de Brambilla, na oitava volta.

Andretti quebrou a suspensão na nona volta, ele reduziu a velocidade e foi para os boxes onde abandonou.

Na 10ª volta, Lauda e Fittipaldi corriam à frente, mantendo Jarier a uma distância segura, e Reutemann abandonou com o motor quebrado, deixando Hunt em quarto, com a volta sendo completada na seguinte ordem: 1º) Lauda; 2º) Emerson; 3º) Jarier; 4º) Hunt; 5º) Brambilla; 6º) Mass; 7º) Peterson; 8º) Scheckter; 9º) Pryce; 10º) Stuck; 11º) Langer; 12º) Wunderink; 13º) Wilsinho; 14º) Regazzoni; 15º) Watson; 16º) Henton.

Com a diferença entre Lauda e Emerson mantida em 1 segundo, na 11ª volta Jarier estava distante doze segundos e, a dezesseis segundos vinha um grupo composto por Hunt, Brambilla, Mass, Peterson e Scheckter, enquanto Pryce depois de subir para a nona posição, teve que parar nos boxes para reconectar um fio de ignição.

Na 13ª volta, Mass assumiu a quinta posição à frente de Brambilla, e na 15ª, Lauda e Emerson continuavam ampliando a vantagem para Jarier, enquanto Brambilla era ameaçado por Peterson e Scheckter.

Peterson assumiu a sexta posição na 16ª volta à frente de Brambilla, e logo em seguida foi a vez de Scheckter superar o piloto italiano, enquanto Henton retornou à pista com dez voltas de atraso em relação aos líderes.

Na 18ª volta Lauda e Emerson se aproximaram de Regazzoni que estava com uma volta de atraso e o suíço deixou seu companheiro de equipe passar sem dificuldades, mas travou a ultrapassagem de Emerson, com o bloqueio continuando nas próximas voltas, deixando Emerson muito furioso, enquanto Jarier abandonou com um rolamento da roda traseira esquerda quebrado.

Com Regazzoni ignorando as bandeiras azuis, segurava Emerson que reclamava com o punho erguido, com a 20ª volta sendo completada na seguinte ordem: 1º) Lauda; 2º) Emerson; 3º) Hunt; 4º) Mass, 5º) Peterson; 6º) Scheckter; 7º) Brambilla; 8º) Stuck; 9º) Lunger; 10º) Regazzoni; 11º) Wunderink; 12º) Wilsinho; 13º) Watson; 14º) Pryce; 15º) Henton.

Graças à direção antidesportiva de Regazzoni, Lauda tinha aumentado sua vantagem para 5 segundos sobre Emerson, com a McLaren protestando, forçando o diretor de prova, Burdette Martin a tomar uma atitude, determinando que fosse apresentada a bandeira preta para o piloto suíço.

Com isso, finalmente Regazzoni permitiu a ultrapassagem de Emerson na 24ª volta, depois de perder cerca de 10 segundos para Lauda.

Na 26ª volta, o diretor de prova tentou penalizar Regazzoni com um pit-stop, mas Luca di Montezemolo interferiu, os dois discutiram e Montezemolo empurrou Martin, com os dois tendo que ser separados.

Com toda essa confusão, na 28ª volta a vantagem de Lauda para Emerson tinha subido para treze segundos, com Hunt correndo em terceiro mais de vinte segundos atrás, e logo atrás vinham Mass, Peterson e Scheckter, Brambilla, Stuck, Lunger e Wunderink, os únicos que permaneciam na mesma volta que o líder.

Na 30ª volta, Montezemolo ordenou que Regazzoni se dirigisse aos boxes e abandonasse a corrida em protesto contra a penalidade imposta pelo diretor de prova, com os carros completando 30 voltas na seguinte ordem: 1º) Lauda; 2º) Emerson; 3º) Hunt; 4º) Mass; 5º) Peterson; 6º) Scheckter; 7º) Brambilla; 8º) Stuck; 9º) Lunger; 10º) Wunderink; 11º) Wilsinho; 12º) Watson; 13º) Pryce; 14º) Henton.

Mass assumiu o terceiro lugar na volta 33, ficando à frente de Hunt.

Na 35ª volta, cerca de quinze segundos separavam Lauda e Fittipaldi, com Mass mais de trinta segundos atrás, enquanto Hunt, com problemas na caixa de câmbio e nos freios, resistia à pressão de Peterson e Scheckter.

Na volta quarenta, Emerson tinha reduzido a diferença para Lauda para 12 segundos, mas o austríaco tinha a corrida sob controle, enquanto Mass aumentava a diferença para Hunt que continuava resistindo aos ataques de Peterson, e Pryce retornou aos boxes da Shadow para verificar novamente a ignição, com a ordem nessa ser: 1º) Lauda; 2º) Emerson; 3º) Mass; 4º) Hunt; 5º) Peterson; 6º) Scheckter; 7º) Brambilla; 8º) Stuck; 9º) Lunger; 10º) Wunderink; 11º) Watson; 12º) Wilsinho; 13º) Pryce; 14º) Henton.



1 - Emerson Fittipaldi (McLaren M23 Ford) e 5 - Ronnie Peterson (Lotus 72E Ford) perseguido por 3 - Jody Scheckter (Tyrrell 007 Ford)

Wunderink abandonou na 42ª volta pois um radiador defeituoso estava bloqueando sua caixa de câmbio.

Emerson Fittipaldi estabeleceu a volta mais rápida da corrida com 1m43s374 na volta 43, volta em que Stuck assumiu a sétima posição depois de ultrapassar Brambilla que estava enfrentando dificuldades com os suportes do assento que tinham se soltado.

Na volta 45 a vantagem de Lauda para Emerson era de cerca de dez segundos, com Mass em terceiro a quarenta segundos, vindo a seguir: Hunt, Peterson e Scheckter os três correndo muito próximos. Stuck era o sétimo, mais de uma minuto atrás, seguido por Brambilla, Lunger e Watson.

Lunger errou uma troca de marcha na chicane, na 47ª volta, e bateu na barreira de proteção, ficando fora da corrida.

Na 50ª volta Peterson ultrapassou Hunt passando a ocupar a quarta colocação, com o inglês tendo que ser cauteloso devido aos problemas de freio na sua Hesketh, com os carros nessa altura correndo na seguinte ordem: 1º) Lauda; 2º) Emerson; 3º) Mass; 4º) Peterson; 5º) Hunt; 6º) Scheckter; 7º) Stuck; 8º) Brambilla; 9º) Watson; 10º) Wilsinho; 11º) Pryce; 12º) Henton que até o final da corrida não conseguiu completar 50 voltas.

Com a corrida praticamente decidida, Lauda diminuiu o ritmo para poupar o motor, permitindo que Emerson ganhasse alguns segundos, enquanto Hunt, na 53ª volta estava sob forte pressão de Scheckter.

Na volta 55 a vantagem de Lauda para Emerson tinha caído para pouco mais de cinco segundos, mas a liderança do austríaco parecia sob controle.

Na volta 57, faltando apenas duas para o final, Mass enfrentava problema nos freios e com isso, Peterson se aproximou perigosamente, assim como Hunt e Scheckter.

Na 58 volta, Peterson tentou atacar Mass, mas perdeu a chance ao travar as rodas, ao mesmo tempo em que Brambilla voltou a passar por Stuck.

Na última volta Peterson teve um pneu furado na primeira curva, derrapando e permitindo que Hunt o superasse, com Lauda vencendo a prova com 5 segundos de vantagem para Emerson, com Mass terminando em terceiro, Hunt em quarto, Peterson em quinto, Scheckter em sexto, e Brambilla em sétimo, os únicos que completaram as 59 voltas da prova.

Niki Lauda concluiu o ano em grande estilo obtendo sua quinta vitória da temporada, com Emerson Fittipaldi bastante decepcionado com a obstrução de Regazzoni que havia tirado as suas chances de atacar Lauda, mas foi recompensado com o vice-campeonato, que não foi o caso da McLaren que ficou em terceiro um ponto atrás da Brabham.

Logo depois desse Grande Prêmio, o Conselho mundial da FIA foi realizado em Paris, de 6 a 10 de outubro, com o príncipe Paul Alphonse Metternich, até então presidente da Comissão Esportiva Internacional e do Automóvel Clube Alemão, sendo eleito presidente da FIA, sucedendo ao príncipe Amaury de Mérode, com o presidente do Automóvel Clube da França, Jean-Richard Deshais, permanecendo como vice-presidente.

Vale destacar, que o príncipe Metternich foi o companheiro do brasileiro Manuel de Teffé na pilotagem de um Porsche 356 na Carrera Panamericana de 1952.

A primeira missão de Metternich foi encontrar um sucessor para liderar o CSI, capaz de negociar com a FOCA e, com o apoio do RAC, escolheu o belga Pierre Ugeux que era conhecido como um negociador habilidoso.

Uguex logo começou a trabalhar e contatou Bernie Ecclestone para definir o valor que os organizadores de GPs europeus teriam que pagar aos construtores em troca de sua participação, e em novembro chegaram a um acordo no qual os organizadores deveria pagar US\$ 275.000 por GP.

Entretanto, o problema persistiu em relação à corridas a serem disputadas fora da Europa.

Ver RESULTADOS 1975/87



Niki Lauda (Ferrari 212T nº 12) venceu a prova. À direita, Emerson Fittipaldi e Niki Lauda no pódio.

97 – RESULTADO DO CAMPEONATO MUNDIAL DE FÓRMULA 1 (05/10/1975)

1	12/01/1975	GP da Argentina	Buenos Aires	2	26/01/1975	GP do Brasil	Interlagos
3	01/02/1975	GP da África do Sul	Kyalami	4	27/04/1975	GP da Espanha	Montjuich
5	11/05/1975	GP de Mônaco	Monte Carlo	6	25/05/1975	GP da Bélgica	Zolder
7	08/06/1975	GP da Suécia	Anderstorp	8	22/06/1975	GP da Holanda	Zandvoort
9	06/07/1975	GP da França	Paul Ricard	10	19/07/1975	GP da Inglaterra	Silverstone
11	03/08/1975	GP da Alemanha	Nürburgring	12	17/08/1975	GP da Áustria	Osterreichring
13	07/09/1975	GP da Itália	Monza	14	05/10/1975	GP dos Estados Unidos	Watkins Glen

Pilotos

P	PILOTO	1	2	3	4	5	6	7	S	D	8	9	10	11	12	13	14	S	D	TOTAL
1º	Niki Lauda	1	2	2		9	9	9	32	0	6	9		4	0,5	4	9	32,5	0	64,5
2º	Emerson Fittipaldi	9	6			6			21	0		3	9			6	6	24	0	45
3º	Carlos Reutemann	4		6	2		4	6	22	0	3			9		3		15	0	37
4º	James Hunt	6	1						7	0	9	6	3		3	2	3	26	0	33
5º	Clay Regazzoni	3	3				2	4	12	0	4					9		13	0	25

6º	José Carlos Pace		9	3		4			16	0	2		6					8	0	24
7º	Jochen Mass		4	1	4,5	1			10,5	0		4			1,5		4	9,5	0	20
8º	Jody Scheckter			9			6		15	0			4				1	5	0	20
9º	Patrick Depailler	2		4		2	3		11	0		1						1	0	12
10º	Tom Pryce						1		1	0	1			3	2	1		7	0	8
11º	Vittorio Brambilla				1				1	0			1		4,5			5,5	0	6,5
12º	Jacques Laffite								0	0				6				6	0	6
13º	Ronnie Peterson					3			3	0					1		2	3	0	6
14º	Mário Andretti							3	3	0		2						2	0	5
15º	Mark Donohue							2	2	0			2					2	0	4
16º	Jacky Ickx				3				3	0								0	0	3
17º	Alan Jones								0	0				2				2	0	2
18º	Jean-Pierre Jarier				1,5				1,5	0								0	0	1,5
19º	Tony Brise							1	1	0								0	0	1
	Gijs Van Lennep								0	0				1				1	0	1
21º	Lella Lombardi				0,5				0,5	0								0	0	0,5

Construtores

P	MARCA	1	2	3	4	5	6	7	S	D	9	10	11	12	13	14	15	S	D	TOTAL
1º	Ferrari	3	3	2		9	9	9	35	0	6	9		4	0,5	9	9	37,5	0	72,5
2º	Brabham	4	9	6	2	4	4	6	35	2	3		6	9		3		21	0	54
3º	McLaren	9	6	1	4,5	6			26,5	0		4	9		1,5	6	6	26,5	0	53
4º	Hesketh	6	1						7	0	9	6	3		3	2	3	26	0	33
5º	Tyrrell	2		9		2	6		19	0		1	4				1	6	0	25
6º	Shadow				1,5		1		2,5	0	1			3	2	1		7	0	9,5
7º	Lotus				3	3			6	0					1		2	3	0	9
8º	March				1				1	0			1		4,5			5,5	0	6,5
9º	Williams								0	0				6				6	0	6
10º	Parnelli							3	3	0		2						2	0	5
11º	Penske							2	2	0			2					2	0	4
12º	Hill							1	1	0				2				2	0	3
13º	Ensign								0	0				1				1	0	1

LEGENDA: S – Soma – D- Descarte –T - Total



Niki Lauda e Ferrari campeões mundiais de Fórmula 1 de 1975

98 – FÓRMULA FORD 2000 - SILVERSTONE (05/10/1975)

Henrique Câmara participou no dia 5 de outubro, de uma etapa do torneio inglês de Fórmula Ford 2000 no circuito de Silverstone, terminando a prova na nona posição ao volante de um MRE, numa prova que teve a participação de 22 carros.

O vencedor foi Tiff Needel ao volante de um Hawke, e o brasileiro, depois de largar na 11ª posição e estava em 8º quando foi atingido pelo carro de Richard Lloyd, caindo para 16º, mas conseguiu se recuperar para terminar na nona posição.

99 – 4ª ETAPA DOS CAMPEONATOS PAULISTA DE D-3 E 6ª DE DIVISÃO 1 ATÉ 1.600 CC (05/10/1975)

No dia 5 de outubro foram disputadas em Interlagos a 4ª Etapa do Campeonato Paulista de Turismo Divisão 1 e 6ª do Paulista de Divisão 1 até 1.600 cc.

A prova da Divisão 3, Clélio de Souza entrou mal na curva 3 e bateu no carro de Luís Lara Campos, e Francisco Gondim, que vinha em seguida, ao desviar do carro de Clélio, foi colhido por trás por José Fusetti, rodando várias vezes, batendo ainda a lateral direita do carro.

Camillo Christófaru liderou a primeira volta, mas na segunda foi ultrapassado por Luiz Pereira Bueno que manteve a liderança até o final, completando as 6 voltas de prova em 20m31s0, fazendo ainda a volta mais rápida da prova com o tempo de 3m18s0. Camillo ficou em segundo, e Vital Machado venceu na classe até 1.600 cc.

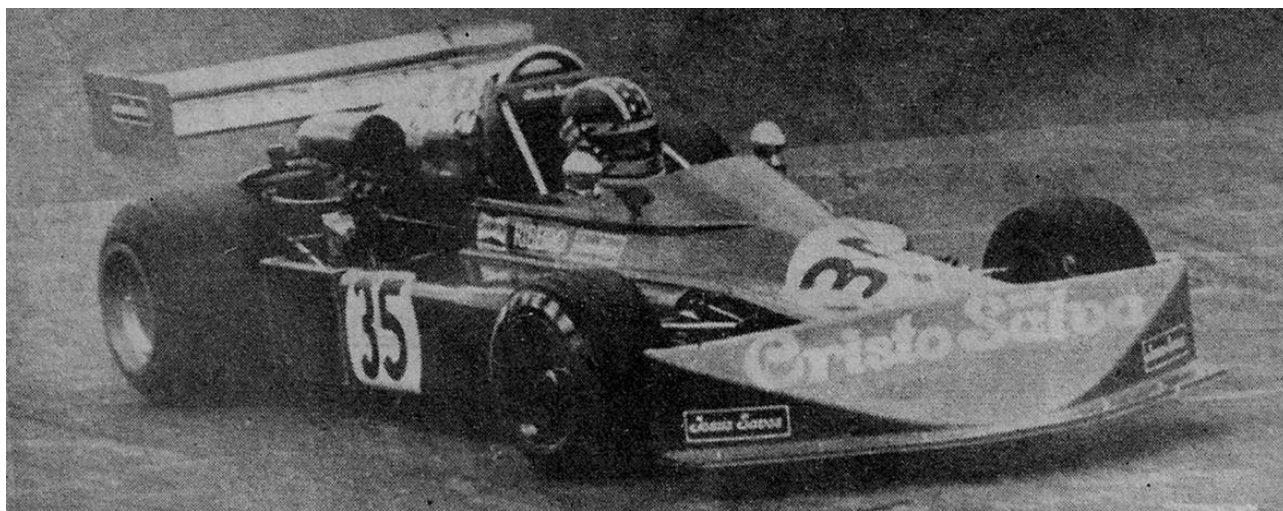
Na prova de Turismo Divisão 1 até 1.600 cc, o vencedor foi Áttila Sipos, que completou 6 voltas em 24m47s1, ficando com a volta mais rápida no tempo de 4m05s1, ficando em segundo lugar Luiz Paternostro, e em terceiro Sebastião Molina Neto.

Ver RESULTADOS 1975/88

100 – XXVII GP DE ROMA - 14ª ETAPA DO CAMPEONATO EUROPEU DE F2 - VALLELUNGA (05/10/1975)

A última etapa do Campeonato Europeu de Formula 2, o XXVII GP de Roma, foi realizada no dia 5 de outubro, no Autódromo de Vallelunga contando com a participação de três brasileiros: Alex Dias Ribeiro, José Pedro Chateaubriand e Antônio Castro Prado.

Com o Campeonato decidido em favor do francês Jacques Laffite, que nas últimas quatro provas enfrentou problemas com o motor BMW Schnitzer, a vitória em Vallelunga ficou com Vittorio Brambilla que pilotou um March 752 da Equipe de Ron Dennis.



Alex Dias Ribeiro (March 752 BMW) fez sua estreia na Fórmula 2

Durante os treinos, os problemas começaram quando os organizadores fecharam a pista logo depois que os primeiro 25 carros entraram para treinar, e só depois de muita discussão, acabaram permitindo que os demais entrasse, mas aí surgiu outro problema: começou a chover a pista ficou escorregadia e, assim sendo, os carros que haviam entrado antes foram beneficiados, e foi dessa forma que Alex se deu mal.

Chateaubriand que havia sido um dos primeiros a entrar na pista, não fez três voltas completas, pois ao frear tentando evitar Merzário que havia dado uma derrapada, foi atingido pelo Chevron de Tom Bagley, num acidente que envolveu também o suíço Loes Kessel que não tendo para onde desviar, acabou batendo nos dois carros.

Prado ficou como o segundo reserva, mas acabou não podendo largar, com a pole-position ficando com Michel Leclere com 1m10s23, tendo ao seu lado na primeira fila do grid, o segundo carro oficial da equipe March, pilotado por Patrick Tambay com 1m10s29, vindo logo depois Brambilla, Laffite, Flammini, Francia e os demais, com o grid de largada ficou assim formado:

5
Patrick Tambay
March 752 BMW – 1m10s29

4
Michel Leclere
March 752 BMW – 1m10s23

3 Jacques Laffite Martini Mk16 BMW – 1m10s61	2 Vittorio Brambilla March 752 BMW – 1m10s42
9 Giorgio Francia Osella FA2 BMW – 1m10s86	7 Maurizio Flammini March 752 BMW – 1m10s84
12 Dulio Truffo March 752 BMW – 1m11s12	1 Arturo Merzário Osella FA2 BMW – 1m10s99
18 Giancarlo Martini March 752 BMW – 1m11s28	15 Hans Binder Chevron B29 BMW – 1m11s24
11 Gabriele Serblin March 752 BMW – 1m11s39	14 Alessandro Pesenti-Rossi March 742 BMW – 1m11s32
23 Carlo Giorgio March 742 Ford – 1m12s04	16 Loris Kessel March 752 BMW – 1m11s86
21 Gianfranco Trombetti March 742 BMW – 1m12s15	31 Cosimo Turizio March 742 BMW – 1m12s13
35 Alex Dias Ribeiro March 752 BMW – 1m12s24	25 Sandro Cinotti March 752 BMW – 1m12s12
32 Bruno Pescia March 752 BMW – 1m12s60	26 Ray Mallock March 742 Ford – 1m12s40 (*)
41 Xavier Lapeyre Chevron B29 Simca – 1m12s79	29 Gimax March 742 BMW – 1m12s63
6 Gerard Larrousse Elf 2J BMW – 1m12s89 (1ª reserva)	

Não Largaram:

33 Antônio Castro Prado March 732 BMW – 1m12s89	
8 Claude Bourgoignie March 752 BMW – 1m13s11	24 Tom Begley Chevron B29 Ford – 1m13s03
34 Roberto Flammini Osella FA2 BMW – 1m13s59	22 Bernard De Dryver March 752 BMW – 1m13s37
19 Laurent Ferrier Chevron B29 Simca – 1m14s17	45 Hans Meier Surtees TS15A Ford – 1m13s59
42 José Chateaubriand March 752 Ford – 1m15s59	28 Marie-Claude Beaumont Elf 2J BMW – 1m15s24
36 Freddy Kottulinsky Ralt RT1 BMW -	27 Alberto Colombo March 752 BMW – 1m16s44
43 Roland Binder March 732 BMW	38 Lorenzo Nocolini March 742 BMW

Como chovia e parava em curtos espaços de tempo, alguns pilotos largaram com pneus slick e outros com pneus de chuva

Logo na largada da primeira bateria, Alex tentou melhorar de posição, mas acabou surpreendido por um choque entre Turizio e Gianfranco, com o último rodando e indo se chocar com o pneu traseiro direito de Alex que teve a suspensão danificada, com os três sendo forçados a abandonar a prova ainda na primeira volta.

Essa bateria foi vencida por Brambilla que estava equipado com pneus slick. Tambay que liderou grande parte da prova enquanto a pista estava molhada, foi facilmente superado quando a pista secou, terminando a bateria na sétima posição. Brambilla terminou a bateria com 15,6 segundos à frente de Laffite, se classificando a seguir: Francia, Flammini, Merzário, Pesenti-Rossi, Tambay e Martini, os únicos que completaram as 35 voltas da bateria.

Na segunda bateria novamente Brambilla venceu com Larrousse ficando em segundo, se classificando a seguir: Flammini, Pesenti-Rossi, Laffite, Martini e Giorgio.

Pela soma dos tempos a vitória ficou com Vittorio Brambilla, se classificando a seguir: Jacques Laffite, Maurizio Flammini, Alessandro Pesenti-Rossi, Giancarlo Martini e Gerard Larrousse.

Ver RESULTADOS 1975/89

101 – CAMPEONATO EUROPEU DE FÓRMULA 2

Provas:

1	09/03	Estoril - POR	2	31/03	Thruxton - ING	3	13/04	Hockenheim - ALE
4	27/04	Nürburgring - ALE	5	19/05	Pau - FRA	6	08/06	Hockenheim - ALE
7	15/06	Salzburgo - AUT	8	29/06	Rouen - FRA	9	13/07	Mugello – ITA
10	27/07	Enna-Pergusa - ITA	11	31/08	Silverstone - ING	12	19/09	Zolder – BEL
13	29/09	Nogaro - FRA	14	12/10	Vallelunga - ITA			

P	PILOTO	CARRO	PAÍS	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	TOT
1º	Jacques Laffite	Martini 16 BMW	FRA	9	9	0	9	9	9	0	0	0	9	0	0	0	6	60
2º	Michel Leclerc	March 752 BMW	FRA	0	0	0	0	3	0	0	9	0	0	9	9	6	0	36
3º	Patrick Tambay	March 752 BMW	FRA	0	6	0	6	0	0	0	6	0	0	3	6	9	0	36
4º	Gerard Larrousse	Elf J2 BMW	FRA	0	0	9	0	4	0	0	0	0	6	6	0	0	1	26
5º	Jean-Pierre Jabouille	Elf J2 BMW	FRA	0	2	0	3	6	0	9	0	0	0	0	0	4	0	24
6º	Maurizio Flammini	March 752 BMW	ITA	0	0	0	0	0	4	1	0	9	0	0	4	0	4	22
7º	Claude Bourgoignie	March 752 BMW	BEL	0	0	2	0	1	6	3	0	4	0	0	0	0	0	16
8º	Giorgio Francia	Osella F2A BMW	ITA	3	0	3	1	0	2	2	0	0	3	0	2	0	0	16
9º	A. Pesenti-Rossi	March 742 BMW	ITA	0	0	1	0	0	0	0	0	6	1	0	0	2	3	13
10º	Gabriele Serblin	March 752 BMW	ITA	0	0	0	0	0	0	4	1	0	4	2	0	0	0	11
11º	Brian Henton	March 752 Ford	ING	0	0	6	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	10
12º	Duilio Trulli	Osella F2A BMW	ITA	2	1	0	0	2	1	0	0	2	2	0	0	0	0	10
13º	Vittorio Brambilla	March 752 BMW	ITA	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	9	9
14º	Hens Binder	March 752 BMW	AUT	0	0	0	0	0	0	6	0	0	0	0	3	0	0	9
15º	Giancarlo Martini	March 752 BMW	ITA	1	4	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	2	8
16º	Loris Kessel	March 752 BMW	SUI	0	0	4	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	7
17º	Jo Vonlanthen	March 752 BMW	SUI	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6
18º	Jean-Pierre Jaussaud	March 752 BMW	FRA	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	3	0	6
19º	Lamberto Leoni	March 752 BMW	ITA	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4
	Harald Ertl	March 742 BMW	AUT	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4
	Gianfranco Trombetti	March 742 BMW	ITA	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	4
22º	Hector Rebaque	Chevron B29 Ford	MEX	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3
	Carlo Giorgio	March 742 Ford	ITA	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	3
24º	Bernard De Dryver	March 752 BMW	BEL	0	0	0	0	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	3
25º	Sandro Cinotti	March 752 BMW	ITA	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
	Ray Mallock	March 742 Ford	ING	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1
	Alberto Colombo	March 742 Ford	ITA	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1

102 – VIII 12 HORAS DE PORTO ALEGRE – 5ª ETAPA DO BRASILEIRO DE D-1 – TARUMÃ (12/10/1975)

No dia 12 de outubro foi encerrado o Campeonato Brasileiro de Turismo Divisão 1, com a realização da 8ª edição das 12 Horas de Porto Alegre, no Autódromo de Tarumã, com a participação de 35 carros, sendo 21 na classe “C”, acima de 3.001 cc (8 Opala e 13 Maverick) e 14 na “A”, até 1.600 cc (6 Passat e 8 Chevette).



**Foto 1 - 6 - Bob Sharp/Edgar de Mello Filho (Ford Maverick), 7 - Aloysio Andrade/Ricardo Villares (Ford Maverick)
Foto 2 - 13 - Fábio Crespi/Sérgio Mattos (Ford Maverick) passando pelo 24 - Régis Schuch/Evandro Coser (Passat)
acidentado**

Na prova de classificação, para surpresa geral, os Opala demonstraram melhor rendimento, ficando com as duas primeiras posições do grid, com o paranaense Edison Graczyk ficando com a pole-position com o excepcional tempo de 1m25s95, ficando ao seu lado o outro Opala da equipe Tecnomotor do Paraná, com o piloto Dado Andrade fazendo o tempo de 1m26s14. O terceiro foi o Maverick da equipe Greco, com José Carlos Pace no tempo de 1m26s71, e em quarto outro Opala, de Júlio Tedesco e em quinto o Maverick do gaúcho Cláudio Mueller, com o grid de largada ficando assim formado:

1 Edison Graczyk/Celso Frare Chevrolet Opala – 1m25s94	2 Dado Andrade/Carlos Colli Monteiro Chevrolet Opala – 1m26s14
3 José Carlos Pace/Paulo Gomes Ford Maverick – 1m26s71	4 Júlio Tedesco/Marcos Tedesco Chevrolet Opala
5 C. Mueller/C. Pilau/E. Debacko Ford Maverick	6 Edgar de Mello Fº/Bob Sharp Ford Maverick
7 Aloysio Andrade/Ricardo Villares Ford Maverick	8 Rommel Pretto/Pedro Passadore Chevrolet Opala
9 Artur Bragantini/Tite Catapani Ford Maverick	10 Bolívar De Sordi/Luiz Teleco Veiga Ford Maverick
11 Jan Balder/Fausto Dabbur Chevrolet Opala	12 Breno Fornari/Nenê Fornari Ford Maverick
13 Fábio Crespi/Sérgio Mattos Ford Maverick	14 Marinho Amaral/Ricardo Di Loreto Ford Maverick
15 João Schmidt/Paulo Salatino Ford Maverick	16 Renato Conill/Janjão Freire/F. Soares Ford Maverick
17 Newton Pereira/Roberto Di Loreto Ford Maverick	18 José Luiz de Marchi/Francisco Feoli Chevrolet Opala
19 Marino Jorge Schunck/Roberto Giordani Chevrolet Opala	20 Carlos Kuenzer/F. Moser/Hugo Silveira Ford Maverick
21 Reinaldo Campello/José Coelho Romano Chevrolet Opala	22 F. Sakzenian/W. Siqueira/Xandy Negrão VW Passat
23 Fco Artigas/E. Doria/Otto Carvalhaes VW Passat	24 Régis Schuch/Evandro Coser VW Passat

25 L. Paternostro/A. Sipos/R. Sávio VW Passat	26 Walter Soldan/Bruno Goldberg Chevrolet Chevette
27 Fábio Bertoluci/Ronaldo Bertoluci Chevrolet Chevette	28 H. Stumpf/D. Perizolo/L. Cassaroto Chevrolet Chevette
29 Carlos Petry/Paulo Hoerlle VW Passat	30 I. Gasparotto/A. Gasparotto/Sady Abê Chevrolet Chevette
31 César A. Ramos/Marcos Duarte VW Passat	32 L. G. Oliveira/L. C. Viana/A. Bauermann Chevrolet Chevette
33 José Barros/A. Barros/Elias Neto Chevrolet Chevette	34 Henrique Damo/Wilson Drago Chevrolet Chevette
35 Aiser Hehen/Olavo Wagner Chevrolet Chevette	

Antes da largada, ficou claro que a equipe Tecnomotor/Bamerindus, com seus dois Opala, havia decidido forçar a corrida no seu início com o carro nº 2 de Dado Andrade, com o de Edison Graczyk devendo apenas acompanhar o pelotão da frente, enquanto os carros da equipe Greco/Finasa deveriam se poupar no início, com vistas a terminarem bem colocados ao final da corrida.

E foi o que aconteceu após a largada ocorrida às 11 horas do dia 11 de outubro, com Dado Andrade assumindo a ponta, seguido pelo Opala de Júlio Tedesco, vindo a seguir Bob Sharp (Maverick 6), Ernâni Debacco (Maverick 5), Edison Graczyk (Opala 2), Artur Bragantini (Maverick 9), José Carlos Pace (Maverick 3) e os demais.



25 - Luiz Paternostro/Áttila Sipos/Roberto Sávio (VW Passat) vencedor da classe "A" e 1 - Edison Graczyk/Celso Frare Chevrolet Opala) que foi o pole-position

Depois de duas voltas, o Opala de Dado Andrade havia livrado 5 segundos para Júlio Tedesco, e na terceira volta, Dado Andrade parou no meio do circuito com o rotor do distribuidor do seu carro quebrado, sendo obrigado a abandonar a prova depois de sua largada espetacular.

Bob Sharp assumiu a ponta seguido de Edison Graczyk e de Júlio Tedesco, vindo a seguir Pace, Debacco e Bragantini correndo muito próximos. Estranhamente, Aloysio Andrade estava muito atrasado não exigindo muito do seu carro, na tentativa de poupar os freios, pneus e combustível.

Entre os carros da classe "A", Francisco Artigas liderava e a luta com Áttila Sipos era muito intensa, mas logo Sipos assumiu a ponta da classe, com os dois correndo muito bem classificados na geral, ocupando a 11ª e 12ª colocações,

Entre os ponteiros, o Maverick de Ernani Debacco/Cláudio Mueller/Cláudio Pilau foi o primeiro a parar nos boxes para reparos e depois parou diversas vezes, perdendo contato com o pelotão dianteiro. Outro que parou cedo foi o Opala dos irmãos Tedesco, com a alavanca de câmbio solto. Foi efetuado um rápido conserto, retornando à prova, mas distante dos líderes.

Sharp e Graczyk se mantiveram à frente até o início das paradas para reabastecimento, quando Sharp parou antes, deixando a liderança para Graczyk.

As coisas foram acontecendo, mas durante quatro horas as colocações dos cinco primeiros, mesmo com as paradas de rotina, mantiveram-se inalteradas, com Graczyk/Frare (Opala) em primeiro, Pace/Paulão (Maverick) em segundo, Sharp/Edgar (Maverick) em terceiro, Aloysio/Villares (Maverick) em quarto e Crespi/Mattos (Maverick) em quinto. Pela sexta posição, ocorria uma luta entre Balder/Dabbur (Opala), e Bragantini/Catapani (Maverick), com o Maverick da equipe Manah enfrentando problemas com consumo de combustível, sendo obrigado a parar mais vezes para reabastecimento.

Entre os carros da classe "A", a disputa continuava entre os Passat de Sipos/Paternostro/Sávio e Artigas/Dória/Carvalhaes, até às 5 horas da manhã, quando o Passat de Artigas/Dória/Carvalhaes teve um problema no carburador no meio do circuito, com o problema sendo resolvido por Eduardo Dória, que pilotava o carro naquele momento, mas perdendo cerca de 15 minutos antes de retornar à corrida.

Apesar disso, a corrida continuava indefinida, numa acirrada disputa entre os Passat de Sipos/Paternostro/Sávio, Sakzenian/Siqueira/Negrão e Schuck/Coser.

Às 6 horas da manhã, com 8 horas de corrida disputadas, o Opala líder, de Graczyk/Frare teve que parar nos boxes para trocar o cubo da roda dianteira direita, ficando parado por mais de 18 minutos.

A partir de então, o Maverick de José Carlos Pace/Paulo Gomes se firmou na liderança que manteve até o final da corrida.

Na classe "A", o Passat de Régis Schuch/Evandro Coser capotou quando perdeu a roda dianteira esquerda, ficando fora da prova.

Com os Maverick da equipe Greco/Finasa na frente, a dupla Aloysio Andrade/Ricardo Villares, faziam uma corrida à base da regularidade, esperando o momento para atacar a dupla Sharp/Edgar, para com o segundo lugar na prova, conquistar o título de campeão, mas um acidente com um carro de menor cilindrada o fizeram perder algum tempo nos boxes e algumas preciosas voltas, o que tornou impossível alcançar o segundo lugar, restando apenas a esperança de uma quebra de um dos líderes, o que não ocorreu.

A prova chegou ao seu final, com o Maverick de Pace/Paulão recebendo a bandeirada de chegada depois de 12h00m13s3, completando 477 voltas, ficando em segundo Sharp/Edgar, com 476 voltas, e em terceiro Aloysio/Villares com 475 voltas.

O quarto foi o Maverick de Crespi/Mattos, com 471 voltas, e em quinto o Opala de Graczyk/Frare, com 468 voltas, ficando como prêmio de consolo, depois da excelente corrida durante 8 horas de corrida, com a volta mais rápida da prova com 1m27s0.

Em sexto se classificaram Bragantini/Catapani e em sétimo Teleco/De Sordi.

Em oitavo lugar chegou o primeiro carro da classe "A", o Passat de Paternostro/Sipos/Sávio, seguido pelo Passat dos gaúchos Petry/Hoerlle e pelo Chevette de Soldan/Goldberg.



Os vencedores da prova e campeões brasileiros: José Carlos Pace/Paulo Gomes (Ford Marverick)

Com esses resultados, a dupla José Carlos Pace/Paulo Gomes conquistou o campeonato brasileiro da classe “C”, ficando com o vice-campeonato Aloysio Andrade/Ricardo Villares e em terceiro Artur Bragantini/Tite Catapani.

Na classe “A”, tornaram-se campeões Francisco Artigas/Eduardo Dória, com Luiz Paternostro com o vice-campeonato e em terceiro Áttila Sipos.

Ao final da prova, restava a dúvida, se a Divisão 1, destinada aos carros de turismo de série com pequenas modificações, seria enquadrada no Grupo 1 da FIA no próximo ano. Esperava-se que essa dúvida fosse esclarecida pelo presidente do CTDN, Luiz Cavalcanti, presente no evento gaúcho como comissário desportivo.

Mas o “cartola” não esclareceu nada, se justificando: “Se mudarmos para o Grupo 1, os Opala 250-S sumiriam na frente.” E, em seguida, complementou: “O que é mais interessante para a CBA? A Ford que traz dinheiro através de equipes e premiação, ou os “Opalainhas”, representantes da GM, que em nenhuma parte do mundo ajuda o automobilismo? O assunto do Grupo 1 será colocado em pauta na reunião do CTDN que apenas presidirei, sem tomar qualquer partido”.

Essas declarações foram feitas no mesmo dia em que o presidente da CBA, Charles Naccache retornava de Paris, onde foi eleito membro da Comissão Esportiva Internacional – CSI, como primeiro dirigente sul-americano a ocupar esse cargo e sendo o maior defensor dos regulamentos da FIA no Brasil.

Ver RESULTADOS 1975/90

103 – CAMPEONATO BRASILEIRO DE TURISMO DIVISÃO 1

1	20/04/1975	Mil Quilômetros de Brasília	2	18/05/1975	Itacolomy 500 – Interlagos
3	27/07/1975	12 Horas de Goiânia	4	29/09/1975	500 Quilômetros de Brasília
5	12/10/1975	12 Horas de Porto Alegre			

Classe “C” – acima de 3.001 cc

P	PILOTOS	CARROS	1	2	3	4	5	TOTAL
1º	José Carlos Pace/Paulo Gomes	Ford Maverick	0	0	20	20	20	60
2º	Aloysio Andrade/Ricardo Villares	Ford Maverick	12	20	0	15	12	59
3º	Artur Bragantini/Tite Catapani	Ford Maverick	0	15	15	12	6	48
4º	Bob Sharp/Edgar de Mello Fº	Ford Maverick	20	0	10	0	15	45
5º	Fábio Crespi/Sérigo Mattos	Ford Maverick	2	0	12	4	10	28
6º	Celso Frare	Chevrolet Opala	6	8	0	0	8	22
7º	Cairo Fontes/Eduardo Cardoso	Ford Maverick	0	3	4	10	0	17
8º	Dado Andrade	Chevrolet Opala	6	8	0	2	0	16
9º	José Carlos Catanhede/Ruyter Pacheco	Ford Maverick	15	0	0	0	0	15
10º	Alencar Júnior	Chevrolet Opala	1	0	8	6	0	15
10º	Marinho Amaral/Manelão Ferreira	Ford Maverick	0	12	0	0	0	12
11º	Tony Nunes/Raif Jibrán	Ford Maverick	10	0	2	3	0	15
12º	Ronaldo Jabur Bittar	Chevrolet Opala	0	0	8	6	0	14
13º	Edison Graczyk	Chevrolet Opala	0	0	0	3	8	11
14º	Júlio Tedesco/Marco Tedesco	Chevrolet Opala	0	10	0	0	0	10
15º	Toninho Martins/Márico da Costa	Chevrolet Opala	8	0	0	0	0	8
	Marco Emílio/Walter Barchi	Ford Maverick	0	0	0	8	0	8
17º	Luiz Landi/Roberto Dal Pont	Ford Maverick	4	4	0	0	0	8
18º	Carlos Alberto Braz	Ford Maverick	3	2	1	0	0	6
	Jayme Silva/Fernando Toco Martins	Ford Maverick	0	6	0	0	0	6
	Paulo César Lopes/Waldir Lomazzi/André Gustavo	Ford Maverick	0	0	6	0	0	6
21º	Luiz Teleco Veiga/Bolivar De Sordi	Ford Maverick	0	0	0	0	4	4
22º	Norman Casari/Mauro Sá Mota	Ford Maverick	0	0	3	1	0	4
23º	Marcus Cyranka	Chevrolet Opala	3	0	0	0	0	3
	Reginaldo Bufaical	Ford Maverick	0	0	3	0	0	3
	Carlos Kuenzer/Fernando Moser/Hugo Silveira	Ford Maverick	0	0	0	0	3	3
26º	Paulo Guaraciaba	Ford Maverick	0	2	1	0	0	3
27º	Carlos Colli Monteiro	Chevrolet Opala	0	0	0	2	0	2
	Rommel Pretto/Pedro Passadore	Chevrolet Opala	0	0	0	0	2	2
29º	Sílvio Poli	Chevrolet Opala	1	0	0	0	0	1
	Roberto Sávio/Norberto Jannuzzi	Chevrolet Opala	0	1	0	0	0	1
	Ernani Debacco/Cláudio Mueller/Cláudio Pilau	Ford Maverick	0	0	0	0	1	1

Classe "A" – até 1.600 cc

P	PILOTOS	CARROS	1	2	3	4	5	TOTAL
1º	Francisco Artigas/Eduardo Dória	VW Passat	3	20	20	15	8	66
2º	Luiz Paternostro	VW Passat	15	0	8	20	20	63
3º	Áttila Sipos	VW Passat	0	0	8	20	20	48
4º	Otto Carvalhaes	VW Passat	20	12	0	0	8	40
5º	Xandy Negrão	VW Passat	20	12	0	0	6	38
6º	Fernando Sakzenian/Walter Siqueira	VW Passat	0	3	15	8	6	32
7º	Régis Schuch/Evandro Coser	VW Passat	10	0	12	4	0	26
8º	Roberto Sávio	VW Passat	0	0	0	0	20	20
9º	João Carlos Palhares/Luiz Antônio Tavares	VW Passat	12	1	6	0	0	19
10º	Rômulo Gama	VW Passat	0	15	3	0	0	18
11º	Sebastião Molina Neto	VW Passat	0	6	0	10	0	16
12º	Vinicius Losacco	VW Passat	15	0	0	0	0	15
	Rafael Luz	VW Passat	0	15	0	0	0	15
	Carlos Petri/Paulo Hoerlle	VW Passat	0	0	0	0	15	15
15º	Alfredo Buzaid Jr.	VW Passat	0	0	3	10	0	13
16º	Marcos Sartori/Paulo César Tommasi	VW Passat	0	0	0	12	0	12
	Walter Soldan/Bruno Goldenberg	Chevrolet Chevette	0	0	0	0	12	12
18º	Josué Andrade/Sérgio Boeck	VW Passat	0	0	10	2	0	12
19º	Emílio Pederneiras/Plácido Iglésias	VW Passat	4	4	4	0	0	12
20º	Carlos Amaral/Glen Henrique	VW Passat	0	10	0	0	0	10
	Alcides Gasparotto/Itacir Gasparotto/Sady Abê	Chevrolet Chevette	0	0	0	0	10	10
22º	Cláudio Drugovich	VW Passat	8	2	0	0	0	10
23º	Edi Bianchini	VW Passat	8	0	0	0	0	8
	Charlez Marzanasco/Charles Marzanasco Fº	VW Passat	0	8	0	0	0	8
25º	Custódio Torres/Paulo Sanches	VW Passat	0	0	2	6	0	8
26º	Luiz Antônio Scarpin/Luiz Zornig	VW Passat	6	0	0	0	0	6
	Ricardo Ciuffi	VW Passat	0	6	0	0	0	6
	Fernando Montá	VW Passat	0	0	6	0	0	6
29º	Aroldo Bauermann/Luiz Carlos Viana/Luiz Gustavo Oliveira	Chevrolet Chevette	0	0	0	0	4	4
30º	Dirceu Bernardon/Ernani Roberto	VW Passat	0	0	0	3	0	3
	Henrique Damo/Wilson Drago	Chevrolet Chevette	0	0	0	0	3	3
32º	Antônio Sérgio Areas	VW Passat	0	2	0	0	0	2
	Manoel Ribeiro/Sérgio Drugovich	VW Passat	2	0	0	0	0	2
	César Duarte Ramos/Marcos Duarte	Chevrolet Chevette	0	0	0	0	2	2
35º	José Lopes Jr./Luiz Antônio Alvim	VW Passat	1	0	0	0	0	1
	Luiz Antônio Calil/Moacir Horbilon	VW Passat	0	0	1	0	0	1
	Carlos Mamede/Sylvio Parody	Chevrolet Chevette	0	0	0	1	0	1
	Humberto Stumpf/Delmar Perizzolo	Chevrolet Chevette	0	0	0	0	1	1



Os Campeões Brasileiros: José Carlos Pace/Paulo Gomes (classe "C") e Eduardo Dória/Francisco Artigas (classe "A")

104 – 16ª ETAPA DO SHELLSPORT F5000 CHAMPIONSHIP – BRANDS HATCH (19/10/1975)

Dando continuidade à sua preparação para ingressar na equipe Fittipaldi de Fórmula 1 em 1976, Ingo Hoffmann participou da última etapa do Campeonato Europeu de Fórmula 5000, disputada no autódromo de Brands Hatch.

A prova teve a participação de 16 carros e na prova de classificação, Peter Gethin ficou com a pole-position com o tempo de 1m23s4, ficando em segundo Teddy Pilette, ambos pilotando Lola T400 Chevrolet da equipe Racing Team VDS. Ingo Hoffmann, pilotando o Chevron B28 Chevrolet de Tony Dean, não participou da prova de classificação, ficando com a 15ª posição do grid de largada que ficou assim formado:

4 Teddy Pilette Ola T400 Chevrolet – 1m24s0	2 Peter Gethin Lola T400 Chevrolet – 1m23s4
88 Alan Jones March 75A Ford – 1m24s6	33 Bob Evans Lola T400 Chevrolet – 1m24s0
44 Mike Wilds March 74A Chevrolet – 1m25s8	35 David Purley Chevron B30 Ford – 1m25s6
19 Brian McGuire Lola T332 Chevrolet – 1m27s8	5 Guy Edwards Lola T332 Chevrolet – 1m26s2
15 Damien Magee Trojan T101 Chevrolet – 1m30s2	39 Tom Walkinshaw March 752 Ford – 1m28s6
46 John Turner Lola T330 Chevrolet – 1m31s2	41 Bill Gubelmann Lola T332 Chevrolet – 1m31s0
30 Chris Featherstone McRae-Ward GM1 Chevrolet – 1m35s2	12 Brian Robinson McLaren M19C Chevrolet – 1m31s8
36 Boy Hayje March 731 Ford	17 Ingo Hoffmann Chevron B28 Chevrolet

Com o Campeonato já decidido em favor de Teddy Pilette, que tinha 444 pontos, com seu companheiro de equipe Peter Gethin em segundo com 103, mesmo com a pontuação dobrada para essa última etapa, não havia possibilidade das posições se inverterem, e a corrida foi praticamente um desfile dos dois, como Gethin à frente. Bob Evans que tinha largado em terceiro, os acompanhou, enquanto o principal adversário, Alan Jones, se atrasou parando nos boxes.

Ingo fez uma corrida de recuperação e terminou na quarta colocação com uma volta a menos que os três primeiros.

O campeonato foi vencido por Teddy Pilette, com 174 pontos, ficando em segundo Peter Gethin com 143, e Guy Edwards em terceiro com 122.

Ingo Hoffmann, tendo participado de duas etapas, se classificou na 15ª posição, com 24 pontos.

Ver RESULTADOS 1975/91

105 – 4ª ETAPA DOS CAMPEONATOS BRASILEIROS DE FÓRMULA-SVÊ E SPORT – GOIÂNIA (19/10/1975)

No dia 19 de outubro foi disputada em Goiânia, a 4ª Etapa dos Campeonatos Brasileiros de Fórmula Super Vê, e Sport Divisão 4.

O principal destaque da Fórmula Super Vê era a participação de Francisco Lameirão, depois da inexplicável punição a ele aplicada pelo “cartola” Luiz Cavalcanti, da Federação de Brasília, com o piloto correndo debaixo de uma liminar emitida pelo STJD.

Essa prova foi disputada em três baterias, com previsão de 10 voltas cada uma, com a participação de 33 carros.

As novidades eram as estreias de Jorge Comeratto que tinha comprado o Kaimann de Ricardo Masur e de Ronald Rossi, que substituiu Peter Shultzwenz em um dos carros da Equipe Gledson-Rio Motor. Quanto aos patrocínios, Comeratto correu com o da Permatex, Teleco estava na Equipe Hollywood, e Ricardo Achcar tinha o patrocínio do Ponto Frio Bonzão.

Nos treinos de sexta-feira, ocorreram muitas reclamações com a divulgação dos resultados, quando a cronometragem divulgou como o melhor tempo par Chulam com 1m36s10, com Lameirão em segundo com 1m36s50, seguido por Chateaubriand, Guaraná e Di Loreto. Nelson Piquet para as equipes tinha ficado com a melhor volta, com o tempo de 1m37s10, o que não correspondia à cronometragem oficial.

No sábado, as coisas mudaram, e Nelson Piquet ficou com a pole-position com o tempo de 1m33s0, tendo ao seu lado Maurício Chulam com 1m34s10. A seguir se classificaram: Guaraná (1m34s20), Chateaubriand (1m34s60), Chateaubriand (1m34s60), Catapani (1m34s70), Lameirão (1m34s80), Benoni (1m35s40), Moura Brito (1m35s60), Pati (1m35s60), Biju (1m35s80), Júlio Caio (1m36s10), Di Loreto (1m36s20), Troncon (1m36s40), e os demais,

Na primeira bateria, disputada com pista seca, Piquet largou mal e quem chegou à curva do “S” em primeiro lugar foi Tite Catapani, seguido por Chulam, Piquet, Guaraná, Chateaubriand, com a primeira volta sendo completada com Catapani em primeiro, Piquet em segundo, e Chulam em terceiro. Na segunda volta Piquet tomou a ponta com Chulam em segundo e Catapani em terceiro. Lameirão que fora oitavo na primeira volta, já era o quinto nessa.



Debaixo do temporal: 12 - Nelson Piquet (Polar), 3 - Francisco Lameirão (Polar), 94 - Tite Catapani (Avallone), 41 - Júlio Caio Marques (Heve), 6 - José Pedro Chateaubriand (Kaimann) e 77 - Maurício Chulam Neto (Polar)

Mas um pneu furado fez Piquet perder a liderança e a chance de vencer a bateria, com Chulam assumindo a liderança, com Chateaubriand em segundo, Lameirão em terceiro e Guaraná em quarto, enfrentando problemas com o travamento dos freios dianteiros, saiu da pista no “S” e caiu para o sexto lugar. Piquet entrou no box e encheu o pneu em vez de trocá-lo para não perder uma volta, caiu para a 11ª posição e acabou em décimo.

Pedro Muffato rodou no “S” e Biju freou para não bater, com Pimenta e Achcar que vinham a seguir se tocando e Gigante que vinha logo atrás também se envolveu no acidente, com os três abandonando a prova.

Chulam manteve a liderança até a bandeirada de chegada, terminando com quase 4 segundos de vantagem para Chateaubriand, se classificando a seguir: Lameirão, Celidônio, Catapani, Di Loreto, Guaraná, Troncon, Teleco, Piquet, Júlio Caio, Dabbur, Biju, Cavallini, e Newton Pereira, os únicos que completaram as 10 voltas.

A segunda bateria teve na largada 28 carros, e logo após o início, começou a chover com Lameirão assumindo a ponta e logo despachando todo mundo, com a primeira volta sendo completada na seguinte ordem: 1º) Lameirão; 2º) Chulam; 3º) Catapani; 4º) Celidônio; 5º) Di Loreto; 6º) Júlio Caio; 7º) Troncon; 8º) Chateaubriand; 9º) Piquet; 10º) Guaraná; 11º) Pimenta; 12º) Giobbi; 13º) Giosa; 14º) Benoni; 15º) Newton; 16º) Trama; 17º) Pati; 18º) Janjão; 19º) Balder; 20º) Comeratto; 21º) Dabbur; 22º) Cavallini; 23º) Muffato; 24º) Teleco; 25º) Tidemann; 26º) Rossi; 27º) Biju; 28º) Achcar.

Na segunda volta, Piquet já era o quarto, com Lameirão em primeiro, Catapani em segundo e Chulam em terceiro.

A recuperação de Piquet, debaixo de um verdadeira temporal, era espetacular, com o piloto assumindo a segunda colocação na segunda volta, embora estivesse bem distante de Lameirão e, ao ser completada a quinta volta, acertadamente o diretor de prova a interrompeu, pois não havia a menor condição de segurança

para sua sequência. Lameirão venceu com 11,21 segundos de vantagem para Piquet que foi o segundo, mas o mais importante, foi abrir 18,10 segundos para Chulam e 17,35 para Chatô, que eram os dois pilotos que estavam na luta pela vitória com Lameirão.

O terceiro foi Catapani, vindo a seguir: Júlio Caio, Troncon, Chateaubriand, Chulam, Celidônio, Guaraná, Benoni, Pimenta, Giobbi, Pati, Giosa, Biju, Janjão, Di Loreto, Newton, Teleco, Cavallini, Dabbur, Balder, Tidemann, e Comeratto, os que completaram as cinco voltas.

A terceira bateria, disputada com pista molhada, mas com os carros equipados com pneus para chuva, viu Piquet largar na frente, com a primeira volta sendo completada na seguinte ordem: 1º) Piquet; 2º) Lameirão; 3º) J. Caio; 4º) Catapani; 5º) Chateaubriand; 6º) Celidônio; 7º) Chulam; 8º) Troncon; 9º) Benoni; 10º) Guaraná; 11º) Pati; 12º) Giobbi; 13º) Di Loreto; 14º) Teleco; 15º) Janjão; 16º) Giosa; 17º) Cavallini; 18º) Biju; 19º) Achcar; 20º) Newton; 21º) Dabbur; 22º) Tidemann; 23º) Comeratto.

Na segunda volta abandonaram Di Loreto e Comeratto, e na volta seguinte abandonou Júlio Caio, e com cinco voltas completadas, os dez primeiros eram: 1º) Piquet; 2º) Lameirão; 3º) Chateaubriand; 4º) Celidônio; 5º) Chulam; 6º) Benoni; 7º) Guaraná; 8º) Troncon; 9º) Pati, e em 10º) Catapani que tinha rodado na curva do "S". Na sétima volta, Chateaubriand passou por Lameirão, mas não teve como se aproximar de Piquet que venceu com 5,79 segundos de vantagem, com Lameirão em terceiro, Celidônio em quarto, Guaraná em quinto, Benoni em sexto, Chulam em sétimo, Pati em oitavo, Troncon em nono, e Catapani em sexto.

Pela soma de tempos, Lameirão ficou em primeiro, Chateaubriand em segundo, Chulam em terceiro, Celidônio em quarto, Piquet em quinto, e Catapani em sexto.

No campeonato, Lameirão estava em primeiro com 22 pontos, seguindo por Chateaubriand com 21 e a seguir: Guaraná (15); Celidônio (9); Benoni (5); Pati, J. Caio, Catapani e Chulam (4); Balder e Amândio (3); M. Amaral e Piquet (2); e Jannuzzi e Dabbur (1).



Foto 1 - Francisco Lameirão (Polar nº 3) - Foto 2 - José Pedro Chateaubriand (Kaimann nº6), perseguido, debaixo de chuva por: 29 - Alfredo Guaraná (Kaimann), 77 - Maurício Chulam Neto (Polar), 22 - Sérgio Benoni (Avallone) e 19 - Eduardo Celidônio (Kaimann).

Sport Divisão 4

A prova da Divisão 4, mais uma vez apresentou a sua condição de categoria em extinção, com a participação de 13 carros, que foi composta por protótipos VW já fora de uso em competições, como o Minho de José Consorte, o AMOK de Marcos Jardim, e o Fitti de Toninho Martins, além de um Dodge Dart completamente depenado, sendo mais uma carretera do que um carro Sport.

Nos treinos, Bueno ficou com a pole-position com o tempo de 1m30s70, com Favarin (Manta Chrysler) em segundo com 1m36s60, Chulam em terceiro (Heve da classe "A") com 1m38s40, Marinho Amaral, no Royale com motor Chevrolet, de Marcos Troncon (1m43s70), e Balder no Polar da Scorro (1m45s40).

A prova foi disputada em duas baterias de 8 voltas, e foi um passeio humilhante do Berta, com apenas o Heve de Chulam terminando na mesma volta que ele na primeira bateria, que era da mesma equipe, com Luiz Pereira Bueno tirando o pé para que ele e Maurício Chulam terminassem próximos.

A primeira volta foi completada na seguinte ordem: 1º) Bueno (Berta); 2º) Rohnelt (Avallone); 3º) Chulam (Heve); 4º) Marinho (Royale); 5º) Newton (Polar); 6º) Favarin (Manta); 7º) Balder (Polar); 8º) Turcatel (Manta); 9º) Toninho (Fitti); 10º) Walter (Dodge); 11º) Jardim (Amok). 12º) Consorte (Minho), com Muffato não largando.

O Dodge de Walter Mendes, abandonou logo na segunda volta, e Chulam passou por Rohnelt nessa volta assumindo a segunda colocação.

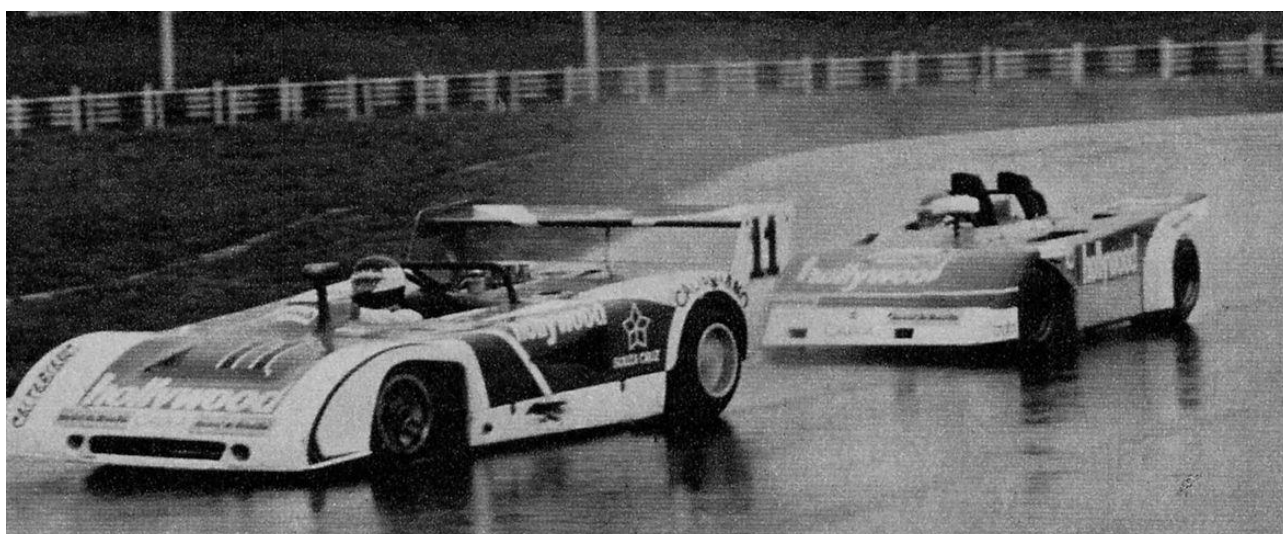
A bateria terminou com Bueno em primeiro, Chulam em segundo (8 voltas), Rohnelt em terceiro, Amaral em quarto, Newton em quinto, Balder em sexto, Turcatel em sétimo (todos com 7 voltas), a seguir Favarin e Toninho com 6 voltas, e Jardim e Consorte que completaram apenas 3 voltas.

A segunda bateria foi quase uma repetição da primeira, só que dessa vez Bueno se distanciou muito de Chulam, e com os carros que terminaram a seguir, Favarin, Muffato e Newton também completando as 8 voltas.

Pela soma de tempos, Bueno ficou com a vitória geral e da classe "B", ficando em segundo Chulam (1ª da classe "A", em terceiro Newton Pereira (2º A); em quarto Marinho Amaral (3º A); quinto Turcatel (2º B); sexto Balder (4º A); Favarin (3º B); e Rohnelt (4º B).

No campeonato, na classe B", Bueno era o líder com 75 pontos, se classificando a seguir: Favarin (59); Rohnelt (44); Muffato e Turcatel (15). Na classe "B", o Chulam Liderava com 80 pontos, vindo a seguir: Newton Pereira e Jan Balder (40); Turcatel (15); Fausto Berti, Ricardo Mogames, Marcos Troncon e Marinho Amaral (12); Tatsch e Consorte (8), Toninho e Jardim (6), e Odivaldo Alves (4 pontos)

Ver RESULTADOS 1975/92



11 - Luiz Pereira Bueno (Berta Hollywood Ford) e 2 - Maurício Chulam Neto (Heve P6 VW)

106 – 19ª ETAPA DO BP SUPER VISCO BRITISH F3 CHAMPIONSHIP - THRUXTON (26/10/1975)

A etapa final do Campeonato BP de Fórmula 3, foi disputada no dia 26 de outubro no circuito de Thruxton e, logo nas sessões de treinos, se destacaram os carros da equipe oficial da March, com Gunnar Nilsson ficando com a pole-position com o tempo de 1m15s6, tendo ao seu lado Alex Dias Ribeiro, com 1m16s4. Rupert Keegan foi o terceiro mais rápido, enquanto Patrick Neve, após sofrer vários problemas no seu Safir, foi apenas o sétimo, e Larry Perkins sofrendo com o motor Toyota foi apenas o oitavo, com o grid de largada ficando assim formado:

10 Rupert Keegan March 743 Toyota – 1m16s8	1 Alex Dias Ribeiro March 753 Toyota – 1m16s4	2 Gunnar Nilsson March 753 Toyota – 1m15s6
	43 Eddie Cheever Modus M1 Toyota – 1m16s8	46 Stephen South March 753 Toyota – 1m16s8
44 Larry Perkins Ralt RT1 Toyota – 1m17s2	58 Patrick Neve Safir RJ03 Ford – 1m17s0	33 Danny Sullivan Modus M1 Toyota – 1m16s8
	9 Ingo Hoffmann March 753 Toyota – 1m17s8 (*)	4 Chris Barnett March 753 Toyota – 1m17s4
6 Hervé Regout March 753 BMW – 1m18s2	45 Terry Perkins Ralt RT1 Ford – 1m18s2	12 Bob Arnott March 743 Ford – 1m17s8

7 Pierre Dieudonne March 753 BMW – 1m18s6	17 Richard Hawkins March 743 Toyota – 1m18s4	
29 John Lain GRD 373 Ford – 1m21s6	53 Ken Silverstone March 743 Ford – 1m21s2	5 Graham Hamilton March 753 Ford – 1m19s4
8 Giordano Regazzoni March 753 Toyota - 1m24s2	50 Mike Wrigley March 733 Ford – 1m23s2	
60 Gary Anderson Anson SA1 Ford	30 Len Smith GRD 373 Ford – 1m24s8	

(*) Não largou por causa da quebra do motor

Nilsson fez uma grande largada assumindo a ponta, com Keegan conseguindo se colocar à frente de Alex. Eddie Cheever supera a sua embreagem e teve que ter cuidado enquanto esfriava, mas mesmo assim, não facilitou a vida para os que tentavam ultrapassá-lo. Quando os líderes entraram na Campbell, South freou tarde tocando em Keegan, com Alex se aproveitando e mergulhando por dentro, superando os dois, com a primeira volta sendo completada com Nilsson em primeiro, seguido por: Alex, South, Keegan, Sullivan, Larry Perkins, Regout, Neve, Barnett, Cheever, Dieudonne, Arnott, Hawkins, Terry Perkins e os demais.

Na segunda volta Nilsson perdeu a primeira posição quando travou uma roda dianteira, com Alex se aproveitando para assumir a liderança. Atrás dos dois estavam South e Keegan, numa batalha intensa, com Sullivan logo atrás. Larry Perkins e Regout tocaram as rodas fazendo com que o belga perdesse várias posições e algumas voltas depois uma rodada na chicane o jogou para o final do pelotão.

Neve se aproximou de Larry Perkins o ultrapassando logo depois. Keegan foi o próximo a ter problemas depois de uma rodada na curva Church e depois o carro ficou instável, com o piloto entrando nos boxes para trocar o bico do carro e pneus.



Logo após a largada: 2 - Gunnar Nilsson (March 753 Toyota), 1 - Alex Dias Ribeiro (March 753 Toyota), 10 - Rupert Keegan (March 753 BMW e os demais

Sullivan começou a se aproximar de South depois da saída de Keegan, com os dois não muito longe dos líderes. Nilsson ao tentar recuperar a primeira posição acabou rodando numa repetição do acidente ocorrido com Keegan. O March do sueco rodou quando entrou no ar turbulento do carro de Alex, o piloto pisou no freio enquanto rodava, conseguiu continuar, mas tinha caído para a oitava colocação. Sullivan, depois de várias tentativas, acabou conseguindo superar South na nona volta, com o britânico em seguida perdendo distância quando começou a enfrentar os mesmos problemas com a aerodinâmica ocorridos com Keegan e Nilsson.

Sullivan tentou de tudo na última volta para tentar alcançar Alex, mas o brasileiro tinha aberto uma vantagem suficiente para garantir a vitória com 1,6 segundo de vantagem. South conquistou um ótimo terceiro lugar, com Neve segurando Larry Perkins e Chris Barnett.

Terminada a temporada, Gunnar Nilsson se sagrou campeão com 74 pontos, tendo Alex Dias Ribeiro em segundo com 59, Sullivan com a mesma pontuação, com o mesmo número de vitórias que o brasileiro (3), mas com menos segundos lugares. Em quarto ficou Patrick Neve (50 pontos), em quinto Larry Perkins (40), e em sexto Ingo Hoffmann (34).

Ver RESULTADOS 1975/93

107 – 6ª ETAPA DOS CAMPEONATOS BRASILEIROS DE F-FORD E DIVISÃO 3 - INTERLAGOS (26/10/1975)

No dia 26 de outubro foi disputada em Interlagos a sexta etapa dos Campeonatos Brasileiros de Fórmula Ford e de Turismo Divisão 3, juntamente com a quinta etapa do Campeonato Paulista de Turismo Divisão 3, e a segunda do Campeonato Paulista de Fórmula Ford.

Somente dois pilotos podiam conquistar o título do brasileiro de Fórmula Ford, os gaúchos Clóvis de Moraes (Equipe Hollywood) e Francisco Feoli (Equipe Telefunken), com Clóvis tendo 31 pontos e Feoli 27 e, dessa forma, para o piloto da Hollywood se sagrar campeão, bastava se classificar em segundo, mesmo que a vitória pertencesse o piloto da Telefunken.

Na prova de classificação, Clóvis ficou com a pole-position, com o tempo de 3m04s1, ficando com a segunda posição Raul Natividade Jr., com o tempo de 3m05s4, enquanto Feoli ficou apenas com o sexto tempo, com 3m08s2.



48 - Sérgio Blauth (Bino) quarto colocado e 45 - Marivaldo Fernandes (Avallone) na sua última corrida de automóveis

Largaram 22 carros, e logo na largada, ocorreu um acidente que tirou da competição o piloto Fábio Crespi. Ainda na primeira volta, na tentativa de ultrapassar Clóvis de Moraes, o piloto Marivaldo Fernandes deu uma sensacional rodada na curva da Ferradura e indo de encontro ao guard-rail, ficando fora da prova. A primeira volta foi completada com Raul Natividade na liderança, seguido por Feoli, Clóvis, Bragantini e Blauth.

Na segunda volta, Natividade abriu vantagem para Ferri, enquanto Clóvis e Bragantini passaram por Feoli na reta oposta, quando o gaúcho começou a sofrer problemas com o motor do seu carro, fazendo com que o piloto parasse na terceira volta, após fazer a curva do Laranja.

Dessa forma, Clóvis de Moraes se sagrou campeão, independentemente do desenvolvimento da prova e, com isso, não se interessou seriamente a lutar pela vitória.

A partir da quarta volta, a corrida parecia que iria ter uma disputa pela liderança, pois Ferri começou a descontar a diferença que o separava de Natividade.

Na quinta volta, Ferri tentou ultrapassar Natividade na curva da Ferradura, mas rodou saindo da pista e sendo obrigado a abandonar a prova. A partir de então, sem Ferri para ameaçar a sua posição, com Natividade correndo tranquilo para vencer a bateria com 46,3 segundos de vantagem para Clóvis de Moraes que foi o segundo. O terceiro foi Artur Bragantini, o quarto Marcos Troncon, o quinto Sérgio Blauth, e o sexto Sérgio Mattos, os únicos que completaram as oito voltas da bateria.

Dezessete carros alinharam para a segunda bateria, entre eles, Roberto Di Loreto, Francisco Feoli e Marivaldo Fernandes, que estavam entre os favoritos, mas que não terminaram a primeira bateria, mas que tiveram seus carros recuperados no intervalo entre as duas baterias.

Fazendo uma ótima largada, Natividade saiu na ponta, dando a entender que sua grande vantagem obtida na primeira bateria iria se repetir. Na segunda volta, Marivaldo era o segundo colocado, e na terceira Di Loreto

apareceu em terceiro. Na quarta volta, Di Loreto não conseguia mais acompanhar o forte ritmo imposto por Natividade e Marivaldo, ficando na expectativa de obter alguma vantagem com essa disputa. Marivaldo logo encostou no carro de Natividade, conseguindo assumir a liderança no final do Retão, mas a liderança mudou novamente de mãos na curva da Ferradura e, até a sétima volta, ocorreram diversas trocas de posições entre os dois, quando Marivaldo entrou nos boxes com problemas no motor do seu carro. Daí por diante, Natividade não teve mais problemas para vencer a bateria, com Clóvis de Moraes alcançando a segunda posição, com a bateria terminando com Di Loreto em terceiro, Feoli em quarto, Bragantini em quinto, Blauth em sexto, e Gabriel em sétimo, os únicos que completaram as 8 voltas da bateria.

Pela soma de tempos, Natividade ficou com a vitória, seguido por Clóvis, Bragantini, Blauth, Gabriel, e José Moraes Neto, os únicos que pontuaram. Além da vitória, Raul Natividade ficou com a volta mais rápida da prova com o tempo de 3m04s8.

No campeonato, Clóvis de Moraes ficou em primeiro, Francisco Feoli em segundo e Amedeu Ferri em terceiro. No campeonato Paulista, que teve apenas duas provas, o campeão foi Raul Natividade.



111 - Raul Natividade Jr. (Bino) vencedor da prova, e 22 - Clóvis de Moraes (Bino) segundo colocado

Turismo Divisão 3

A prova da categoria Turismo Divisão 3, foi disputada em uma bateria única de 8 voltas, realizada no intervalo entre as duas baterias da Fórmula Ford.

Na classe "A", até 1.600 cc, cinco pilotos tinham chances de sagrar-se campeão: Amadeo Campos, Vital Machado (ambos com 50 pontos), Vital Machado (42 pontos), José Fusetti (38), Arturo Fernandes e Ronaldo Ely, ambos com 35.

Na classe "C", acima de 1.600 cc, com o título praticamente garantido, Paulo Gomes nem se preocupou em vir da Europa, onde fazia testes na Fórmula 3, para participar dessa prova. O único que tinha remotas chances de lhe tirar o título era o gaúcho Júlio Tedesco que precisava vencer a prova para conquistar o título, tendo que bater carros muito rápidos como os Maverick de Luiz Pereira Bueno, Camillo Christófar, Paulo Prata, e Bob Sharp que substituiu Paulo Gomes nessa prova.

Na prova de classificação, a pole-position ficou com Luiz Pereira Bueno, com o tempo de 3m13s0, se classificando a seguir: Camillo Christófar (3m15s7), Reinaldo Campello (3m18s9), Paulo Prata, Júlio Tedesco, Bob Sharp, Vital Machado (3m29s6), primeiro da classe "A", José Fusetti (3m30s6), Edison Graczyk (3m31s1), e os demais.

Logo no início, a superioridade de Luiz Pereira Bueno sobre os 32 carros que largaram foi flagrante e a grande esperança de ver o gaúcho Júlio Tedesco lutar pela vitória terminou na segunda volta que foi obrigado a abandonar a prova, e as posições da classe "C" foram logo definidas, com Bueno em primeiro, seguido por Camillo, Campello e Sharp, com Paulo Prata abandonando na terceira volta.

Na classe "A", Vital Machado manteve-se na liderança durante toda a corrida, mas sempre sendo ameaçado por Ney Faustini e Roberto Fanucchi, enquanto Amadeo Campos, depois de largar na última fila, completou a primeira volta na décima posição e na quarta já era o sexto e quando José Fusetti rodou no Bico de Pato, assumiu a terceira posição na penúltima volta, resultado que garantia a Vital o título de campeão da classe, mas na última volta, atacou Roberto Fanucchi que era o segundo o ultrapassando na reta oposta, para terminar a prova na segunda colocação, o que lhe garantiu o título por apenas dois pontos de vantagem.

Vital venceu a classe, terminando a prova na quinta colocação geral, ficando em segundo Amadeo, em terceiro Fanucchi, em quarto Faustini, e em quinto Fusetti.

No Campeonato Brasileiro, Paulo Gomes se sagrou campeão na classe "A", com Tedesco em segundo e Bueno em terceiro, enquanto no Campeonato Paulista, o campeão foi Camillo Christófar, com Bueno em segundo e Prata em terceiro. Na classe "A", Amadeo Campos foi o campeão brasileiro, com Vital em segundo, e Fusetti

em terceiro, e no Paulista, o campeão foi Vital Machado, com Amadeo Campos em segundo, e Ney Faustini em terceiro.

Ver RESULTADOS 1975/94



1 - Luiz Pereira Bueno o vencedor da prova, e 2 - Camillo Christófar o segundo, ambos com Ford Maverick

108 – CAMPEONATO BRASILEIRO DE F-FORD

Provas:

1	02/03/1975	Interlagos	3	08/06/1975	Brasília	5	31/08/1975	Tarumã
2	26/04/1975	Tarumã	4	15/06/1975	Goiânia	6	26/10/1975	Interlagos

P	PILOTO	Nº	CARRO	1	2	3	4	5	6	TOTAL
1º	Clóvis de Moraes	22	Bino	9		9	4	9	6	37
2º	Francisco Feoli	12	Bino	3	9	6	9			27
3º	Roberto Di Loreto	7	VIG TB		6		6	6		18
4º	Raul Natividade Jr.	111	Bino	6					9	15
5º	José Moares	21	Bino	2	3	4	3		1	13
6º	Amedeu Ferri	13	Bino	4	4	1	2			11
7º	Marcos Troncon	5	Avallone		2	3		3		8
8º	Sérgio Blauth	48	Bino					4	3	7
9º	Artur Bragantini	30	Bino						4	4
10º	Francisco Gabriel Neto	4	Polar			2			2	4
11º	Sérgio Mattos	47	Bino					2		2
12º	Mário Pati Jr.	2	Polar	1						1
	Romeu Corsini	128	Polar		1					1
	Antônio Carlos Avallone	1	Avallone				1			1
	Gastão Werlang	17	Bino					1		1



Fórmula Ford: 22 - Clóvis de Moraes (campeão) 12 - Francisco Feoli (Vice-campeão)

109 – CAMPEONATO BRASILEIRO DE TURISMO DIVISÃO 3

Provas:

1	02/03/1975	Interlagos	3	08/06/1975	Brasília	5	31/08/1975	Tarumã
2	26/04/1975	Tarumã	4	15/06/1975	Goiânia	6	26/10/1975	Interlagos

Classe "A" – até 1.600 cc

P	PILOTO	Nº	CARRO	1	2	3	4	5	6	TOTAL
1º	Amadeo Campos	105	VW Sedan 1600		20	15	15		15	65
2º	Vital Machado	12	VW Sedan 1600		1	10	20	12	20	63
3º	José Fusetti	160	VW Sedan 1600		12	20		6	8	46

4º	Ronaldo Ely	71	Chevrolet Chevette		15	12		8		35
5º	Arturo Fernandes	57	VW Sedan 1600	10	10		12	3		35
6º	Francisco Gondin	48	VW Sedan 1600	20		6				26
7º	Luiz Teleco Veiga	90	VW Sedan 1600	15			10			25
8º	Vitor Mottin	70	VW Sedan 1600		8			15		23
9º	Ney Faustini	54	VW Sedan 1600	12					10	22
10º	Edison Graczyk	5	Chevrolet Chevette					20		20
11º	Ricardo Villares	1	VW Sedan 1600			8	6			14
12º	Roberto Fanucchi	16	VW Sedan 1600						12	12
13º	Bernardo Kokemper	2	VW Sedan 1600		2			10		12
14º	Bruno D'Almeida	16	VW Sedan 1600				8	4		12
15º	Willy Hermann	7	Chevrolet Chevette	8						8
16º	Luiz André Ferreira	43	VW Brasília	4	4					8
17º	Paulo Della Volpe	23	VW Sedan 1600	6						6
	Voltaire Moog	74	VW Sedan 1600		6					6
	José Antônio Ferraz	13	VW Sedan 1600						6	6
20º	Maurício Rosemberg	73	VW Sedan 1600		3			2		5
21º	José Melkan	25	VW Sedan 1600			4				4
	Orlando Lovecchio Fº	14	VW Sedan 1600						4	4
23º	Álvaro Guimarães	38	VW Sedan 1600			3				3
	Jean Samuel	17	VW Sedan 1600						3	3
25º	Luiz Rosenfeld	210	VW Sedan 1600						2	2
26º	Sérgio Noronha	15	VW Brasília					1		1
	Ricardo Coelho	30	VW Sedan 1600						1	1

Classe "C" – acima de 1.601 cc

P	PILOTO	Nº	CARRO	1	2	3	4	5	6	TOTAL
1º	Paulo Gomes	22	Ford Maverick	4	20	20	20	20		84
2º	Júlio Tedesco	17	Chevrolet Opala	15	15	15	15	8		68
3º	Luiz Pereira Bueno	11	Ford Maverick	20					20	40
4º	Norberto Jannuzzi	65	Chevrolet Opala	6	12		6		6	30
5º	Camillo Christóforo	18	Ford Maverick	10					15	25
6º	Rui Souza	75	Chevrolet Opala		8			12		20
	Reinaldo Campello	61	Chevrolet Opala	8					12	20
8º	Paulo Prata	201	Chevrolet Opala			10	10			20
9º	Ricardo Caravieri	47	Chevrolet Opala			8		10		18
10º	José Luiz de Marchi	14	Chevrolet Opala					15		15
11º	Nivaldo Trama	59	Chevrolet Opala	12						12
	Nelson Silva	111	Chevrolet Opala			12				12
	Abdallah Jarjour	7	Chevrolet Opala				12			12
14º	Luís Fernando Costa	15	FNM 2150		10					10
	Bob Sharp	6	Ford Maverick						10	10
16º	Roberto Consorte	13	Chevrolet Opala				8			8
	Leopoldo Abi Eçab	28	Dodge Charger						8	8



Os campeões da Divisão 3: Paulo Gomes (Maverick) classe "C" e Amadeo Campos (VW 1600) classe "A"

110 – CAMPEONATOS PAULISTA DE TURISMO DIVISÃO 3 E DE FÓRMULA FORD

DIVISÃO 3

Provas:

1 02/03/1975 2 29/06/1975 3 03/08/1975 4 05/10/1975 5 26/10/1975

Classe "A" – até 1.600 cc

P	PILOTO	Nº	CARRO	1	2	3	4	5	TOTAL
1º	Vital Machado	12	VW Sedan 1600		20	15	20	20	75
2º	Amadeo Campos	105	VW Sedan 1600		15	20	10	15	60
3º	Ney Faustini	54	VW Sedan 1600	12		12		10	34
4º	Orlando Lovecchio Fº	14	VW Sedan 1600		10	8	12	4	34
5º	Arturo Fernandes	57	VW Sedan 1600	10	2	10			22
6º	Francisco Gondin	48	VW Sedan 1600	20					20
7º	José Fusetti	160	VW Sedan 1600		12			8	20
8º	Kenity Yoshimoto	62	VW Sedan 1600		3		15		18
9º	Luiz Teleco Veiga	90	VW Sedan 1600	15					15
10º	Roberto Fanucchi	16	VW Sedan 1600					12	12
11º	Jean Samuel	39	VW Sedan 1600				8	3	11
12º	Willy Hermann	37	Chevrolet Chevette	8					8
	Idimir Fernandes	208	VW Sedan 1600		8				8
14º	José Sérgio Rossi	22	VW Sedan 1600			6	1		7
15º	Paulo Della Volpe	23	VW Sedan 1600	6					6
	Luiz Lara Campos Jr.	89	VW Sedan 1600		6				6
	Fábio Gonzaga	64	VW Sedan 1600				6		6
	José Antônio Ferraz	13	VW Sedan 1600					6	6
19º	Sid Mosca	4	VW Sedan 1600		4	2			6
	Luiz Rosenfeld	210	VW Sedan 1600				4	2	6
21º	Luiz André Ferreira	43	VW Brasília	4					4
	Laércio dos Santos	80	VW Sedan 1600			4			4
23º	César Fiamenghi	28	VW Sedan 1600				2		2
24º	Cláudio Dudus	43	VW Sedan 1600			3			3
	Francisco Del Castilho	75	VW Sedan 1600				3		3
26º	Gil Pereira	69	VW Sedan 1600		1				1
	Vicenzo Jaconelli	127	VW Sedan 1600			1			1
	Ricardo Coelho	30	VW Sedan 1600					1	1

Classe "C" – acima de 1.601 cc

P	PILOTO	Nº	CARRO	1	2	3	4	5	TOTAL
1º	Camillo Christóforo	18	Ford Maverick	12	15	20	15	15	77
2º	Luiz Pereira Bueno	11	Ford Maverick	20			20	20	60
3º	Paulo Prata	22	Ford Maverick		20	15	12	3	50
4º	José Thezouro Gonçalves	68	Chevrolet Opala			12	10	4	26
5º	Reinaldo Campello	61	Chevrolet Opala	10				12	22
6º	Norberto Jannuzzi	65	Chevrolet Opala	8				8	16
7º	Nivaldo Trama	59	Chevrolet Opala	15					15
8º	Roberto Sávio	65	Chevrolet Opala			10			10
	Leopoldo Abi Eçab	28	Dodge Charger					10	10
10º	Paulo Gomes	4	Ford Maverick	6					6
	José Clóvis Testa	42	Chevrolet Opala					6	6



Os campeões paulistas de Divisão 3: Vital Machado (VW 1600) na classe "A" e Camillo Christóforo (Maverick) na "C"

Fórmula Ford

Provas:

1 02/03/1975 2 26/10/1975

P	PILOTO	Nº	CARRO	1	2	TOTAL
1º	Raul Natividade Jr.	111	Bino	9	9	18
2º	Mário Pati Jr.	2	Polar	6		6
	Artur Bragantini	30	Bino		6	6
4º	Fábio Crespi	46	Merlyn	4		4
	Francisco Gabriel	4	Bino		4	4
6º	José Cilião Alves	357	Bino	3		3
	José Luiz Nogueira	88	Bino		3	3
8º	Marcos Troncon	5	Avallone		2	2
9º	Roberto Di Loreto	7	VIG TB		1	1



Raul Natividade Jr. (Bino) campeão paulista de Fórmula Ford

111 – 5ª ETAPA DO CAMPEONATO BRASILIENSE DE TURISMO DIVISÃO 1 (26/10/1975)

O encerramento campeonato Brasiliense ocorreu no dia 26 de outubro, com a disputa das 3 Horas de Brasília que contou com a participação de 22 carros, incluindo além de pilotos de Brasília e Goiânia, equipes de São Paulo e Rio de Janeiro. A prova também era válida pela 10ª Etapa da Copa Planalto.

Na prova de classificação, a dupla carioca Norman Casari/Mauro Sá Mota ficou com a pole-position, com o tempo de 2m40s4, ficando em segundo Luiz Estevão/Marco Emílio, com o mesmo tempo, com o grid de largada ficando assim formado:

3 Cairo Fontes/Eduardo Cardoso Ford Maverick	2 Luiz Estevão/Marco Emílio Ford Maverick – 2m40s4	1 Norman Casari/Mauro Sá Mota Ford Maverick – 2m40s4
5 Luiz Moreira/Toninho Martins Ford Maverick – 2m42s0	4 Paulo Guaraciaba/José Carlos Catanhede Ford Maverick	
8 Tony Nunes Ford Maverick – 2m44s2	7 Paulo César Lopes/Ruyter Pacheco Ford Maverick	6 Alencar Jr./Walter Mendes Chevrolet Opala
11 João Carlos Roller/Oswaldo Borba Chevrolet Opala	10 Anderson Leite/Luciano Procópio Chevrolet Opala	
14 Asdubla Romão/Airton Oliveira Chevrolet Opala	13 Ricardo Lopes Oliveira/Roberto Tomé Chevrolet Opala	12 Aray Xavier/Nilson Freitas Chevrolet Opala
16 Alfredo Buzaid Jr./Paulo Sapienza VW Passat – 2m58s1	15 Luciano Licursi/Nelson Bola Chevrolet Opala	

19 Sérgio Boeck/Josué Andrade VW Passat – 3m00s0	18 Ernani Roberto/Dirceu Bernardon VW Passat – 2m59s0	17 João Carlos Palhares/João Hingel VW Passat – 2m58s4
21 Jacinto Costa/Karl Von Negri VW TL	20 Eduardo Cosac/Evandro Tavares VW Passat	
	23 Eládio Mesquita/Oswaldo Lobo Chevrolet Opala	22 Luiz F. Valência/Giovanni Coqueiro Chevrolet Chevette

O início da prova foi bem acirrado, com Casari tomando a ponta, com Tony Nunes pulando para segundo, e Alencar Júnior para a terceiro, com seu Opala, que assumiu a liderança na segunda volta, mas logo foi superado pelo Maverick da dupla goiana Cairo Fontes/Eduardo Cardoso.

Na primeira hora de competição, ocorreu um acidente sério, quando o Opala nº 23 do goiano Eládio Mesquita saiu pela grama depois de rodar, ficando no sentido inverso da pista, sendo atingido pelo Maverick de Luiz Estevão que tinha acabado de colocar uma volta no Passat de Dirceu Bernardon e não teve como evitar o acidente, com o Passat tendo as rodas bloqueadas atingido a lateral do Maverick. Os carros permaneceram, para desespero dos outros concorrentes, atravessados na pista por mais de quinze minutos, enquanto a corrida continuava.



16 - Alfredo Buzaid Jr./Paulo Sapienza (Passat) vencedor da classe "A" - 7 - Paulo César Lopes/Ruyter Pacheco (Maverick)

Durante a prova ocorreram diversos incidentes e os mais atingidos foram os Opala que enfrentaram problemas de freios. O carro de João Carlos Roller/Oswaldo Borba quebrou uma biela furando o bloco do motor, e o carro de Anderson Leite/Luciano Procópio perdeu uma boa colocação por causa da presença de água na gasolina adicionada num reabastecimento.

Faltando vinte minutos para o término da prova, os primeiros pingos anunciaram uma chuva pesada, que acabou não surgindo. Nessa altura da prova, a principal disputa era entre os Maverick de José Carlos Catanhede, Norman Casari e Tony Nunes, já que Cairo Fontes liderava a prova com tranquilidade.

O Maverick de Toninho Martins/Luiz Moreira, quando tentava descontar o tempo perdido com um pneu furado, teve uma junta do cabeçote queimada, se retirando a prova.

A vitória ficou com o Maverick de Goiânia, de Cairo Fontes/Eduardo Cardoso, ficando em segundo lugar Paulo Guaraciaba/José Carlos Catanhede, em terceiro Tony Nunes, em quarto Norman Casari/Mauro Sá Mota, em quinto Paulo César Lopes/Ruyter Pacheco, todos com Maverick, e em sexto o Opala de Nelson Bola/Luciano Licursi. Na classe "A", com carros até 1.600 cc, a vitória ficou com a dupla paulista Alfredo Buzaid Jr./Paulo Sapienza, com os goianos Eduardo Cosac/Evandro Tavares em segundo, e os brasileiros Sérgio Boeck/Josué Nascimento em terceiro.

Com esse resultado, Tony Nunes sagrou-se campeão brasileiro de automobilismo, na classe "B" de Turismo Divisão 1, com 64 pontos, ficando em segundo José Carlos Catanhede com 55 pontos e em terceiro Toninho Martins com 46. Na classe "A", os campeões foram Sérgio Boeck/Josué Nascimento com 63 pontos, com Jacinto Costa em segundo com 36, e em terceiro Ernani Roberto com 32.

Como preliminar foi disputada uma corrida para Estreantes, que foi vencida por José Laurindo (Maverick), ficando em segundo Hamilton de Lima (Opala), e em terceiro Getúlio Lopes (Maverick).

Ver RESULTADOS 1975/95



**4 - Paulo Guaraciaba/José Carlos Catanhede (Maverick) e 1 - Norman Casari/Mauro Sá Mota (Maverick),
6 - Alencar Jr./Walter Mendes (Opala) e o vencedor da prova 3 - Cairo Fontes/Eduardo Cardoso (Maverick)**

112 –150 MILHAS DE GOIÂNIA (02/11/1975)

O encerramento da temporada de automobilismo do Planalto Central ocorreu no dia 2 de novembro, com a disputa das 150 Milhas de Goiânia, valendo pela 6ª etapa do Campeonato Goiano e 11ª da Copa Planalto. A prova foi disputada por 19 carros, com a prova sendo formada por duas baterias de 32 voltas cada e com o resultado final apurado pela soma dos tempos de ambas.

Com preliminar foi disputada uma corrida disputada em 10 voltas por pilotos estreantes e novatos, e que contou com a participação de 11 carros, sendo vencida por Mário Loyola (Ford Maverick), ficando em segundo Sílvia D'Ávila e em terceiro Sílvia Mesquita, ambos com Ford Maverick.

Era intensa a disputa pelo Campeonato Goiano entre Reginaldo Bufaiçal, piloto que posteriormente seria o presidente da CBA, e Cairo Fontes. A vontade de se sagrar campeão de Bufaiçal era tanta, que havia participado de corridas nos carros de Norman Casari e de Paulo César Lopes, e para essa prova havia convidado o paulista Aloysio Andrade, com o qual formou dupla.

Na prova de classificação, a pole-position ficou com o Maverick de Cairo Fontes/Eduardo Cardoso (Ford Maverick), com o tempo de 2m09s50, ficando ao seu lado na primeira fila o Maverick de José Laurindo (2m09s60), em sua segunda corrida, com o carro de Bufaiçal/Aloysio ficando apenas com a sexta posição, num grid de largada assim formado:

2 José Laurindo Ford Maverick – 2m09s6	1 Cairo Fontes/Eduardo Cardoso Ford Maverick – 2m09s5
4 Tony Nunes/Paulo Guaraciaba Ford Maverick – 2m10s7	3 Alencar Júnior Chevrolet Opala – 2m10s5
6 Aloysio Andrade/Reginaldo Bufaiçal Ford Maverick – 2m12s40	5 Marco Emílio/Luiz Estevão Ford Maverick – 2m11s8
6 Aray Xavier/Nilson Freitas Chevrolet Opala – 2m16s8	7 Mauro Sá Mota Ford Maverick – 2m13s0
10 Luiz Antônio Calil Chevrolet Opala – 2m21s7 (*)	9 Asdubla Romão/Airton Oliveira Chevrolet Opala – 2m17s8
12 Sílvia Poli Chevrolet Opala (*)	11 Luziman Pereira Chevrolet Opala – 2m24s5
14 Nelson Bola Chevrolet Opala	13 Ricardo Lopes Oliveira Chevrolet Opala
16 João Carlos Palhares/Luiz Antônio Tavares VW Passat – 2m16s6	15 Wilson Bega/Walter Curado VW Passat – 2m16s1
18 Jacinto Costa/Karl Von Negri VW TL – 2m17s6	17 Evandro Tavares/Eduardo Cosac VW Passat – 2m16s9

20 Celso Marques/Sandoval Cardoso VW Passat – 2m21s30	19 Josué Andrade/Sérgio Boeck VW Passat – 2m18s7
22 João Crus Jr. (NL)	21 José Arimatéia Chevrolet Chevette – 2m24s1

(*) – Não largaram

Na primeira bateria, Cairo Fontes largou na frente e conseguiu terminar em primeiro, sempre muito assediado por Aloysio Andrade, Mauro Sá Mota, Alencar Júnior, e Marco Emílio, com constante troca de posição entre eles, disputa que durou até a 17ª volta, quando Marco Emílio abandonou com problemas no motor do seu Maverick. Na classe “A”, a disputa ficou entre os Passat de Evandro Tavares, Josué Andrade e Wilson Bega, e o VW TL de Jacinto Costa, com um dos favoritos, o Passat do carioca João Carlos Palhares, tendo ficado fora da disputa na 11ª volta, quando foi obrigado a abandonar a prova.

Cairo Fontes venceu com uma confortável vantagem de 19,3 segundos para Aloysio Andrade, com Mauro Sá Mota em terceiro e Alencar Júnior em quarto, os únicos a completarem as 32 voltas. O quinto foi Tony Nunes e o sexto Ricardo Lopes Oliveira, ambos com uma volta a menos.

Na classe “A”, Evandro Tavares foi o vencedor com uma vantagem de 20 segundos para o segundo que foi Josué Andrade, ficando em terceiro Wilson Bega e em quarto Jacinto Costa, os quatro completando 29 voltas. Para a segunda bateria, Eduardo Cardoso substituiu Cairo Fontes, e largou na ponta, mas logo foi superado por Mauro Sá Mota, que se destacou vencendo a bateria com 28 segundos de vantagem para Paulo Guaraciaba, que tinha substituído Tony Nunes. Correndo à base da regularidade, Reginaldo Bufaiçal, no carro de Aloysio Andrade foi o terceiro, e José Laurindo o quarto, os únicos a completarem as 32 voltas da bateria. Ricardo Lopes Oliveira foi o quinto e Eduardo Cardoso, o sexto, com 31 voltas, sendo que Cardoso teve que recorrer aos boxes durante a bateria, o que lhe custou uma volta e a chance de vencer a prova.

Alencar Júnior, mesmo correndo de Opala, que tinha poucas chances de lutar contra os Maverick, fez mais uma ótima atuação, chegando a disputar a liderança, mas teve que abandonar depois de 28 voltas.

Na classe “A”, Walter Curado (Passat) terminou em primeiro, com Eduardo Cosac em segundo, os únicos a completarem 30 voltas.

Pela soma de tempos, se aproveitando da regularidade na segunda bateria, e a perda de tempo de alguns concorrentes, venceu a dupla Aloysio Andrade/Reginaldo Bufaiçal, com Mauro Sá Mota em segundo, os únicos a completarem 64 voltas. A seguir se classificaram: Cairo Fontes/Eduardo Cardoso (3º), Tony Nunes/Paulo Guaraciaba (4º), Ricardo Lopes Oliveira (5º), e José Laurindo (6º)

Na classe “A”, o vencedor foi o Passat de Evandro Tavares/Eduardo Cosac, ficando em segundo Wilson Bega/Walter Curado (Passat), em terceiro Josué Andrade/Sérgio Boeck (Passat), e em quarto Jacinto Costa/Karl Von Negri (VW TL).

Com esses resultados, o Campeonato Goiano ficou assim: Classe “B”, acima de 1.601 cc – Campeão Reginaldo Bufaiçal - 94 pontos, vice Cairo Fontes (82), e terceiro Eduardo Cardoso (70), e na classe “A”, até 1.600 cc: Campeão Sandoval Cardoso – 97 pontos, vice Walter Curado/Wilson Bega (64), e terceiro Celso Marques (47).

Na Copa Planalto, classe “B”, o campeão foi Cairo Fontes com 118 pontos, vice Tony Nunes (116), e terceiro Eduardo Cardoso (112), e na classe “A”, os campeões foram Sérgio Boeck/Josué Andrade com 132 pontos, vice Eduardo Cosac (72), e terceiro Evandro Tavares (64).

Ver RESULTADOS 1975/96

113 – 200 MILHAS NOTURNAS DE FORTALEZA (09/11/1975)

O brasileiro Paulo César Lopes, formando dupla no carro com o qual disputou os certames do Planalto Central, com o carioca Norman Casari, venceu a prova 200 Milhas Noturnas, disputada no Autódromo do Eusébio na capital cearense. José Carlos Pace esteve presente ao evento, como convidado de honra dos patrocinadores do evento.

O Campeonato Cearense que foi disputado em cinco etapas teve como campeão Aloysio de Castro (Maverick da Equipe J. Macedo) com 33 pontos, ficando em segundo Luís Pontes (Opala da Equipe Sanauto) com 20 pontos, e em terceiro Bob Shaldon (Dodge Charger da Equipe Soautos) com 19 pontos.

114 – 5ª ETAPA DOS CAMPEONATOS BRASILEIROS DE FÓRMULA S-VÊ E D4 - CASCAVEL (16/11/1975)

Os Campeonatos Brasileiros de Fórmula Super Vê e de Sport Divisão 4 tiveram prosseguimento no Autódromo de Cascavel, com a realização da quinta e penúltima etapa de ambos.

Essas provas acabaram incluindo Cascavel na temporada de 1975 e por pouco não ocorreram, pois faltando quinze dias para a sua realização, uma comissão de pilotos vistoriou o circuito e o vetou. Os organizadores e o prefeito de Cascavel, o piloto Pedro Muffato, se prontificaram a colocar a pista nas condições solicitadas, e com muito esforço, conseguiram atender as solicitações.

Dessa forma, para o treino de sexta-feira os pilotos puderam ver um circuito bem melhorado, com amplos acostamentos no lugar dos antigos barrancos, uma torre de cronometragem em local mais adequado e os boxes asfaltados.



Largada da bateria final com 19 - Eduardo Celidônio e 29 - Alfredo Guaraná partindo na frente.

Entretanto, havia uma precaução com relação a possíveis chuvas, pois os acostamentos continham muita terra solta, que facilmente poderiam se transformar em lama que fatalmente invadiria a pista.

Porém, no sábado, o dia estava quente e ensolarado e as tomadas de tempo foram feitas, pois no dia anterior o equipamento eletrônico levado pela equipe Sget's sofreu uma pane e o trabalho teve que ser feito com cronômetros manuais.

O formato da prova da Super Vê foi diferente das etapas anteriores, com os 31 pilotos sendo divididos em grupos de cinco carros, que deveriam disputar duas baterias de classificação, uma com quinze e a outra com 16 carros, onde se classificariam apenas os 9 mais bem classificados de cada uma e, então, 18 carros participaram da bateria final, que representava a sexta edição da Cascavel de Ouro.

Nelson Piquet foi o mais rápido cravando o incrível tempo de 1m09s39, com Alfredo Guaraná ficando com o segundo tempo com 1m10s21.

No domingo, o céu estava encoberto, mas felizmente não chegou a chover e as corridas tiveram um desenrolar normal.

Na primeira bateria de classificação, Eduardo Celidônio largou melhor que Nelson Piquet e liderou a prova até a 3ª volta, quando foi ultrapassado por Piquet que manteve a liderança até a 11ª volta, das 15 regulamentares, quando furou uma mangueira de óleo do seu carro o obrigando a abandonar.

Depois do abandono de Piquet, Celidônio ficou na ponta, seguido por Troncon, Pati, Di Loreto, do paranaense Carlos Colli Monteiro, que fazia sua estreia na categoria, Janjão Freire, Edson Yoshikuma e Biju Rangel, que permaneceram nessas posições até o final, se classificando para a final.

Não se classificaram: o prefeito Pedro Muffato, Luiz Dassoler, outro piloto de Cascavel, Nelson Piquet, Plínio Riva Giosa, Cláudio Cavallini e Sérgio Benoni Sandri, que correu no carro de Jan Balder, depois que se acidentou e destruiu nos treinos o seu Avallone, mas também quebrou nessa bateria.

A largada da 2ª bateria classificatória mostrou o paranaense Luiz Moura Brito “queimando” claramente a largada e assumindo a liderança com facilidade, seguido de perto por Alfredo Guaraná, que ainda na primeira volta assumiu a liderança que manteve até o final.

Amândio “Gigante” Ferreira, fazia uma boa corrida, correndo em terceiro até a 3ª volta, quando foi ultrapassado por José Pedro Chateaubriand que ganhou a segunda colocação na 5ª volta, quando Moura Brito abandonou com o motor do seu carro vazando óleo.

Maurício Chulam Neto que tinha completado a primeira volta na 10ª posição, foi se recuperando, para alcançar a quinta colocação na penúltima volta. Lameirão tentou ultrapassar Chateaubriand na penúltima volta, mas Chateaubriand resistiu para terminar em segundo.



6 - José Pedro Chateaubriand (Kaimann) e 3 - Francisco Lameirão (Polar)

Guaraná foi o vencedor, seguido por Chateaubriand, Lameirão, Gigante, Chulam, Dabbur, Teleco. Pimenta e Júlio Caio, que se classificaram para final, não se classificando: Milton Amaral, Alfredo Buzaid Jr., Jorge Comeratto, Luigi Giobbi, Luiz Moura Brito e Ronald Rossi.

Para a bateria final, os 18 carros classificados, formaram o pelotão de largada na seguinte ordem:

29 Alfredo Guaraná (Kaimann)	19 Eduardo Celidônio (Kaimann)
6 José Chateaubriand (Kaimann)	16 Marcos Troncon (Polar)
3 Francisco Lameirão (Polar)	2 Mário Pati Jr. (Polar)
54 Amândio Ferreira (Polar)	94 Tite Catapani (Avallone)
77 Maurício Chulam Neto (Polar)	7 Ricardo Di Loreto (Kaimann)
93 Fausto Dabbur (Polar)	4 Carlos Colli Monteiro (Polar)
90 Luiz Teleco Veiga (Polar)	47 Janjão Freire (Kaimann)
63 José Luiz Pimenta (Polar)	99 Edson Yoshikuma (Polar)
41 Júlio Caio Marques (Heve)	11 Biju Rangel (Polar)

Baixada a bandeirada de largada, Guaraná não partiu bem e foi superado por seu companheiro de equipe Eduardo Celidônio, com a primeira volta sendo completada com Celidônio em primeiro, seguido por Guaraná, Chateaubriand, Troncon, Lameirão e Chulam. O paranaense Carlos Colli Monteiro nem chegou a completar a primeira volta, ficando fora da prova.

Na volta seguinte, Catapani ultrapassou Troncon assumindo a quarta posição.

A terceira volta foi emocionante, com Chateaubriand ganhando a segunda colocação de Guaraná, e Troncon recuperando a quarta posição, enquanto Amândio Ferreira abandonou.

Outros abandonos ocorreram em seguida: Chulam e Troncon na quinta volta.

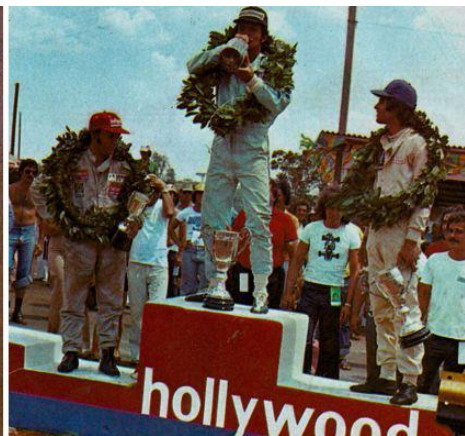
Ricardo Di Loreto rodou na sexta volta na curva dos boxes, perdendo a oitava colocação, e na oitava volta foi a vez de Teleco abandonar.

Com distância segura para Chateaubriand, Celidônio se mantinha tranquilo na ponta, mas se Chatô não conseguisse se aproximar do primeiro colocado, via Guaraná se aproximar acabando por ultrapassá-lo na 11ª volta. Quando tentou recuperar a posição, Chatô acabou rodado e caindo para a quinta posição.

Com isso, Catapani assumiu a terceira colocação, muito atacado por Lameirão que era o quarto. Na última volta, Chatô conseguiu passar por Lameirão para terminar em quarto.

A prova terminou com Celidônio em primeiro, Guaraná em segundo, Catapani em terceiro, Chateaubriand em quarto, Lameirão em quinto, e Mário Pati em sexto.

Após essa prova, Lameirão e Chateaubriand apareciam em primeiro lugar no Campeonato com 24 pontos, com Guaraná tendo 21 pontos e Celidônio 18, os únicos com chance da conquista do título.



19 - Eduardo Celidônio (Kaimann) à frente de 12 - Nelson Piquet (Polar) e o pódio com Tite Catapani, Eduardo Celidônio e Alfredo Guaraná

Sport Divisão 4

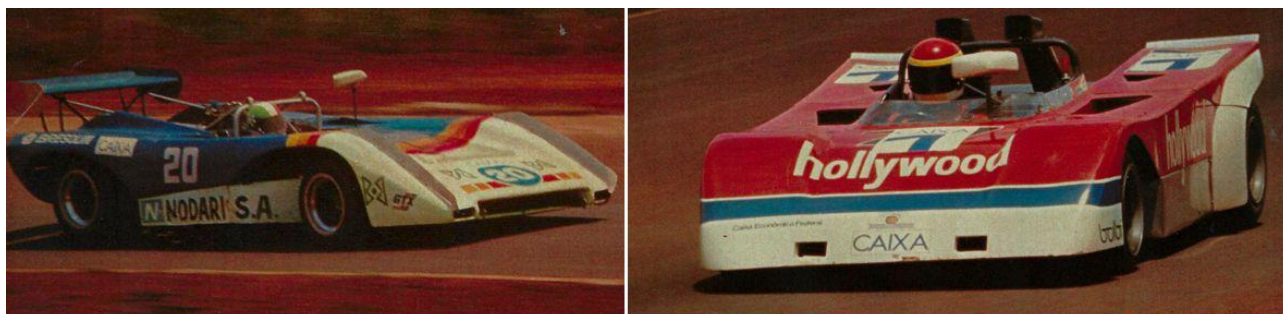
Sem Luiz Pereira Bueno na prova de classificação, a pole-position ficou com seu companheiro de equipe, Maurício Chulam Neto, com o tempo de 1m11s97, ficando com a segunda colocação Pedro Muffato com 1m15s31. Os carros receberam numeração de acordo com a sua posição no grid de largada, exceto Muffato que teve o privilégio de manter o seu número 20, utilizado normalmente.

O grid de largada ficou assim formado:

20 Maurício Chulam Neto Heve P6 VW – 1m11s97	20 Pedro Muffato Avallone Chrysler – 1m15s31
3 Valdir Favarin Manta Chrysler – 1m15s70	4 Jan Balder Polar VW – 1m15s78
5 Marinho Amaral Royale Chevrolet – 1m17s31	6 Ricardo Mogames Heve P6 VW – 1m22s58
7 Caros Tasch Manta VW – 1m24s26	8 Hildo Cortina Manta Chrysler – 1m26s00
9 Airton Szdlowski Cascavel Bimotor – 1m28s44	10 Mauro Turcatel Manta Chrysler – 1m28s55
11 Newton Pereira Polar VW – 1m31s24	12 Odivaldo Alves Heve P6 VW – 1m35s13
13 Ilo Darci Weirich Sabre VW – 1m36s76	14 Luiz Pereira Bueno Berta Hollywood Ford
15 Ricardo Valente Manta VW	

A largada da primeira bateria apresentou Pedro Muffato assumindo a ponta seguido por Maurício Chulam, Valdir Favarin, Marinho Amaral e Ricardo Mogames, mas ainda na primeira volta Muffato saiu da pista,

atrapalhando Chulam e permitindo que Marinho Amaral assumisse a ponta, com a primeira volta sendo completada com Marinho em primeiro, seguido por Chulam, Mogames, Balder, Favarin e Muffato.



20 - Pedro Muffato (Avallone Chrysler) vencedor da prova, e 1 - Maurício Chulam Neto (Heve P6 VW) segundo colocado

Luiz Pereira Bueno demonstrava que não tinha pressa em assumir a liderança, completando a primeira volta na sétima posição, passando a quinto na segunda e terceiro na terceira, correndo atrás de Chulam e Muffato. Chulam perdeu a liderança para Muffato na quarta volta e caiu para terceiro em seguida, após ser ultrapassado por Bueno que na volta seguinte passou por Muffato assumindo a ponta a se distanciando em busca de nova vitória, mas foi então que encontrou pela frente o protótipo Curitiba Bimotor pilotado por Airtón Szirowski, com Bueno sendo fechado quando efetuava a ultrapassagem, com o choque sendo inevitável, forçando Bueno a perder o controle do carro e ir para no barranco. Bueno, depois da prova afirmou que acreditava que o acidente não foi proposital, mas sim uma distração do piloto do carro paranaense, mas vale uma ressalva: o Cascavel Bimotor era uma verdadeira “cadeira elétrica” e nunca deveria ter recebido permissão para participar de corrida de automóveis e além disso, o piloto era completamente inexperiente, não possuindo as condições mínimas de competir.

Depois do acidente de Luiz Pereira Bueno, as posições se definiram e Muffato não teve problemas para vencer a bateria, recebendo a bandeirada de chegada seguido por Chulam, Favarin, Balder, Ricardo Valente e Newton Pereira.

A segunda bateria foi um verdadeiro desfile dos carros, não havendo disputas entre eles. Muffato venceu de ponta a ponta e apenas Chulam teve problemas perdendo o funcionamento correto de um dos pistões e, com isso cedendo a segunda posição para Favarin, na 7ª volta, mas ficando em terceiro e primeiro na classe “A”, terminando a bateria com Jan Balder nem próximo. Valente foi o quinto, e Mauro Turcatel o sexto.

Pela soma dos tempos das duas baterias, Pedro Muffato ficou em primeiro, Maurício Chulam em segundo, Valdir Favarin em terceiro, Jan Balder em quarto, Ricardo Valente em quinto, e Mauro Turcatel em sexto.

Com relação aos campeonatos, na classe “B”, para carros acima de 2.001 cc, Valdir Favarin assumiu a liderança com 77 pontos, ficando Luiz Pereira Bueno em segundo com 75, e Pedro Muffato em terceiro com 35, e na classe “A”, dos carros até 2.000 cc, Maurício Chulam já era o campeão por antecipação com 100 pontos, estando em segundo Jan Balder com 53 e em terceiro Newton Pereira com 48.

Um fato trágico foi registrado depois da corrida, quando o piloto Alfredo Buzaid Jr., que havia estreado na Fórmula Super Vê nessa prova, sofreu um acidente automobilístico quando retornava para São Paulo, perdendo a vida. O piloto era um entusiasta do automobilismo, e estava competindo na Turismo Divisão 1 com um Passat e era filho do Alfredo Buzaid que foi Ministro da Justiça de 1969 a 1974 e Ministro do Supremo Tribunal Federal de 1982 a 1984.

Ver RESULTADOS 1975/97

115 – TORNEIO NORTE-NORDESTE - FORTALEZA (23/11/1975)

No dia 23 de novembro foi disputada a última etapa do Torneio Norte Nordeste de Turismo Divisão 1 e 3, no Autódromo do Eusébio, em Fortaleza, com os seguintes resultados:

Divisão 1 - Classe “C” – acima de 3.001 cc – 1º) Walkmar Oliveira (Ford Maverick), 2º) Osmar Santelmo (Ford Maverick), 3º) Bob Shalow (Dodge Charger).

Divisão 1 – Classe “B” – de 1.601 a 3.000 cc – 1º) Haroldo Peixoto (Dodge 1800), 2º) Maninho Brígido (Dodge 1800).

Divisão 1 – Classe “A” – até 1.600s cc – 1º) Antônio Teixeira (VW Passat), 2º) Thomaz Comber (VW Passat), 3º) Fernando Ary (VW Passat)

Divisão 2 – 1º) Mister X (VW 1600), 2º) Paulo Leão (VW 1600), 3º) João Quevedo (VW 1600).

116 – A MORTE DE GRAHAM HILL E TONY BRISE (29/11/1975)

No dia 29 de novembro, quando voltavam de Marselha, onde haviam efetuado testes na pista de Paul Ricard, Graham Hill, Tony Brise e outras quatro pessoas morreram quando o avião de propriedade de Hill, um Piper Azteca, caiu quando atravessava uma espessa camada de neblina, próximo ao aeroporto de Elstree, em Londres, na Inglaterra.

Nas últimas semanas, Hill fazia constantemente a viagem entre Londres e Marselha, porque escolhera a pista de Paul Ricard para testar o seu novo carro de Fórmula 1, que deveria estreiar no início da temporada da categoria em 1976.

Norman Graham Hill nasceu em Londres, Inglaterra em 15 de fevereiro de 1929 e tinha, portanto, 46 anos de idade. Era um dos pilotos mais admirados na Inglaterra e de todos os lugares onde passava, pelo seu eterno bom humor.

Hill se sagrou campeão do mundo de Fórmula 1, em 1962 e 1968, venceu por cinco vezes o GP de Monaco, em 1963, 1964, 1965, 1968 e 1969, recendo o título de “Mister Mônaco”.

Além de vencer o campeonato mundial por duas vezes, Hill foi o único piloto que também venceu as 500 Milhas de Indianápolis em 1966, e as 24 Horas de Le Mans em 1972.

Sua última participação como piloto ocorreu no GP de Mônaco de 1975, quando participou dos treinos num carro de sua própria construção, mas não tendo conseguido se classificar para a largada, que seria a sua corrida de F1 número 178. Ao todo participou de 175 GPs entre 1968 e 1975, com 14 vitórias, 13 pole-position, 10 melhores voltas e 36 pódios.

Junto com Hill, estava o primeiro piloto da sua equipe, o talentoso Tony Brise, nascido em 28 de março de 1952, em Londres e estava com 23 anos de idade. O piloto era uma grande esperança da Gran Bretanha, sendo muito rápido e ousado, tendo vencido os dois Campeonatos Ingleses de F3 de 1973. Pelo seu excepcional desempenho, Brise estreou na F-1 no dia 27 de abril de 1975, no GP da Espanha, pela equipe Williams, e depois de sua belíssima atuação no GP de Mônaco de Fórmula 3, foi convidado por Hill para integrar a sua equipe, estreando no GP da Bélgica. Participou de 10 GPs, e sua melhor colocação foi um sexto lugar no GP da Suécia, que lhe valeu um ponto no campeonato.



Graham Hill ao volante do carro de sua construção na despedida no GP da Inglaterra, e Tony Brise

117 – FINAL DOS CAMPEONATOS BRASILEIROS DE F-SUPER VÊ E SPORT - INTERLAGOS (07/12/1975)

A última etapa dos Campeonatos Brasileiros de Fórmula Super Vê e Sport Divisão 4, juntamente com os Paulistas de Fórmula Vê e Turismo Divisão 1, que estava programada para o dia 30 de novembro, devido as intensas chuvas que caíram sobre a capital paulista no final de semana, foi adiada para a semana seguinte, ou seja, para o dia 7 de dezembro.

O principal evento do final de semana era, sem sombra de dúvidas, a Fórmula Super Vê, que tinha quatro pilotos com chance de conquistar o título: Francisco Lameirão e José Pedro Chateaubriand com 24 pontos cada um, Alfredo Guaraná Menezes com 21, e Eduardo Celidônio com 18.

Essa prova também valia para o Campeonato Paulista da categoria, cuja liderança estava com Lameirão e Chateaubriand, cada um com 18 pontos, e Alfredo Guaraná com 13.

Lameirão continuava correndo por força de uma liminar, enquanto aguardava a decisão do STJD, quanto à absurda suspensão aplicada em Brasília pelo polêmico “cartola” Luiz Cavalcanti, que tinha suspenso o piloto, sem julgamento, por seis meses.

Para essa prova, nada menos que 41 carros estavam presentes, e o piloto que mais chamava a atenção, era o carioca-brasiliense Nelson Piquet que pilotando um carro muito bem preparado pelo Giba, que vinha fazendo tempos espetaculares nos treinos.

Nessa prova faziam suas estreias: César Fiamenghi (Heve), Sidney Franchello (Polar), Norton Crispin (Polar), e Reinaldo Campello no Avallone de Marivaldo Fernandes. Também deveriam participar, mas desistiram: Francisco Feoli e Elton Rohnelt.



12 - Nelson Piquet (Polar), 19 - Eduardo Celidônio (Kaimann), 3 - Francisco Lameirão (Polar), 16 - Marcos Troncon (Polar), 94 - Tite Catapani (Avallone) e 2 - Mário Pati Jr. (Polar)

Foram realizadas duas provas de classificação e em ambas o melhor tempo ficou com Piquet, com 2m59s63 na primeira, e 2m59s68 na segunda, sendo o único que conseguiu baixar seu tempo dos três minutos.

Alfredo Guaraná, que tinha feito o segundo tempo mais rápido na primeira classificatória, com 3m02s93, acabou rodando e batendo forte com o seu Kaimann, que teve que ser levado para a oficina da Marcas Famosas, onde o se preparador Amador Pedro, teve que virar a noite para colocar o carro em condições, tempo que acabou sendo prorrogado pelo adiamento da prova.

No primeiro treino, o terceiro tempo ficou com Eduardo Celidônio com 3m02s12 e o quarto com Troncon, com 3m03s66, o quinto Chateaubriand com 3m04s08, o sexto Lameirão com 3m04s35 e o sétimo Luiz Moura Brito com 3m04s76.

Na segunda prova de classificação, a surpresa foi Mário Pati Jr. com o Polar preparado por Giba e Wessler, que marcou o tempo de 3m01s08, ficando com a segunda posição no grid de largada. Também melhoraram seus tempos: Chateaubriand (3m01s29), Catapani que tinha feito 3m12s23 na primeira prova, com 3m02s14, Moura Brito para 3m02s80, com o grid de largada ficando assim formado:

12 Nelson Piquet Polar – 2m59s63	2 Mário Pati Jr. Polar – 3m01s08
6 José Pedro Chateaubriand Kaimann – 3m01s29	94 Tite Catapani Avallone – 3m02s13
81 Luiz Moura Brito Polar – 3m02s80	29 Alfredo Guaraná Kaimann – 3m02s93
19 Eduardo Celidônio Kaimann – 3m03s12	7 Ricardo Di Loreto Kaimann – 3m03s43
16 Marcos Troncon Polar – 3m03s66	77 Maurício Chulam Neto Polar – 3m04s28

3 Francisco Lameirão Polar – 3m04s35	93 Fausto Dabbur Polar – 3m04s43
99 Edson Yoshikuma Polar – 3m04s60	41 Júlio Caio Marques Heve – 3m04s63
54 Amândio Ferreira Polar – 3m06s34	4 Francisco Gabriel Polar – 3m0843
11 Biju Rangel Polar – 3m08s43	10 Cláudio Cavallini Kaimann – 3m08s61
22 Sérgio Benoni Avallone – 3m08s62	9 Jan Balder Kaimann – 3m09s52
42 Luigi Giobbi Polar	107 Manoel Simeão Heve
37 Newton Pereira Newcar	15 Plínio Riva Giosa Avallone
163 Hugo Castanho Polar	126 Vicenzo Jaconelli Avallone
59 Nivaldo Trama Kaimann	13 Ricardo Conde Kaimann
27 Luiz Felipe da Gama Cruz Heve	69 Ricardo Achcar Polar
20 Pedro Muffato Avallone	14 Márcio Tidemann Avallone
47 Janjão Freire Kaimann	28 César Fiamenghi Heve
63 José Luiz Pimenta Polar	8 Norberto Jannuzzi Avallone
90 Luiz Teleco Veiga Polar	18 Sidney Franchello Polar
76 Norton Crispin Polar	50 Milton Amaral Heve
45 Reinaldo Campello Avallone	

A prova foi dividida em 3 baterias, cada uma com 6 voltas, com o resultado final apurado pelos tempos das três, e iniciada a primeira, apareceu na liderança na parte interna da pista de Interlagos, Eduardo Celidônio, seguido por Tite Catapani, Mário Pati, José Chateaubriand, Nelson Piquet, Fausto Dabbur, Francisco Lameirão, Luiz Moura Brito, Maurício Chulam e os demais.

Na segunda passagem por esse local, o líder era Catapani, seguido por Piquet, Pati, Celidônio, Chateaubriand, Guaraná, Lameirão, Brito, Troncon, Dabbur, Chulam, Gigante e Benoni, ao mesmo tempo em que abandonavam: Pedro Muffato, Luiz Felipe Gama Cruz, César Fiamenghi. Luigi Giobbi e Norton Crispin.

Notava-se que Piquet logo iria passar por Catapani, o que aconteceu na terceira volta com Catapani passando a ocupar a segunda posição, seguido por Pati, Chateaubriand, Celidônio, Lameirão, Troncon, Dabbur, Guaraná, Yoshikuma, Gigante, Chulam e Benoni. Luiz Moura Brito, que fazia uma ótima corrida, abandonou na curva dois com o motor do seu carro pegando fogo. Também abandonaram: Manoel Semião e Ricardo Achcar.



6 - José Pedro Chateaubriand (Kaimann) e 3 - Francisco Lameirão (Polar)

Na quarta volta, Piquet mantinha a liderança, mas o segundo era Chateaubriand, vindo a seguir: Pati, Catapani, Celidônio, Troncon, Lameirão, Guaraná, Yoshikuma, Dabbur, Gigante, Benoni e Chulam.

Na quinta e penúltima volta, Piquet era seguido por Chateaubriand, enquanto Catapani deu uma rodada se atrasando. Com isso, o quarto passou a ser Celidônio, perseguido por Troncon, Lameirão, Guaraná, Yoshikuma, Dabbur, Benoni, Gigante, Chulam e Catapani. Novos abandonos ocorreram nessa volta: Plínio Riva Giosa, Márcio Tidemann, José Luiz Pimenta e Jan Balder.

A bateria chegou ao seu final com Piquet em primeiro com sete segundos de vantagem para Chateaubriand. Pati foi o terceiro, Troncon o quarto, Lameirão o quinto, Celidônio o sexto, tendo perdido a quarta posição por ter furado um pneu na curva da Junção. Em seguida chegaram: Guaraná, Yoshikuma, Dabbur, Benoni e os demais, com os 28 primeiros completando as seis voltas, ficando em 29º Norberto Jannuzzi com uma volta a menos.

A preocupação dos pilotos que lutavam pelo título era saber os tempos de cada um deles, para poderem estabelecer seus planos para a segunda bateria. Chateaubriand tinha feito as seis voltas em 18m32s17, Lameirão em 18m37s06, Celidônio em 18m37s21, e Guaraná em 18m46s31. Chatô, portanto tinha uma vantagem de 4,89 segundos para Lameirão, 5,04 para Celidônio e 16,14 para Guaraná e, dessa forma, bastava acompanhar seus adversários para conquistar o título, enquanto Guaraná reclamava que o motor do seu carro precisava de cerca de 500 rpm para poder lutar lá na frente.

Para a segunda bateria alinharam 31 carros ficando de fora: Janjão Freire, Plínio Riva Giosa, Márcio Tidemann, José Luiz Pimenta, Luiz Moura Brito, Ricardo Achcar, Pedro Muffato, Luiz Felipe Gama Cruz, César Fiamenghi, e Norton Crispin.

Na primeira passagem pelo "S" na segunda bateria, Piquet liderava, tendo Chateaubriand em segundo, acossado por Celidônio, vindo a seguir: Troncon, Pati, Lameirão, Catapani, Di Loreto, Benoni, Milton Amaral, Yoshikuma, Guaraná, Dabbur e Teleco, com os demais distanciados.

Na segunda volta, Piquet aumentou sua vantagem para o segundo que então era Celidônio, vindo em terceiro Chateaubriand, em quarto Francisco Lameirão colado em Chatô, e atrás dele Pati, com problemas no seu Polar, Troncon, Catapani, Guaraná, Benoni, Yoshikuma e Di Loreto que nessa volta rodou no "S", Teleco e Dabbur. Mais distanciados vinham: Milton Amaral, Gigante, Francisco Gabriel, Biju Rangel, Cláudio Cavallini, Vincenzo Jaconelli, Newton Pereira, Maurício Chulam, que abandonou em seguida com o motor falhando, Ricardo Conde, Norberto Jannuzzi, Nivaldo Trama, Reinaldo Campello, Jan Balder, Júlio Caio, Luigi Giobbi e Manoel Semião, com os dois últimos também abandonando a prova.

Na terceira volta, Celidônio se aproximou de Piquet, enquanto Chatô era acossado por Pati e Lameirão, e Catapani e Troncon lutavam pela sexta posição. A seguir vinham: Benoni, Guaraná, Yoshikuma. Na curva da Ferradura, Dabbur e Teleco se tocaram e o primeiro rodou enquanto o segundo continuou. Dabbur custou a conseguir fazer o motor do seu carro pegar que ficou parado no meio da pista sendo uma ameaça para a segurança dos competidores. Depois desses carros, vinham Gigante e Milton Amaral.

Na quarta volta Piquet se mantinha em primeiro com Celidônio em segundo. Chateaubriand ainda era o terceiro, mas muito apertado por Lameirão, cujo motor tinha melhorado e ele lutava para que os eu principal adversário na luta pelo título não se distanciasse. Troncon era o quinto com Catapani em sexto, Pati em sétimo, e Guaraná em oitavo, cada vez mais distante do título.

Na penúltima volta, Piquet, Celidônio e Chateaubriand mantinha as primeiras posições, com Troncon passando por Lameirão e assumindo a quarta colocação. O sexto era Catapani, Guaraná o sétimo, Benoni o oitavo, Yoshikuma o nono, e Pati o décimo.

A última passagem foi muito disputada. Piquet liderava, com Celidônio em segundo e Chateaubriand em terceiro. Lameirão tinha novamente passado por Troncon e depois vinham Catapani, Guaraná, Yoshikuma, Gigante e Milton Amaral.

Os carros cruzaram a linha de chegada com Piquet completando as 6 voltas no tempo de 18m15s62, com Celidônio em segundo com 18m18s96. Os carros de Chateaubriand, Lameirão e Troncon entraram emparelhados na reta de chegada, com Troncon levando a melhor para terminar em terceiro com o tempo de 18m27s68, Chateaubriand em quarto com 18m27s83, e Lameirão em quinto com 18m28s89. Catapani foi o sexto, Yoshikuma o sétimo, Guaraná o oitavo, Gigante o nono, e Milton Amaral o décimo, com 26 carros completando as 6 voltas. Benoni, que fazia uma excelente corrida, abandonou na última volta, assim como Nivaldo Trama.

Novamente a expectativa pelos tempos, faltando apenas uma bateria, era a tônica entre os pilotos. Piquet, que não tinha chances de lutar pelo título tinha o tempo de 36m41s04, com Celidônio em segundo com 36m56s17 e, dessa forma, com 15,13 segundos de vantagem, tudo indicava que Piquet seria o vencedor, a menos que alguma problema ocorresse.

Chateaubriand tinha o tempo de 37m00s00 cravados, sendo o que tinha maior chance de conquistar o título de campeão, pois Lameirão com 37m04s95, e precisaria de descontar cerca de cinco segundo para Chateaubriand para se sagrar campeão. Guaraná com o tempo de 37m26s63, estava praticamente fora da disputa, precisando que Celidônio, Chateaubriand e Lameirão não terminassem a bateria para ter a chance de se sagrar campeão.

Para a terceira e última bateria, largaram 26 carros, não estando presentes, além dos carros que não largaram na segunda bateria, os carros de Manoel Semião, Maurício Chulam Neto, Luigi Giobbi, Sérgio Benoni e Gigante.

Iniciada a bateria, Nelson Piquet mais uma vez tomou a ponta com Celidônio em segundo, Troncon em terceiro, Lameirão em quarto, Catapani em quinto, Pati em sexto, e Chateaubriand em sétimo. Nivaldo Trama que tinha feito uma ótima largada, fez a curva três a toda velocidade, passando à frente do bloco de trás, mas não conseguiu completar a curva quarto, rodando e aprontando um acidente dos carros de Edson Yoshikuma, Fausto Dabbur, Júlio Caio Marques, Ricardo Di Loreto, Sidney Franchello e Norberto Jannuzzi, que abandonaram a prova juntamente com Nivaldo Trama.

Na passagem pelo "S" na primeira volta, a ordem era a seguinte: 1º) Piquet; 2º) Celidônio; 3º) Troncon; 4º) Lameirão; 5º) Catapani; 6º) Guaraná; 7º) Amaral; 8º) Teleco; 9º) Chateaubriand, enfrentando problemas com o coletor do seu motor; 10º) Pati; 11º) Gabriel; 12º) Conde; 13º) Campello; 14º) Biju; 15º) Pereira; 16º) Jaconelli; 17º) Cavallini; 18º) Balder; e 19º) Castanho.



1º) Eduardo Celidônio (Kaimann nº 19), 2º) Marcos Troncon (Polar nº 16) e 3º) Francisco Lameirão (Polar nº 3)

Na segunda volta, Piquet era o líder, com Chatô recuperando uma posição e passando para o oitavo lugar, mas Lameirão tinha aberto uma grande vantagem sobre ele.

Nessa volta abandonaram Pati e Cavallini, reduzindo para 17 o número de carros na pista.

Na terceira volta, Piquet parou na reta de chegada, com Giba e seus mecânicos indo verificar o que havia ocorrido, auxiliaram Piquet a reparar o carro, mas o tempo perdido havia tirado todas as suas chances de vitória.

Guaraná abandonou depois de completar a segunda volta, dando adeus ao título de campeão.

Com a parada de Piquet, a luta pela primeira posição passou a ser entre Celidônio, que corria em primeiro, Troncon em segundo, e Lameirão em terceiro, com os três correndo colados, chegando algumas vezes quase a se tocarem na tentativa de ultrapassagem, e as posições se mantiveram até a bandeirada de chegada, com Celidônio no tempo de 18m35s14, Troncon em 18m35s28, e Lameirão em 18m36s06. Catapani foi o quarto com 18m47s93, e Chateaubriand foi o quinto, mas com o tempo de 18m52s66, ou seja, 16,60 segundos atrás de Lameirão, tempo mais do que necessário para que Lameirão ficasse à sua frente na classificação final e, consequentemente com os títulos de Campeão Brasileiro e Paulista. O sexto na bateria foi Milton Amaral, o sétimo Biju Rangel, o oitavo Luiz Teleco Veiga, o nono Reinaldo Campello, numa boa estreia, e o décimo Vincenzo Jaconelli.

Pela soma dos tempos das três baterias, a vitória ficou com Eduardo Celidônio, ficando em segundo Marcos Troncon, em terceiro Francisco Lameirão, em quarto José Pedro Chateaubriand, em quinto Tite Catapani, e em sexto Milton Amaral.

Com esses resultados, Francisco Lameirão sagrou-se Campeão Brasileiro da Fórmula Super Vê, com 28 pontos, ficando em segundo Eduardo Celidônio com 27, a mesma pontuação de José Chateaubriand, mas ganhando o desempate pelo número de vitórias, duas contra uma. O quarto foi Alfredo Guaraná com 21 pontos, e o quinto Tite Catapani com 10.

Lameirão também conquistou o título de Campeão Paulista de Fórmula Super Vê com 22 pontos, com José Chateaubriand ficando com o vice-campeonato com 21 pontos. O terceiro foi Celidônio com 17, o quarto Guaraná com 13, e o quinto Fausto Dabbur com 10 pontos.

Entre os construtores, a Kaimann ficou com título brasileiro com 48 pontos, a Polar teve 33, a Avallone 13 e a Heve 6 pontos.



O vencedor da prova: 19 - Eduardo Celidônio (Kaimann)

Sport Divisão 4

Melancolicamente foi disputada no dia 7 de dezembro de 1975, a última corrida de carros Sport Divisão 4 no Brasil. O evento, disputada juntamente com a prova da Fórmula Super Vê, reuniu 14 carros, para uma bateria de 6 voltas e consagrou os dois pilotos da Equipe Hollywood, Maurício Chulam Neto e Luiz Pereira Bueno como campeões brasileiros. A prova também valeu pontos para o campeonato Paulista, composto apenas pelas duas corridas disputadas em Interlagos, válidas para o Campeonato Brasileiro e os dois pilotos também se sagraram campeões. O título nacional de Chulam foi o sexto consecutivo.

Chulam venceu todas as seis provas disputadas no ano, na sua classe até 2.000 cc, enquanto Bueno só não venceu em Tarumã devido a um pneu furado, e em Cascavel, quando seu carro foi jogado para fora da pista por um piloto inexperiente em um carro (caso se possa chamar aquilo de carro) construído num fundo de quintal da cidade paranaense.

Na prova de classificação os mais rápidos foram Luiz Pereira Bueno (Berta Hollywood Ford) com 2m52s31, Maurício Chulam Neto (Heve P6 VW) com 3m06s03, Pedro Muffato (Avallone Chrysler) com 3m06s30, e Jan Balder (Polar VW) com 3m19s17, com o grid de largada ficando assim composto:

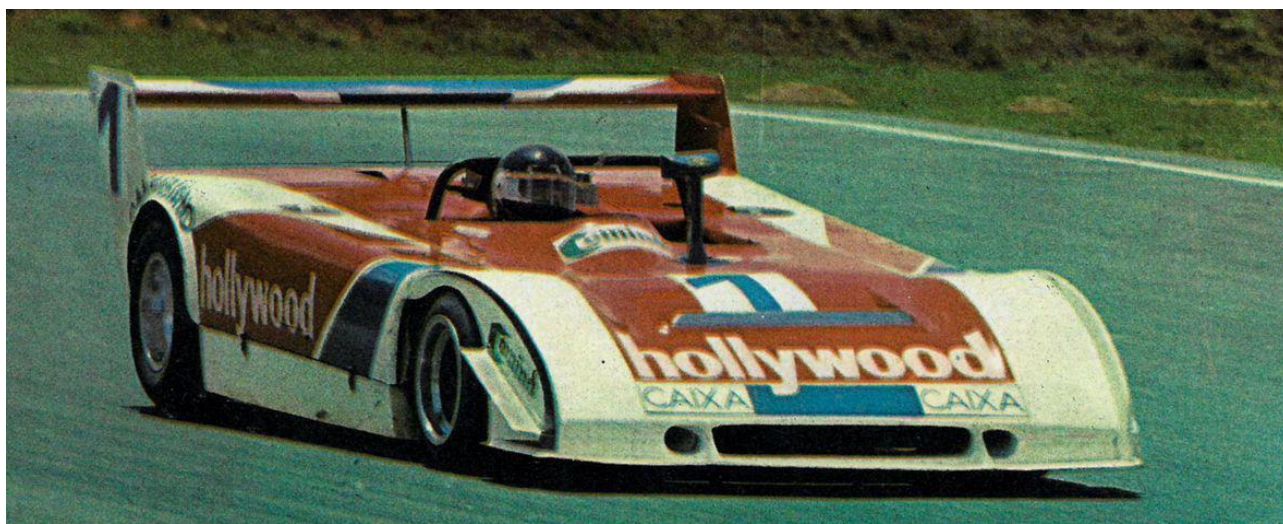
1 Luiz Pereira Bueno Berta Hollywood Ford – 2m51s31	2 Maurício Chulam Neto Heve P6 VW – 3m06s03	20 Pedro Muffato Avallone Chrysler – 3m06s30
4 Jan Balder Polar VW – 3m19s17	5 Elton Rohnelt Avallone Chrysler	
6 Ricardo Mogames Heve P6 VW	7 Ricardo Valente Manta FNM	8 Paulo Leser Heve P5 VW
9 Mauro Turcatel Manta Chrysler	10 Odivaldo Alves Heve P6 VW	
11 Vital Machado Polar VW	12 Newton Pereira Polar VW	13 Valdir Favarin Manta Chrysler
14 Carlos Tasch Manta VW		

A corrida foi uma verdadeira procissão com os carros percorrendo a pista em fila indiana. Luizinho largou na frente o logo abriu uma enorme vantagem para o segundo que era Pedro Muffato, que corrida com Chulam na sua cola e a seguir vinha Jan Balder, com a primeira volta sendo completada com Newton Pereira em quinto, seguido por Rohnelt, Vital, Valente e os demais.

Na segunda volta o carro de Paulo Leser recebeu bandeira preta, sendo excluído da prova por estar largando óleo na pista, na volta anterior Ricardo Mogames já havia abandonado.

Na terceira volta, a dupla da Equipe Hollywood passou formando dobradinha, com Luizinho em primeiro e Chulam em segundo, com o carioca demonstrando que se quisesse poderia andar tranquilamente à frente do prefeito de Cascavel, Pedro Muffato. Nessa volta, Newton Pereira abandonou com problemas mecânicos antes da curva do Mergulho, assim como Valdir Favarin

Na quarta volta as posições eram as mesmas com Chulam à frente de Muffato, enquanto Odivaldo Alves foi o quinto a abandonar depois de completar apenas 3 voltas, deixando apenas nove carros numa pista de quase oito quilômetros.



1 - Luiz Pereira Bueno (Berta Hollywood Ford)

Na quinta e penúltima volta, Muffato passou por Chulam que parecia estar com um problema no seu carro, enquanto Luizinho colocava uma volta de vantagem sobre os carros de Tasch e Turcatel

E, finalmente, para consolo da assistência a prova chegou ao seu final, com Luizinho em primeiro, Muffato em segundo, Chulam em terceiro (1ª da classe "A"), Balder em quarto ("A"), Vital Machado em quinto ("A"), Rohnelt em sexto, Luiz Valente em sétimo ("A"), os únicos que completaram as 6 voltas, e a seguir Turcatel e Tasch ("A"), com uma volta de desvantagem.

Luiz Pereira Bueno se sagrou campeão brasileiro da classe “B”, acima de 2.001 cc, com 95 pontos, com Valdir Favarin em segundo com 74, e Elton Rohnelt em terceiro com 65. Na classe “A”, até 2.000 cc, o campeão foi Maurício Chulam Neto com 120 pontos, ficando em segundo Jan Balder com 70 e em terceiro Newton Pereira com 50.

No campeonato paulista, Bueno se sagrou campeão da classe “B” com 40 pontos, sem ter concorrentes, enquanto na classe “B”, o campeão foi Maurício Chulam Neto com 40 pontos, ficando em segundo Jan Balder com 30, em terceiro Vital Machado e Fausto Berti com 12, e em quinto Jorge Comeratto com 10,

Campeonato Paulista de Fórmula Vê

A quarta e última etapa da Fórmula Vê, com carros equipados com motores de 1.300 cc, teve a participação de 26 carros, tendo como favorito Mário Ferraris Neto que tinha vencido duas e ficando em segundo nas três etapas do campeonato até então disputadas, chegando à última prova com 24 pontos, tendo como seu único adversário na disputa pelo título Cleber Mansur, que tinha 15 pontos.

Na prova de classificação a pole-position ficou com Victor Dokukowski com o tempo de 3m40s80, com Ferraris em segundo com 3m41s71. O terceiro foi o João Ba Aguiar com 3m44s12, o quarto João Carlos “Capeta” Palhares com 3m44s60, o quinto Rômulo Gama com 3m45s68 e o sexto Roberto Cox com 3m45s88, Iniciada a corrida, Mário Ferraris tomou a ponta, quando quatro carros queimaram a largada sendo penalizados em um minuto: Sérgio Albuquerque, Roberto Cox, Domingos Papaleo e José Antônio Bruno.

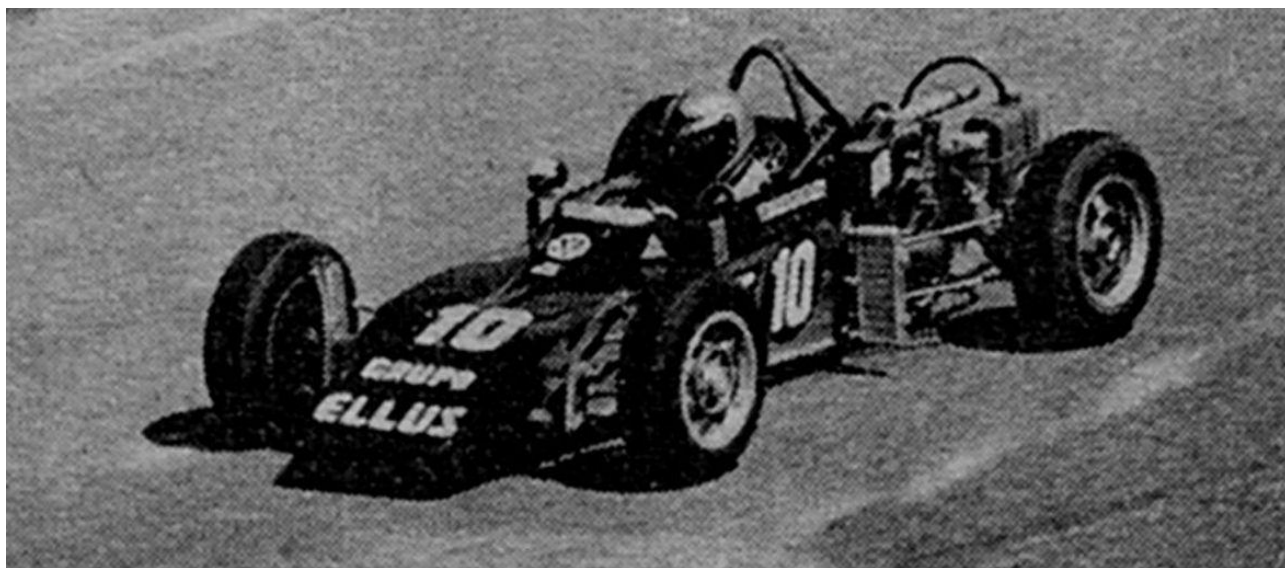
Ao ser completada a primeira volta, Ferraris liderava com Marcos Lara Gouveia em segundo, Luiz Antônio Tavares em terceiro, Cleber Mansur em quarto, Dokukowski em quinto e João Ba Aguiar e sexto.

Ferrari manteve a liderança na segunda volta, mas o segundo era João Ba Aguiar, com Lara Gouveia em terceiro, Mansur em quarto, Albuquerque em quinto (mas devendo pagar 60 segundos de penalização), José Luiz Bastos era o sexto, e Paulo Babka o sétimo.

Na terceira volta os seis primeiros eram: Ferraris, Gouveia, Dokukowski, Mansur, Bastos e Aguiar, e na quarta volta Bastos subiu para a quarta posição, com Sérgio Albuquerque correndo em quinto, mas devendo acrescentar ao seu tempo a penalização, e depois Paulo Babka, Antônio Claudio Barbosa e Cleber Mansur.

Ao cruzarem a linha de chegada, Ferraris foi o primeiro, Dokukowski o segundo, Bastos o terceiro, Mansur o quarto, Barbosa o quinto, e Júlio César Pinheiro o sexto.

No campeonato Paulista, Mário Ferraris se sagrou campeão com 33 pontos, com Cleber Mansur em segundo com 18, Victor Dokukowski em terceiro com 13, José Luiz Bastos em quarto com 8, e Marcos Lara Gouveia em quinto com 6 pontos.



10 - Mário Ferraris vencedor da prova da Fórmula VW 1300

Turismo Divisão 1 acima de 3.001 cc (classe “C”)

No mesmo evento foi disputada a oitava e última etapa do Campeonato Paulista de Turismo Divisão 1, para carros da classe “C”, acima de 3.001 cc. A prova foi amplamente dominada pelo Maverick de Jayme Silva que completou 6 voltas em 23m14s12, ficando em segundo Camillo Christófar Jr., com o tempo de 23m18s55. O terceiro foi Artur Bragantini, o quarto Xandy Negrão, o quinto Bolivar De Sordi, e o sexto Walter “Tucano” Barchi, todos com Ford Maverick;

Jayme Silva sagrou-se campeão paulista com 112 pontos, ficando em segundo Artur Bragantini com 61, em terceiro Camillo Christófaró Jr. com 53, em quarto Marinho Amaral com 47, e em quinto Walter Barchi com 46 pontos.

No mesmo programa foi disputada uma corrida para Estreantes e Novatos, com carros de Turismo Divisão 1 até 1.600 cc, que teve a participação de 29 carros e que foi vencida por Gilmar de Souza, ficando em segundo José Valejo, em terceiro Marcos Campos, em quarto Roberto Esteves, e em quinto Geogre Poladian, todos com VW Passat.

Ver **RESULTADOS 1975/98**



Jayme Silva, vencedor da Turismo Divisão 1 acima de 3.001 cc

118 – CAMPEONATOS DA FORMULA SUPER VÊ DE 1975

Campeonato Brasileiro

Provas:

1	16/03/1975	Interlagos	2	06/07/1975	Tarumã	3	10/08/1975	Brasília
4	19/10/1975	Goiânia	5	16/11/1975	Cascavel	6	07/12/1975	Interlagos

P	PILOTO	Nº	CARRO	1	2	3	4	5	6	TOTAL
1º	Francisco Lameirão	3	Polar	9	4	0	9	2	4	28
2º	Eduardo Celidônio	19	Kaimann	6	0	0	3	9	9	27
3º	José Chateaubriand	6	Kaimann	0	9	6	6	3	3	27
4º	Alfredo Guaraná	29	Kaimann	0	6	9	0	6	0	21
5º	Tite Catapani	94	Avallone	0	3	0	1	4	2	10
6º	Marcos Troncon	16	Polar	0	0	0	0	0	6	6
7º	Mário Pati Jr.	2	Polar	4	0	0	0	1	0	5
8º	Sérgio Benoni	22	Avallone	1	2	2	0	0	0	5
9º	Júlio Caio Marques	41	Heve	0	0	4	0	0	0	4
	Maurício Chulam Neto	77	Polar	0	0	0	4	0	0	4
11º	Jan Balder	9	Kaimann	3	0	0	0	0	0	3
	Amândio Ferreira	54	Polar	0	0	3	0	0	0	3
13º	Milton Amaral	50	Heve	2	0	0	0	0	0	2
14º	Nelson Piquet	12	Polar	0	0	0	2	0	0	2
15º	Norberto Jannuzzi	8	Avallone	0	1	0	0	0	0	1
	Fausto Dabbur	93	Polar	0	0	1	0	0	0	1

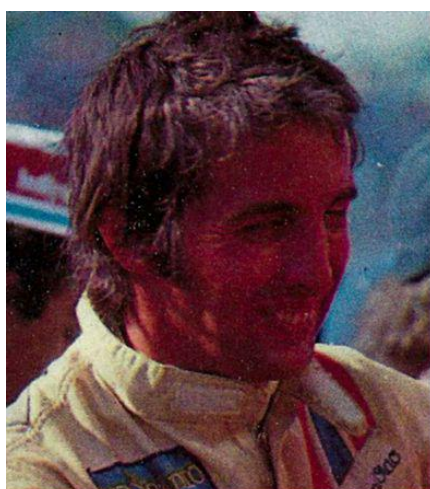
Campeonato Paulista

Provas:

1	16/03/1975	Interlagos	2	06/04/1975	Interlagos	3	04/05/1975	Interlagos
4	13/07/1975	Interlagos	5	07/09/1975	Interlagos	6	07/12/1975	Interlagos

P	PILOTO	Nº	CARRO	1	2	3	4	5	6	TOTAL
1º	Francisco Lameirão	3	Polar	9	9	0	0	0	4	22

2º	José Pedro Chateaubriand	6	Kaimann	0	3	0	9	6	3	21
3º	Eduardo Celidônio	19	Kaimann	6	0	0	0	2	9	17
4º	Alfredo Guaraná	29	Kaimann	0	4	0	0	9	0	13
5º	Fausto Dabbur	93	Polar	0	0	4	6	0	0	10
6º	Marivaldo Fernandes	45	Avallone	0	0	9	0	0	0	9
7º	Marcos Troncon	16	Polar	0	0	0	2	0	6	8
8º	Mário Pati Jr.	2	Polar	4	0	0	4	0	0	8
9º	Júlio Caio Marques	41	Heve	0	6	0	1	0	0	7
	Luiz Teleco Veiga	90	Polar	0	0	6	0	0	1	7
11º	Amândio Ferreira	54	Polar	0	0	3	3	1	0	7
12º	Tite Catapani	94	Avallone	0	1	0	0	3	2	6
13º	Maurício Chulam Neto	77	Polar	0	0	0	0	4	0	4
14º	Kan Balder	9	Kaimann	3	0	0	0	0	0	3
15º	Luiz Moura Brito	81	Polar	0	0	2	0	0	0	2
	Nelson Piquet	12	Polar	0	2	0	0	0	0	2
	Ricardo Di Loreto	7	Kaimann	2	0	0	0	0	0	2
18º	Francisco Gabriel	4	Polar	1	0	0	0	0	0	1



Francisco Lameirão campeão brasileiro e paulista da Fórmula Super Vê

119 – CAMPEONATO BRASILEIRO DE SPORT DIVISÃO 4

Provas:

1	16/03/1975	Interlagos	2	06/07/1975	Tarumã	3	10/08/1975	Brasília
4	19/10/1975	Goiânia	5	16/11/1975	Cascavel	6	07/12/1975	Interlagos

Classe "B" acima de 2.001 cc:

P	PILOTO	Nº	CARRO	1	2	3	4	5	6	TOTAL
1º	Luiz Pereira Bueno	11	Berta Hollywood Ford	20	15	20	20	0	20	95
2º	Valdir Favarin	8	Manta Chrysler	15	20	12	12	15	0	74
3º	Elton Rohnelt	88	Avallone Chrysler	12	12	19	10	0	12	65
4º	Pedro Muffato	20	Avallone Chrysler	0	0	15	0	20	15	50
5º	Mauro Turcatel	9	Manta Chrysler	0	0	0	15	12	10	37



Luiz Pereira Bueno (Berta Hollywood Ford) - campeão brasileiro de Sport Divisão 4 - classe "B"

Classe "A" – até 2.000 cc

P	PILOTO	Nº	CARRO	1	2	3	4	5	6	TOTAL
1º	Maurício Chulam Neto	77	Heve P6 VW	20	20	20	20	20	20	120
2º	Jan Balder	5	Polar VW	15	0	15	10	15	15	70
3º	Newton Pereira	37	Polar VW	0	15	10	15	10	0	50
4º	Ricardo Valente	35	Manta FNM	0	0	0	0	12	10	22
5º	Ricardo Mogames	6	Heve P6 VW	0	10	2	0	6	0	18
6º	Carlos Tasch	14	Manta VW	0	0	8	0	0	8	16
7º	Mauro Turcatel	47	Manta VW	0	12	3	0	0	0	15
8º	Fausto Berti	16	Royale Chevrolet	12	0	0	0	0	0	12
	Marcos Troncon	4	Royale Chevrolet	0	0	12	0	0	0	12
	Marinho Amaral	1	Royale Chevrolet	0	0	0	12	0	0	12
	Vital Macahdo	11	Polar VW	0	0	0	0	0	12	12
12º	Odivaldo Alves	10	Heve P6 VW	0	0	4	0	8	0	12
13º	Jorge Comeratto	1	Heve P6 VW	10	0	0	0	0	0	10
14º	José Consorte	14	Minho VW	0	0	0	8	0	0	8
15º	Toninho Martins	17	Fitti Porsche VW	0	0	6	0	0	0	6
	Marcos Jardim	12	Amok VW	0	0	0	6	0	0	6
17º	Leo Faleiro	1	Royale Ford	0	0	1	0	0	0	1



Maurício Chulam Neto (Heve P6C VW) hexa campeão brasileiro de Sport Divisão 4 - classe "A"

120 – CAMPEONATO PAULISTA DE TURISMO DIVISÃO 1 CLASSE "C" – ACIMA DE 3.001 CC

Provas:

1	16/03/1975	Interlagos	2	06/04/1975	Interlagos	3	04/05/1975	Interlagos
4	18/05/1975	Interlagos	5	13/07/1975	Interlagos	6	24/08/1975	Interlagos
7	07/09/1975	Interlagos	8	07/12/1975	Interlagos			

P	PILOTO	Nº	CARRO	1	2	3	4	5	6	7	8	TOTAL
1º	Jayme Silva	26	Ford Maverick	15	12	15	10	20	0	20	20	112
2º	Artur Bragantini	30	Ford Maverick	0	0	8	15	0	20	6	12	61
3º	Camillo Christóforo Jr.	19	Ford Maverick	6	0	12	0	0	8	12	15	53
4º	Marinho Amaral	20	Ford Maverick	12	6	0	12	15	0	2	0	47
5º	Walter Barchi	5	Ford Maverick	10	20	10	0	0	0	0	6	46
6º	Paulo Gomes	22	Ford Maverick	20	0	20	0	0	0	0	0	40
7º	Aloysio Andrade	77	Ford Maverick	0	0	0	20	0	15	0	0	35
8º	Roberto Sal Pont	1	Ford Maverick	3	0	0	8	12	0	8	3	34
9º	Roberto Sávio	16	Chevrolet Opala	0	15	0	6	8	0	0	0	29
10º	Camillo Christóforo	18	Ford Maverick	0	0	0	0	0	12	15	0	27
11º	Xandy Negrão	60	Ford Maverick	1	0	3	0	0	0	10	10	24
12º	Ricardo Villares	77	Ford Maverick	0	0	0	20	0	3	0	0	23
13º	Bolivar De Sordi	345	Ford Maverick	8	0	2	0	0	0	0	8	18
14º	Norberto Jannuzzi	61	Chevrolet Opala	0	10	0	6	0	0	0	0	16
15º	Tite Catapani	30	Ford Maverick	0	0	0	15	0	0	0	0	15
16º	Reinaldo Campello	65	Chevrolet Opala	0	8	1	0	6	0	0	0	15
17º	Manelão Ferreira	29	Ford Maverick	0	0	0	12	0	0	0	0	12
18º	Marcos Tidemann	127	Ford Maverick	2	0	4	0	0	0	3	2	11
19º	Fernando Toco Martins	26	Ford Maverick	0	0	0	10	0	0	0	0	10

	Marcelo Tidemann	127	Ford Maverick	0	0	0	0	10	0	0	0	10
	Jan Balder	1	Chevrolet Opala	0	0	0	0	0	10	0	0	10
	Fausto Dabbur	1	Chevrolet Opala	0	0	0	0	0	10	0	0	10
23º	Edgar de Mello Fº	21	Ford Maverick	4	0	6	0	0	0	0	0	10
24º	Luiz Landi	27	Ford Maverick	0	0	0	8	0	0	0	0	8
25º	Walter Peticov	3	Chevrolet Opala	0	4	0	0	0	4	0	0	8
26º	Ricardo Lilla	6	Chevrolet Opala	0	0	0	4	3	0	0	0	7
	Estanislau Franco	6	Chevrolet Opala	0	3	0	4	0	0	0	0	7
28º	José Luiz Nogueira	88	Ford Maverick	0	0	0	0	0	6	0	0	6
	Edson Pizzoli	88	Ford Maverick	0	0	0	0	0	6	0	0	6
30º	Luiz Alberto Pereira	19	Ford Maverick	0	0	0	0	0	1	0	4	5
	Raphael Cipolla Netto	62	Ford Maverick	0	0	0	0	4	0	0	0	4
	Osório de Araújo	110	Ford Maverick	0	0	0	0	0	0	4	0	4
	César Fiamenghi	13	Chevrolet Opala	0	0	0	4	0	0	0	0	4
34º	Norberto Gresse	15	Chevrolet Opala	0	0	0	3	0	0	0	0	3
	Hélio Marques	15	Chevrolet Opala	0	0	0	3	0	0	0	0	3
36º	Marcelo Falcão	14	Chevrolet Opala	0	0	0	2	0	0	0	0	2
	Sérgio Morsa	14	Chevrolet Opala	0	0	0	2	0	0	0	0	2
	Marcos Morsa	14	Chevrolet Opala	0	0	0	2	0	0	0	0	2
	Juan Jimenes	13	Chevrolet Opala	0	2	0	0	0	0	0	0	2
	William Nogueira	244	Chevrolet Opala	0	0	0	0	0	2	0	0	2
41º	Sérgio Martins Carvalho	9	Chevrolet Opala	0	0	0	0	0	0	1	1	2
42º	José Coelho Romano	60	Chevrolet Opala	0	0	0	0	1	0	0	0	1
	Paulo Cardoso	253	Chevrolet Opala	0	1	0	0	0	0	0	0	1

O Campeonato Paulista de Turismo Divisão 1 até 1.600 cc, disputado em sete etapas teve o seguinte resultado: 1º) Francisco Artigas 92 pontos, 2º) Luiz Paternostro – 57 pontos. 3º) Fernando Sakzenian – 55 pontos; 4º) Eduardo Dória - 49 pontos; 5º) Sebastião Molina Neto e Áttila Sipos – 45 pontos; 7º) Walter Siqueira – 37 pontos; 8º) Rômulo Gama e Otto Carvalhaes – 34 pontos; e 10º) Xandy Negrão e Élvio Divani – 22 pontos, todos correndo com VW Passat.



1 - Jayme Silva (Ford Maverick) campeão paulista de Turismo Divisão 1 acima de 3.001 cc

2 - Francisco Artigas (VW Passat) campeão paulista de Turismo Divisão 1 até 1.600 cc

121 – CAMPEONATO PAULISTA DE FÓRMULA VÊ

Provas:

1. 13/07/1975

2. 24/08/1975

3. 07/09/1975

4. 07/12/1975

P	PILOTO	Nº	CARRO	1	2	3	4	TOTAL
1º	Mário Ferraris	10	Ferraris	6	9	9	9	33
2º	Cleber Mansur	7	Heve	9	0	6	3	18
3º	Victor Dokukowski	11	Pati	3	4	0	6	13
4º	José Luiz Bastos	95	Ciancaruso	0	0	4	4	8
5º	Marcos Lara Gouvea	9	Fitti	0	6	0	0	6
6º	Fernando Jorge	12	Pati	2	1	2	0	5
7º	Roberto Kox	8	Heve	4	0	0	0	4
8º	Paulo Babka	4	Pati	1	0	3	0	4
9º	João Ba Aguiar	17	Newcar	0	3	0	0	3
10º	Júlio Barbero	1	Pati	0	2	0	0	2
	Antônio Barbosa	25	Gugs Fish	0	0	0	2	2
12º	João Carlos Palhares	18	Heve	0	0	1	0	1
	Júlio César Pinheiro	71	Heve	0	0	0	1	1



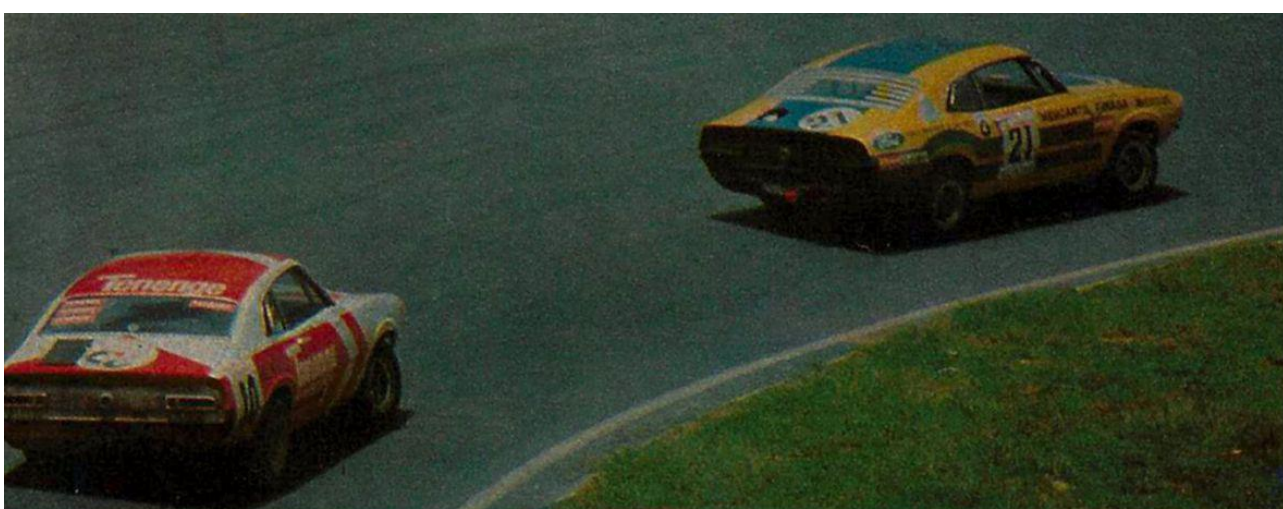
Mário Ferraris (Ferraris F-Vê) - campeão paulista da Fórmula VW 1300

122 – 25 HORAS DE INTERLAGOS (13 e 14/12/1975)

Como encerramento da Temporada Automobilística Brasileira de 1975, o Avallone Motor Clube organizou nos dias 13 e 14 de dezembro a 3ª Edição das 25 Horas de Interlagos, para a categoria Turismo Divisão 1, que teve a participação de 43 carros, com destaque para os convidados internacionais José Carlos Pace, Alex Dias Ribeiro e Ingo Hoffmann.

Participaram da prova 18 carros na classe “C”, sendo 7 Ford Maverick, 10 Chevrolet Opala e 1 Dodge 1800, carro que deveria pertencer à classe “B”, mas acabou enquadrado na “C”, por ser o único da sua classe original, e 25 carros na classe “A”, sendo 16 VW Passat, 1 VW Sedan 1600S, e 8 Chevette.

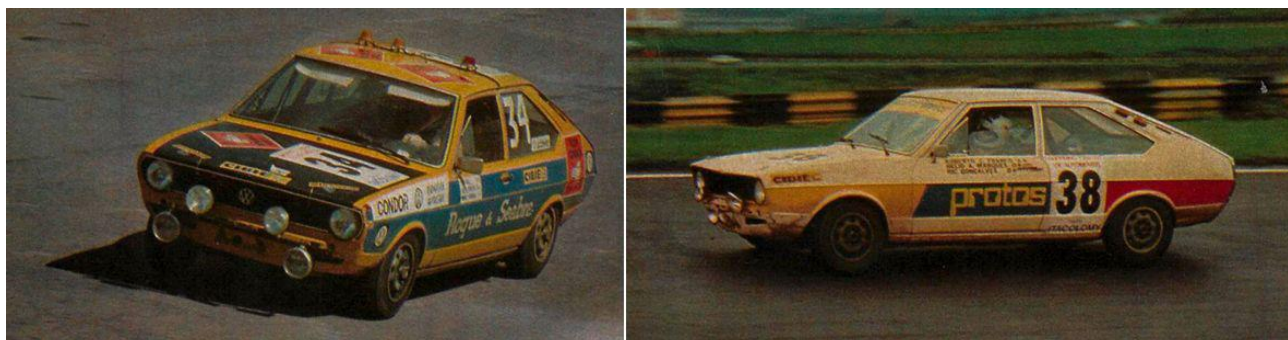
José Carlos Pace como vinha ocorrendo no decorrer da temporada, integrou a equipe Greco-Mercantil-Finasa, formando parceria com Paulo Gomes e Bob Sharp com o segundo carro da equipe sendo inscrito para Aloysio Andrade, Artur Bragantini e Marco Emílio Pires de Brasília, A Itacolomy inscreveu três Opala, sendo o principal inscrito para Alex Dias Ribeiro, Ingo Hoffmann e Alfredo Guaraná, e o outros para Reinaldo Campello, Júlio Tedesco e José Coelho Romano, e Amândio Ferreira, Ney Faustini e Norberto Jannuzzi. Outra equipe que merece destaque era a Tecnomotor-Zacarias-Bamerindus do Paraná, com Edison Graczyk, Celso Frare e Marco Tedesco, com um segundo carro para Dado Andrade, Marinho Amaral e Antônio Carlos Avallone.



**21 - Aloysio Andrade/Artur Bragantini/Marco Emílio (Ford Maverick) 4º colocado e
10 - Jayme Silva/Fernando Toco Martins/Walter Barchi (Ford Maverick) 3º colocado**

Na prova de classificação a pole-position ficou com o Maverick de Jayme Silva/Fernando Toco Martins/Walter Barchi, com o tempo de 3m42s8, ficando em segundo o Opala de Edison Graczyk/Celso Frare/Marco Tedesco, com 3m44s1, em terceiro o Maverick de José Carlos Pace/Paulo Gomes/Bob Sharp com 3m45s1, em quarto o Maverick de Aloysio Andrade/Artur Bragantini/Marco Emílio com 3m45s6, em quinto o Opala de Edgar de

Melo Fº/Jan Balder/Lian Duarte, com 3m47s0, em sexto o Opala de Alex Dias Ribeiro/Ingo Hoffmann/Alfredo Guaraná com 3m48s2, em sétimo o Opala de Affonso Giaffone Jr./Francisco Lameirão/Totó Porto Fº, etc. A largada da prova ocorreu às 22 horas e cinco minutos do dia 13, e foi disputada debaixo de fortes chuvas que caíram durante quase todo o seu transcorrer, deixando a pista de Interlagos bastante escorregadia e perigosa, fazendo com que os pilotos tomasse precauções para não sofrerem acidentes que poderiam causar suas saídas da competição.



**34 - Francisco Artigas/Luiz André Ferreira/Mário Pedro Ferreira, vencedores da classe "A" e
38 - Hélio Marques/Ricardo Gonçalves/Roberto Cintra, segundo na classe, ambos VW Passat**

Para se ter uma ideia do estado perigoso da pista, basta ser feita a comparação com a prova de 1974, quando foram percorridas 373 voltas, totalizando 2.969,225 quilômetros, enquanto nesse ano foram completadas apenas 356 voltas, ou 2.833,760 quilômetros, ou seja, 17 voltas ou 135,465 quilômetros a menos.

Marcada para ser iniciada às 21 horas, teve um atraso de 1 hora e 5 minutos, sendo o principal motivo desse atraso, as fortes chuvas que caíram na noite de sábado em Interlagos.



1 - Alex Dias Ribeiro/Ingo Hoffmann/Alfredo Guaraná (Chevrolet Opala) segundo colocado

Largando na terceira posição, Paulo Gomes fez uma excelente largada e surgiu no Retão como líder da competição e com apenas quatro voltas, estava 11 segundos à frente do Maverick do seu companheiro de equipe Artur Bragantini, enquanto pela terceira colocação ocorria uma bela disputa entre os Opala de Ingo Hoffmann, Edison Graczyk e de Edgar de Mello Filho.

Tocando seu Maverick de uma forma espetacular, Paulo Gomes foi abrindo uma grande distância sobre os demais concorrentes, só perdendo ligeiramente a liderança para o Opala de Edgar de Mello Filho quando parou no boxe para efetuar reabastecimento e troca de pilotos, entrando na direção o carioca Bob Sharp, que na 27ª voltas retomou a liderança, mas sendo ultrapassado pelo Opala de Edison Graczyk na volta seguinte, luta que durou até a 34ª volta, quando Sharp finalmente recuperou a liderança e começou a se distanciar do Opala.

Depois da metade da prova, o principal adversário do Maverick de Paulão/Pace/Sharp era o Opala da equipe Itacolomy que ocupava a segunda colocação pilotado por Alfredo Guaraná que sofreu uma capotada na curva

da Ferradura. O piloto saiu ileso e o carro teve pequenos estragos, mas o suficiente para que perdesse três voltas e, a partir daí, o Maverick da Mercantil-Finasa passou a liderar com muita tranquilidade.

Quando faltavam cerca de duas horas para o final da prova, o carro de Pace/Paulão/Sharp liderava com três voltas de vantagem para o Opala de Alex/Ingo/Guaraná, quando Bob Sharp parou na curva da Ferradura, perdendo uma volta até conseguir chegar aos boxes, onde perdeu mais duas voltas para trocar a bomba de combustível.

Quando retornou à corrida, com Pace na direção, o líder era o Opala que estava sendo pilotado por Ingo Hoffmann, com uma vantagem de aproximadamente 1 minuto, que dificilmente seria descontado, pois estava chovendo muito e Ingo estava tocando muito bem. Entretanto, quando o Opala parou no boxe para reabastecimento e troca de piloto, ficou decidido que Alex Dias Ribeiro deveria terminar a prova, e uma parada dessas levava em torno de 30 segundos, mas um problema com o cinto de segurança fez com que a equipe perdesse mais de um minuto, o que foi suficiente para Pace recuperar a liderança.

Alex saiu do boxe acelerando tudo na tentativa de recuperar a ponta, o que foi facilitado quando o Maverick de Pace parou no boxe com o mesmo problema ocorrido anteriormente, com a equipe Itacolomy festejando a liderança e consequente vitória, quando foram informados que Alex havia se acidentado na curva do Sargento.

Com isso, a equipe de Luiz Greco conseguiu devolver o Maverick à pista na liderança, com o carro da Itacolomy tendo perdido uma volta quando retornou à competição.

O Maverick de Pace/Paulão/Sharp recebeu a bandeirada de chegada depois de 25 horas de corrida, com o Opala de Alex/Ingo/Guaraná em segundo, com uma volta de atraso, e o Maverick de Jayme/Toco/Tucano com duas. O segundo carro da Mercantil-Finasa, pilotado por Aloysio/Bragantini/Emílio foi o quarto atrasado nove voltas, o sexto o Opala de Prado/Tarlá/Oliveira, e o sexto o Maverick de Águia/Costa/Di Camilo.

Na classe "A" o Passat de Luiz Paternostro/Alberto Nunziata/George Poladian liderou a prova por muito tempo, mas acabou perdendo muito tempo com problema mecânico, sendo ultrapassado pelo Passat de Francisco Artigas/Luiz André Ferreira/Mário Pedro Ferreira, que assumiram a liderança faltando sete horas para o final de prova, vencendo depois de completar 331 voltas, com uma volta de vantagem para o Passat de Roberto Cintra/Hélio Marques/Ricardo Gonçalves. Em terceiro ficou o Passat de Fernando Sakzenian/Walter Siqueira/Laércio dos Santos, em quarto o Passat de Otto Carvalhaes/Eduardo Dória/Ricardo Ciuffi, e em quinto o Passat de Osvaldo Rocha/Walter Watacabe/Carlos Fernandes.

[Ver RESULTADOS 1975/99](#)



22 - José Carlos Pace/Paulo Gomes/Bob Sharp (Ford Maverick) vencedor da prova