

## **AUTOMOBILISMO 1975 (Parte I)**

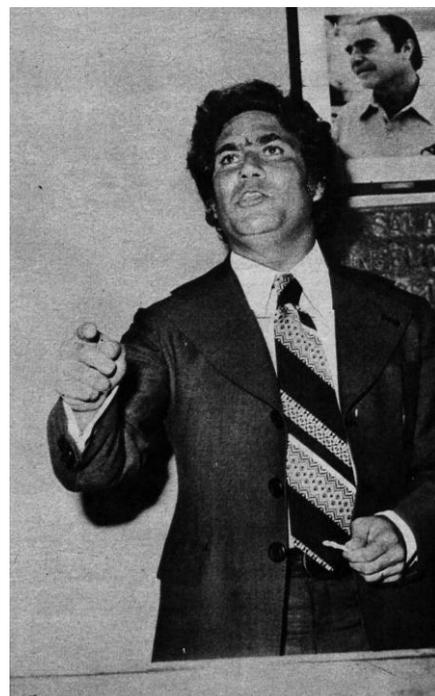
### **1 – ASSEMBLEIA GERAL DA CBA (06/01/1975)**

No dia 6 de janeiro de 1975, na sede do Conselho Nacional de Desportos (CND), no Palácio da Cultura, no Rio de Janeiro, foi realizada a Assembleia Geral da Confederação Brasileira de Automobilismo (CBA), com a seguinte pauta: 1) Apreciação da proposta para a mudança da sede da CBA de Brasília para o Rio de Janeiro, enquanto ali permanecesse a sede do CND; 2) Apreciação da renúncia do presidente da CBA; 3) Eleição e posse do presidente da entidade; 4) Homologação da indicação dos conselheiros do CTDN.

Estiveram presentes na assembleia: Eloy Massey Oliveira de Menezes (presidente demissionário da CBA); Geraldo Starling (vice-presidente da CBA); Luiz Antônio Coelho Cavalcanti (presidente da Federação Automobilística do DF – FADF); Alceu Fernandes Leal (presidente da Federação Pernambucana de Automobilismo); Jamil Helú (procurador do presidente da Federação Paulista de Automobilismo); Luiz Fernando Rocha Lima (presidente da Federação Goiana de Automobilismo – FAUGO); Fernando Batista Ramos (procurador do presidente da Federação Bahiana de Automobilismo); Amadeu Derito (presidente da Federação Fluminense de Automobilismo); Joaquim Cardoso de Melo (vice-presidente da Federação Carioca de Automobilismo); e Enio Lunardi Machado (presidente da Federação Gaúcha de Automobilismo).

Todas as propostas foram aprovadas, com o Sr. Charles Naccache sendo eleito presidente da CBA e por unanimidade, por sua sugestão também foram eleitos: Clóvis de Mendonça Jr. (diretor secretário); Edilberto de Oliveira Kronig (diretor financeiro); Eugênio de Vasconcelos Sigaud (diretor jurídico).

Para o Conselho Técnico Desportivo Nacional (CTDN) ficou assim constituído: Luiz Antônio Coelho Cavalcanti (presidente), Enio Lunardi Machado, Alceu Fernandes Leal, Luiz Antônio Fiocco, Stefano Giuseppe Campiglia, e Thomas Woerdenbag (membros).



### **2 – XII GP DA ARGENTINA – 1ª ETAPA DO CAMPEONATO MUNDIAL DE F-1 (12/01/1975)**

A temporada de Fórmula 1 foi iniciada, com a disputa do GP da Argentina, no Autódromo de Buenos Aires, em 12 de janeiro de 1975, debaixo do conflito político/econômico entre o poder esportivo da FIA, representado pela CSI, e os fabricantes de carros de corrida representados pela FOCA que, sob o comando de Bernie Ecclestone, vinha assumindo o controle da organização dos Grandes Prêmios, assinando contratos diretamente com as entidades esportivas nacionais, ao mesmo tempo em que as transmissões televisivas cresciam, e a FOCA passava a exigir maiores receitas.

Para essa temporada, a Ferrari se apresentou como uma das favoritas, depois de ter perdido o título de 1974 por pouco, e manteve sua dupla de pilotos Clay Regazzoni/Niki Lauda, iniciando a temporada com o carro do ano anterior enquanto aguardava a nova criação de Mauro Forghieri, a 312-T, que tinha como grande novidade a caixa de câmbio posicionada transversalmente, cuja estreia estava prevista para a África do Sul. A equipe campeã mundial de pilotos e construtores, a McLaren, tinha a ambição de manter os títulos conquistado em 1974. Com esse objetivo, Gordon Coppuck modificou o eixo dianteiro e a suspensão do M23 que estava entrando na sua terceira temporada e, com a aposentadoria de Denny Hulme, Emerson Fittipaldi tinha como companheiro o jovem alemão Jochen Mass.

Depois do ótimo desempenho na etapa final do campeonato, a Brabham se apresentou com o BT44 aprimorado por Gordon Murray, que passou a ser chamado BT44B. O dono da equipe, Bernie Ecclestone, tinha a ambição de conquistar o título com seus pilotos Carlos Reutemann e José Carlos Pace e, para isso, tinha obtido o patrocínio da Martini, graças à atuação de David Yorke, ex-gerente das equipes Vanwall e John Wyer e grande amigo de Bernie.

A Tyrrell, que tinha lutado pelo título até a última etapa do campeonato de 1974, não apareceu com novidades na Argentina e confiando nos seus 007, pilotados por Jody Scheckter e Patrick Depailler.

Por outro lado, o moral estava bem baixo na Lotus, com a equipe sofrendo com redução de 60% do apoio financeiro da John Player e, nessas condições, Colin Chapman não teve como construir um novo carro depois do fracasso do modelo 76, sendo obrigado a iniciar a temporada com o antigo 72 que tinha sido projetado no final de 1969, sendo o único carro no grid a não ter freios dentro das rodas, o que não combinava com os novos pneus Goodyear. Seus pilotos eram os mesmos de 1974: Ronnie Peterson/Jacky Ickx.

A equipe do excêntrico Lorde Hesketh, se manteve associado com James Hunt e se apresentou com um modelo 308 melhorado por Harvey Postlethwaite, que tinha como principal melhoria uma nova suspensão dianteira.

A americana Shadow se apresentou com seus pilotos Jean-Pierre Jarier e Tom Pryce, com o primeiro se apresentando com o novo modelo DN5, enquanto Pryce se apresentou com o DN3B, enquanto Tony Southgate mantinha contatos com Jean-Luc Lagardère para eventualmente receber um motor Matra V12.

John Surtees, ainda enfrentando dificuldades financeiras, inscreveu apenas um carro do ano anterior, o modelo TS16-4, confiado a John Watson que tinha saído da equipe de John Goldie que não se inscreveu para a nova temporada.

Após anunciar a sua retirada, a March começou a construir um novo carro, mas como não estava pronto, um 741 foi inscrito para Vittorio Brambilla.

A BRM que estava em grave declínio, foi comprada por seu diretor Louis Stanley, passando a ser conhecida como "Stanley-BRM", mas sem apoio financeiro inscreveu apenas um modelo 201, de 1974, para o britânico Mike Wilds.



*O pódio da prova: James Hunt (2º), Emerson Fittipaldi (1º) e Carlos Reutemann (3º)*

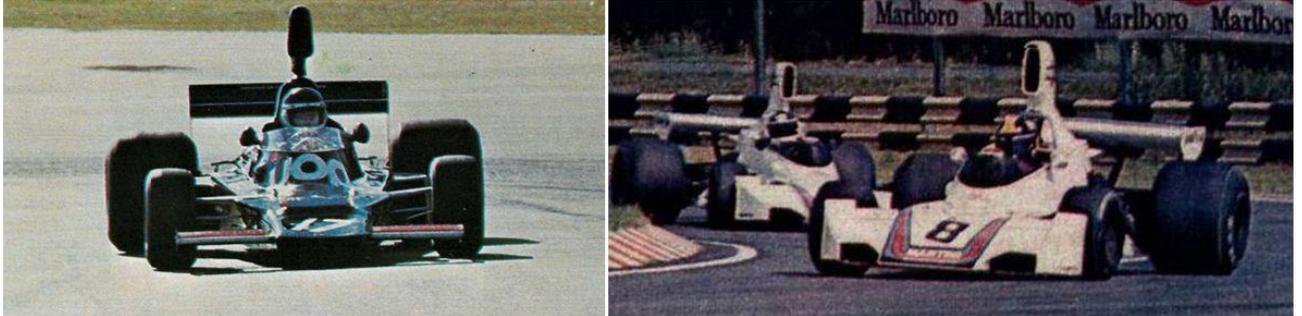
Na espera do seu novo Chassi, de fabricação própria, a equipe Embassy Hill se apresentou com os Lola T370, tendo como pilotos o próprio Graham Hill e o alemão Rolf Stommelen.

Depois de romper o patrocínio com a Iso, que não tinha honrado seus compromissos financeiros, Frank Williams se apresentou com seus carros recebendo seu próprio nome, cabendo a Arturo Merzário o modelo FW03, e a Jacque Laffite o FW02, com o francês pagando mil libras por Grande Prêmio.

As duas equipes americanas: Parnelli e Penske, estavam presentes com Mário Andretti e Marck Donohue respectivamente como pilotos, com seus carros sem novidades.

O destaque desse início de temporada era a chegada de uma equipe brasileira, projeto de Wilson Fittipaldi Jr, que tinha obtido apoio financeiro da empresa de açúcar Copersucar. O modelo era o FD-01 projetado por Ricardo Divilla, que parecia muito ousado aerodinamicamente. O chefe da equipe era o mexicano Jo Ramirez, que tinha iniciado sua carreira acompanhando Ricardo Rodriguez e que mais tarde participou das equipes de Fórmula 1: Eagle de Dan Gurney, e Tyrrell.

Finalmente, outra equipe sul-americana deveria participar da prova, a Berta, equipe argentina de Oreste Berta que havia contratado Nestor Garcia-Veiga como piloto. Era um carro com carroceira muito parecida com a Brabham BT34, mas acabou tendo que desistir devido a problemas financeiros e técnicos. Nesse início de temporada, a Goodyear tinha praticamente o monopólio no fornecimento de pneus, com a Parnelli sendo a única exceção, usando pneus Firestone.



Jean Pierre Jarier (Shadow) ficou com a pole position, com José Carlos Pace (Brabham) em segundo, e Carlos Reutemann (Brabham em terceiro)

Como era tradicional, o público argentino compareceu em massa durante os treinos/classificação, para apoiar o ídolo local Carlos “Lole” Reutemann, que por falta de combustível, quase venceu a prova de 1974, e os treinos demonstraram que os Brabham BT44B estavam bem adaptados ao circuito, fazendo ótimos tempos mas, para surpresa geral, a pole-position ficou com o Shadow DN5 de Jean-Pierre Jarier, cabendo a segunda e terceira posições no grid de largada para os Brabham de Pace e Reuteman, respectivamente. Lauda foi o quarto à frente de Emerson Fittipaldi e James Hunt, vindo a seguir Regazzoni, Depailler, Scheckter e Andretti. O Fittipaldi de Wilsinho enfrentou grandes problemas mecânicos durante os treinos, o que era natural para um estreante, e ficou com a última posição no grid de largada, apresentou a seguinte formação:

8 José Carlos Pace Brabham BT44B Ford – 1m49s64	17 Jean-Pierre Jarier Shadow DN5 Ford – 1m49s21
12 Niki Lauda Ferrari 312 B3 – 1m49s96	7 Carlos Reutemann Brabham BT44B Ford – 1m49s80
24 James Hunt Hesketh 308 Ford – 1m50s26	1 Emerson Fittipaldi McLaren M23 Ford – 1m50s02
4 Patrick Depailler Tyrrell 007 Ford – 1m50s80	11 Clay Regazzoni Ferrari 312 B3 – 1m50s71
27 Mário Andretti Parnelli VPJ-4 Ford – 1m51s06	3 Jody Scheckter Tyrrell 007 Ford – 1m50s82
9 Vittorio Brambilla March 741 Ford – 1m51s77	5 Ronnie Peterson Lotus 72E Ford – 1m51s44
16 Tom Pryce Shadow DN3 Ford – 1m51s92	2 Jochen Mass McLaren M23 Ford – 1m51s82
16 Mark Donohue Penske PC1 Ford – 1m52s36	18 John Watson Surtees TS16-4 Ford – 1m52s13
6 Jacky Ickx Lotus 72E Ford – 1m52s90	21 Jacques Laffite Williams FW02 Ford – 1m52s88
22 Arturo Merzário Williams FW03 Ford – 1m53s43	23 Rolf Stommelen Lola T370 Ford – 1m53s12

22  
Graham Hill  
Lola T370 Ford – 1m54s48

22  
Graham Hill  
Lola T370 Ford – 1m54s00

30  
Wilson Fittipaldi Jr.  
Fittipaldi FD01 Ford – 2m00s22

No momento da formação do grid de largada, Wilds devido a uma fenômeno chamado “travamento de vapor” em seu BRM. teve que partir dos boxes, enquanto Jarier teve quebrada a transmissão do seu Shadow depois de poucos metros e, como não seria possível a sua substituição em cinco minutos, como previa o regulamento, ficou de fora, permitindo assim, que as Brabham ficassem com as duas primeiras posições no grid.

Iniciada a corrida, Reutemann tomou a ponta partindo à frente de Pace, Lauda, Hunt e Fittipaldi. Scheckter e Mass colidiram e danificaram seus carros, enquanto Watson ficou parado na linha de largada, com a bomba de combustível quebrada. O carro foi empurrado pelos mecânicos da Surtees para os boxes, onde consertaram o defeito, o que não era permitido pelo regulamento, com o piloto partindo mesmo assim.

A primeira volta foi completada na seguinte ordem: 1º) Reutemann; 2º) Pace; 3º) Lauda; 4º) Hunt; 5º) Emerson; 6º) Peterson; 7º) Regazzoni; 8º) Depailler; 9º) Andretti; 10º) Brambilla; 11º) Ickx; 12º) Penske; 13º) Merzário; 14º) Pryce; 15º) Laffite; 16º) Stommelen; 17º) Hill; 18º) W. Fittipaldi; 19º) Scheckter; 20º) Watson; 21º) Mass, com Scheckter e Mass entrando nos boxes para reparar seus carros.

Na segunda volta Wilds entrou na pista com duas voltas de atraso, com Scheckter retornando à prova.

Os Brabham de Reutemann e Pace lideravam na terceira volta, com dois segundos de vantagem para Lauda que era atacado por Hunt, enquanto Mass deixou os boxes com o bico do carro remendado por fita adesiva, e Watson retornou aos boxes.

Na quinta volta Reutemann tinha um segundo de vantagem para Pace e logo atrás vinham Lauda, Hunt, Emerson e Peterson, com Hunt ameaçando seriamente a posição de Lauda.

Hunt assumiu o terceiro lugar na oitava volta, à frente de Lauda que era apertado por Emerson. Watson, que tinha completado apenas seis voltas, recebeu bandeira preta por causa da assistência no grid e largada.

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



*Wilsinho estreou o Fitti-Coopersucar, mas acabou fora da prova com um princípio de incêndio*

Na 11ª volta Reutemann começou a enfrentar dificuldades com o carro saindo de frente e com isso, Hunt parecia pronto para alcançar os Brabham.

Na entrada do misto do circuito, na 13ª volta, um semieixo quebrou no carro de Wilson Fittipaldi Jr. que foi atirado contra o guard-rail, pegando fogo. O piloto saiu ileso do acidente e os fiscais intervieram rapidamente utilizando extintores de incêndio conseguindo apagar o incêndio.

Com Pace colado em Reutemann, na 14ª volta bandeiras amarelas foram agitadas na área onde Wilson Fittipaldi tinha batido, e na volta seguinte Pace passou sem dificuldade por Reutemann, assumindo a liderança da prova, mas na entrada do misto, o brasileiro escorregou no óleo espalhado pelo carro de Wilson e rodou, perdendo posições e só conseguindo retornar na sétima colocação, ao mesmo tempo em que o carro de Peterson sofreu uma falha de ignição e teve que se dirigir aos boxes lentamente.

Com a rodada de Pace, Reutemann recuperou a liderança correndo pouco à frente de Hunt, com Lauda se posicionando em terceiro à frente de Emerson, Regazzoni, Depailler, Pace, Andretti, Brambilla e Ickx. Laffite parou no boxe da Williams com o câmbio quebrado, sendo obrigado a abandonar.

Na 18ª volta Hunt estava colado em Reutemann, cujo carro continuava saindo de traseira e, por sua vez, Emerson atacava Lauda.

Com esse cenário, a 20ª volta foi completada na seguinte ordem: 1º) Reutemann; 2º) Hunt; 3º) Lauda; 4º) Emerson; 5º) Regazzoni; 6º) Depailler; 7º) Pace; 8º) Andretti; 9º) Brambilla; 10º) Ickx; 11º) Donohue; 12º) Merzário; 13º) Pryce; 14º) Stommelen; 15º) Hill; 16º) Wilds; 17º) Scheckter; 18º) Mass.

Na 23ª volta Emerson atacou e passou por Lauda, com o brasileiro sendo tão rápido quanto Hunt e se preparando para lutar pela vitória.

Na volta seguinte, Hunt e Emerson colaram em Reutemann que resistia como podia, encorajado pela torcida argentina, enquanto Merzário parou nos boxes com problemas no controle do acelerador, caindo para a penúltima colocação.

Duas voltas depois, Hunt finalmente conseguiu ultrapassar Reutemann assumindo a liderança, sendo a primeira vez que o britânico liderava um Grande Prêmio válido para o Campeonato Mundial, ao mesmo tempo em que Pace superou Depailler, passando a ocupar a sexta colocação.

As dificuldades de Reutemann iam se agravando e o argentino não teve como segurar Emerson na volta 27, enquanto Wilds tinha três voltas de atraso, com superaquecimento, depois da água vazar pelos selos do motor.

Na volta seguinte a diferença entre Hunt e Emerson era de menos de um segundo, quando Andretti abandonou com a quebra de uma articulação homocinética, ao mesmo tempo em que Graham Hill ultrapassou seu companheiro de equipe Rolf Stommelen.

Na 30ª volta, a ordem era a seguinte: 1º) Hunt; 2º) Emerson; 3º) Reutemann; 4º) Lauda; 5º) Regazzoni; 6º) Pace; 7º) Depailler; 8º) Brambilla; 9º) Ickx; 10º) Donohue; 11º) Pryce; 12º) Hill; 13º) Stommelen; 14º) Scheckter; 15º) Merzário; 16º) Mass.



Wilsinho estreou o Fitti-Coopersucar, mas acabou fora da prova com um princípio de incêndio

Pace era um dos pilotos mais rápidos na pista e na volta 32 se aproximou com facilidade das duas Ferrari e, na volta seguinte assumiu a quinta colocação à frente de Regazzoni.

Na volta 34 Hunt registrou a melhor volta da corrida com 1m50s91, ao mesmo tempo em que Emerson registrava a sua melhor volta com 1m50s97, com os dois correndo roda a roda, enquanto Merzário voltou aos boxes com o mesmo problema no acelerador.

Na 35ª volta, na curva de La Horquilla, Hunt derrapou e teve dificuldade em fazer a curva por causa da sua nova suspensão que tinha reduzido o raio de giro do carro e, com isso, Emerson aproveitou para se lançar por dentro e assumir a liderança da prova.

Na volta 37 Pace superou Lauda, passando a ocupar a quarta posição, com Donohue se posicionando em oitavo, à frente de Brambilla que enfrentava problemas no acelerador, e Merzário retornou à pista na última posição oito voltas atrás do líder.

O motor do carro de Lauda começou a falhar eventualmente na volta 39, emitindo uma fumaça preta, com Regazzoni se aproveitando do problema do seu companheiro de equipe para assumir a quinta posição;

A 40ª volta, a ordem dos remanescentes da corrida era a seguinte: 1º) Emerson; 2º) Hunt (2s); 3º) Reutemann (15s); 4º) Pace; 5º) Regazzoni; 6º) Lauda; 7º) Depailler; 8º) Donohue; 9º) Brambilla; 10º) Ickx; 11º) Pryce; 12º) Hill; 13º) Scheckter; 14º) Stommelen. 15º) Mass; 16º) Merzário, com Lauda tentando apenas chegar ao final, mas na 43ª volta foi ultrapassado por Depailler.

Emerson ia aumentando gradativamente a vantagem para Hunt que parecia ter desistido da vitória, ao mesmo tempo em que o motor de Pace parou de funcionar alguns metros antes da entrada dos boxes e foi o abandono para o jovem brasileiro.

Com 50 voltas, a ordem era a seguinte: 1º) Emerson; 2º) Hunt (5s); 3º) Reutemann; 4º) Regazzoni; 5º) Depailler; 6º) Lauda; 7º) Donohue (a uma volta); 8º) Brambilla; 9º) Ickx; 10º) Hill; 11º) Pryce; 12º) Scheckter; 13º) Stommelen (a duas voltas); 14º) Mass (a três voltas); 15º) Merzário (a nove voltas). A corrida parecia ter acabado, mas na penúltima volta, Pryce quebrou a transmissão sendo obrigado a abandonar.

Na bandeirada de chegada, Emerson Fittipaldi tinha 6 segundos de vantagem para Hunt, conquistando pela segunda vez na sua carreira o GP da Argentina. Reutemann foi o terceiro, Regazzoni o quarto, Depailler o quinto e Lauda o sexto, sendo os que marcaram pontos para o campeonato.

Dessa forma, o campeão entre os pilotos, Emerson Fittipaldi, e a campeã entre os construtores, McLaren tiveram um sucesso encorajador para a conquista de mais um título. O Hesketh impressionou enquanto os Brabham tiveram um ótimo despenho no início da corrida, mas infelizmente o resultado não foi o esperado. As Ferrari, com os carros do ano anterior, fizeram o que era possível, ainda conseguindo pontos. Por sua vez, Depailler salvou a Tyrrell, enquanto Scheckter depois do acidente na largada, fez uma corrida apenas para chegar ao final.

No campeonato de pilotos, Emerson Fittipaldi tinha 9 pontos, James Hunt 6, Carlos Reutemann 4, Clay Regazzoni 3, Patrick Depailler 2, e Niki Lauda 1.

Entre os construtores, a McLaren tinha 9 pontos, a Hesketh 6, a Brabham e a Ferrari 4, e a Tyrrell 2.

**Ver RESULTADOS 1975/1**



*Emerson Fittipaldi, vencedor da prova*

### **3 – RANKING AUTOESPORTE**

A Revista Autoesporte divulgou o seu Ranking de Pilotos de 1974, sendo os dez primeiros: 1º) Ingo Hoffmann – 114 pontos; 2º) Newton Pereira – 101; 3º) Clóvis de Moraes – 100; 4º) Francisco Lameirão – 99; 5º) Edgar de Melo Filho – 92; 6º) Maurício Chulam Neto – 82; 7º) Edson Yoshikuma – 76; 8º) Antônio Castro Prado e Paulo Gomes – 75; e 10º) Tite Catapani – 66.

A revista levou em consideração para a elaboração do ranking, todas as provas de cada uma das categorias dos campeonatos brasileiros e suas subdivisões em classes, pontuando o 1º com 20 pontos, o 2º com 15; 3º com 12; 4º com 10; 5º com 8; 6º com 6; 7º com 4; 8º com 3; 9º com 2; e 10º com 1.

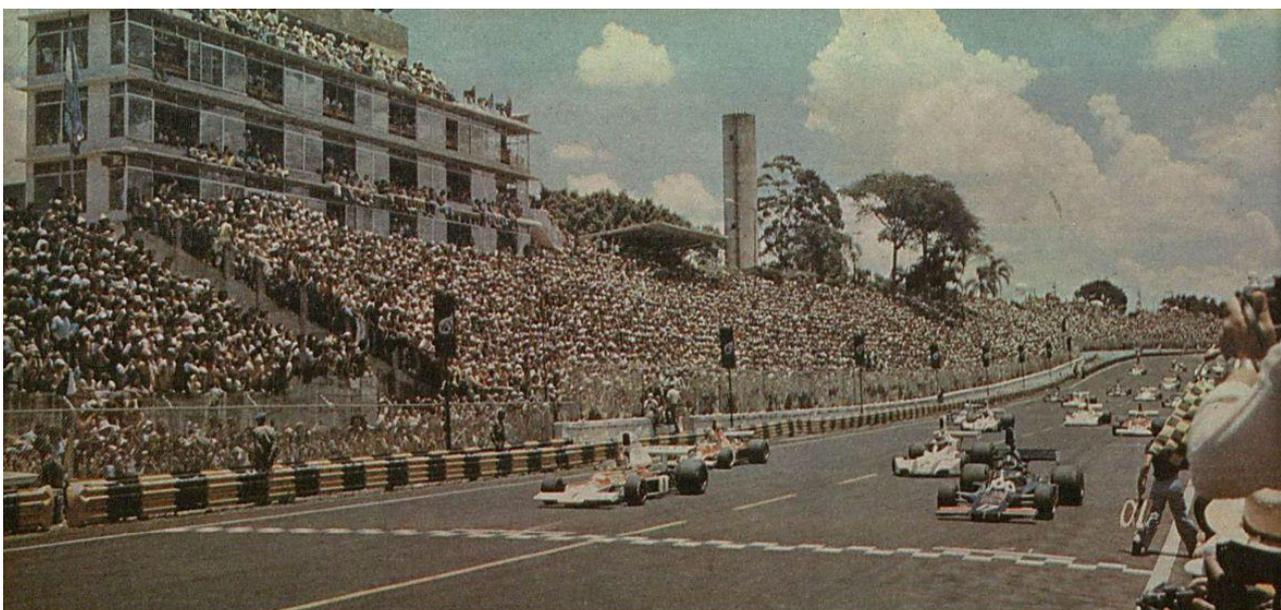
### **4 – IV GP DO BRASIL – 2ª ETAPA DO CAMPEONATO MUNDIAL DE F-1 (26/01/1975)**

A segunda etapa do Campeonato Mundial de Fórmula 1 foi disputado no dia 26 de janeiro, em Interlagos, com a quarta edição do GP do Brasil, que contou com uma grande multidão de torcedores, muito

entusiasmados, pois o bicampeão mundial de 1974, Emerson Fittipaldi tinha vencido a prova inicial do campeonato na Argentina.

Além de Emerson, o público também estava entusiasmado com a presença de José Carlos Pace na equipe Brabham, assim como a do primeiro carro de Fórmula 1 fabricado na América do Sul, o Fittipaldi, que seria pilotado por Wilson Fittipaldi Jr.

Apesar da Parnelli ter utilizado pneus Firestone na Argentina, a fabricante americana anunciou a sua retirada da Fórmula 1 e, como resultado, o carro americano teve que calçar seu carro com pneus Goodyear que eram pouco adequados ao VPJ4.



**Largada da prova com Jarier (17) e Emerson (1) na primeira fila**

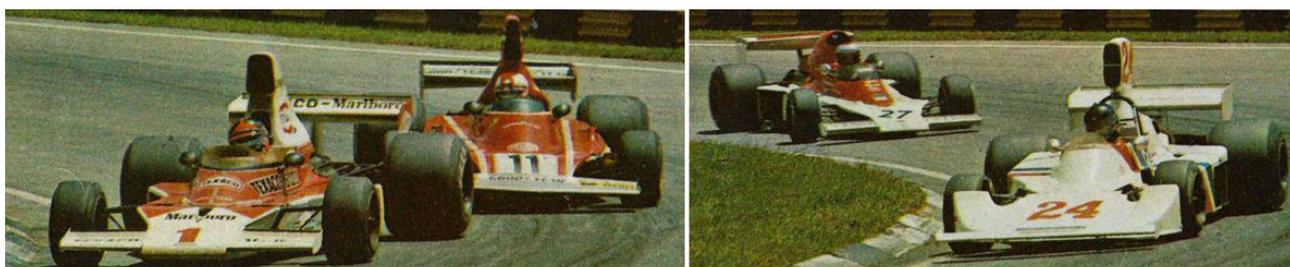
Os participantes eram os mesmos da primeira etapa do campeonato, com Ronnie Peterson muito decepcionado com o antigo Lotus 72 que estava muito desatualizado em comparação aos outros concorrentes e, com isso, o sueco estava negociando seu ingresso na equipe Shadow, tendo inclusive visitado o boxe da equipe americana, sendo fotografado dentro de um dos carros.

Nas provas de treinos/classificação, Jarier se destacou, assim como fizera na Argentina com o Shadow DN5, ficando com a pole-position com uma vantagem de oito décimos para o segundo colocado que era Emerson Fittipaldi. Reutemann ficou com o terceiro tempo, à frente das duas Ferrari de Lauda e Regazzoni, cujas ambições eram modestas, pois corriam com o 312B3 do ano anterior. Pace foi o sexto à frente de Hunt, Scheckter, Depailler e Mass, com os Lotus enfrentando dificuldades, com Ickx em 12º e Peterson em 16º, com o grid de largada ficando assim formado:

17 Jean-Pierre Jarier Shadow DN5 Ford – 2m29s88	1 Emerson Fittipaldi McLaren M23 Ford – 2m30s68
7 Carlos Reutemann Brabham BT44B Ford – 2m31s00	12 Niki Lauda Ferrari 312 B3 – 2m31s12
11 Clay Regazzoni Ferrari 312 B3 – 2m31s22	8 José Carlos Pace Brabham BT44B Ford – 2m31s58
24 James Hunt Hesketh 308 Ford – 2m31s70	3 Jody Scheckter Tyrrell 007 Ford – 2m31s74
4 Patrick Depailler Tyrrell 007 Ford – 2m32s94	2 Jochen Mass McLaren M23 Ford – 2m33s06
20 Arturo Merzário Williams FW3 Ford – 2m33s16	6 Jacky Ickx Lotus 72E Ford – 2m33s20

18 John Watson Surtees TS16-4 – 2m33s23	16 Tom Pryce Shadow DN3 Ford – 2m33s24
28 Mark Donohue Penske PC1 Ford – 2m33s11	5 Ronnie Peterson Lotus 72E Ford – 2m33s90
9 Vittorio Brambilla March 741 Ford – 2m34s44	27 Mário Andretti Parnelli VPJ4 Ford – 2m34s56
21 Jacques Laffite Williams FW2 Ford – 2m34s76	22 Graham Hill Lola T370 Ford – 2m35s49
30 Wilson Fittipaldi Jr. Fittipaldi FD2 Ford – 2m36s47	14 Mike Wilds BRM P201 – 2m37s15
23 Rolf Stommelen Lola T370 Ford – 2m38s05	

A multidão estava animada no domingo, mas dessa vez Fittipaldi não detinha o monopólio da saudação, com os torcedores se dividindo entre o campeão do mundo de José Carlos Pace. Diversos deles extrapolaram o entusiasmo, e começaram a atirar objetos na reta de largada da pista, como latas e garrafas, o que fez com que a largada fosse adiada para que as autoridades fizessem a limpeza, enquanto Emerson Fittipaldi se dirigia ao local para pedir que tais atos parassem.



***Emerson Fittipaldi em luta com Clay Regazzoni, e James Hunt com Mário Andretti***

Além disso, devido ao forte calor em Interlagos, os bombeiros decidiram jogar água no público e consequentemente molhando a pista, que misturada com óleo e borracha deixou-a muito perigosa. Com todos esses problemas, a largada foi atrasada em mais de meia hora e, quando foi autorizada, Jarier largou mal, ao mesmo tempo em que o carro de Emerson patinou, possivelmente pela pista ainda não estar totalmente limpa, também se atrasando e, dessa forma, Reutemann assumiu a liderança, passando pela primeira curva com Jarier em segundo, seguidos por Pace, Regazzoni e Lauda, com a primeira volta sendo completada na seguinte ordem: 1º) Reutemann; 2º) Jarier; 3º) Pace; 4º) Regazzoni; 5º) Lauda; 6º) Scheckter; 7º) Emerson; 8º) Depailler; 9º) Ickx; 10º) Watson; 11º) Merzário; 12º) Mass; 13º) Pryce; 14º) Donohue; 15º) Andretti; 16º) Hunt; 17º) Brambilla; 18º) Laffite; 19º) Wilds; 20º) Hill; 21º) Stommelen; 22º) Wilsinho; 23º) Peterson que parou nos boxes para ajustar o sistema de alimentação do seu carro.

Na segunda volta, Jarier pressionava Reutemann, enquanto Brambilla era obrigado a abandonar pela quebra do motor, ao mesmo tempo em que Peterson retornava à corrida com uma volta de atraso em relação aos demais.

Na volta seguinte, Mass, se recuperando de uma largada ruim, assumiu a décima posição depois de ultrapassar Merzário e Watson, com Stommelen parando nos boxes e caindo para a penúltima posição.

Na quinta volta, finalmente Jarier conseguiu assumir a liderança da prova, ultrapassando Reutemann, passando a escapar, com o piloto argentino não conseguido acompanhar o ritmo do francês, pois tinha colocado um pneu duro na roda dianteira direita que provocava uma saída de frente nas curvas para a esquerda. Nessa volta, a recuperação de Mass fez mais uma vítima: o alemão passou por Ickx assumindo a nona posição.

Com oito voltas completadas, o ritmo da Shadow de Jarier era impressionante, com o francês abrindo uma vantagem de cinco segundo para Reutemann que tinha seu companheiro de equipe Pace colado na sua traseira, liderando um grupo compacto formado por Regazzoni, Lauda, Scheckter, Emerson e Depailler.

Na 10ª volta, Jarier marcou a volta mais rápida da corrida com 2m34s16, levando uma vantagem de quase dez segundo para Reutemann, com a volta sendo completada na seguinte ordem: 1º) Jarier; 2º) Reutemann; 3º) Pace; 4º) Regazzoni; 5º) Lauda; 6º) Scheckter; 7º) Emerson; 8º) Depailler; 9º) Mass; 10º) Ickx; 11º) Watson; 12º) Hunt; 13º) Donohue; 14º) Pryce; 15º) Andretti; 16º) Merzário; 17º) Laffite; 18º) Hill; 19º) Wilsinho; 20º) Wilds; 21º) Stommelen; 22º) Peterson.

Na volta seguinte, Merzário parou no boxe da Williams para consertar a junta esférica do acelerador, com a operação durando muito tempo fazendo com que o piloto perdesse muitas voltas e retornasse na última posição.

Na 14ª volta, Pace finalmente ultrapassou Reutemann, cujos pneus estavam muito desgastados, enquanto Mass estava colado na traseira do carro de Depailler.

A vantagem de Jarier para Pace era de mais de vinte segundos na volta 15, com Reutemann sendo fortemente pressionado por Regazzoni.

Scheckter começou a perder rendimento devido ao desgaste do pneu traseiro direito e ele precisou recorrer aos boxes para efetuar a troca, com o sul-africano retornando à pista na 14ª posição.

Na volta 17, foi a vez de Donohue parar nos boxes com problemas de dirigibilidade, com os mecânicos efetuando a troca dos pneus, e com o americano despencando para a 20ª colocação.

Reutemann, Regazzoni, Lauda, Emerson, Depailler e Mass corriam colados na volta 19, formando um trem compacto.

Na 20ª volta, finalmente Regazzoni ultrapassou Reutemann, ao mesmo tempo em que Emerson passou por Lauda, com Scheckter parando nos boxes devido a um vazamento de combustível, abandonando a prova, ao mesmo tempo em que Donohue trocou novamente os pneus do seu carro, com a volta sendo completada na seguinte ordem: 1º) Jarier; 2º) Pace; 3º) Regazzoni; 4º) Reutemann. 5º) Emerson; 6º) Lauda; 7º) Depailler; 8º) Mass; 9º) Watson; 10º) Hunt; 11º) Andretti; 12º) Ickx; 13º) Pryce; 14º) Laffite; 15º) Hill; 16º) Wilsinho; 17º) Wilds; 18º) Stommelen; 19º) Peterson; 20º) Donohue; 21º) Merzário.



**2 - Jochen Mass (McLaren M23 Ford) e 30 - Wilson Fittipaldi Jr. (Fitti FD2 Ford)**

Emerson ultrapassou Reutemann na volta 22 e colou na traseira do carro de Regazzoni, e na volta 23, Lauda estava pressionando Reutemann, e Mass a Depailler, quando Wilds abandonou devido a uma falha elétrica em seu BRM.

Jarier estava vinte e sete segundos à frente de Pace na volta 24, quando Mass passou por Lauda e depois por Reutemann, com Donohue abandonando devido a um suporte de asa quebrado.

Na volta 25 Jarier passou sinalizando para seu boxe, talvez por sentir algum defeito no seu Shadow, com a volta sendo completada com Reutemann, Lauda e Depailler correndo muito próximos.

Na 26ª volta, Lauda foi bloqueado por Reutemann, do que se aproveitou Depailler para o ultrapassar, e em seguida efetuar a mesma manobra sobre o argentino, passando a ocupar a quinta colocação.

Jarier estava realmente enfrentando algum problema, e na volta 27 sua vantagem para Pace tinha caído de 27 para 13 segundos, e trinta segundos atrás do líder, Regazzoni resistia aos ataques de Emerson, com o suíço enfrentando problemas de dirigibilidade na sua Ferrari, e com Lauda finalmente passando por Reutemann.

Na volta 28, Watson teve um pneu furado, sendo obrigado a parar nos boxes retornando na décima quarta posição.

Emerson Fittipaldi finalmente passou por Regazzoni, de forma espetacular na curva do Sargento, assumindo a terceira colocação na volta vinte e nove.

Jarier continuava perdendo terreno, e na volta 30, sua vantagem para Pace tinha caído para 10 segundos, com Emerson 15 segundos atrás, com a volta sendo completada na seguinte ordem: 1º) Jarier; 2º) Pace; 3º)

Emerson; 4º) Regazzoni; 5º) Mass; 6º) Depailler; 7º) Lauda; 8º) Reutemann; 9º) Hunt; 10º) Andretti; 11º) Ickx; 12º) Pryce; 13º) Watson; 14º) Laffite; 15º) Hill; 16º) Wilsinho; 17º) Stommelen; 18º) Peterson.

Na 31ª volta, Reutemann finalmente parou nos boxes para trocar os pneus, com o argentino retornando na décima segunda posição, enquanto Merzário abandonava cm problemas de pressão de combustível, quando estava com sete voltas de atraso.

Com Mass colado em Regazzoni na volta 32, o carro de Depailler quebrou um triângulo da suspensão e saiu da pista, com piloto sendo obrigado a abandonar e, por sua vez, Pryce saiu da pista e também desistiu.

Na 33ª volta, Jarier ficou lento quando o sistema de distribuição de combustível do seu Shadow parou de funcionar, com o francês tendo que se resignar a deixar a sua primeira vitória da F1 escapar e, com isso, Pace assumiu a liderança para delírio dos torcedores brasileiros, enquanto Mass ultrapassou Regazzoni que enfrentava problemas de dirigibilidade na sua Ferrari.

A gritaria nas arquibancadas era ensurdecadora na volta 35 com os dois brasileiros liderando a prova, com Pace cinco segundos à frente de Emerson, com Mass em terceiro a cerca de quarenta segundos, seguido por Regazzoni, Lauda, Hunt, Andretti, Ickx, Reutemann e Watson.

Duas voltas depois, enquanto Pace caminhava em direção à vitória, seu companheiro de equipe, Carlos Reutemann, com pneus novos, ameaçava a posição de Ickx, passando pelo belga na volta seguinte.

José Carlos Pace cruzou a linha de chegada debaixo de aplausos e gritaria estrondosos, conquistando sua primeira vitória na categoria em sua casa, São Paulo. Emerson terminou em segundo, garantindo um excelente dobradinha brasileira, com Mass em terceiro completando o pódio. Regazzoni foi o quarto, Lauda o quinto e Hunt o sexto, completando os pilotos que somaram pontos para o campeonato. Wilson Fittipaldi Jr. com o carro de sua fabricação foi o 13º, com uma volta de atraso, no que foi muito bom para um carro estreante na categoria, na sua segunda corrida.

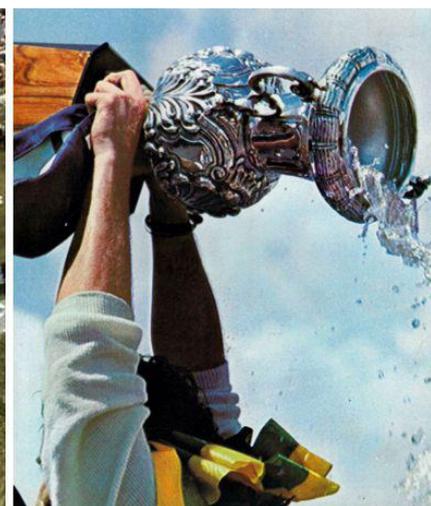
Terminada a corrida, uma multidão histérica invadiu a pista, com Pace sendo retirado de seu Brabham e carregado em triunfo até o pódio onde acenou com uma enorme bandeira do Brasil para alegria do povo.

Na classificação do campeonato, Emerson Fittipaldi, com 15 pontos se manteve na liderança, com Pace em segundo com 9 pontos, Hunt em terceiro com 7 e Regazzoni em quarto com 6.

Na Copa dos construtores, a McLaren liderava com uma vantagem de dois pontos para a Brabham.

Nos dias subsequentes, houve uma grande expectativa quanto à reação da FIA com relação ao verdadeiro vandalismo ocorrido antes da largada do Grande Prêmio, com Interlagos sendo inicialmente vetado, sendo cogitada a transferência do GP do Brasil de 1976 para Brasília, mas todos acabaram se acertando com o GP sendo mantido para Interlagos.

**Ver RESULTADOS 1975/2**



***José Carlos Pace (Brabham BT44B) vencedor da prova***

### **5 – CORRIDA INTERNACIONAL DOS CAMPEÕES – IROC II – 4ª ETAPA – DAYTONA (14/02/1975)**

A quarta e última etapa da Corrida Internacional dos Campeões – IROC, disputada em Daytona no dia 14 de fevereiro, teve como vencedor Bob Unser, que liderou a prova logo no início, mas depois de duas voltas todos os competidores estavam correndo emolados na frente, e na quarta volta, Rutherford se chocou com

Follmer com os dois carros ficando bastante danificados e com os detritos avariando os para-brisas dos carros de Emerson e Peterson.

A corrida foi suspensa e reiniciada com apenas sete carros tendo Emerson assumido a liderança por um curto espaço de tempo, sendo depois ultrapassado por Unser e Foyt. Pearson teve problemas de pneus e parou nos boxes retornando duas voltas depois. Peterson teve problemas e parou na pista, com a corrida sendo novamente suspensa. No final a vitória ficou com Unser, com A. J. Foyt em segundo, Cale Yarborough, em terceiro, Bobby Allison em quarto, David Pearson em quinto, Emerson Fittipaldi e sexto, Ronnie Peterson em sétimo, George Follmer em oitavo e Johnny Rutherford em nono. Graham Hill, Jody Scheckter e Richard Petty não participaram da bateria final.

Com a realização dessa prova, o Torneio ficou com a seguinte classificação: 1º) Bobby Unser; 2º) A. J. Foyt; 3º) Cale Yarborough; 4º) Bobby Allison; 5º) Emerson Fittipaldi; 6º) David Pearson; 7º) George Follmer; 8º) Ronnie Peterson; 9º) Johnny Rutherford; 10º) Richard Petty; 11º) Graham Hill; 12º) Jody Scheckter.

### **6 – IX GP DA ÁFRICA DO SUL – 3ª ETAPA DO MUNDIAL DE F-1 (01/03/1975)**

Depois de um intervalo de pouco mais de um mês, o Campeonato Mundial de Fórmula 1 retornou com a disputa da IX edição do GP da África do Sul, no dia 1º de março no circuito de Kyalami, tendo como grande novidade o aparecimento da nova Ferrari 312T concebida por Mauro Forghieri. Mais bonita que a 312B3, a 312T apresentava como principal novidade a instalação transversal da caixa de câmbio, além de um motor Flat 12 com potência aumentada, e com isso, nessa prova se iniciava a temporada de Niki Lauda e Clay Regazzoni.

O Tyrrell 007 tinha sido bastante modificado, tendo sido equipado com uma suspensão composta por molas helicoidais ao estilo adotado pela Hesketh, além de radiadores com entrada de ar reduzida.

Depois do impressionante desempenho na América do Sul com Jean-Pierre Jarier, o Shadow DN5 também estava disponível para Tony Pryce.

A March finalmente apresentou seu novo modelo, o 751 projetado por Robin Herd, enquanto o 741 anteriormente utilizado por Vittorio Brambilla foi inscrito para a italiana Lella Lombardi que levou consigo o apoio financeiro da Lavazza.



*Largada da prova, com José Carlos Pace (Brabham 8) e Carlos Reutemann (Brabham 7) à frente*

Na BRM, Louis Stanley depois de demitir Mike Wilds, inscreveu seu único P201 para Bon Evans que tinha se destacado nas provas da Formula 5000.

Graham Hill levou para a África do Sul o seu novo modelo, o GH1 projetado no ateliê da Lola por Andy Smallmann, para ser pilotado por Rolf Stommelen, com Hill se inscrevendo com a Lola 370 do ano anterior.

As demais equipes não apresentaram novidades porém, como era tradicional nos GP africanos, alguns pilotos particulares foram inscritos: Ian Scheckter, irmão de Jody, com um Tyrrell 007 inscrito pela Lexigton Racing; dois Lotus 72 inscritos pelo Team Gunston, sendo um antediluviano 72-A para Eddie Keizan e um 72-E para Guy Tunmer; Dave Charlton estava presente com uma McLaren M23 patrocinada pela Lucky Strike.

Nos treinos e provas de classificação, Graham Hill sofreu um acidente na Huile Répandue quando foi tocado pela Lotus de Ronnie Peterson, com Lauda, Scheckter e Tunmer se envolvendo no incidente. Todos escaparam

ilesos, mas os guard-rail instalados no circuito não resistiram aos impactos e, com isso os pilotos decidiram ficar parados nos boxes até que os organizadores reforçasse as barreiras de proteção.

Quando os treinos recomeçaram, as Brabham e Tyrrell se destacaram enquanto a Ferrari enfrentava problemas com falta de velocidade ao final da longa reta do circuito.

José Carlos Pace acabou conquistando sua primeira pole-position na Fórmula 1 demonstrando ser um dos pilotos do momento. Reutemann ficou a apenas sete centésimos de segundo atrás na segunda posição, com Scheckter em terceiro, seguido por Lauda e Depailler. Andretti foi um surpreendente sexto classificado com o Parnelli. Brambilla foi o sétimo no novo March 751 à frente de Peterson que com o oitavo lugar fez o melhor desempenho da Lotus no início da temporada. Regazzoni foi o nono à frente de Watson, enquanto os McLaren não tiveram bom desempenho, com Emerson ficando em 11º e Mass em 16º. A Shadow estava irreconhecível, com Jarier ficando apenas em 13º e Pryce em 19º. Entre os sul-africanos, Ian Scheckter foi o melhor classificado na décima posição. Lella Lombardi ficou com a 26ª e última posição, enquanto Wilson Fittipaldi Jr. não conseguiu classificar o seu Copersucar-Fittipaldi, ficando como o reserva para o caso de algum piloto não largar. Dessa forma, o grid de largada ficou assim formado:

8 José Carlos Pace Brabham BT44B Ford – 1m16s41	7 Carlos Reutemann Brabham BT44B Ford – 1m16s48
3 Jody Scheckter Tyrrell 007 Ford – 1m16s64	12 Niki Lauda Ferrari 312T – 1m16s83
4 Patrick Depailler Tyrrell 007 Ford – 1m16s83	27 Mário Andretti Parnelli VPJ4 Ford – 1mk16s89
9 Vittorio Brambilla March 751 Ford – 1m17s05	5 Ronnie Peterson Lotus 72E Ford – 1m17s14
11 Clay Regazzoni Ferrari 312T – 1m17s16	18 John Watson Surtees TS164 Ford – 1m17s17
1 Emerson Fittipaldi McLaren M23 Ford – 1m17s22	24 James Hunt Hesketh 308/3 Ford – 1m17s30
17 Jean-Pierre Jarier Shadow DN5 Ford – 1m17s32	23 Rolf Stommelen Hill GH1 Ford – 1m17s47
20 Arturo Merzário Williams FW3 Ford – 1m17s53	2 Jochen Mass McLaren M23 Ford – 1m17s79
32 Ian Scheckter Tyrrell 007 Ford – 1m18s01	28 Mark Donohue Penske PC1 Ford – 1m18s26
16 Tom Pryce Shadow DN5 Ford – 1m18s36	31 Dave Charlton McLaren M23 Ford – 1m18s51
6 Jacky Ickx Lotus 72E Ford – 1m18s68	33 Eddie Keizan Lotus 72A Ford – 1m19s01
21 Jacques Laffite Williams FW2 Ford – 1m19s15	14 Bob Evans BRM P201 – 1m19s17
34 Guy Tunmer Lotus 72E Ford – 1m19s52	10 Lella Lombardi March 741/2 Ford – 1m19s68

Não se classificaram:

30 Wilson Fittipaldi Jr. Fittipaldi FD03 Ford – 1m19s73	22 Graham Hill Lola T370 Ford – 1m21s45
---	---

Sob um céu nublado, mas sem previsão de chuva, os carros alinharam para a largada do GP da África do Sul, com o carro de Wilson Fittipaldi Jr. sendo posicionado no final do pelotão na esperança, do brasileiro, de que um dos competidores enfrentasse um problema de última hora para não largar mas, como isso não ocorreu acabou sendo recolhido aos boxes.

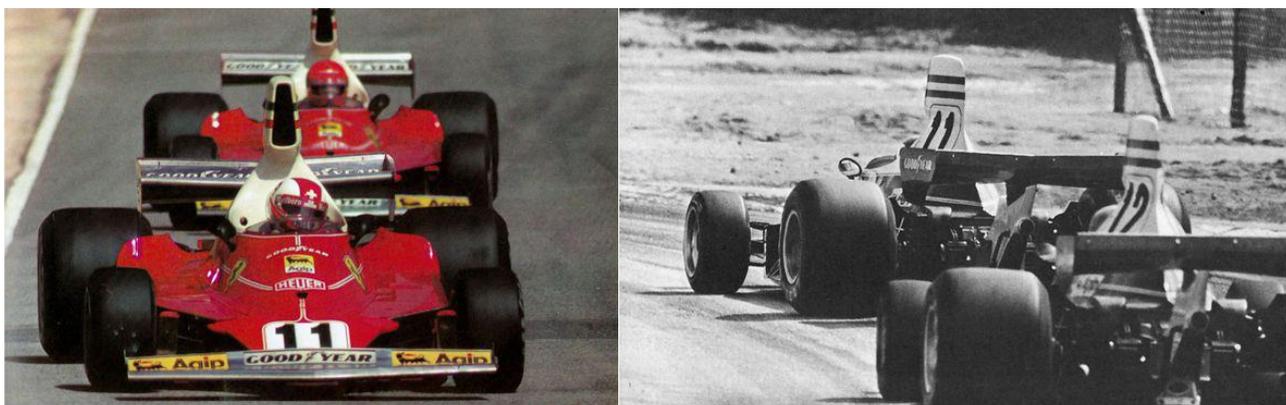
Largando na pole-position, José Carlos Pace assumiu a liderança, enquanto Reutemann e Lauda não começaram bem e foram superados por Scheckter que assumiu a segunda colocação ao mesmo tempo em que Peterson superou Reutemann por fora na curva Crowthorne, com os carros completando a primeira volta na seguinte ordem: 1º) Pace; 2º) J. Scheckter; 3º) Peterson; 4º) Reutemann; 5º) Depailler; 6º) Regazzoni; 7º) Emerson; 8º) Lauda; 9º) Brambilla; 10º) Hunt; 11º) Andretti; 12º) Merzário; 13º) Laffite; 14º) Mass; 15º) Stommelen; 16º) Jarier; 17º) Watson; 18º) I. Scheckter; 19º) Pryce; 20º) Donohue; 21º) Charlton; 22º) Evans; 23º) Ickx; 24º) Keizan; 25º) Lombardi; 26º) Tunmer.

Na segunda volta, Scheckter pressionava Pace enquanto Reutemann atacava Peterson, com Hunt tomando o nono lugar de Brambilla.

Na volta seguinte, Scheckter pegou o vácuo do carro de Pace na The King e o ultrapassou no final da longa reta. Na curva Crowthorne o sul-africano tinha assumido a liderança do Grande Prêmio e nessa mesma volta, Reutemann ultrapassou Peterson.

Na 4ª volta, Scheckter liderava seguido por Pace e Reutemann, com Peterson sendo atacado por Depailler e Lombardi entrando no boxe da March para ajustar a pressão de combustível retornando na última posição. Depailler passou por Peterson na 5ª volta, com o sueco passando a comandar um grupo formado por Regazzoni, Emerson e Lauda enquanto Hunt com um defletor danificado num toque com Brambilla na largada teve que parar nos boxes para repará-lo.

Na 6ª volta Regazzoni ultrapassou Peterson que vinha perdendo desempenho com seu carro saindo muito de frente.



*A Ferrari estreou na África do Sul nos novos 312T*

Scheckter estava um segundo e meio à frente de Pace na volta 7, com o brasileiro sendo atacado por Reutemann, ao mesmo tempo em que Emerson superou Peterson, com Hunt retornando à prova na 25ª posição com duas voltas de atraso.

Na oitava volta foi a vez de Lauda ultrapassar Peterson.

Completadas 10 voltas, Scheckter tinha dois segundos de vantagem para Pace e Reutemann que corriam colados, com Depailler muito perto, com a volta sendo completada na seguinte ordem: 1º) J. Scheckter; 2º) Pace; 3º) Reutemann; 4º) Depailler; 5º) Regazzoni; 6º) Emerson; 7º) Lauda; 8º) Peterson; 9º) Mass; 10º) Andretti; 11º) Watson; 12º) Merzário; 13º) Brambilla; 14º) Jarier; 15º) Stommelen; 16º) Donohue; 17º) Laffite; 18º) Pryce; 19º) Charlton; 20º) Ickx; 21º) I. Scheckter; 22º) Keizan; 23º) Evans; 24º) Tunmer; 25º) Hunt; 26º) Lombardi.

Na 11ª volta Pace fez a melhor volta da prova com 1m17s20, com Peterson parando nessa volta no seu boxe para trocar um pneu dianteiro, retornando na 24ª posição com um Lotus 72 instável, como sempre.

Reutemann ultrapassou Pace na volta 13, com o brasileiro passando a ser ameaçado por Depailler, que o atacou na curva Crowthorne assumindo o terceiro lugar na volta 14.

Na 15ª volta Emerson tomou o quinto lugar de Regazzoni, ao mesmo tempo em que Laffite entrou no boxe da Williams para consertar a mola do acelerador.

Com Fittipaldi se aproximando de Pace, Brambilla abandonou a prova na volta 17 devido ao rompimento de um condutor de óleo do seu March.

Emerson Fittipaldi ultrapassou Pace na volta 18.

Na volta seguinte, Watson desacelerou com a embreagem quebrada se dirigindo ao boxe da Surtees para abandonar.

Na 20ª volta, Scheckter liderava com um segundo e meio de vantagem para Reutemann, com o argentino mais rápido nas retas, mas menos dirigível nas curvas, com a volta sendo completada na seguinte ordem: 1º) J. Scheckter; 2º) Reutemann; 3º) Depailler; 4º) Emerson; 5º) Pace; 6º) Regazzoni; 7º) Lauda; 8º) Mass; 9º) Andretti; 10º) Merzário; 11º) Stommelen; 12º) Donohue; 13º) Pryce; 14º) I. Scheckter; 15º) Jarier; 16º) Charlton; 17º) Ickx; 18º) Keizan; 19º) Peterson; 20º) Evans; 21º) Tunmer; 22º) Hunt; 23º) Lombardi; 24º) Laffite.

Merzário parou no boxe da Williams na volta 22 com o acelerador quebrado, se juntando ao seu companheiro de equipe Laffite, mas ao contrário dele não pode retornar à prova.

Na 25ª volta J. Scheckter liderava a prova com dois segundos à frente de Reutemann, com Depailler a cerca de oito segundos de distância e mais adiante Emerson estava à frente de Pace e das Ferrari de Regazzoni e Lauda, o oitavo era Mass, seguindo por Andretti, Stommelen, I. Scheckter e Donohue.

Lella Lombardi abandonou devido à queda da pressão de combustível do seu March.

Scheckter mantinha uma pequena vantagem, mas estável sobre Reutemann, com Charlton entrando nos boxes para trocar o pneu dianteiro esquerdo.

Na 30ª volta, as posições de vanguarda permaneciam inalteradas, com Laffite entrando novamente nos boxes, pois seus pés estavam queimados e a equipe Williams foi obrigada a substituir o isolamento térmico atrás do radiador dianteiro, com a volta sendo completada na seguinte ordem: 1º) J. Scheckter; 2º) Reutemann; 3º) Depailler; 4º) Emerson; 5º) Pace; 6º) Regazzoni; 7º) Lauda; 8º) Mass; 9º) Andretti; 10º) Donohue; 11º) I. Scheckter; 12º) Donohue; 13º) Pryce; 14º) Jarier; 15º) Peterson; 16º) Ickx; 17º) Keizan; 18º) Evans; 19º) Tunmer; 20º) Charlton; 21º) Hunt; 22º) Laffite.



*1 - Emerson Fittipaldi (McLaren M23 Ford) e 7 - Carlos Reutemann (Brabham BT44B Ford)*

Emerson Fittipaldi perdeu rendimento na volta 22 e passou a ser pressionado por Pace.

Na volta 35 dois segundos separavam Scheckter e Reutemann, com Depailler a dez segundos atrás do seu companheiro de equipe.

Finalmente Pace ultrapassou Emerson na volta 37, que parecia ter problemas para acelerar, passando a ser ameaçado por Regazzoni e Lauda, enquanto Jarier abandonou com superaquecimento do motor associado a um escapamento quebrado.

Na 39ª volta Emerson parou no seu pit com um fio de vela de ignição desconectado, com os mecânicos perdendo muito tempo para liberar o brasileiro, com a 40ª volta sendo completada na seguinte ordem: 1º) J. Scheckter; 2º) Reutemann; 3º) Depailler; 4º) Pace; 5º) Regazzoni; 6º) Lauda; 7º) Mass; 8º) Andretti; 9º) Stommelen; 10º) I. Scheckter; 11º) Donohue; 12º) Pryce; 13º) Peterson; 14º) Ickx; 15º) Keizan; 16º) Tunmer; 17º) Evans; 18º) Charlton; 19º) Emerson; 20º) Hunt; 21º) Laffite.

Na volta 42 Emerson retornou ao boxe da Lotus.

Scheckter ainda estava algumas dezenas de metros à frente de Reutemann, que permanecia na sua cola, mas sem conseguir pegar o vácuo, com Depailler dez segundo atrás do líder, Pace em quarto cerca de 15 segundos atrás, e Regazzoni e Lauda vinte e cinco segundos depois, seguidos por Mass, Andretti e I. Scheckter.

Na 50ª volta Emerson retornou à pista na última posição com mais de dez voltas de atraso, com a volta sendo completada na seguinte ordem: 1º) J. Scheckter; 2º) Reutemann; 3º) Depailler; 4º) Pace; 5º) Regazzoni; 6º) Lauda; 7º) Mass; 8º) Andretti; 9º) Stommelen; 10º) I. Scheckter; 11º) Donohue; 12º) Pryce; 13º) Peterson; 14º) Ickx; 15º) Keizan; 16º) Tunmer; 17º) Evans; 18º) Charlton; 19º) Hunt; 20º) Laffite; 21º) Emerson.

Na volta 52 a diferença entre Scheckter e Reutemann oscilava entre um de três segundos, com Depailler a dez segundo, e Pace se aproximando do francês.

Na 55ª volta Hunt, que estava duas voltas atrás do líder, parou no boxe da Hesketh com uma falha no distribuidor de injeção de combustível abandonando a prova.

Na volta 57, Ian Scheckter errou a frenagem na curva Clubhouse, saiu da pista e bateu no guard-rail ficando fora da prova.

Na 60ª volta Scheckter estava dois segundos e meio à frente de Reutemann, com Depailler a quinze segundos correndo um pouco à frente de Pace, Regazzoni e Lauda a cerca de trinta, Mass a mais de um minuto, com os carros completando a volta na seguinte ordem: 1º) J. Scheckter; 2º) Reutemann; 3º) Depailler; 4º) Pace; 5º) Regazzoni; 6º) Lauda; 7º) Mass; 8º) Andretti; 9º) Stommelen; 10º) Donohue; 11º) Pryce; 12º) Emerson; 13º) Ickx; 14º) Tunmer; 15º) Keizan; 16º) Evans; 17º) Charlton; 18º) Laffite; 19º) Emerson.

Na volta 62 Pace estava bem próximo de Depailler e parecia ainda ter esperança de subir ao pódio.

Na 65ª volta Reutemann ainda tinha Scheckter na mira e tentava pressioná-lo a cometer um erro nas últimas voltas, porém sua tarefa não era fácil porque o Tyrrell era mais rápido que o Brabham nos trechos sinuosos da pista.

Duas voltas depois a diferença entre os dois líderes tinha aumentado em alguns décimos, com Depailler apenas um segundo à frente de Pace.



*Jody Scheckter (Tyrrell 007) foi o vencedor do Grande Prêmio*

Faltando oito voltas para o final, completadas 70, a ordem era a seguinte: 1º) J. Scheckter; 2º) Reutemann; 3º) Depailler; 4º) Pace; 5º) Regazzoni; 6º) Lauda; 7º) Mass; 8º) Andretti; 9º) Stommelen; 10º) Donohue; 11º) Pryce; 12º) Peterson; 13º) Tunmer; 14º) Ickx; 15º) Keizan; 16º) Evans; 17º) Charlton; e com muitas voltas de atraso, Laffite e Emerson.

Na volta 71 Andretti foi vítima da ruptura de um semieixo de transmissão sendo forçado a abandonar, e na volta seguinte Regazzoni teve um problema no acelerador, entrando no boxe da Ferrari para abandonar.

Na 75ª volta três segundos separavam Scheckter de Reutemann enquanto Depailler continha Pace que encontrava dificuldades em acelerar.

Ao final, Jody Scheckter tornou-se o primeiro sul-africano a vencer o seu Grande Prêmio nacional no campeonato mundial, tendo segurado Reutemann durante toda a prova. Depailler foi o terceiro, Pace o quarto, Lauda o quinto e Mass o sexto. A seguir chegaram Stommelen, Donohue, Pryce, Peterson, Tunmer, Ickx, Keizan, Charlton e Evans, com Laffite e Emerson recebendo a bandeirada de chegada, mas sem classificação.

A vitória de Scheckter foi merecida, mas Bernie Ecclestone ficou irritado por seus carros não terem conseguido vencer, com Pace reclamando de um problema de aceleração, cujo defeito foi revelado por um molho de chaves que foi deixada por um mecânico debaixo do pedal do acelerador.

O campeonato mundial estava sendo dominado pelos pilotos sul-americanos, com Emerson em primeiro com 15 pontos, seguido por Pace com 12 e Reutemann com 10. Scheckter era o quarto com 9 pontos e Lauda com cinco. Entre os construtores, a Brabham tinha assumido a liderança três pontos à frente da McLaren, com a Tyrrell em terceiro à frente da Ferrari da Hesketh.

**[Ver RESULTADOS 1975/3](#)**

### **7 – ABERTURA DA TEMPORADA INGLESA DE F3 – THRUXTON (02/03/1975)**

A temporada inglesa de Fórmula 3 foi iniciada no dia 2 de março no Circuito de Thruxton, não contando com muitos participantes, sendo o principal motivo desse baixo número, o fato da prova não ser válida para os torneios disputados naquele país.

A prova de classificação foi disputada pela manhã com um tempo fechado, mas sem chuva e a pole-position ficou com o britânico Mike Tyrrell, com o brasileiro Alex Dias Ribeiro ficando com a segunda posição, com o grid sendo completado, pela ordem, por: Tony Rouff, Doug Barnett, Len Smith, Ken Silverstone, Mike Wrigley, Chris Barnett e Derek Lawrence.

A largada da prova ocorreu sob pista molhada, não se apresentando Doug Barnett, Chris Barnett e Derek Lawrence, com o grid ficando reduzido a seis concorrentes.

Na largada, Mike Tyrrell tomou a ponta e abriu uma boa vantagem para Alex, que era seguido por Rouff, Silverstone, Wrigley e Smith e, ao final da primeira volta, ao passar pelos boxes, os comissários de pista avisaram ao controle da prova que a bateria do carro de Tyrrell estava solta correndo o risco de cair no circuito podendo atingir outro carro. Isso fez com que o piloto recebesse bandeira preta, sendo obrigado a parar nos boxes para resolver o problema, o que ocorreu na terceira volta, permitindo que Alex assumisse a ponta, com Tony Rouff muito distante na segunda colocação. Tyrrell retornou à pista e duas voltas depois recuperou a segunda colocação, com a prova sendo encerrada depois de 8 voltas com Alex Dias Ribeiro em primeiro, Tyrrell em segundo distante nove segundos, e Tony Rouff em terceiro.

**[Ver RESULTADOS 1975/4](#)**



*Alex Dias Ribeiro (March 753 Toyota) vencedor da prova*

## 8 – 1ª ETAPA DOS CAMPEONATOS BRASILEIROS DE F-FORD E TURISMO D3 – INTERLAGOS (02/03/1975)

Para a temporada de 1975, a Fórmula Ford além do patrocínio da Ford, passou a contar com a Caixa Econômica Federal e suas etapas passaram a ser disputadas juntamente com a categoria Turismo Divisão 3. Dessa forma, a primeira etapa disputada no dia 3 de março em Interlagos, teve esse formato e, nessa etapa, além dessa prova foi disputada a 1ª etapa do Campeonato Paulista de Turismo Divisão 1 até 1.600 cc. Essa categoria estava sendo amplamente dominada pelos novos VW Passat e essa prova não foi diferente, ocorrendo uma disputa acirrada entre os Passat de Francisco Artigas, Rômulo Gama e Otto Carvalhaes, com a corrida terminando com os carros posicionados nessa ordem, ficando em quarto Vicente Corrêa (VW Passat) e em quinto Áttila Sipos (Chevrolet Chevette).

Ver RESULTADOS 1975/5

### Turismo Divisão 3

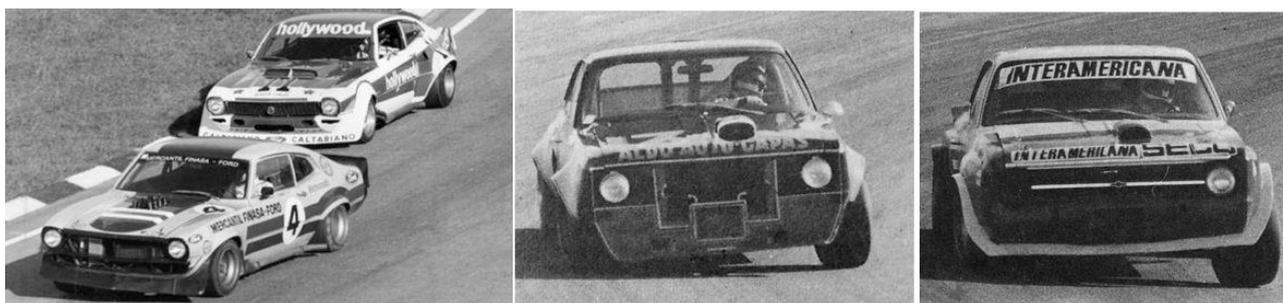
A categoria, disputada por duas classes: “A” até 1.600 cc, e “C” acima de 3.001 cc e, nesse ano, diferentemente dos anteriores, foram disputadas em provas separadas e, para essa primeira etapa, estavam inscritos 16 carros na “A” e 9 na “C”. A classe “B”, de 1.601 a 3.000 cc, mais uma vez não teve participantes.

Na classe “C”, notavam-se as ausências dos carros Edson Yoshikuma, dos carros da equipe de José Alverni, do Opala de Ciro Cayres, dominador de 1974, mas estavam presentes os Maverick de Luiz Pereira Bueno, preparado na Argentina por Oreste Berta, Paulo Gomes da equipe de Luiz Antônio Greco, e Camillo Christóforo, e os Opala de Nivaldo Trama, Júlio Tedesco, Reinaldo Campello (com o carro que pertencera à equipa Hollywood nos anos anteriores), Norberto Januzzi, Paulo Prata e do pernambucano Tonho da Fonte.

A prova de classificação deveria ser disputada no sábado, mas devido à forte chuva que caiu em São Paulo, foi cancelada e a definição do grid de largada foi efetuado por sorteio, apesar dos pilotos terem solicitado a Federação Paulista que a “tomada de tempo” fosse realizada no domingo pela manhã, o que não foi acatado, só permitindo um treino de três voltas antes da corrida, ficando assim constituído;

59 Nivaldo Trama Chevrolet Opala	184 Norberto Januzzi Chevrolet Opala	17 Júlio Tedesco Chevrolet Opala
201 Paulo Prata Chevrolet Opala	18 Camillo Christóforo Ford Maverick	
4 Paulo Gomes Ford Maverick	184 Reinaldo Campello Chevrolet Opala	11 Luiz Pereira Bueno Ford Maverick
6 Tonho da Fonte Chevrolet Opala (NL)		

No treino de três voltas, os carros de Paulo Prata e Reinaldo Campello apresentaram problema de superaquecimento, enquanto Luiz Pereira Bueno sentou o seu carro um pouco desequilibrado por ter sido obrigado a retirar o aerofólio, como consequência de uma reclamação de Reinaldo Campello, alegando que pelo regulamento o aerofólio somente seria permitido se colocado abaixo da altura do carro.



4 - Paulo Gomes (Maverick), 11 - Luiz Pereira Bueno (Maverick), 17 - Júlio Tedesco (Opala) e 59 - Nivaldo Trama (Opala)

Com os carros alinhados para a largada, quando foi levantada a placa de 30 segundos, os carros de Norberto Januzzi e Luiz Pereira Bueno não pegaram e seus mecânicos tiveram que os empurrar para ligar os correspondentes motores e por essa razão foram penalizados em um minuto.

Baixada a bandeira, no início do retão, Paulo Gomes, com o Maverick da equipe Mercantil-Finasa assumiu a liderança seguido por Luiz Pereira Bueno, Júlio Tedesco, Nivaldo Trama, Reinaldo Campello, Norberto Januzzi, Camillo Christófaró e Paulo Prata que, antes de completar a primeira volta, parou por superaquecimento do motor na Curva do Lago. Depois de não largar bem, Campello encontrou dificuldade para ultrapassar Nivaldo Trama só o conseguindo na subida dos boxes, para completar a primeira volta em quarto lugar, mas bem distanciados dos líderes que eram: Paulão, Luizinho e Tedesco.

Os Maverick começaram a se distanciar na frente, enquanto Campello e Trama se aproximavam de Tedesco na disputa pela terceira colocação. Na entrada da curva da Ferradura, na segunda volta, Campello derrapou, entrou em pêndulo, mas conseguiu corrigir, mas perdendo a quarta posição para Trama.

Na terceira volta, Paulão mantinha a liderança à frente de Luizinho, e na briga pelo terceiro lugar, Nivaldo errou na saída da curva do Sargento, sendo novamente superado por Campello e Camillo, mas conseguiu recuperar a posição sobre Camillo na curva do Cotovelo, correndo muito bem e tentando alcançar novamente Campello e Tedesco. Nessa volta, Luizinho corria colado a Paulão na saída da Curva do Lago e conseguiu assumir a liderança no final da reta oposta.

Quando passou pelos boxes, Luizinho percebeu a insistente sinalização do boxe da equipe Hollywood avisando-o da penalização e, a partir desse momento, passou a andar mais forte, para tentar descontar um minuto em relação aos seus adversários, e logo bateu o recorde oficial da categoria no circuito, com o tempo de 3m11s01, à média de 150,024 km/h.

Uma volta depois de ser ultrapassado, Paulo Gomes teve o pneu traseiro esquerdo furado na Curva do Laranja, tendo que seguir em marcha reduzida até os boxes para efetuar a troca e, para piorar, teve uma corda presa no eixo traseiro, sendo perdidos 40 segundos com a operação, retornando à corrida com uma volta de desvantagem.

Com isso, o gaúcho Júlio Tedesco assumiu a segunda colocação distante 30 segundos de Luizinho e, faltando apenas 4 voltas, a penalidade de um minuto não permitia a vitória do piloto da equipe Hollywood. Campello que estava na terceira colocação, distante 7 segundos de Tedesco, começou a ter problemas no motor que começou a falhar, sendo em seguida superado por Trama, Camillo e Januzzi.

Tendo que andar muito forte, Luizinho encontrava dificuldade para manter o seu Maverick na pista, devido ao óleo derramado em trechos do circuito e pela falta do aerofólio, e faltando duas voltas, sua vantagem para Tedesco era de 50 segundos, mas conseguiu aumentar sua vantagem para receber a bandeirada de chegada com 1m34s à frente de Tedesco. Nivaldo Trama foi o terceiro. Camillo o quarto. Januzzi recebeu a bandeirada em quinto, mas foi superado por seu companheiro de equipe Itacolomy-Safra, Campello, quando lhe foi aplicada a penalização de um minuto. O último a receber a bandeirada de chegada foi Paulo Gomes, com uma volta de atraso.

No campeonato, Luiz Pereira Bueno ficou com 20 pontos, com Júlio Tedesco com 15; Nivaldo Trama com 12; Camillo Christófaró com 10; Reinaldo Campello com 8, Norberto Januzzi com 6 e Paulo Gomes com 4.



*Francisco Gondin em luta com José Fusetti*

Na prova da classe "A" notava-se a ausência dos dois principais participantes de 1974: Ingo Hoffmann que tinha seguido para correr na Europa, e Alfredo Guaraná que tinha se mudado para a Fórmula Super Vê. Como

novidade tínhamos a presença de Luiz Teleco Veiga que tinha retornado da Fórmula 3 Inglesa e estava presente no carro da equipe Gledson-Autozoom que era o mesmo com o qual corraera antes de seguir para a Europa e que posteriormente foi pilotado por Luigi Giobbi, tendo no seu motor muita coisa feita por Robertinho Simão, o preparador da equipe que tinha falecido no ano anterior em um acidente de automóvel. Pelo sorteio, o grid de largada ficou assim formado:

160 José Fusetti VW Sedan 1600	28 César Fiamenghi VW Sedan 1600	25 José Melkan VW Sedan 1600
38 Álvaro Guimarães VW Sedan 1600	105 Amadeo Campos VW Sedan 1600	
48 Francisco Gondin VW Sedan 1600	17 Emílio Pederneiras VW Sedan 1600 (NL)	12 Vital Machado VW Sedan 1600
89 Luiz Lara Campos Jr. VW Sedan 1600	90 Luiz Teleco Veiga VW Sedan 1600	
92 Valter Wolthers VW Sedan 1600	57 Arturo Fernandes VW Sedan 1600	37 Willy Hermann Chevrolet Chevette
54 Ney Faustini VW Sedan 1600	23 Paulo Della Volpe VW Sedan 1600	
47 Luiz André Ferreira VW Brasília		

O pilotos que largaram na primeira fila largaram mal, com Álvaro, Lara, Teleco e Gondin iniciando a primeira volta na disputa pela liderança, com a primeira volta sendo completada com Álvaro Guimarães em primeiro, seguido por: Lara Campos; Teleco; Francisco Gondin; José Fusetti; Amadeo Campos; César Fiamenghi; Arturo Fernandes; Paulo Della Volpe; José Melkan; Luiz André; Willy Hermann; Ney Faustini e Valter Wolthers. Álvaro Guimarães e Lara Campos se destacaram na liderança a partir da 2ª volta, com Teleco em terceiro, mas sendo ultrapassado por Gondin e Fusetti em frente aos boxes, recuperando a posição de Gondin no final do retão e Fusetti no miolo do circuito.

Ney Faustini que corria com o carro alugado de “Gigante”, tinha largado mal, mas vinha se recuperando e ocupando a quinta colocação desde a segunda volta. Luiz André Ferreira, com a Brasília da equipe Condor, tendo largado na última posição, tinha recuperado algumas posições, mas perdeu rendimento do motor e voltou para a última posição. Amadeo Campos, José Fusetti e José Melkan abandonaram no início da corrida, enquanto Willy Hermann, tinha progredido de penúltimo para a sexta posição, seguido por Arturo Fernandes e Paulo Della Volpe. César Fiamenghi e “Gringo” Wolthers também abandonaram.



**48 - Francisco Gondin, 90 - Luiz Teleco Veiga, 54 - Ney Faustini (todos com VW 1600 D3)**

Álvaro Guimarães liderava, levando vantagem nas retas, enquanto Lara Campos era mais rápido no miolo, colando no líder, com Teleco e Gondin lutando pela terceira colocação, até Gondin, rodar na saída da Ferradura, com os dois quase se chocando.

Lara Campos teve o motor do seu carro fundido na quinta volta deixando Álvaro na liderança, perseguido por Teleco e Gondin, até que na sétima volta o carro líder começou a falhar permitindo que Teleco assumisse a

ponta no retão. Gondin também ultrapassou Álvaro e começou a se aproximar de Teleco, reduzindo a diferença para 4 segundos

Na junção, os dois estavam novamente colados e Gondin, se aproveitando de um motor mais potente, passou para a ponta. As duas últimas voltas foram muito disputadas, com Teleco recuperando a liderança na freada da Curva 3, mas Gondin reassumindo a posição na subida do Lago.

No meio da Curva do Sol, Teleco passou novamente para primeiro e cinco curvas depois, no Mergulho, foi a vez de Gondin assumir a liderança para acabar vencendo a corrida.

Álvaro Guimarães ficou com a melhor volta da prova com 3m31s094, média de 135,785 km/h, terminando a prova em sexto, mas foi desclassificado por ter recebido ajuda externa quando parou na pista.

No campeonato, Gondin estava em primeiro com 20 pontos, seguido por Teleco com 15, Faustini com 12, Arturo com 10, Hermann com 8, Della Volpe com 6 e Luiz André com 4, com os demais não completando 2/3 de prova para conseguirem pontuação.

**Ver RESULTADOS 1975/6**

### **Fórmula Ford**

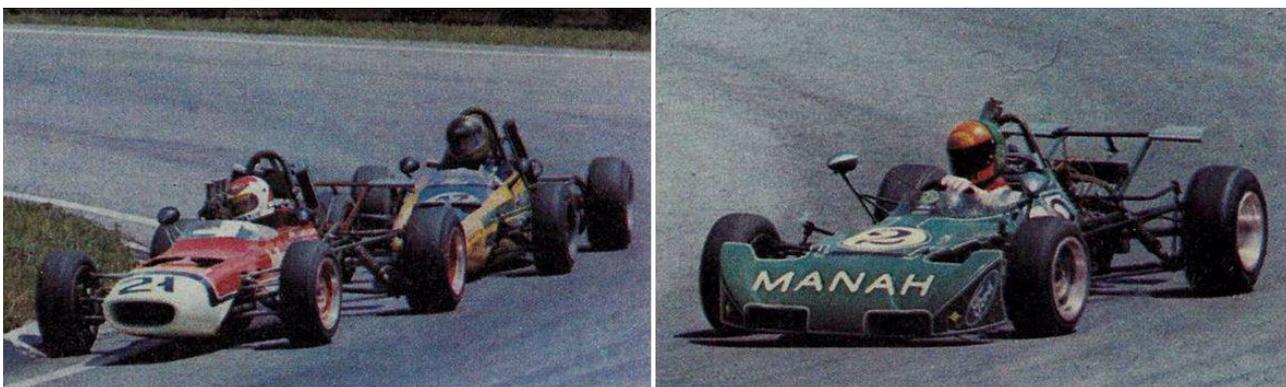
Para a temporada de 1975, a Fórmula Ford passou a ter boa premiação para largada, pole-position, melhor volta, classificação e um Prêmio Imprensa, que era entregue ao piloto que fosse considerado de melhor desempenho, por indicação de jornalistas especializados, independentemente do resultado obtido na corrida.

O regulamento da Fórmula Ford brasileira era bem diferente do que vigorava na Europa e Estados Unidos, onde se utilizava motores Standard do Ford Capri na Europa e Ford Pinto nos Estados Unidos, com todos os componentes de série e pneus radiais de carros de passeio.

No Brasil, onde não são fabricados os modelos Capri e Pinto, ambos com motores de 1600 cc, a solução encontrada foi a utilização do motor do Corcel, com 1.440 cc, sendo autorizado o uso de componentes especiais para sua preparação, sem limitar também o tipo e número de carburadores, taxa de compressão e diâmetro das válvulas. Além disso, os carros eram equipados com pneus de corrida do tipo Slick.

Os carros utilizados na temporada de 1975 eram os seguintes:

A maioria eram os Bino que foram construídos por Emil Schmidt para Luiz Antônio Greco em 1971, com base no projeto inglês do Merlyn.



**21 - José Moraes Neto, 47 - Paulo Gomes e 2 - Mário Pati Jr.**

O segundo fabricante de carros da Fórmula Ford era a Heve dos irmãos Herculano e Antônio Ferreirinha, no Rio de Janeiro, baseado no modelo Lola T200, construído com tubos de seções redondas a retangulares, bico desmontável e radiador de água dianteiro

Outro fabricante do Rio de Janeiro era a Polar de Ronald Rossi e Ricardo Achcar, lançado em 1971, com estrutura tubular como o Bino, mas a partir de 1973, a Polar decidiu modificar totalmente o carro para construir um novo modelo com chassi do tipo monocoque, mas como esse tipo de chassi foi proibido pelo novo regulamento da categoria, restaram dois Polar disputando o campeonato que eram os únicos modelos antigos, com chassi tubular.

Além desses carros, continuam em atividade alguns Merlyn sobreviventes da temporada “BUA de Fórmula Ford” disputada no Brasil em 1970.

O mais novo carro de Fórmula Ford era o Avallone A-33, fabricado por Antônio Carlos Avallone, baseado no Van Diemen inglês, tendo nessa primeira etapa dois carros prontos e vendidos para Marcos Troncon e Marivaldo Fernandes.

Vinte e um carros se apresentaram para a prova inaugural da categoria no dia 2 de março em Interlagos, sendo a favorita, a Equipe Hollywood, com seus Bino, equipados com motores preparados na Argentina por Oreste Berta, tendo como pilotos o bicampeão da categoria, o gaúcho Clóvis de Moraes e o carioca José Moraes. Raul Natividade Jr. estava presente com o Bino com frente modificada, com o qual Alex Dias Ribeiro se sagrou campeão em 193, tendo apoio financeiro da Caltabiano.

Do Rio Grande do Sul, se destacava a equipe Cambial/Telefunken, que tinha como preparador Horst Kierks e como pilotos Francisco Feoli e Fernando Onófrío. Também do Rio Grande do Sul estava presente o ítalo-brasileiro Amedeu Ferri, com seu Bino preparado pelo próprio piloto que tinha modificado a sua carroceira, com uma frente mais afunilada. A equipe de Luiz Antônio Greco, se apresentou com um Bino para Paulo Gomes, com um motor preparado por Greco na sua nova firma, a LAG, que pretendia se tornar uma fornecedora de motores para a categoria, aos moldes da Holbay, Cosworth e Novamotor.

Completavam o pelotão de Bino: Francisco Gabriel Neto (Lonaflex), Antônio Luiz Meireles (Ifesteel), José Luiz Pimenta (Jawea), João Cilião Alves, Sérgio Blauth e Waldir Antônio da Silva.

Os dois Polar com chassi tubular estavam presentes com Mário Pati Jr. (Manah) e Romeu Corsini Jr. (Walrod). O carioca Carlos Eduardo Domingues era o único representante da Heve, e a Avallone estava representada por Marivaldo Fernandes (Juvicol) e Marcos Troncon (Banco Safra).

Completavam a lista os Merlyn de: Fábio Crespi (Borda do Campo), Aloysio Andrade (Sonnervig), e Roberto Di Loreto (Condugel).

A prova foi dividida em duas baterias de 8 voltas cada uma, com resultado final apurado pela soma de tempo das duas.

A pista suja e cheia de óleo, foi a desculpa apresentada pela maioria dos pilotos no dia da prova de classificação, e os tempos não foram dos melhores, com apenas os dois primeiros colocados: Clóvis de Moraes e Marcos Troncon registrando tempos abaixo de 3m10s, ficando assim formado o grid de largada:

22 Clóvis de Moraes Bino – 3m07s76	16 Marcos Troncon Avallone – 3m09s84	12 Francisco Feoli Bino – 3m10s05
111 Raul Natividade Jr. Bino – 2m11s43	13 Amedeu Ferri Bino – 3m12s07	
20 Antônio Meireles Bino – 3m12s81	81 Waldir Antônio da Silva Bino – 1m13s67	2 Mário Pati Jr. Polar – 3m15s70
63 José Luiz Pimenta Bino – 3m17s00	21 José Moraes Neto Bino – 3m17s11	
7 Roberto Di Loreto Merlyn – 3m20s40	77 Aloysio Andrade Merlyn – 3m22s35	11 Fernando Onófrío Bino – 3m32s05
46 Fábio Crespi Merlyn – 3m32s05	48 Sérgio Blauth Bino – 3m41s77	
357 João Cilião Neto Bino – 4m03s13	70 Carlos Domingues Heve – 4m14s57	4 Francisco Gabriel Neto Bino – 5m20s62
47 Paulo Gomes Bino	45 Marivaldo Fernandes Avallone	
128 Romeu Corsini Polar		

Dada a largada tomou a ponta Clóvis de Moraes, que tinha no seu encaicho Marcos Troncon, Francisco Feoli e Raul Natividade Jr. Amedeu Ferri também teve um bom início, assim como Paulo Gomes que havia largado no final do pelotão, mas já ocupava a sexta colocação quando os carros completaram a primeira volta.

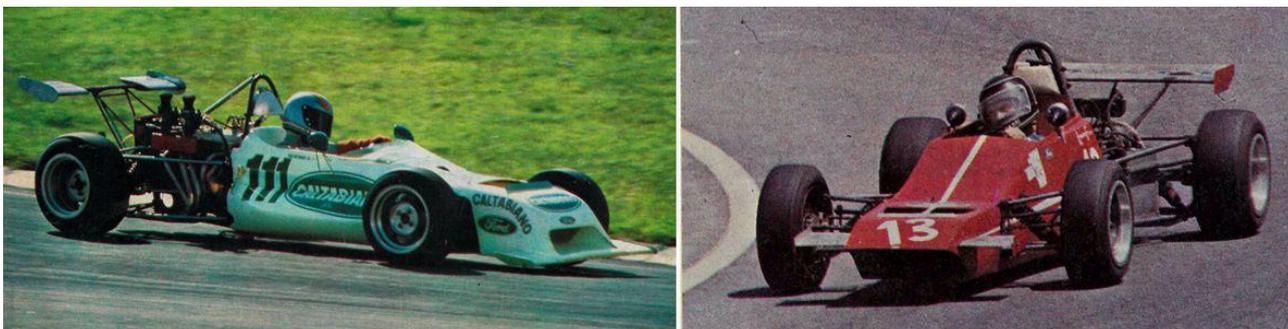
A reação de Paulo Gomes foi muito comemorada no boxe de Luiz Greco, mas na segunda volta o piloto foi obrigado a parar nos boxes com a junta do cabeçote queimada, problema que se repetiu com muitos carros, tirando da prova Francisco Gabriel, José Luiz Pimenta, Waldir Antônio da Silva e Sérgio Blauth.

Pimenta havia trocado o motor no dia da corrida e o seu motor reserva era bem menos potente acabou deixando o piloto fora da corrida. Marivaldo Fernandes parou depois de duas voltas, mas seus mecânicos conseguiram recuperar o carro para a segunda bateria.

Na quarta volta, Troncon, Natividade e Feoli ainda tentavam se aproximar de Clóvis, enquanto José Moraes liderava o segundo bloco seguido por Aloysio, Pati, Meirelles, Onófrío, Domingues, Cilião e Di Loreto, com Natividade rodando nessa volta na Curva da Ferradura e, Troncon, antes de completar a volta, teve seu motor estourou causado por superaquecimento, com o piloto recolhendo seu carro aos boxes para não mais voltar. Esse problema de superaquecimento do motor também foi enfrentado por Raul Natividade, que diversas vezes teve que evitar o vácuo de outro carro, para não esquentar demais o motor.

Na volta seguinte, apenas Feoli conseguia acompanhar Clóvis, mas sem possibilidade de tentar uma ultrapassagem

Aloysio Andrade, que estreava na Fórmula Ford abandonou com o motor quebrado na última volta, como consequência de um superaquecimento, mas mesmo com essas problemas, Aloysio ficou entusiasmado e declarou que compraria um carro novo para substituir seu antediluviano Merlyn para continuar no campeonato.



**111 - Raul Natividade Jr. (2º colocado) e 13 - Amedeu Ferri (3º colocado)**

Faltando três voltas, o motor do carro de Clóvis perdeu rendimento e, com isso, Feoli o ultrapassou no final do retão. Clóvis conseguiu recuperar a posição no miolo, mas foi ultrapassado novamente por Feoli na Curva do Sol, que venceu a bateria com uma vantagem de 10 segundos, ainda ficando com a volta mais rápida bateria com 3m09s51, média de 151,211 km/h

A bateria terminou com Feoli em primeiro, Clóvis em segundo, seguidos por: Natividade, Ferri, J. Moraes. E Pati. Aloysio Andrade, apesar de abandonar ficou em sétimo com uma volta de atraso, se classificando a seguir: Meireles, Onófrío, Domingues e Cilião, todos com menos uma volta que o líder.

Para a segunda bateria não alinharam nove carros: Roberto Di Loreto, Marcos Troncon, Antônio Meireles, Paulo Gomes, Sérgio Blauth, José Luiz Pimenta, Aloysio Andrade, Waldir da Silva e Romeu Corsini.

Na largada, a demora do diretor de prova para baixar da bandeira prejudicou vários concorrentes. Marivaldo Fernandez chegou a tocar o bico do seu carro no que estava à sua frente e levantou os braços reclamando. Carlos Eduardo Domingues teve problemas com a embreagem provocado pela demora na largada.

Clóvis de Moraes largou tentando abrir vantagem para descontar os 10 segundos perdidos na bateria anterior, com Feoli o acompanhando, mas na segunda volta o motor do seu carro começou a falhar e, a partir desse momento, a bateria se resumiu às lutas entre Natividade e Ferri pelo segundo lugar, e entre Mário Pati e José Moraes pelo quarto.

Francisco Gabriel e Marivaldo Fernandes, que haviam conseguido largar na segunda bateria, depois de reparados os defeitos que os obrigaram a parar na primeira, só conseguiram dar seis voltas, enquanto João Cilião deu apenas 4 voltas, Antônio Meirelles e Fernando Onófrío uma cada.

Nessa bateria, Clóvis registrou um novo recorde para a categoria em Interlagos com o tempo de 3m08s09, média de 153,167 km/h.

Clóvis venceu a bateria com 12 segundos de vantagem para Raul Natividade, se classificando a seguir: Ferri, Pati, J. Moraes, Feoli, Fábio Crespi e Carlo Domingues, este com uma volta a menos.

Na soma de tempo das duas baterias, a vitória ficou com Clóvis de Moraes, seguido por Raul Natividade, Amedeu Ferri, Francisco Feoli, José Moraes Neto, Mário Pati Jr., Carlos Domingues, Fábio Crespi, e João Cilião, os únicos que completaram 2/3 da prova.

O prêmio imprensa foi dado pelos jornalistas a Raul Natividade Jr., e as posições do campeonato ficaram assim: 1º Clóvis de Moraes – 9 pontos; 2º Raul Natividade Jr. – 6 pontos; 3º Amedeu Ferri, 4 pontos; 4º Francisco Feoli – 3 pontos; 5º) José Moraes Neto – 2 pontos; e 6º Mário Pati Jr. – 1 ponto.

Para o campeonato paulista, Raul Natividade ficou com 9 pontos, Mário Pati com 6, Fábio Crespi com 4 e João Cilião Alves com 3.

**Ver RESULTADOS 1975/7**



***Clóvis de Moraes, o vencedor da prova com seu Bino da Equipe Hollywood***

#### **9 – 1ª ETAPA DO CAMPEONATO PARANAENSE - CASCAVEL (09/03/1975)**

No dia 9 de março foi realizada no Autódromo de Cascavel, a 1ª Etapa do Campeonato Paranaense, composto por três categorias: Turismo Divisão 1 até 1.600 cc, Turismo Divisão 3, e Sport Divisão 4.

A prova de Turismo Divisão 1 foi disputada em duas baterias de 20 voltas, e a vitória de Emílio Pederneiras foi bastante difícil, com o piloto do único VW Passat presente na prova, muito apertado pelos Chevette de Gastão Weigert e Antônio Heleno, que se revezaram na liderança por dezenove vezes entre si.

Pederneiras venceu Weigert por apenas 0,12 segundos. Ivo Mendes correu na quarta posição até a 10ª volta da bateria inicial, quando capotou.

O terceiro foi Antônio Heleno, seguido por: Walter Rockenbach, Luiz Zornig, Saul Caus, Gregório Alves, Paulo Adelar, César Cattani, José Tissiani, e Ivo Mendes.

A prova de Turismo Divisão 3 foi disputada em uma bateria de 16 e outra de 15 voltas, totalizando 31, e as duas foram vencidas pelo Maverick Quadrijet de Odivaldo Alves, com os Opala presentes apresentando problemas na suspensão e, com isso, não tendo bom desempenho.

Saul Mário Caus com um VW 1600 foi o segundo colocado, mas teve sorte com a desistência de Antônio Sérgio Areas que parou depois de completar a primeira volta da segunda bateria, quando seu VW 1600 apresentou queda da pressão de óleo. Com problemas no câmbio do seu VW 1600, Roberto Wypich teve que se contentar com o terceiro lugar, terminando bem à frente de Wanderlei Rech (VW 1600). O quinto foi Raul Kals Iruk (Opala), o sexto Carlos Guerra (VW 1600), o sétimo Emílio Pederneiras (Passat), o oitavo Hildo Cortina (VW 1600), o nono Antenor Pezente (VW 1600), e décimo Ailton Szdlowski (VW 1600)

A prova de Sport, Divisão 4, mostrou a superioridade do Avallone Chrysler de Pedro Muffato. Tendo largado na frente, Valdir Favarin (Manta Chrysler) se manteve na liderança até a quarta volta, quando Muffato o ultrapassou para vencer a prova. Favarin foi o segundo, Calos Luiz Tasch (Manta VW) foi o terceiro, Mauro Turcatel (Manta VW) o quarto, e José Baldo o quinto (Manta Ford V-8).

**Ver RESULTADOS 1975/8**

#### **10 – 1ª ETAPA DO CAMPEONATO GAÚCHO DE TURISMO DIVISÃO 1 – TARUMÃ (09/03/1975)**

No dia 9 de março foi disputada a primeira etapa do Campeonato Gaúcho de Turismo Divisão, tendo os seguintes resultados:

Classe "C" – acima de 3.001 cc: 1º) Júlio Tedesco – 17 – Chevrolet Opala – 1h07m33s93; 2º) Romel Pretto – 56 – Chevrolet Opala; 3º) Humberto Zatti – 40 – Ford Maverick; 4º) Edeny Rocha – 32 – Ford Maverick.  
Classe "B" – de 1.601 a 3.000 cc: 1º) Almir Valandro – 55 – Alfa Romeo 2300 – 1h10m33s40; 2º) Luís Fernando Rocha (Alfa Romeo 2300); 3º) Geraldo Duarte – 9 – Chevrolet Opala; 4º) Henry Dias (Dodge 1800).  
Classe "A" – até 1.600 cc: 1º) Walter Soldan – 10 – Chevrolet Chevette – 1h11m17s98; 2º) César Duarte Ramos – 31 – VW Passat; 3º) Francisco Artigas – 90 – VW Passat; 4º) Fábio Bertoluci – 2 – Chevrolet Chevette; 5º) José Carlos Almeida – Chevrolet Chevette.

### **11 – X CORRIDA DOS CAMPEÕES – FÓRMULA 1 e 5000 – BRANDS HATCH (16/03/1975)**

No dia 16 de março foi disputada em Brands Hatch, a décima edição da tradicional Corrida dos Campeões, evento que surgiu com a finalidade de dar às equipes oportunidade de introduzir e testar modificações em seus carros antes da fase europeia do Mundial de Fórmula 1.

Durante muito tempo, a prova, patrocinada pelo jornal Daily Mail e pela British Airways, foi o principal sustentáculo econômico do circuito de Brands Hatch, além do GP da Inglaterra.

Em 1974, porém, a bolsa exigida pela FOCA (cerca de 5 mil libras esterlinas) colocava os organizadores num impasse, entendendo-se que, para cobrir os custos, o evento precisaria receber no mínimo 20 mil espectadores o que era duvidoso, pois o frio e a neve aumentavam intensamente nos dias anteriores à corrida.

Para minimizar esse problema, os organizadores resolveram garantir a presença de 16 carros da Fórmula 1, preenchendo as demais vagas com carros da Fórmula 5000.

Com a ausência da Ferrari e da Brabham, as demais principais equipes estavam presentes, e Emerson Fittipaldi que era o principal oponente à participação dos pesados carros da Fórmula 5000 equipados com motores V-8 americanos, mas preocupado com o acerto da McLaren, concordou em participar do evento, para testar a nova suspensão com amortecedores perpendiculares, e com a equipe levando para Brands Hatch três carros, para Emerson e Mass, ficando o terceiro como reserva, porém o teste acabou não acontecendo pois durante todo o final de semana as condições atmosféricas não os permitiram.



**14 - Bob Evans (BRM P201), 17 - Jean-Pierre Jarier (Shadow DN5 Ford),  
20 - Arturo Merzário (Williams FW3 Ford) e 18 - John Watson (Surtees TS16 Ford)**

Por outro lado, Jody Scheckter chegou animado e otimista depois da sua vitória na África do Sul, com seu Tyrrell tendo novos condutos de freio e o desenvolvimento de uma nova asa traseira, enquanto seu parceiro Patrick Depailler estava presente apenas para participar de uma reunião da Associação do Pilotos.

A Lotus levou a Brands Hatch seus dois modelos 72E, sendo que o carro de Ickx estava cheio de ondulações nas laterais e, como novidade, a palavra "Special" tinha desaparecido por determinação do patrocinador John Player descontente com a imagem que o carro vinha adquirindo na Inglaterra. Pelo lado técnico, a preocupação da Lotus era com relação às modificações na geometria da suspensão, sendo um dos principais

problemas enfrentados pelos carros a falta de rotação nas rodas motrizes e, por isso, no lugar das sólidas conexões de aço, um par de cabos de aço havia sido adaptado para tentar dar maior flexibilidade que permitisse às rodas motrizes sua manutenção firme contra o piso.

Segundo os promotores, uma das maneiras de atrair público era encontrar uma mulher para competir no GP, o que explica de certa forma a presença de Lella Lombardi que compareceu a Brands Hatch depois da sua estreia no GP da África do Sul, e para isso, a March havia reconstruído o carro que Vittorio Brambilla tinha destruído na África do Sul, entregando-o à italiana.

A Shadow era a equipe mais otimista depois de liderar a prova em Interlagos e mesmo não tendo ido bem em Kyalami, com a equipe tendo instalado radiadores menores e mais leves o que, segundo seu projetista Tony Southgate, os colocava apenas sete quilos acima do limite mínimo de peso permitido pelo regulamento. Os dois carros estavam equipados com motores Cosworth modificados por John Dunn da Swindon Motors e testavam um novo sistema de escapamento com tubos de duas polegadas, acrescido de um novo sistema de injeção de combustível, procurando acabar com a perda de potência apresentada nos GP anteriores.

Entre as equipes menores, a Surtees parecia revigorada com a presença de John Watson, com John Surtees falando em introduzir modificações no seu carro durante o decorrer do campeonato.

Na Penske se destacava a adaptação de uma trave transversal composta por duas peças que mudava ligeiramente a geometria da suspensão de deixava o carro um quilo e meio mais leve.

Como novidade havia o retorno da Ensign que recebeu como piloto Roelof Wunderink, que além de pilotar, passou a patrocinar a equipe, e a outra novidade era a presença de Tony Trimmer no antigo Token que nessa corrida recebeu o nome de Safir.

Os organizadores estabeleceram três horas de treinos, sendo duas na sexta-feira e uma no sábado, com classificação conjunta, para os carros de Fórmula 1, que participaram separadamente dos carros da Fórmula 5000, e foi durante a sessão de duas horas da sexta-feira que todos conseguiram seus melhores tempos, embora um chuveiro fosse constante, mesmo com a pista recentemente nivelada que não estava tão escorregadia quanto no sábado, quando chegou a nevar.

Nos treinos, Pryce foi a sensação, com Jarier relegado momentaneamente ao segundo plano pela plateia inglesa, não conseguindo o mesmo desempenho, pelo constante travamento de seu freio dianteiro esquerdo. Mark Donohue, que fazia sua estreia em Brands Hatch, se ajustou habilidosamente à pista escorregadia, condição que raramente tinha enfrentado na sua carreira. Peterson encerrou sua participação nos treinos cedo, quando um dos novos cabos de aço se rompeu deixando a suspensão traseira colapsada, e com esse problema, o projeto dos cabos foi momentaneamente abandonado, com os carros voltando ao sistema tradicional.

Entre todos os carros, a McLaren tinha o pior desempenho, com os carros apresentando uma rotação nas rodas traseira muito forte, perdendo aderência.

Pilotando o novo modelo GH-01, apresentado pela primeira vez na África do Sul, Stommelen não se desesperou com as condições atmosféricas adversas, se colocou na terceira fila do grid, apenas um décimo de segundo de Ickx e Jarier.

Jody Scheckter, depois de alguns problemas, conseguiu afinar o seu Tyrrell e ficou com o segundo tempo, alinhando na primeira fila do grid de largada. O terceiro tempo ficou com Jean-Pierre Jarier, que dividiu a segunda fila com Jacky Ickx. A McLaren não se apresentou bem, com Emerson Fittipaldi ficando com a 14ª posição e Jochen Mass com a 12ª, com o grid ficando assim formado:

16 Tom Pryce Shadow DN5 Ford – 1m34s9	3 Jody Scheckter Tyrrell 007 Ford – 1m35s9
17 Jean-Pierre Jarier Shadow DN5 Ford – 1m37s3	6 Jacky Ickx Lotus 72E Ford – 1m37s3
23 Rolf Stommelen Hill GH1 Ford – 1m37s4	5 Ronnie Peterson Lotus 72E Ford – 1m37s7
28 Mark Donohue Penske PC1 Ford – 1m38s5	20 Arturo Merzário Williams FW03 Ford – 1m40s4
18 John Watson Surtees TS16 Ford – 1m40s4	10 Lella Lombardi March 741 Ford – 1m40s6

52 Tony Trimmer Token RJ2 Ford – 1m40s6	2 Jochen Mass McLaren M23 Ford – 1m40s6
51 Roelof Wunderinck Ensign N175 Ford – 1m43s1	1 Emerson Fittipaldi McLaren Mer Ford – 1m43s2
14 Bob Evans BRM P201 – 1m46s5	38 Maurizio Flamini Williams FW04 Ford – 1m47s0 (NL)
32 John Nicholson Lyncair 006 Ford – 1m48s0	39 Mário Casoni Lola T330 Chevrolet – 1m48s1 (NL)
35 David Purley Chevron B30 Ford – 1m48s2	208 Tom Belso Lola T330 Chevrolet – 1m48s9
37 Vern Schuppan Lola T332 Chevrolet – 1m49s5	36 Ian Ashley Lola T330 Chevrolet

Minutos antes da largada começou a nevar com certa intensidade, para em seguida o tempo abrir e o sol secar a pista.

Com a instabilidade climática, os organizadores autorizaram a realização de um treino extra para os concorrentes, com os carros partindo, na sua maioria, com pneus para chuva enquanto poucos tentaram os slick com um resultado desastroso. Stommelen foi o melhor nos treino, sendo o mais rápido. A partir da metade da sessão, a pista secou embora as nuvens de chuva ainda pairassem.



**18 - John Watson (Surtees TS16 Ford) e 5 - Ronnie Peterson (Lotus 72E Ford)**

Com a maioria dos carros equipados com pneus slick, uma súbita chuva de neve pouco antes da largada fez com que muitos desses os substituíssem, indecisão que retardou a largada

Alguns pilotos como: Pryce, Scheckter e Emerson optaram por pneus "slick", e acabaram acertando, pois realmente a pista secou rapidamente e não choveu nem neveu durante a prova, com apenas Jarier, Stommelen e Merzário optando pelos pneus de chuva.

Baixada a bandeira de largada, Scheckter tomou a ponta, enquanto Ickx e Jarier se aproveitaram da confusão na largada se adiantaram formando uma primeira fila de quatro carros. Com Ickx tomando a ponta, que durou menos de uma volta, quando foi ultrapassado por Scheckter. Pryce atrasou-se quando suas rodas traseiras patinaram e com isso caiu para a sexta posição e, logo na primeira volta, Jochen Mass, que vinha por fora, enganchou rodas com a Lola de Tom Belso com os dois indo se chocar com o guard-rail, abandonando a prova. Scheckter liderava a prova com certa vantagem, enquanto Pryce começava a se recuperar. Jarier, que tinha largado com pneus de chuva, teve que parar nos boxes na terceira volta para trocá-los, com a atenção ficando voltada para a disputa entre Ickx e Peterson que corriam em segundo e terceiro, assim com a recuperação de Emerson Fittipaldi que ultrapassava seus adversários a cada volta.

Na quarta volta, Emerson deixou a dupla da Lotus para trás e partiu no encalço de Scheckter enaunto mais atrás, Donohue fazia um esforço para se manter na pista. Com o ágil Chevron F-5000 de David Purley dando trabalho a Stommelen e à McLaren de Emerson.

Pouco a pouco, os pilotos que haviam largado com pneus de chuva foram parando nos boxes para trocá-los por slick.

Na volta 13, Pryce tinha diminuído a diferença que o separava de Scheckter para 9,2 segundos e duas voltas depois para 6,9 segundos e logo em seguida para 4,5.

Nesse meio tempo, ocorreu a rodopiada de Donohue na curva Kidney, enquanto a vantagem logo caiu para 3,7 segundos, com Pryce se aproximando de Scheckter em três décimos de segundo por volta.

Na curva Clearways, o Shadow já estava grudado no Tyrrell e durante duas voltas eles correram muito próximos e na vigésima volta Scheckter estava apenas um segundo à frente do britânico e, apesar das tentativas, a ultrapassagem parecia difícil até que na 23ª volta os dois alcançaram os retardatários Emerson e Donohue, na freada curva Druids, quando Emerson que tentava ultrapassar Donohue, involuntariamente fechou a porta para Scheckter, o que bastou para que na saída da curva, Pryce colasse no aerofólio de Scheckter, com os dois percorrendo as voltas seguintes muito próximos, quando na volta 26 o vazamento de óleo do câmbio do carro de Scheckter o fez abandonar, deixando o caminho livre para a primeira vitória de Pryce e da Shadow.

John Watson, por sua vez, teve um ótimo desempenho conquistando o segundo lugar depois de uma luta ferrenha com Peterson e Ickx. Emerson foi o quinto, com Bob Evans em sexto.

Ver **RESULTADOS 1975/9**



*Tom Pryce (Shadow DN5 Ford) vencedor da prova*

## **12 – 1ª ETAPA DOS CAMPEONATOS BRASILEIROS DE F-SUPER VÊ E SPORT – INTERLAGOS (16/03/1975)**

Em 1975, a CBA, se aproveitando do forte patrocínio da VW na Fórmula Super Vê, resultou incluir no programa dessa categoria, as etapas da Sport Nacional Divisão 4, e a primeira foi disputada no dia 16 de março no Autódromo de Interlagos.

No sábado, o mesmo dia da disputa das provas de classificação, a Federação Paulista organizou a primeira prova de Estreantes e Novatos do ano, numa prova na qual foram disputadas as classes até 1.300 cc e de 1.301 a 1.600cc.

Desde o início a prova foi dominada pelos pilotos Edison Pizzoli (Passat nº 106) e Sérgio Luís Tescarollo (Chevette nº 2). Enio Miraglia (Passat nº 29), Eduardo Biancardi (Passat nº 104) e Marcos Lara Gouveia (Chevette nº 20). Tescarollo, quando apertava Pizzoli pela liderança da prova, acabou rodando e se distanciando do grupo.

Miraglia que liderava a corrida na última volta, acabou saindo da pista na curva do Bico de Pato, permitindo que Pizzoli assumisse a liderança vencendo por pequena margem. Pizzoli foi o primeiro, Miraglia o segundo, Biancardi o terceiro, Lara Gouveia o quarto, Ludgero Ventura (Chevette nº 92) o quinto, e Tescarollo o sexto. Na classe até 1.300 cc, o domínio inicial do de Romauro Leal Passos (VW 1300) até rodar no “S”, permitindo que Luís Carlos Cechino vencesse com um Corcel.

### **Turismo Divisão 1**

No domingo, entre as baterias da Fórmula Super Vê, foi disputada a primeira etapa do Campeonato Paulista de Turismo Divisão 1 acima de 3.001 cc.

Desde os treinos classificatórios, duas determinações da Federação Paulista de Automobilismo provocaram grandes polêmicas entre as equipes e pilotos: 1) a obrigatoriedade de uso de um filtro de ar no carburador e 2) o uso de pneus com um sulco mínimo de três milímetros.

Reinaldo Campello, piloto e chefe da equipe Itacolomy-Safra logo e manifestou no sentido de que, com pneus novos não se conseguiria bons tempos, mas no entanto, concordou de que essa medida ocorresse para uma maior segurança dos pilotos.

Mas no dia dos treinos, não havia fiscalização rígida com relação aos pneus, mesmo porque os encarregados da vistoria nem sequer tinham equipamento para a medição e, com isso, muitos carros foram acertados com um determinado jogo de pneus, sendo avisados de que não os poderiam utilizar no domingo.

Quanto à utilização de filtro de ar no carburador, o veterano Jayme Silva, piloto e preparador da equipe Tenenge afirmou que o filtro não influía nada no desempenho do carro, com seu uso se resumindo apenas numa questão de segurança, pois poderia abafar qualquer contragolpe de fogo que porventura fosse exalado pelo carburador.

Apesar da discussão, na prova classificação a pole-position ficou com o Maverick da equipe Manah pilotado por Artur Bragantini com o tempo de 3m46s46, ficando em segundo o Maverick de Paulo Gomes, da equipe Greco Mercantil-Finasa com 3m47s85, num pelotão de 20 carros.

Bragantini largou mal permitindo que Paulo Gomes tomasse a dianteira, saindo da curva Um em primeiro lugar, com Bragantini caindo para a oitava posição e, enfrentando problemas com os freios, acabou rodando na curva Três caindo para a penúltima posição.



**22 - Paulo Gomes, 26 - Jayme Silva, 20 - Marinho Amaral e 5 - Walter Barchi, todos com Maverick**

Livre do carro que parecia ser seu principal adversário, Paulo Gomes procurou aumentar sua distância na liderança completando a primeira volta em primeiro, seguido por Walter Barchi, Marinho Amaral, Jayme Silva e Bolivar De Sordi.

Na entrada do retão na segunda volta, Marinho Amaral superou Walter Barchi, com Jayme Silva se mantendo muito próximo, enquanto Bolivar de Sordi fazia de tudo para não ser ultrapassado por Camillo Christóforo Jr. Na volta seguinte, Jayme Silva passou por Walter Barchi na reta de chegada e na curva Três superou Marinho Amaral se posicionando na segunda colocação, com Marinho e Barchi iniciando um duelo pelo terceiro lugar. Até a quarta volta, Marinho conseguiu manter o terceiro lugar mas, na quinta acabou sendo superado por Barchi, conseguindo recuperar a terceira posição na última volta, com os dois carros entrando na reta dos boxes lado a lado, com Marinho conseguindo bater Barchi por apenas dois décimos de segundo.

Paulo Gomes foi o vencedor tendo uma vantagem de 5,72 segundos para Jayme Silva. Dois segundos depois chegou Marinho Amaral seguido por Walter Barchi, Bolivar De Sordi, Camillo Christóforo Júnior, Edgar de Melo Filho, Roberto Dal Pont, Marco Tidemann, Xandy Negrão e Artur Bragantini, todos com Ford Maverick, ficando na 12ª posição Reinaldo Campello no primeiro Opala classificado.

#### **Sport Divisão 4**

A categoria dos carros Sport chegou a ser a mais importante no Brasil até 1972, quando participavam das provas carros como Porsche 908, 910, 907, Alfa Romeo T33/3, Ford GT40, Royale, assim como carros de fabricação nacional com destaque para o Fúria, sendo que a equipe Hollywood, com seus Porsche chegou a vencer corridas na Argentina.

Em 1971, Antônio Carlos Avallone começou a fabricar uma cópia da Lola da série Can-Am, preferencialmente com motores do Dodge Dart, mas podendo receber motores do Opala e posteriormente do Ford Maverick, e

no final de 1972, o construtor convenceu a CBA a autorizar no campeonato, apenas os carros fabricados no Brasil, ou seja, na categoria de maior cilindrada, os Avallone.

O carro era tão ou mais caro do que os importados e a dificuldade de importação de peças para a preparação deles, foi se tornando insuportável para os participantes. A CBA ainda tentou amenizar o problema, autorizando que os carros importados que estivessem no país, trocassem seus motores originais por outros de fabricação nacional para participarem do campeonato, o que durou pouco tempo, com esses carros sendo retirados da categoria.

Apesar dos fabricantes cariocas Heve e Polar e o paranaense Manta fabricassem carros para a classe de menor cilindrada, a categoria foi se deteriorando e o exemplo disso, foi a abertura do campeonato de 1975, quando apenas nove carros estavam presentes no autódromo de Interlagos.

Tradicional adepto da categoria, e atual presidente da Comissão Nacional de Pilotos, Pedro Muffato afirmou que a CBA vinha demonstrando boa vontade para a categoria, contudo esta estava se tornando impraticável, pois se o piloto quisesse importar componentes mecânicos, com peças e até mesmo pneus, esbarrava na incrível burocracia da entidade e, dessa forma, para poder participar de uma prova, se via obrigado a buscar esses componentes no mercado negro aumentando seu valor por até oito vezes. Segundo o piloto, se a CBA melhorasse esse entrave, mais de 50 carros poderia participar do campeonato.



**Largada da prova, com 7 - Jan Balder, 20 - Pedro Muffato e 11 - Luiz Pereira Bueno na frente**

Outro exemplo era o de Valdir Favarin, piloto de Cascavel que tinha se mudado para Goiânia, que corria com um Manta Chrysler, que corria com um motor Dodge Dart standard sem ter como bancar os custos de preparação mais apropriada para a categoria.

Em contrapartida, a grande novidade dessa etapa foi a estreia do Berta Hollywood, carro que foi “construído” no Brasil sob a orientação do argentino Oreste Berta. Segundo Luiz Pereira Bueno, o projeto do carro foi iniciado em outubro de 1973 na Argentina a partir de um protótipo Berta equipado com motor Tornado fabricado pela Ika Renault. Desenhado por Oreste Berta com colaboração e Anísio Campos, o pessoal da equipe Hollywood passou quatro meses na Argentina aprendendo a copiar o modelo original para retornar ao Brasil e o construir nas oficinas da equipe brasileira.

O carro tinha distância entre eixos de 2.465 mm, rodas de 11” na frente e 17” atrás, suspensão com molas helicoidais com duplos triângulos, motor Ford V-8 do Maverick, com equipamento Gurney, coletores Berta, quatro carburadores Weber verticais de corpo duplo, potência de 427 hp, câmbio Hewland DG 300 de cinco velocidades, freios a disco nas quatro rodas, chassi tubular semi monocoque e carroceria de fibra de vidro.

Ninguém se surpreendeu quando, terminado os treinos, Luiz Pereira Bueno ficara com a pole-position com o tempo de 2m51s58, com Pedro Muffato em segundo com 3m04s42. O terceiro era Jan Balder com 3m18s67, com o grid de largada ficando assim formado:

11 Luiz Pereira Bueno Berta Hollywood Ford – 2m58s58	20 Pedro Muffato Avallone Chrysler – 3m04s42	7 Jan Balder Polar VW – 3m18s67
16 Fausto Berti Royale Chevrolet	77 Maurício Chulam Neto Heve P6 VW	
8 Waldir Favarin Manta Chrysler	33 Paulo Leser Heve P6 VW	88 Elton Rohnelt Avallone Chrysler
1 Jorge Comeratto Heve P5 VW		

A princípio, a prova deveria ser disputada após as três baterias da Fórmula Super Vê, entretanto, com o cancelamento da demonstração dos carros da Fórmula VW 1300 para o intervalo entre a segunda e terceira baterias, os organizadores da prova e chefes das equipes se reuniram e, de comum acordo, resolveram antecipar a prova. Entretanto, Antônio Carlos Avallone, que não tinha participado dos treinos e não estava presente na hora da decisão em Interlagos, somente chegou ao autódromo com seu Avallone Chrysler e vestido com o macacão de corrida, quando faltavam poucos minutos para o término da prova.

Na largada, o carro de Luiz Pereira Bueno atrasou-se, devido a uma falha no motor e acabou recebendo o impacto do carro de Berti na sua traseira, sendo um dos últimos a sair. Pedro Muffato assumiu a ponta, mas antes de completar a primeira volta, com o motor do seu carro falhando, foi ultrapassado por Maurício Chulam Neto e em seguida por Luiz Pereira Bueno, com a primeira volta sendo completada na seguinte ordem: 1º) Chulam; 2º) Bueno; 3º) Muffato; 4º) Balder;. 5º) Favarin; 6º) Rohnelt; 7º) Berti; 8º) Leser; 9º) Comeratto.

Leser, após completar a primeira volta entrou no boxe e não mais voltou à pista, pois o piloto carioca, na verdade, estava participando da prova apenas para testar uma nova caixa de câmbio de cinco marchas, com seu Heve P5, um carro bastante desatualizado, que teria poucas chances de obter um bom resultado.

Na segunda volta, logo em seguida à desistência de Paulo Leser, foi a vez de Pedro Muffato abandonar, com o motor do seu Avallone Chrysler falhando muito, enquanto Bueno já ocupava a primeira colocação depois de ultrapassar seu companheiro de equipe, Maurício Chulam e, a partir desse momento, se manteve na ponta até o final da corrida.

Com Balder firme na terceira colocação, praticamente apenas a disputa pelo quarto lugar despertava um discreto interesse do público, com Favarin trocando de posição com Berti por três vezes e no final Berti acabou levando a melhor. Elton Rohnelt foi o sexto, e Comeratto, cujo carro falhou durante quase toda a corrida, foi o sétimo.



11 - Luiz Pereira Bueno (Berta Hollywood Ford), 2 - Maurício Chulam Neto (Heve P6 VW) e 7 - Jan Balder (Polar VW)

### **Fórmula Super Vê**

Estimulados pela farta premiação oferecida pela Volkswagen, nada menos do que 34 carros se inscreveram para a primeira etapa da Fórmula Vê em Interlagos, sendo desses, nove pilotos com participação em corridas na Europa, principalmente na Fórmula 3 inglesa. Desses nove, dois, Antônio Carlos Avallone e Tite Catapani, não puderam se apresentar pois seus carros não ficaram prontos, e mais um dos inscritos não pôde alinhar, o carioca Murilo Pilotto que teve problemas com a caixa de câmbio não tendo como recuperar o equipamento a tempo.

Considerado um dos mais técnicos pilotos brasileiros, e há quase três anos sendo um dos principais participantes da Divisão 3, Alfredo Guaraná Menezes dominou com tranquilidade os treinos oficiais, pois com

os ajustes feitos nos carros dele e do seu companheiro Eduardo Celidônio por Amador Pedro da equipe Marcas Famosas foi a que melhor se preparou para a corrida, e o tempo de Guaraná registrado na sexta-feira lhe garantiu a pole-position.

No primeiro dia de treinos, apenas 16 carros apareceram na pista e no dia seguinte 23, sendo as duas primeiras sessões de treino muito fracas, com a maioria dos pilotos apenas amaciando os motores dos seus carros. Apenas os cinco primeiros estiveram abaixo dos 3m08s, e a diferença do quinto para o sexto era de cinco segundos. Alguns entraram na pista sem usar a gasolina do autódromo, que era oficial de acordo com o regulamento e assim os seus tempos nem foram cronometrados, pois não tinham efeito para a classificação. Foi o caso de Teleco, que estreava o Polar da equipe Gledson, e Francisco Gabriel Neto, campeão paulista de Turismo Divisão 1 até 1.600 e também estreante da Super Vê pela equipe Lonaflex.



**96 - Norman Casari (Polar), 90 - Luiz Teleco Veiga (Polar), 63 - José LUiz Pimenta (Polar), 11 - Biju Rangel (Polar), 93 - Fauto Dabbur (Polar) e 47 - Janjão Freire (Kaimann)**

Guaraná registrou 3m03s94 logo na primeira sessão de 45 minutos e esse tempo não foi batido. Todos os pilotos reclamaram do óleo na pista, principalmente no Lago, Sargento, "S" e Pinheirinho. O brasileiro Nelson Piquet usou toda a primeira sessão para amaciar o novo motor de seu carro preparado por Giba, testando um novo bico do tipo da Tyrrell, com duas pontas elevadas à frente da roda, para aumentar a penetração aerodinâmica. Embora tenha melhorado o carro nos testes feitos em Brasília alguns dias antes da corrida, o novo bico não pôde ser usado em Interlagos porque o carro ficou com muita aderência na dianteira em curva de alta, provocando derrapagens de traseira. Quanto ao motor, Giba iria melhorar quando chegassem um comando de válvulas e outros componentes importados. Mesmo assim Piquet ficou com o segundo tempo com 3m05s54.

O campeão brasileiro de 1974, Marcos Troncon, estava presente com a equipe Banco Safra-Sabrico, e como o carro de Avallone não tinha ficado pronto, participou com o mesmo carro do ano anterior, ficando com o terceiro tempo. Eduardo Celidônio, companheiro de equipe Guaraná, não conseguiu o mesmo ajuste em seu carro, e ficou com o quarto tempo com 3m07s56. Francisco Lameirão foi o que enfrentou maiores problemas, ficou com o quinto tempo com 3m08s46. Do sexto lugar em diante, nenhum piloto conseguiu acertar o carro nesse primeiro dia, com Balder fazendo 3m12s12 e Amândio Ferreira 3m15s06.

No sábado, entre os primeiros colocados, apenas dois melhoraram significativamente seus tempos: Nelson Piquet melhorou seu tempo para 3m04s70, mantendo a segunda colocação, e Francisco Lameirão em quase quatro segundos, ficando com o terceiro tempo com 3m04s86, depois que seu motor apresentou uma grande melhora, e ele pôde fazer testes de aerodinâmica, com o carro se apresentando com novas tomadas de ar e um capô traseiro para cobrir o motor, dando ao Polar da equipe Motorádio alguma semelhança com os March de F-3. No final dos treinos, Lameirão foi obrigado a parar por causa da quebra da bomba de óleo, o que não chegou a preocupar o preparador Miguel Crispim, pois o motor estava rendendo bem e a troca era tranquila.

Eduardo Celidônio melhorou seu tempo de 3m07s56 para 3m07s37, mantendo a quinta colocação, com Fausto Dabbur e Ricardo Mansur que não tinham treinado no dia anterior, ficando com a sexta e sétima posições,

A chegada do carro de Teleco, novo contratado da equipe Gledson, causou grande movimentação no paddock, pouco antes do início dos treinos. O Polar amarelo, com motor preparado por Ítalo Adami, só havia dado poucas voltas no dia anterior, sofrendo quebra do motor que tinha sido trocado para sábado, com o piloto não tendo grandes possibilidades de conseguir uma boa colocação na largada. José Pedro Chateaubriand na sexta-feira deu apenas uma volta e parou pela quebra da embreagem e no sábado, devido a um erro na montagem da coroa e pinhão, o carro só andava em marcha a ré.

Nos boxes da equipe Diauto-Condugel, de Chateaubriand e Di Loreto, o inglês Malcolm Keith Hill, que havia chegado ao Brasil na quinta-feira, trabalhava ainda desambientado em sua equipe, vindo da equipe Surtees de Fórmula 1.

Na segunda sessão desse último dia de treinos, Marcos Troncon que tinha feito 3m05s84 no dia anterior, não conseguiu repetir esse tempo, pois os seus mecânicos não conseguiam acertar o motor que estava falhando. Manoel Semião, enfrentou problemas de câmbio, Jan Balder ficou sem embreagem, José Luiz Pimenta e Mário Pati Jr. tinham recebido seus carros Polar nesse dia e enfrentaram dificuldades para regular a carburação.

Dos pilotos que correram com os novos Heve, o carioca Milton Amaral, da equipe Govesa, foi o único a acertar o carro, que era um modelo de 1974 mas todas as modificações introduzidas do novo modelo, enquanto Júlio Caio com o chassi H-006, só chegou ao autódromo 10 minutos antes do final dos treinos, e não participou das tomadas de tempo. Maurício Chulam nem apareceu para treinar.



**6 - José Pedro Chateaubriand (Kaimann) e 12 - Nelson Piquet (Polar)**

Na Avallone, apenas os carros de Benoni e Muffato ficaram prontos mas não puderam participar da tomada de tempo,

Com a pole-position praticamente garantida, Guaraná resolveu voltar à pista na parte final dos treinos para tirar uma dúvida sobre o acerto da suspensão, mas nem conseguiu completar a primeira volta, pois seu carro derrapou violentamente na entrada da Curva do Lago, arrancou duas proteções de arame e bateu no guard-rail, com sua frente ficando totalmente destruída e com o tanque de combustível do lado esquerdo indo parar a cerca de 50 metros do carro, O testemunho de alguns fiscais de pista coincide com a impressão de Guaraná de que o pneu dianteiro esquerdo tinha furado antes de entrar na curva. Com o chassi entortado e várias peças da suspensão dianteira quebradas, além da carenagem, o carro foi levado para a oficina de equipe Marcas Famosas, com uma equipe de mecânicos da fábrica Magnum-Kaimann, chefiada por Alexandre Guimarães, se comprometeu a reconstruir o carro durante a madrugada, mesmo com o chefe da equipe, Miguel Stefanini, achando impossível o carro ser recuperado para a corrida.

O grid de largada ficou assim formado:

29 Alfredo Guaraná Kaimann – 3m03s94	12 Nelson Piquet Polar – 3m04s70	3 Francisco Lameirão Polar – 3m04s86
16 Marcos Troncon Polar – 3m05s94	19 Eduardo Celidônio Kaimann – 3m07s37	

93 Fausto Dabbur Polar – 3m07s94	98 Ricardo Mansur Kaimann – 3m10s61	54 Amândio Ferreira Polar – 3m12s30
9 Jan Balder Kaimann – 3m13s12	50 Milton Amaral Heve – 3m14s09	
96 Norman Casari Polar – 3m14s87	58 Cláudio Cavallini Kaimann – 3m15s73	2 Mário Pati Jr. Polar – 3m20s43
99 Edson Yoshikuma Polar – 3m21s05	11 Biju Rangel Polar – 3m21s82	
90 Luiz Teleco Veiga Polar – 3m22s21	59 Nivaldo Trama Kaimann – 3m23s46	107 Manoel Semião Heve – 3m23s94
47 Janjão Freire Kaimann – 3m24s58	37 Newton Pereira Newcar – 3m30s68	
139 Ricardo Conde Kaimann – 3m32s77	7 Ricardo Di Loreto Kaimann – 3m36s11	82 Luiz Celso Giannini Polar – 3m38s58
22 Sérgio Benoni Avallone	20 Pedro Muffato Avallone	
6 José Chateaubriand Kaimann	88 Murilo Pilotto Heve (NL)	4 Francisco Gabriel Polar
41 Júlio Caio Marques Heve	77 Maurício Chulam Neto Heve	
63 José Luiz Pimenta Polar	69 Ricardo Achcar Polar	



**3 - Francisco Lameirão (Pola), 19 - Eduardo Celidônio (Kaimann), 2 - Mário Pati Jr. (Polar) e 29 - Alfredo Guaraná (Kaimann)**

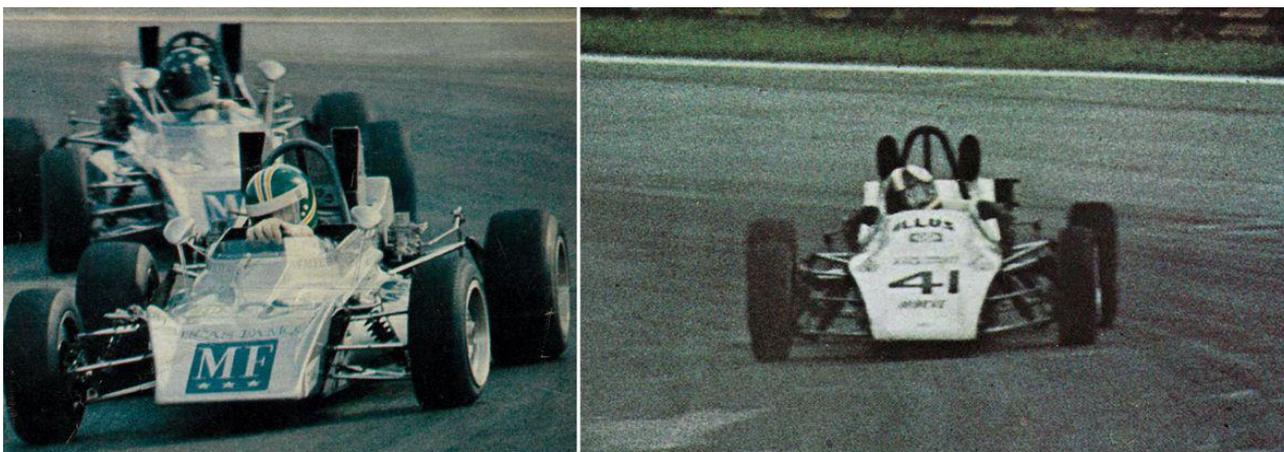
Com uma primeira marcha muito longa, Lameirão se atrasou na largada e caiu para a sétima posição, com Celidônio assumindo a ponta seguido por Piquet, Troncon, Mansur e Amaral, com a primeira volta sendo completada na seguinte ordem: 1º) Celidônio; 2º) Piquet; 3º) Troncon; 4º) Mansur; 5º) Balder; 6º) Amaral; 7º) Lameirão; 8º) Pati; 9º) Dabbur; 10º) Gigante; 11º) Chateaubriand; 12º) Teleco; 13º) Semião; 14º) Di Loreto; 15º) Casari; 16º) Trama; 17º) Chulam; 18º) Newton; 19º) Cavallini; 20º) Benoni; 21º) Biju; 22º) Yoshikuma;

23º) Conde; 24º) Adu; 25º) Pimenta; 26º) Gabriel; 27º) Janjão; 28º) Achcar; 29º) Caio; 30º) Guaraná, com os dois últimos abandonando depois de completarem a primeira volta, enquanto Pilotto e Muffato não alinharam para a largada.

Na segunda volta Lameirão iniciou sua recuperação completando volta na quarta posição, atrás de Celidônio, Troncon e Piquet, que abandonou em seguida, e à frente de Milton Amaral e Chateaubriand, que tinha largado em 25º lugar, completado a primeira volta em 11º e na segunda já ocupava a sétima.

Na terceira volta, com o abandono de Piquet e Mansur, Lameirão era o terceiro com Chateaubriand em quarto e em seguida vinham Balde, Milton Amaral e uma disputa acirrada entre Casari, Di Loreto, Benoni, Biju, Cavallini e Pimenta, com Gigante ficando de fora abandonando a bateria.

Novos abandonos na quarta volta: Trama, Conde, Yoshikuma, que bateu no guard-rail na curva do Sol, e Dabbur, reduzindo o número de concorrentes para 17, e na última volta Achcar estava muito lento e perdeu uma volta para Celidônio.



**29 - Alfredo Guaraná (Kaimann), 19 - Eduardo Celidônio (Kaimann) e 41 - Júlio Caio (Heve)**

Francisco Lameirão ultrapassou Troncon na quarta volta, mas não conseguiu alcançar Celidônio, terminando a bateria 1,7 segundos atrás do vencedor, com Troncon em terceiro, Chateaubriand em quarto, Pati em quinto, e Amaral em sexto.

Vinte e três carros alinharam para a segunda bateria, ficando de fora: Semião, Achcar, Trama, Conde, Yoshikuma, Piquet, Mansur e Chulam, os carros largaram na seguinte ordem: Celidônio, Lameirão, Troncon, Chateaubriand, Pati, Amaral, Balder, Casari, Di Loreto, Benoni, Biju, Pimenta, Cavallini, Gabriel, Adu, Janjão, Newton, Dabbur, Gigante, Caio, Guaraná e Muffato.

Dessa vez, mesmo com a primeira muito longa, Lameirão conseguiu largar bem, ficando atrás apenas de Celidônio, com a primeira volta sendo completada na seguinte ordem: 1º) Celidônio; 2º) Lameirão; 3º) Troncon; 4º) Chateaubriand. 5º) Pati; 6º) Balder; 7º) Guaraná; 8º) Amaral; 9º) Gigante; 10º) Caio; 11º) Benoni; 12º) Cavallini; 13º) Casari; 14º) Teleco; 15º) Newton; 16º) Di Loreto; 17º) Pimenta; 18º) Dabbur; 19º) Janjão; 20º) Biju; 21º) Adu; 22º) Gabriel e 23º) Muffato, com destaque especial para as espetaculares largada de Guaraná, Gigante e Júlio Caio, que vindo do final do pelotão já se apresentavam entre os dez primeiros.

Troncon e Chateaubriand vinham numa luta acirrada quando, na saída do Bico de Pato, Chateaubriand derrapou, saiu da pista e ao voltar, bateu de lado com Troncon, com os dois pilotos ficando fora da corrida e, partindo para uma briga, sendo separados pelos bandeirinhas postados no local. Entretanto, a briga não terminou por aí, pois dois mecânicos de Troncon (Laerte e Manelão), tentaram agredir até mesmo alguns fotógrafos que impediram a briga entre os pilotos.

Chateaubriand afirmou que não bateu propositalmente no carro de Troncon pois, segundo ele, derrapou e acabou batendo numa condição de corrida, entretanto, ao tentar voltar, para a corrida sem desacelerar, fatalmente correu o risco de atingir outros concorrentes que estavam muito próximos, além disso, alguns fiscais de pista afirmaram que na primeira bateria, o piloto tinha jogado o carro de Gigante para fora da pista, o que foi confirmado pelo piloto atingido.

Com os dois fora da corrida, Celidônio e Lameirão ficaram mais tranquilos nas primeiras posições.

Na segunda volta, Lameirão superou Celidônio, se firmando na primeira colocação, com os dois completando a segunda volta com Guaraná em terceiro, Pati em quarto, Balder em quinto, Júlio Caio em sexto, e Gigante em sétimo.

A luta entre Guaraná, Júlio Caio e Pati entusiasmou o público, que acabou quando Júlio Caio parou na última volta na Ferradura, e mesmo conseguindo retornar, acabou recebendo a bandeirada na 14ª posição.

Balder teve problemas na quarta volta, sendo ultrapassado por Gigante, e acabou em sexto

Dabbur correu muito bem para chegar em sétimo, tendo largado entre os últimos. Sérgio Benoni e Milton Amaral terminaram em oitavo e nono lugares, com 17 carros terminando essa bateria, com Lameirão 9,1 segundos à frente de Celidônio.

Um fato curioso ocorreu em seguida: Miguel Stefanini, chefe da equipe Marcas Famosas, e o preparador Amador Pedro tinham certeza de que o regulamento havia sido modificado para 1975, tendo sido decidido que o resultado da prova seria definido pela soma de pontos obtidos em cada bateria e não pela soma de tempos, mas acabaram não verificando o regulamento e com isso não se preocuparam com a vantagem que Lameirão colocou em Celidônio.

Para a terceira bateria, se apresentaram 21 carros, que largaram na seguinte ordem: Lameirão, Celidônio, Guaraná, Pati, Gigante, Balder, Dabbur, Benoni, Amaral, Casari, Biju, Di Loreto, Newton, J. Caio, Janjão, Gabriel, Adu, Cavallini, Pimenta, Muffato, Achcar.

A largada de Lameirão na terceira bateria foi ruim, assim como Guaraná que, mesmo largando na primeira fila, foram ultrapassado por seis concorrentes entre as curvas 1 e 2 caindo para sétimo e oitavo no retão, com Júlio Caio largando na 14ª posição, fez todo o retão pelo lado interno, ultrapassando seus concorrentes para assumir a segunda colocação ao frear por dentro da curva 3 entre três carros com a volta sendo completada na seguinte ordem: 1º) Celidônio; 2º) J. Caio; 3º) M. Amaral; 4º) Pati; 5º) Gigante; 6º) Dabbur; 7º) Lameirão; 8º) Guaraná; 9º) Di Loreto; 10º) Biju; 11º) Pimenta; 12º) Janjão; 13º) N. Pereira; 14º) Muffato; 15º) Cavallini; 16º) Gabriel; 17º) Adu; 18º) Achcar; 19º) Balder; 20º) Casari e 21º) Benoni.

Na segunda volta, Lameirão ultrapassou nada menos que seis carros da curva 1 até a saída da 2, assumindo a liderança, com o piloto afirmando que teve sorte ao pegar três vácuos seguidos, enquanto cortava a pista de um lado para o outro.

Com as várias trocas de posição que ocorreram nesse instante da corrida, Celidônio caiu para terceiro, Pati para sexto, Gigante para oitavo, com Guaraná se aproveitando do vácuo de Lameirão para subir para quarto, levando junto Dabbur para quinto.

Na terceira volta Celidônio recuperou a segunda posição passando por Júlio Caio e na quarta foi a vez de Guaraná fazer uma escalada subindo de quarto para segundo, e na última volta, Júlio Caio e Fausto Dabbur conseguiram superar os dois pilotos da Marcas Famosas para terminarem em segundo e terceiro, ficando Guaraná em quarto, Celidônio em quinto, com Sérgio Benoni em sexto depois de um corrida espetacular de recuperação, e completar a primeira volta na última posição.

Pela soma dos tempos das três baterias, Francisco Lameirão ficou em primeiro conquistando 9 pontos para o campeonato, em segundo Eduardo Celidônio levando 6 pontos, Mário Pati em terceiro com 4 pontos, Jan Balder em quarto com 3 pontos, Milton Amaral em quinto com 2 pontos, e Sérgio Benoni em sexto com 1.

**Ver RESULTADOS 1975/10-11-12**



**3 - Francisco Lameirão (Polar) vencedor da prova**

### **13 – MIL QUILOMETROS DE MUGELLO - 2ª ETAPA DO CAMPEONATO MUNDIAL DE SPORT (16/03/1975)**

Em Mugello, foi realizada a 2ª etapa do Campeonato Mundial de Marcas (Carros Sport), no dia 23 de março, com a participação dos brasileiros Pedro Victor Delamare e Antônio Castro Prado ao volante de uma Lola T294 alugada de Roger Hire, devido ao fato do March de ambos não ter ficado pronto a tempo.

Nessa prova, as Alfa Romeo, preparadas pela Autodelta foram inscritas por Willi Kauhsen e pilotadas pelas duplas Arturo Merzário/Jacky Ickx e Henri Pescarolo/Derek Bell, sendo consideradas as favoritas para a vitória.

Guy Ligier inscreveu dois Ligier JS2 patrocinados pelos cigarros Gitanes para Jean-Pierre Beltoise/Jean-Pierre Jarier e François Migault/Jean-Louis Lafosse, com os carros equipados com motores Ford Cosworth em substituição aos Maserati do ano anterior.

Um Mirage foi inscrito pela Gelo Racing para Jochen Mass/Tim Schenken e a Alpine apresentou o seu A-442 com turbo compressor para Gerard Larrousse/Jean-Pierre Jabouille.

Três Porsche 908 foram modificados e receberam motores de 2,2 litros com turbo compressor, para as duplas Herbert Mueller/Gijs Van Lennep, Leo Kinnunen/Ben Heydrich (que foi substituído por Van Lennep) e Reinhold Joest/Mário Casoni.

A dupla Lella Lombardi/Marie Claude Beaumont estava inscrita em um Alpine A-441 semioficial da equipe Elf-Suíça.

Quatro Porsche Carrera também estavam inscritos, sendo dois para os pilotos John Fitzpatrick/Toine Hezemans/Manfred Schurti e outros dois para Clemens Schickentanz/Reine Wisell/Hartwig Bertrams.

Eram esses os principais inscritos, mas havia, ainda, vários Chevron, Osella, Lola, AMS e De Tomaso.

O melhor tempo na prova de classificação ficou com a dupla Merzário/Ickx, com 1m48s23, mas já nos reinos, Larrousse/Jabouille mostravam que iam ser grandes adversários da Alfa, ficando com a segunda colocação com o tempo de 1m49s09, apenas 6/10 de segundo da Alfa. O terceiro tempo ficou com o Porsche 908 de Mueller/Van Lennep com 1m50s84. Depois vinham Mass/Schenken (Mirage) com 1m51s07, seguido por Joest/Casoni com 1m52s26, Kinnunen/Van Lennep, com 1m52s64, e Pescarolo/Bell com 1m53s60.

Pedro Victor Delamare/Antônio Castro Prado ficaram com o 15º tempo com 2m01s61.

Logo na volta de aquecimento, dois carros ficaram fora da prova: o Ligier de Migault/Lafosse e o Mirage de Mass/Schenken.



***A Lola T294 Ford de de Antônio Castro Prado e Pedro Victor Delamare***

Na largada, Merzário partiu na frente com Larrousse na sua cola, e assim terminaram a primeira volta com três segundos de vantagem para Mueller que era o terceiro, vindo a seguir: Joest, Pescarolo, Kinnunen, Turizio, Jarier, Hine, Lombardi e Delamare.

Nas primeiras voltas Merzário e Larrousse trocaram a liderança duas vezes até que Merzário se firmou na ponta e com 20 voltas, mantinha uma vantagem de seis segundos sobre o francês, com Mueller em terceiro, bem distanciado. Kinnunen, Joest e Hine corriam a seguir.

Delamare começou uma série de paradas nos boxes para colocar água, pois tinha estourado uma junta do cabeçote e esse defeito acabou obrigando o abandono dos brasileiros.

Quando começaram as paradas de reabastecimento das equipes, houve a natural troca de liderança até que todos tivessem parado e então a liderança voltou para a Alfa Romeo que estava sendo pilotada por Ickx, com Larrousse que tinha permanecido ao volante do Alpine, em segundo, mas na volta 50, o francês apareceu na

liderança, com Ickx em segundo, com o belga explicando depois, que tinha tido problemas de ultrapassagens pelos carros mais lentos, e que a pista estava muito escorregadia, Na volta 55, Ickx recuperou a liderança quando Larrousse parou para reabastecer e entregar a direção para Jabouille. Pouco antes, Larrousse tinha feito a volta no tempo de 1m49s08, que acabou sendo a mais rápida da prova.

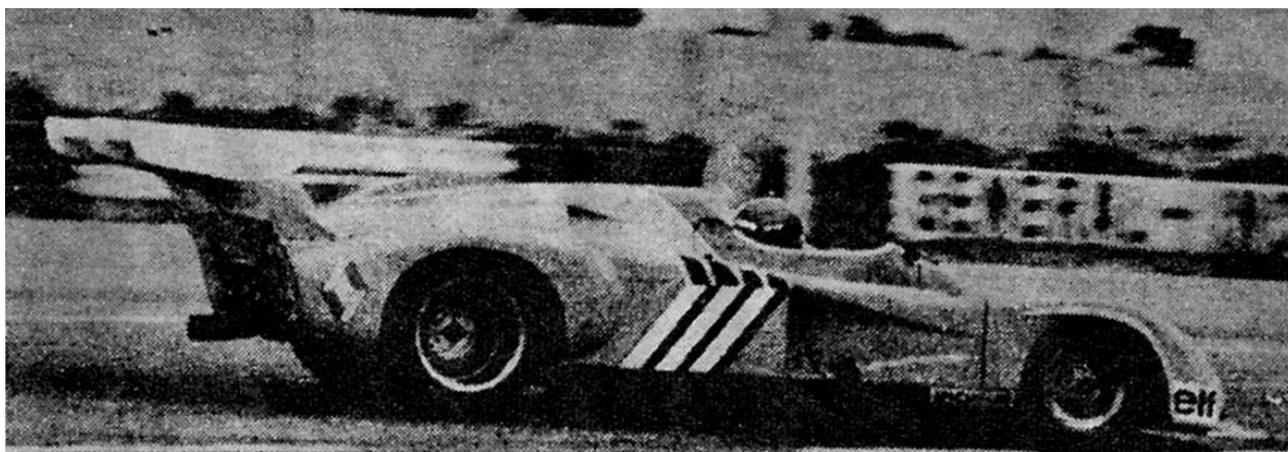
Quando Ickx parou nos boxes para reabastecer e entregar o volante a Merzário, este ainda saiu na frente e, quando a metade de corrida foi atingida, mantinha a liderança com uma vantagem de 20 segundos sobre Larrousse/Jabouille, com Mueller/Van Lennep em terceiro.

Com três horas de corrida, a vantagem da Alfa era de mais de um minuto para o Alpine e parecia que a marca italiana iria vender a prova, mas na volta 106, Ickx entrou nos boxes com problemas nos freios, perdendo sete minutos para trocar das pastilhas e, com isso, Jabouille/Larrousse assumiram a ponta, com a outra Alfa, de Pescarolo/Bell em segundo, que caiu para quarto numa parada nos boxes.

Nessa altura da prova a dupla feminina tinha assumido a liderança na classe de dois litros devido a uma parada extra de Hine/Grob. Quando Hine retornou à pista tinha cerca de 20 segundos de desvantagem para Lella e, então, o inglês começou a tirar do carro o que podia para recuperar a posição, descontando dois segundos por volta até passar pela italiana.

Quando faltavam dez voltas para o final da corrida, a Alfa de Merzário/Ickx ultrapassou o Porsche de Mueller e Van Lennep, mas não havia mais tempo para recuperar a liderança, com Larrousse/Jabouille recebendo a bandeirada de chegada depois de 150 voltas, com Ickx/Merzário em segundo uma volta atrás, seguidos por Mueller/Van Lennep, Pescarolo/Bell, Hine/Grob (que venceram a classe até 2.000 cc), Lombardi/Beaumont, Beltoise/Jarier, Barth/Kraus, Schurti/Fitzpatrick/Hezemans (que venceram a classe GT), e Schickentanz/Bertram/Wisell). O vencedor na classe até 1.300 cc, foi o Chevron de Anastasio/Pellegrino que terminou na 13ª posição.

**Ver RESULTADOS 1975/13**



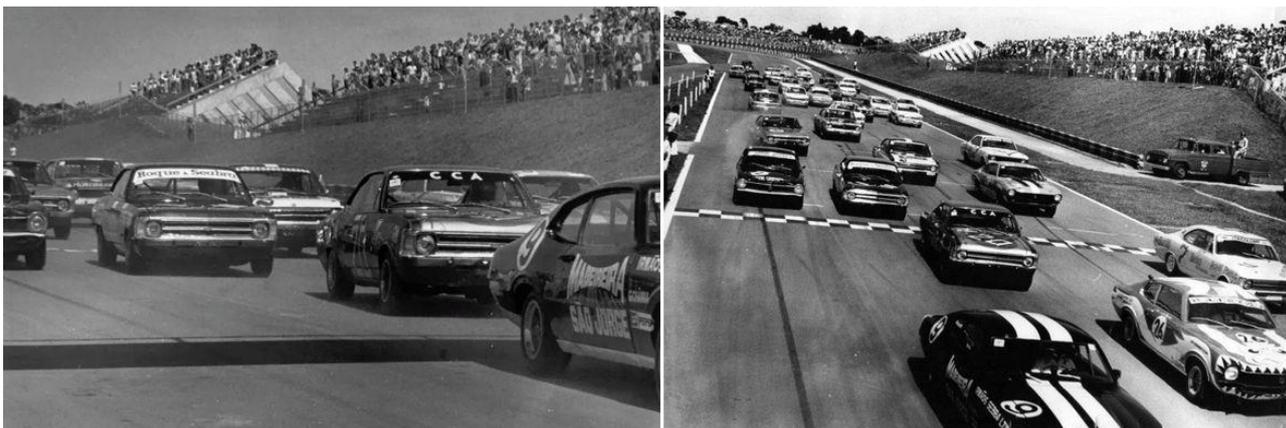
**5 - Gerard Larrousse/Jean-Pierre Jabouille (Alpine A442 Renault) vencedor da prova**

#### **14 – 1ª ETAPA DO CAMPEONATO BRASILIENSE E DA COPA PLANALTO (23/03/1975)**

A abertura da temporada automobilística do Planalto Central ocorreu no dia de 23 de março com a disputa da 1ª etapa do Campeonato Brasiliense e da Copa Planalto, que teve como preliminares corridas para o sexo feminino e para estreantes e novatos.

A primeira prova do programa foi a destinada a pilotos estreantes, que teve a participação de 9 carros, na qual, pilotando o carro mais potente, um Opala 3.800, Ayrton Oliveira não teve dificuldade em liderar do começo ao fim, terminando à frente de Vitor Koutomin, Ronaldo Valadão, Carlos Mamede e Geraldo Mamede, todos com Chevette.

Depois dessa prova foi disputada a prova intitulada “Festival do Batom”, para mulheres e, desde a largada, Márcia Machado, pilotando um Opala 4.100, tomou a dianteira, mas o melhor desempenho foi de Elizabete de Castro que correndo com um protótipo com motor Corcel, a perseguiu chegando a assumir a liderança que manteve até rodar na curva da vitória, caindo para o terceiro lugar. Retornou à corrida e ainda superou Lúcia Barreto que corria com um Dodge Charger. Em quarto lugar ficou Teresa Guaraciaba, esposa do piloto Paulo Guaraciaba, que pilotou o antigo Fitti Porsche equipado com motor VW de 2 litros. Em quinto ficou Maria Izabel Alencar (Opala) e em sexto Agustina Vives Gil (Chevette).



**Dois momentos da largada da prova com destaque para os Maverick 9 de José Carlos Catanhede e 26 de Norman Casari/Mauro Sá Mota e para o Opala de Neidiel Roure (CCA)**

Para a prova principal, as 200 Milhas de Brasília, alinharam 41 carros, com o Maverick de Paulo Guaraciaba/Luiz Estevão ficando com a pole-position com o tempo de 2m42s00, completando a primeira fila: Cairo Fonte (Maverick) com 2m43s02, e Paulo César Lopes (Maverick), com 2m43s96, com o grid de largada ficando assim formado:

43 Paulo César Lopes Ford Maverick – 2m43s06	33 Cairo Fontes Ford Maverick – 2m43s92	1 Paulo Guaraciaba/Luiz Estevão Ford Maverick – 2m42s00
26 Norman Casari/Mauro Sá Mota Ford Maverick – 2m44s07	9 José Carlos Catanhede Ford Maverick – 2m44s06	
7 Carlos Alberto Braz/Tony Nunes Chevrolet Opala – 2m46s02	20 Neidiel Roure Chevrolet Opala – 2m45s05	4 Pedro Bucsky/Constantino Andrade Ford Maverick – 2m45s00
3 Luiz Moreira/Norair Mendes Ford Maverick – 2m47s03	16 Roberto Sávio/Francisco Artigas Chevrolet Opala – 2m46s08	
13 Aray Xavier Chevrolet Opala – 2m55s04	2 Toninho Martins/Márcio da Costa Chevrolet Opala – 2m49s00	10 Asdubla Romão/Ueliton Caetano Chevrolet Opala – 2m48s00
41 Luzinan Pereira Chevrolet Opala – 3m01s00	17 Aramis Pureza/Dalton Machado Chevrolet Opala – 2m59s02	
12 Chevrolet Chevette Vicente Gil/Vicente Tejada – 3m05s00	32 Evandro Tavares/Eduardo Cosac Chevrolet Chevette – 3m04s08	24 Eduardo Cardoso Chevrolet Chevette – 3m03s00
30 Luiz Paternostro/Antônio Andrade VW Passat – 3m06s02	19 Márcio Guimarães Chevrolet Chevette – 3m05s04	
5 Hélio de Carvalho/Ilton Pacheco Chevrolet Chevette – 3m07s08	31 Ronaldo Jabur/José Lopes Jr. VW Passat – 3m07s04	14 Paulo Baeta/Jacinto Costa VW 1600 TL – 3m07s00
28 Plínio Coqueiro/Eurípedes Mesquita Chevrolet Chevette – 3m09s00	36 João Cruz Jr./Sandoval Oliveira Chevrolet Chevette – 3m08s00	
8 Cecin Sarkis/João Carlos Mercado Chevrolet Chevette – 3m15s02	25 Júnior Faria/Juarez Ribeiro Chevrolet Chevette – 3m20s00	46 Giovanni Coqueiro/Celso Reis Chevrolet Chevette – 3m09s04
21 Marco Emílio/José Márcio Toscano Ford Maverick (NL)	40 Carlos Browne/Loremborg Valle Chevrolet Opala (NL)	

37 Nelson Bola/Cláudio Baiochi Chevrolet Opala 4 (NL)	11 Alládio Teixeira Jr. Chevrolet Opala	6 Oswaldo Pinto Borba/João Carlos Roller Chevrolet Opala (NL)
22 Ernesto Roller/Ubiratan Castro Chevrolet Chevette	34 Oscar Carvalho/Ricardo Teixeira Alves Chevrolet Chevette (NL)	
44 Roberto Tomé/Luciano Licursi VW Sedan 1600	27 Vitor Koutomin Chevrolet Chevette	29 José Carlos Borba Chevrolet Chevette
18 Josué Andrade VW Sedan 1600 (NL)	15 Guilherme Cavalcante Chevrolet Chevette	
		23 Sérgio Patapata Chevrolet Opala

Logo após a bandeirada de largada, Paulo César Lopes assumiu a dianteira, perseguido por Norman Casari, José Carlos Catanhede e Luiz Estevão. Nas quinze primeiras voltas, Paulo César manteve o primeiro lugar, seguido por Paulo Guaraciaba, Neidiel Roure e Norman Casari e, daí em diante, Guaraciaba, Neidiel e Casari começaram a ameaça-lo. Guaraciaba tentou a ultrapassagem sobre Paulo César na curva que antecede a reta de chegada com os dois carros se tocando, com Guaraciaba dando uma rodada sensacional. Com problemas de freio, Guaraciaba passou a não ter condições de atacar os líderes. Em seguida, Neidiel teve que parar nos boxes com o motor do seu Opala superaquecido e, com isso, Casari corria colado em Paulo César, com Catanhede se recuperando bem, depois de ter sido obrigado a efetuar uma parada não programada nos boxes para recolocar um cabo de vela que havia se soltado, correndo próximo a Guaraciaba. Na 25ª volta, Casari conseguiu assumir o primeiro lugar ao ultrapassar Paulo César, mas rodou na curva da entrada da reta oposta, permitindo que Paulo recuperasse a liderança. Quando se iniciaram as paradas nos boxes para reabastecimento, Casari assumiu a ponta, mas teve que parar na volta seguinte, sendo substituído ao volante do Maverick por Mauro Sá Mota, partindo dos boxes em terceiro lugar, sendo superado também pelo carro de José Carlos Catanhede.

A dupla carioca Norman Casari/Mauro Sá Mota terminou em terceiro. em quarto Guaraciaba/Estevão, em quinto o Opala dos paulistas Roberto Sávio/Francisco Artigas e, em sexto, na base da regularidade chegou o Opala de Toninho Martins/Marcio da Costa.

O vencedor da classe "A", dos carros até 1.600 cc, o vencedor foi a dupla paulista Luiz Paternostro/Antônio Andrade que terminou a corrida na 10ª posição geral com um Passat e outro Passat, dos goianos Ronaldo Jabur/José Lopes Jr. terminou em 11º geral e segunda na classe "A" com os dois trocando de posições durante toda a corrida. O terceiro nessa classe foi o Chevette de Guilherme Cavalcante.

**Ver RESULTADOS 1975/14**



***O Maverick nº 43 de Paulo César Lopes, vencedor geral e da classe "C", e o Passat nº 30 de Luiz Paternostro/Antônio Andrade, vencedor da classe "A".***

### **15 – 1ª ETAPA DO CAMPEONATO GOIANO E 2ª DA COPA PLANALTO (30/03/1975)**

Uma semana depois da corrida em Brasília, foi disputada a 1ª Etapa do Campeonato Goiano de Automobilismo e da 2ª Etapa da Copa Planalto, com a participação de 41 carros. A prova foi dividida em duas baterias com 25 voltas cada uma, totalizando 120 Milhas e as duas baterias foram vencidas por Paulo César Lopes, completando a primeira no tempo de 50m37s04, e a segunda em 40m47s76.

Em segundo lugar ficou a dupla carioca Norman Casari/Mauro Sá Mota (Maverick), em terceiro Paulo Guaraciaba/Luiz Estevão (Maverick), em quarto Alládio Teixeira Alves (Opala) e em quinto Jayme Câmara Jr./Reginaldo Bufaiçal (Maverick).

Na classe "B", de 1.601 a 3.000 cc, o vencedor foi Roberto Consorte (Alfa Romeo 2300) que ficou na 11ª colocação geral, e na classe "A", até 1.600 cc, venceu o paulista Luiz Paternostro (VW Passat), 12º geral.

**Ver RESULTADOS 1975/15**



***A largada da prova, com os carros de Paulo César Lopes (43) e Neidiel Roure (26) à frente, e na outra foto o Maverick nº 43 vencedor da prova com Paulo César Lopes.***

**16 – 1ª ETAPA DO BP SUPER VISCO BRITISH F3 CHAMPIONSHIP - THRUXTON (31/03/1975)**

No Circuito de Thruxton, foi disputada no dia 31 de março a primeira etapa do Campeonato BP de Fórmula 3, categoria que tudo indicava que estava retornando aos seus dias de glória, contando com a participação de 34 carros inscritos de toda a Europa. Entre os carros novos se destacava o Safir, que nada mais era do que o Token na sua versão para a F-3 e, assim como o seu antecessor, tinha um design dos mais feios já apresentados, mas demonstrou um bom desempenho nas mãos do belga Patrick Neve que fora campeão de F-Ford em 1974. Outra novidade com bom desempenho foi o Ralt, projeto de Ron Tauranac e pilotado pelo veterano Larry Perkins, e encabeçando as inscrições estavam os dois novos March 753, de fábrica, equipados com motor Toyota, nas mãos do brasileiro Alex Dias Ribeiro e do sueco Gunnar Nilsson.

Durante os treinos, Alex demonstrou ser um substituto à altura de Brian Henton como primeiro piloto da equipe, cravando a pole-position com o tempo de 1m17s3. Na segunda posição, com o mesmo tempo estava Larry Perkins, completando a primeira fila Gunnar Nilsson, com 1m17s4, ficando assim formado o grid de largada:

1 Alex Dias Ribeiro March 753 Toyota – 1m17s3	44 Larry Perkins Ralt RT1 Ford – 1m17s3	2 Gunnar Nilsson March 753 Toyota – 1m17s4
11 Mike Tyrrell March 733 Ford – 1m17s7	58 Patrick Neve Safir RJ-03 Ford – 1m17s9	
36 Dick Parsons Modus M1 Ford	12 Bob Arnott Marche 743 Ford	46 Stephen South Ray RT1 Toyota
27 Ian Taylor GRD 375 Ford	10 Rupert Keegan March 743 Toyota	
52 Tony Rouff Ehrlich ESS Ford	33 Danny Sullivan Modus M1 Ford	5 Graham Hamilton March 753 Ford
4 Chris Barnett March 753 BMW	6 Hervé Regout March 753 BMW	
16	18	28

Len Smith GRD 375 Ford	Peter Dugdale March 733 Ford	Doug Bassett GRD 374 Ford
53 Ken Silverstone Hawke DL15 Ford	16 Steve Pettit March 733 Ford (NL)	
35 Peter Clarke Modus M1 Ford	17 Richie Hawkins March 743 Toyota (NL)	8 Peter Pfister March 753 BMW
3 Danny Alderton March 753 Toyota	14 Mick Jones March 743 Ford (NL)	
54 Andy MacGregor GRD 373 Ford	15 Dyfed Roberts March 743 Ford (NL)	50 Mike Wrigley Royale RP11 Ford
7 Pierre Dieudonné March 753 BMW (NL)	41 Robert Joubert Lola T350 Ford (NL)	

Na largada, Nilsson pulou na frente, emparelhado com Larry Perkins, enquanto Alex patinou as rodas, sendo imprensado pelos dois adversários, tendo que tirar o pé, do que se aproveitou Dick Parsons para ultrapassá-lo. Na primeira volta, na chicana, Danny Sullivan e Oscar Pfister rodaram, quase provocando um acidente coletivo, ao estilo da F-3. Até a terceira volta, Nilsson seguia na frente seguido por Perkins, Parsons, Alex, Arnott, Neve, Taylor, Tyrrell e South, vindo um pouco mais atrás o restante do pelotão comandado por Tony Rouff e Rupert Keegan. A disputa entre os seis primeiros era intensa até que, na quarta volta, Perkins rodou deixando Nilsson livre na liderança. A partir desse acidente, parecia que as chances de Alex tinham aumentado com a ultrapassagem do brasileiro por Parsons parecendo iminente e, em plena reta, o motor do carro de Parsons explodiu jogando óleo sobre o carro de Alex que rodou caindo para a nona posição. Patrick Neve, fazendo uma ótima corrida, passou por Arnott e logo se distanciou do grupo partindo no encaço de Nilsson, mas sem obter sucesso, com o suco recebendo a bandeirada de chegada 1,6 segundos à frente de Neve, com Arnott em terceiro, Taylor em quarto, Perkins em quinto, South em sexto, Tyrrell em sétimo e Alex Dias Ribeiro em oitavo.

**Ver RESULTADOS 1975/16**



***Largada da prova com Gunnar Nilsson (March 753 Toyota nº 2) assumindo a liderança***

**17 – 800 KM DE DIJON – 3ª ETAPA DO CAMPEONATO MUNDIAL DE MARCAS (06/04/1975)**

Sob frio, falta de público e de interesse esportivo, no dia 6 de abril foram disputados os 1000 Km de Dijon, terceira etapa do Campeonato Mundial de Marcas que, para economizar combustível foram diminuídos para 800.

Estavam presentes trinta carros para as vinte posições de largada, uma vez que a CSI limitou Dijon a esse número tendo em vista de ser um traçado curto e estreito, sendo 10 da classe Sport até 3.0; 5 da classe Sport 2.0; e 5 da classe GT.



**5 - Marie Claude Beaumont/Lella Lombardi (Alpine A-441 Renault), 6 - Jean-Pierre Jabouille/ Gerard Larrousse (Alpine A442 Renault), 1 - Henri Pescarolo/Derek Bell (Alfa Romeo 33TT12) e 29 - Claude Haldi/Jean-Claude Béring/Roger Dorchy (Porsche Carrera RS)**

Tendo vencido a primeira prova europeia do campeonato, o Alpine Renault, pilotado por Jean-Pierre Jabouille ficou com a pole-position, mas em Dijon era o A442 e não o A441, com um chassi especialmente projetado para o motor turbo, com a Elf, principal responsável econômica do projeto deixando claro que o novo chassi, com tanques de combustível de maior capacidade, se compatibilizava com o consumo de um motor equivalente a 3 litros, sendo aprovado plenamente.

As Alfa Romeo, apesar do virtuosismo de seus pilotos, fez o mesmo tempo que o Alpine, ficando com a segunda e terceiras posições, Merzário com a número 2 e Pescarolo com a número 1. Os Porsche, ficaram em quarto e quinto.

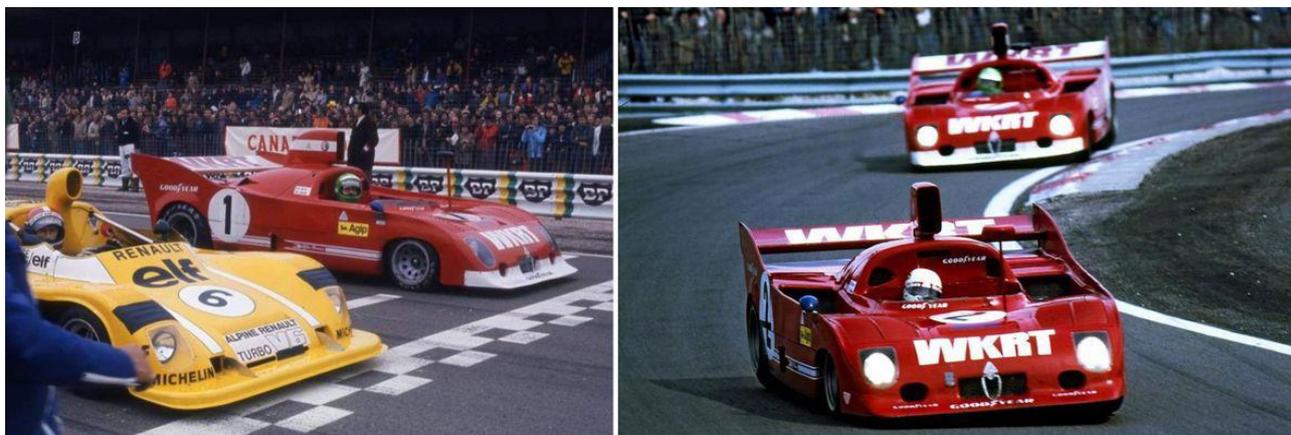
Pedro Victor Delamare, que formava dupla com Antônio Castro Prado, tinha feito horrores nos treinos de sexta-feira e sábado para classificar a Lola, bastante desgastada, que pertenceu a Juncadella em 1974, e conseguiu uma vaga entre os carros da classe até 2 litros, mas teve um problema de motor que não queria pegar na manhã da prova, e acabou sendo levado para o grid de largada pelos mecânicos, mas na largada teve que ser empurrado, sendo a dupla brasileiras desclassificada, assumindo o seu lugar a dupla francesa François Sérvanin/Guy Fréquelin, ficando assim formado o grid de largada:

1 Jabouille/Larrousse Alpine A442 Renault – 1m00s9	1 Pescarolo/Bell Alfa Romeo eeTT12 – 1m00s9
2 Merzário/Laffite Alfa Romeo 33TT12 – 1m00s9	7 Muller/Lennep Porsche 908/3 – 1m02s2
10 Joest/Casoni Porsche 908/3 – 1m03s9	18 Hine/Grob Chevron B31 Ford – 1m04s2
12 Schulthess/Bayard Lola T284 Ford – 1m04s6	4 Jarier/Migault Ligier JS2 Ford – 1m04s7
5 Beaumont/Lombardi Alpine A441 Renault – 1m04s9	3 Jarier/Beltoise Ligier JS2 Ford – 1m05s2
17 Jones/Sheldon Lola T294 Ford – 1m05s6	23 Lapeyre/Ferrier Lola T294 Simca – 1m05s6
21 Delamare/Prado Lola T294 Ford – 1m06s1	11 Barth/Krauss Porsche 908/3 – 1m06s7

15 Degoumois/Bélin Lola T280 Ford – 1m10s6	33 Fitzpatrick/Hezemans Porsche Carrera RSR – 1m10s9
26 Lena/Wollek Porsche Carrera RSR – 1m10s9	29 Haldi/Béring/Dorchy Porsche Carrera RSR – 1m11s3
8 Schickentanz/Bertrams/Wisell Porsche Carrera RSR – 1m11s5	25 Godard/Miller Porsche Carrera RSR – 1m12s2
22 Servanin/Fréquelin Lola T294 Simca – 1m06s1	
NÃO CLASSIFICADOS	
15 Stubbs/Johnson/Cabral March 75S Ford – 1m06s1	24 Jaussaud/Painvin Loal T294 Simca – 1m06s4
19 Edwards/Craft Cheetah G501 Ford – 1m10s2	28 Vollery/Dorchy Porsche Carrera RSR – 1m13s3
27 Borras/Moisson Porsche Carrera RSR – 1m13s5	30 Chateau/Cayeux Porsche Carrera RSR – 1m13s8
31 Depnic/Aubriet BMW 3.0 CSL – 1m14s7	32 Fornage/Guérie Ford Capri RS – 1m15s5
16 Andrews/Stubbs March 75S Ford – 1m17s1	

Na largada, partindo com tudo da segunda fila, Merzário conseguiu fazer a primeira curva, à direita, em primeiro, vindo logo atrás Jabouille, que largada com o Alpine A442. Delamare passou depois de algum tempo em último, para na volta seguinte receber bandeira preta, sendo desclassificado.

Merzário liderou a primeira volta, mas foi superado por Jabouille na segunda. A estabilidade dos Alpine impressionava, parecendo colados no chão, o que não acontecia com as Alfa Romeo que, apesar de terem melhorado a suspensão, mudando sensivelmente sua geometria e os freios, não conseguia se manter na dianteira, principalmente num circuito, como o de Dijon, que favorecia o protótipo francês.



**Na largada da prova: 1 - Henri Pescarolo/Derek Bell (Alfa Romeo 33TT12) e 6 - Jean-Pierre Jabouille/Gerard Larrousse (Alpine A-442 Renault), e a passagem das duas Alfa Romeo 33TT12, Arturo Merzário/Jacques Laffite (nº 2), e Henri Pescarolo/Derek Bell (nº 1)**

Até a quebra do Alpine, tendo antes Merzário rodado no “S”, e sendo obrigado a andar mais forte ainda, para recuperar o terreno perdido não apenas para Jabouille, mas também para o seu companheiro de equipe, Henri Pescarolo, nada aconteceu de interessante. Depois da quebra do Alpine, identificada por uma imensa fumaça branca provocada pela ruptura de um conduto de água, a prova ficou bastante sonolenta.

Esperava-se, então, que haveria uma disputa entre as duas Alfa Romeo da equipe de Willy Kahusen mas, depois de receber o carro das mãos de Derek Bell, Pescarolo deu duas voltas e parou nos boxes com algum problema na roda dianteira esquerda. Trocaram o pneu, pensando que fosse esse o problema e o carro retornou à prova, mas parou na volta seguinte, pois a trepidação continuava e, com isso, as esperanças da equipe de obter os dois primeiros lugares caíram por terra. A suspensão dianteira foi desmontada até descobrirem que era um rolamento o problema.

Enquanto isso, as esperanças da Elf, depositadas no Alpine Renault de 2 litros, nas mãos de Beaumont e Lombardi, naquele momento pilotada pela francesa e ocupando o segundo lugar na classe, foram por água abaixo, quando o motor explodiu no final da reta, deixando uma grande poça de óleo na pista.

A corrida chegou ao final, com a vitória da Alfa Romeo número 2 nas mãos de Laffite. O segundo foi o Porsche 908/3 de Reinhold Joest/Mário Casoni, o terceiro o Chevron B31 Ford de John Hine/Ian Grob que venceu a classe até 2 litros. A Alfa Romeo número 1 de Henri Pescarolo/Derek Bell ficou em quarto e o Porsche Carrera RSR de John Fitzpatrick/Toine Hezemans em quinto, vencendo a classe GT.

[Ver RESULTADOS 1975/17](#)

### **18 – 2ª ETAPA DO CAMPEONATO PAULISTA DE FÓRMULA SUPER VÊ (06/04/1975)**

No dia 6 de abril foi disputada a 2ª Etapa do Campeonato Paulista de Fórmula Super Vê, no Autódromo de Interlagos, juntamente com a 2ª Etapa do Campeonato de Turismo Divisão 1 acima de 3.001 cc, e de uma prova para Estreantes e Novatos, que foi a primeira disputada em seis voltas, e vencida por Waldemiro Carvalho, seguido por Carlos Amaral, Edson Pizzoli, Eduardo Biancardi, Rui Silveira e Ludgero Ventura, todos pilotando carros VW Passat.

A prova válida para a 2ª Etapa do Campeonato Paulista de Turismo Divisão 1 acima de 3.001 cc teve como vencedor Walter Barchi pilotando um Ford Maverick. Em segundo lugar terminou Paulo Gomes, com Maverick da Equipe Mercantil Finasa, em terceiro Roberto Sávio (Opala) e em quarto o outro Maverick da Equipe Mercantil Finasa, pilotado por Edgar de Mello Filho.

Depois da prova, Reinaldo Campello, chefe da Equipe Itacolomy-Safra apresentou protesto contra os carros da Mercantil Finasa. Luiz Antônio Greco, chefe dessa equipe, se recusou a apresentar os carros para vistoria e, com essa atitude, os dois foram desclassificados, assim como Luiz Landi. Dessa maneira, Sávio ficou com a segunda colocação, Jayme Silva (Maverick) com a terceira, Norberto Jannuzi (Opala) com a quarta, Reinaldo Campello (Opala) com a quinta, Marinho Amaral (Maverick) com a sexta, e Walter Peticov (Opala) com a sétima.



***Walter Barchi (Ford Maverick) vencedor da prova de Turismo Divisão 1***

Para a prova da Fórmula Super Vê, estavam presentes na largada 35 carros, com a pole-position ficando com o Kaimann da Equipe Marcas Famosas pilotado por Alfredo Guaraná, completando a primeira fila os carros de Francisco Lameirão e de Marcos Troncon, com o grid de largada ficando assim formado:

29 Alfredo Guaraná Kaimann – 3m03s30	3 Francisco Lameirão Polar – 3m03s47	16 Marcos Troncon Polar – 3m05s77
41 Júlio Caio Marques Heve – 3m06s14	9 Jan Balder Kaimann – 3m06s18	
6 José Chateaubriand Kaimann – 3m06s49	77 Maurício Chulam Neto Heve – 3m07s84	93 Fausto Dabbur Polar – 3m08s1
69 Ricardo Achcar Polar – 3m08s9	12 Nelson Piquet Polar – 3m08s64	
20 Pedro Muffato Avallone – 3m09s11	11 Biju Rangel Polar – 3m09s28	54 Amândio Ferreira Polar – 3m09s38
19 Eduardo Celidônio Kaimann – 3m09s56	90 Luiz Teleco Veiga Polar – 3m10s79	
45 Marivaldo Fernandes Avallone – 3m11s59	7 Ricardo Di Loreto Kaimann – 3m11s69	37 Newton Pereira Newcar – 3m12s22
98 Ricardo Mansur Kaimann – 3m12s99	99 Edson Yoshikuma Polar – 3m14s63	
50 Milton Amaral Heve – 3m15s62	63 José Luiz Pimenta Polar – 3m16s10	59 Nivaldo Trama Kaimann – 3m16s62
58 Cláudio Cavallini Kaimann – 3m17s97	22 Sérgio Benoni Avallone – 3m20s39	
2 Mário Pati Jr. Polar – 3m21s78	4 Francisco Gabriel Polar – 3m21s92	82 Luiz Celso Giannini Polar – 3m22s69
139 Ricardo Conde Kaimann – 3m27s36	88 Murilo Pilloto Heve – 3m39s68	
94 Tite Catapani Avallone – 3m45s06	81 Luiz Moura Brito Polar	107 Manoel Simeão Heve
1 Antônio Carlos Avallone Avallone	163 Hugo Castanho Polar	

O Torneio Paulista foi aberto a participantes de outros Estados que podiam correr, mas sem marcar pontos, que era limitado aos pilotos filiados a São Paulo, mas concorrendo à premiação em dinheiro, o que o transformou numa segunda edição do Campeonato Brasileiro.

Iniciada a primeira bateria, Alfredo Guaraná largou na frente, enquanto Lameirão, com sua primeira marcha longa, saiu mais uma vez atrasado. Ao passarem pela primeira vez pela curva do Laranja, a ordem era: Guaraná, Troncon, Júlio Caio, Celidônio, Gigante, Lameirão, Achcar, Milton Amaral, Piquet e Chulam. Nessa primeira volta entre a curva do Sol e a do Sargento, Nelson Piquet rodou, com Chulam, prevendo o acidente levantou o braço e tirou o pé do acelerador, mas a turma que vinha atrás não observou o acidente e passou por ele como vinha, com diversos se envolvendo e ficando fora da bateria: Balder, Dabbur e Biju, enquanto Chulam levou um toque na roda, desalinhando o seu carro.

Na primeira passagem pela cronometragem, Troncon liderava, com Guaraná em segundo e Júlio Caio em terceiro, mas na segunda volta o líder na curva do Laranja era Júlio Caio seguido por Guaraná, Troncon, Lameirão, Gigante, Achcar e Celidônio. Tite Catapani, que tinha largado no final do pelotão, já ocupava a nona

colocação na segunda volta, logo atrás de Milton Amaral. Outro que fazia uma grande corrida era Chateaubriand que, tendo se atrasado na largada, já estava na cola de Catapani. Nessa volta, Pati rodou no "S", mas voltou à pista em seguida. Outra rodada tinha acontecido na curva da Ferradura, quando Muffato derrapou no óleo que o carro de Teleco tinha largado na pista.

Na terceira volta Júlio Caio manteve a liderança, com Guaraná em segundo e Lameirão colado nos dois. Troncon tinha caído para quarto, seguido por Achcar, Gigante, Celidônio, Milton Amaral, Chateaubriand, Catapani, Piquet que vinha se recuperando da rodada na primeira volta, Teleco, Benoni, Marivaldo, Di Loreto, Giannini, Brito e os demais.



**29 - Alfredo Guaraná (Kaimann), 3 - Francisco Lameirão (Polar), 41 - Júlio Caio (Heve) e 12 - Nelson Piquet (Polar)**

Lameirão na quarta volta estava grudado em Júlio Caio, depois de superar Guaraná e esperava um erro de Caio. Achcar começou a ter problemas com o motor e vinha perdendo posições. Outro que também estava em queda era Teleco, que acabou parando. Por sua vez, José Chateaubriand já era o sétimo logo atrás de Celidônio, que estava penalizado em 60 segundos por queima de largada. Na quinta volta, Júlio Caio ainda estava na frente na curva do Laranja e parecia que venceria a bateria, mas na curva da junção errou a marcha e rodou, permitindo que Lameirão assumisse a ponta, com Guaraná em segundo, Troncon em terceiro e Júlio Caio em quarto, com a bateria terminando com os carros nessas posições, com Lameirão 2,03 segundos à frente. O quinto a cruzar a linha de chegada foi Gigante, seguido por Chateaubriand, e Eduardo Celidônio, mas com este último caindo para 16ª posição depois de ser acrescido ao seu tempo os 60 segundos que lhe foi imposto por queima de largada. Com isso, Piquet ficou em sétimo, Catapani em oitavo, Milton Amaral em nono, e Sérgio Benoni em décimo.

Para a segunda bateria, Lameirão estava posicionado na pole-position e, numa conversa com José Carlos Pace, este tentava convencer o piloto a trocar a primeira marcha longa, argumentando que essa relação só lhe dava vantagem no Bico de Pato, o que não adiantava devido ao grande número de concorrentes, tendo que fazer uma força enorme para ultrapassar a turma que o superava na largada, e Lameirão acabou aceitando a dica do seu ex-companheiro de equipe Willys, e agora na Fórmula 1, trocando a relação da primeira marcha.

Mesmo com a mudança, Lameirão perdeu a vantagem da pole-position na primeira volta, chegando na curva do "S" na primeira volta na quarta posição, atrás de Júlio Caio, que liderava, Guaraná e Piquet. A seguir vinham Milton Amaral, Troncon, Gigante, Chateaubriand e Catapani.

Nessa bateria foram vistas mudanças de posições entre os carros da frente do pelotão, ora com Júlio Caio na frente, ora com Piquet e ora com Guaraná. Na terceira volta, Marivaldo Fernandes, para não bater no carro de Teleco, freou forte na curva da Ferradura e rodou, com Biju Rangel que vinha logo atrás também rodando, com o carro morrendo e o piloto não conseguindo retornar à corrida.

Na quarta volta, Guaraná liderava seguido por Júlio Caio, Piquet e Lameirão e quando entraram na curva da Ferradura, com os três primeiros fazendo a curva pela parte interna onde havia muito óleo, Lameirão simplesmente posicionou o seu Polar por fora da curva a completando na liderança.

A partir de então, começou a abrir vantagem para vencer a bateria, enquanto Júlio Caio enfrentava problemas com o fio da bomba de gasolina provocando perdas intermitentes de rendimento e, com isso o piloto perdeu posições caindo para a quinta colocação.

Lameirão venceu a bateria com 12,1 segundos de vantagem para Piquet, com Troncon terminando em terceiro, Chateaubriand em quarto, Júlio Caio em quinto, Catapani em sexto, Benoni em sétimo, Guaraná em oitavo, Muffato em nono, e Milton Amaral em décimo.

Na terceira e última bateria, largaram 22 carros, com Lameirão tendo uma margem de 17 segundos para o segundo colocado que, pela soma de tempos era Marcos Troncon. Dessa forma, o piloto da Bino-Motorádio tinha apenas que se manter próximo dos líderes para vencer mais uma prova da categoria. Mais uma vez Lameirão largou mal e passou a primeira volta pela curva do Laranja na sétima colocação. O líder era Piquet, seguido por Troncon, Guaraná, Júlio Caio, Catapani, Chateaubriand, Lameirão, Milton Amaral, Marivaldo, Muffato, Benoni, Teleco, Di Loreto, Biju, Pimenta, Gabriel, Pati, Trama, Semião, Brito, Cavallini e Castanho.

Na segunda volta, o líder era Guaraná, seguido por Júlio Caio e Lameirão, que tinha se recuperado, e os três começaram a se distanciar dos demais e a trocar de posição várias vezes durante as seis voltas da bateria, com Chateaubriand correndo em quarto e Piquet em quinto.

Catapani se firmou na sexta posição, vindo Teleco em sétimo, Benoni em oitavo, Marivaldo em nono e Milton Amaral em décimo.

Júlio Caio venceu a bateria cruzando a linha de chegada emparelhado com Guaraná, levando apenas 0,01 segundos de vantagem. Marcos Troncon, que tinha tudo para ficar bem colocado acabou rodando na quarta volta ficando fora da bateria.

Pela soma de pontos das três baterias, a vitória ficou com Francisco Lameirão, o segundo foi Júlio Caio, se classificando a seguir: Alfredo Guaraná, José Pedro Chateaubriand, Nelson Piquet, Tite Catapani, Sérgio Benoni, Milton Amaral, Ricardo Di Loreto, Pedro Muffato, e os demais.

**Ver RESULTADOS 1975/18**



**3 - Francisco Lameirão (Polar) vencedor, e 41 - Júlio Caio Marques (Heve) 2º colocado**

**19 – XXVII BRDC INTERNATIONAL TROPHY – F1 - SILVERSTONE (13/04/1975)**

A tradicional prova de Fórmula 1, International Trophy, na sua 27ª edição, em Silverstone, foi disputada no dia 13 de abril, com a participação de um carro de cada uma das principais equipes que disputavam o campeonato.

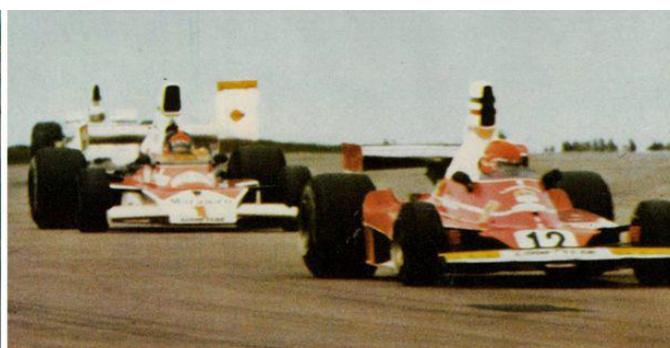
Na classificação, a pole-position ficou para James Hunt, com o tempo de 1m17s3, tendo apenas que repetir o que estava acostumado a fazer quando treinava ali quase toda semana. A segunda posição ficou com a Ferrari de Niki Lauda, 1/10 de segundo atrás, com o grid de largada ficando assim formado:

24 James Hunt Hesketh 308B Ford – 1m17s3	12 Niki Lauda Ferrari 312T – 1m17s4
5 Ronnie Peterson Lotus 72E Ford – 1m17s6 (NL)	1 Emerson Fittipaldi McLaren M23 Ford – 1m17s8
16 Tom Pryce Shadow DN5 Ford – 1m17s9	7 Carlos Reutemann Brabham BT44B Ford – 1m18s3
4 Patrick Depailler Tyrrell 007 Ford – 1m18s3	18 John Watson Surtees TS16/4 Ford – 1m18s5
25 Alna Jones Hesketh 308 Ford – 1m18s6	27 Mário Andretti Parnelli VPJ4 Ford – 1m18s7

28 Mark Donohue Penske PC1 Ford – 1m19s9	32 John Nicholson Lyncar 006 Ford – 1m19s9
20 Arturo Merzário Williams FW3 Ford – 1m20s0 (NL)	10 Lella Lombardi March 751 Ford – 1m20s2
52 Tony Trimmer Safir RF02 Ford – 1m20s3	23 Graham Hill Hill HG 01 Ford – 1m20s4
31 Roelof Wunderink Ensign NM175 Ford – 1m20s6	14 Bob Evans BRM P201 – 1m20s7
30 Wilson Fittipaldi Jr. Fitti 002 Ford – 1m21s3	30 Chateau/Cayeux Porsche Carrera RSR – 1m13s8

A estreia europeia do Fitti de Wilson Fittipaldi Jr. foi recheada de problemas que fizeram com que o carro desse apenas duas voltas durante a corrida. No treino de sexta-feira, quando ajustava o carro, Wilsinho sofreu um acidente, quando rodou na curva “Copse Corner” indo de encontro ao guard-rail e destruindo totalmente a suspensão traseira direita, fazendo com que os mecânicos virassem a noite para conseguir reparar o carro para os treinos de sábado. Nesse treino, o carro continuou com problemas, dessa vez com a suspensão dianteira que nas freadas raspava o bico no chão e o resultado foi que o brasileiro ficou com o último tempo. Para domingo, Wilsinho esperava pelo menos disputar a prova e assim testar ainda mais o seu carro, mas nos treinos extraoficiais pela manhã de domingo, a caixa de câmbio travou, segundo Ricardo Divilla em consequência do acidente sofrido na sexta-feira. Mais um esforço da equipe e o carro ficou pronto para largar, mas inexplicavelmente começou a ter pane na parte elétrica fazendo com que o motor começasse a ratar. Wilsinho largou, deu uma volta e parou nos boxes, onde a equipe resolveu fazer uma ligação direta, com o fio passando sobre os ombros do piloto até o motor. Wilsinho deu a partida e aconteceu um curto e, em meio à fumaça estava encerrada a primeira corrida europeia da Equipe Coopersucar Fittipaldi.

Dois carros não compareceram à largada: a Lotus de Ronnie Peterson e o Williams de Arturo Merzário. Iniciada a corrida, o pole-position James Hunt partiu na frente perseguido de perto por Lauda e Emerson. Com quatro voltas, Hunt tinha 1 segundo de vantagem para Lauda e este um segundo sobre Emerson e bem mais atrás: Depailler, Andretti, Watson, Pryce, Jones, Donohue, Reutemann, Wunderink e os demais. Apesar do panorama não mudar entre os três primeiros, parecia claro que Hunt estava fazendo uma corrida acima dos limites do seu motor e, apesar das manobras que o britânico fazia para se manter à frente, o motor estourou na 25ª volta. Com esse abandono, Emerson foi avisado pelo seu boxe e partiu decidido para cima de Lauda, descontando a diferença e na volta 30, já estava colado no aerofólio traseiro do austríaco.



**1 - Emerson Fittipaldi (McLaren M23 Ford) segundo colocado e 12 - Niki Lauda (Ferrari 312T) vencedor da prova**

Mais atrás duas situações prendiam a atenção do público: a bela corrida do estreante Alan Jones que corria em sexto com seu Hesketh, deixando o apático Carlos Reutemann em sétimo, e o pega entre Lella Lombardi e Graham Hill que disputavam acirradamente o décimo primeiro lugar.

A briga pela liderança continuava e muitos esperavam que a qualquer momento Emerson ultrapassasse a Lauda. O que a McLaren descontava nas freadas era inacreditável. Na curva “Copse Corner” e na “Woodcote”, o brasileiro tentava por todos os lados passar pelo austríaco, mas nas saídas das curvas, Lauda abria de novo. Emerson não esmoreceu e continuou tentando, algumas vezes arriscando-se, até que na última volta entrou

na curva “Becktyts” roda a roda com a Ferrari, e na curva “Woodcote”, o carro italiano livrou novamente a vantagem que lhe garantiu a bandeirada com apenas um décimo de segundo à frente de Emerson Fittipaldi. Deve-se ainda destacar as atuações de Mário Andretti e John Watson que disputaram a terceira posição, com o americano abrindo vantagem depois da metade da corrida, para receber a bandeirada de chegada sete segundos à frente. Depailler foi o quinto, ficando apenas 3/10 de segundo à frente de Donohue. O sétimo foi Alan Jones, o oitavo Carlos Reutemann, e o nono Tom Pryce, os únicos que completaram as 40 voltas da prova. Com uma volta a menos chegaram; Bob Evans, Graham Hill, Lella Lombardi, John Nicholson e Tony Trimmer. Com uma das preliminares, foi disputada uma prova de Fórmula Ford que contou com a participação do brasileiro Henrique Câmara entre 104 participantes, sendo o 23º na tomada de tempo e ficando em 12º na sua eliminatória. Na prova final, abandonou quando ocupava a oitava colocação.

**Ver RESULTADOS 1975/19**

### **20 – 2ª ETAPA DO CAMPEONATO GAÚCHO DE TURISMO DIVISÃO 1 – TARUMÃ (13/04/1975)**

Júlio Tedesco, pilotando o Opala nº 17, venceu a 2ª Etapa do Campeonato Gaúcho de Turismo Divisão 1, completando 30 voltas no tempo de 44m37s38, média de 121,659 km/h.

Participaram da prova 23 carros, sendo 7 da classe “C”, dos carros acima de 3.001 cc (4 Maverick e 3 Opala), 3 da classe “B”, de 1.601 a 3.000 cc (2 Alfa Romeo e 1 Dodge) e 13 da classe “A”, até 1.600 cc (todos Chevette). Em segundo lugar terminou o Maverick de Edeny Rocha, em terceiro o Opala de Álvaro Torres, e em quarto o Maverick de Neco Fornari.

Na quinta colocação terminou o Alfa Romeo 2300 de Almir Valandro que venceu na classe “B”, seguido pelo outro Alfa Romeo, pilotado por Luís Fernando Costa.

O vencedor da classe “A” foi o Chevette de Fernando Rodrigues, que foi o sexto geral, terminando a corrida à frente de Itacir Gasparotto, Walter Soldan e Humberto Stumpf.

**Ver RESULTADOS 1975/20**

### **21 – BLAKEFORD F3 TROPHY- AINTREE (19/04/1975)**

Gunnar Nilsson (March 753 Toyota), conquistou sua segunda vitória na Fórmula 3, no dia 19 de abril no circuito de Aintree, em Liverpool, prova que não valia para o campeonato inglês da categoria.

Nilsson largou na pole-position, tendo ao seu lado o brasileiro Alex Dias Ribeiro, com um tempo um décimo de segundo pior do que o obtido pelo sueco.

Iniciada a corrida, Alex assumiu a ponta, com Nilsson na sua cola. Na 12ª volta o sueco conseguiu encostar no carro de Alex, mas acabou batendo na traseira do carro do brasileiro, provocando a sua saída da pista, e provocando uma batida de Richard Hawkins no carro de Alex danificando o bico do carro do brasileiro que parou nos boxes perdendo uma volta.

Nilsson venceu com Mike Tyrrell em segundo, Stephan South em terceiro, Tony Rouff em quarto, e Graham Hamilton em quinto. Alex, com a perda da volta por causa da parada nos boxes terminou apenas na 12ª posição.

**Ver RESULTADOS 1975/21**

### **22 – MIL QUILOMETROS DE MONZA – 4ª ETAPA DO CAMPEONATO MUNDIAL DE MARCAS (20/04/1975)**

A 4ª Etapa do Campeonato Mundial de Marcas foi disputada no dia 20 de abril, em Monza, com a tradicional prova de 1000 Quilômetros, na sua 11ª edição.

A categoria Sport foi dividida nas classes até 1.300 cc, até 1.600 cc, até 2.000 cc e até 3.000 cc, que era complementada pela categoria GT, sendo essa caracterizada pela polêmica surgida na prova disputada na semana em Ímola e válida para o Campeonato Europeu, quando os comissários examinaram esses carros de perto e constaram que, para evitar que as rodas muito largas não esfregassem contra a carroceria, a longarina havia sido martelada na sua parte traseira, para que os tubos que conduziam o óleo tivessem passagem, sem que a Porsche solicitasse homologação da modificação e, com isso, os Porsche 911 Carrera, exceto dois, só puderam ser inscritos na classe Sport até 3.000 cc.

Entre os favoritos para a vitória na classificação geral, a Alfa Romeo estava mais uma vez presente com suas duas Alfa Romeo 33TT12, inscritas pela Willy Kauhsen Racing Team – WKRT, tendo como principais adversários, a Alpine-Renault que se apresentou para os treinos com dois carros, ambos para serem pilotados

pela dupla Gehard Larrousse e Jean-Pierre Jabouille, para que fosse definido se correriam no novo A-442, ou com o anterior A-441, ambos com motor V-6 Turbo.

A equipe Gelo, de George Loos, inscreveu o Mirage GR7 Ford, confiado à dupla Jochen Mass/Tim Schenken. Na Porsche, estavam presentes mais uma vez dois 908/3, para as duplas Herbert Muller/Gijs Van Lennep, e Reinhold Joest/Mário Casoni. Na lista de inscritos estava presente a Lola T282 Ford Cosworth que foi pilotada por Giorgio Pianta e Pino Pica em 1974, com o segundo sendo substituído por Vittorio Brambilla.

Na classe até 2 litros, os favoritos eram o Chevron B31 com motor Hart, de John Hine/Ian Grob, e o Alpine Renault de Lella Lombardi/Marie-Claude Beaumont, com o contingente de carros equipados com motor Hart sendo aumentado com um March de fábrica pilotado por Vern Schuppan/Guy Tunmer.

No primeiro dia de treinos, na sexta-feira, Jacques Laffite foi o mais rápido, com o segundo Alfa, de Pescarolo/Bell sendo vítima de diversos problemas.



15 - Marie Claude3 Beaumont/Lella Lombardi (Alpine A-441 Renault) e 8 - Jochen Mass/Tim Schenken (Mirage GR7 Ford)

Na Renault, o 442 teve dificuldades na nova chicana da curva Ascari e nessas condições os franceses esperavam um desempenho melhor no 441, mas problemas no motor interrompeu os testes. O Mirage não conseguiu completar duas voltas seguidas, parando com problemas. Os Porsche enfrentaram muitos problemas e não conseguiram bom desempenho. Na classe 2 litros, Lella Lombardi ficou com o melhor tempo depois que seu principal rival, Ian Grob sofreu um acidente e ficou fora. O March de fábrica, apesar de todos os esforços de seus pilotos, era muito lento, que gostariam de poder fazer modificações na carroceria, mas um veto vindo pelo telefone proibiu qualquer modificação;

No sábado, os treinos foram distribuídos por todo o dia, o que foi bem para a Alpine, mas sem se adaptar às novas pastilhas de freio, Larrousse acabou saindo da pista, assim com Vittorio Brambilla. O 442 foi danificado, ficando impedido de participar da parte final, só podendo reaparecer na prova de classificação.

Com todos esses problemas, Jochen Mass tomou a pole-position de Laffite, com o grid de largada ficando assim formado:

8 Jochen Mass/Tim Schenken Mirage GR7 Ford - 1m28s94	2 Jacques Laffite/Arturo Merzário Alfa Romeo 33TT12 - 1m29s62
1 Henri Pescarolo/Derek Bell Alfa Romeo 33TT12 - 1m30s25	4 Gerard Larrousse/Jean-Pierre Jabouille Alpine A442 Renault - 1m30s34
9 Vittorio Brambilla/Giorgio Pianta Lola T282 Ford - 1m31s40	7 Herbert Muller/Gijs Van Lennep Porsche 908/3 - 1m33s57
7 Jean-Pierre Jarier/Jean-Pierre Beltoise Ligier JS2 Ford - 1m34s14	8 Reinhold Joest/Mário Casoni Porsche 908/3 - 1m34s23
14 Heinz Schultess/Corrado Lanfredini Lola T284 Ford - 1m36s36	45 Duílio Truffo/Alval Osella P3 Ferraris - 1m37s24
31 Laurent Ferrier/Xavier Lapeyre Lola T284 Simca - 1m37s58	15 Lella Lombardi/Marie-Claude Beaumont Alpine A441-Renault - 1m37s73

27 Carlo Facetti/Martino Finotto Osella P3 BMW - 1m38s06	29 Jean-Pierre Jaussaud/Pierre-Marie Painvin Lola T292 Simca - 1m38s52
18 Loris Kessel/Giorgio Francia Cheetah G501 Ford - 1m48s94	44 Gianfranco/Carlo Bilotti Osella P3 BMW - 1m39s54
48 Vern Schuppan/Guy Tunmer March 75S Hart - 1m39s90	46 Giancarlo Gagliardi/Pal Joe Osella P3 BMW - 1m39s91
16 Francesco Cerulli-Irelli/Manfredo Mohr AMS 274 Ford - 1m40s30	33 Alan Jones/John Sheldon Lola T294 Ford - 1m40s82
6 Ernst Kraus/Jurgen Barth Porsche 908/3 - 1m40s89	39 Antônio Castro Prado/Colin Andrews March 75S Ford - 1m43s02
41 Nicha Cabral/Alan Stubbs March 75S Ford - 1m43s04	54 Roby Filanino/Ermanno Pettiti Osella P3 Ford - 1m43s18
78 John Fitzpatrick/Toine Hezemans/M. Schurti Porsche 911 Carrera RSR - 1m43s49	21 Gimax/Giovanni Alberti Chevron B21 Ford - 1m43s54
23 John Calvert/John Blanckley Chevron 23 Ford - 1m43s87	62 Hans Heyer/Helmut Kelleners Porsche 911 Carrera RSR - 1m43s93
79 Clemens Schickentanz/H. Bertrams/ R. Wisell Porsche 911 Carrera RSR - 1m45s25	22 Richard Roberts/Robin Smith Chevron B23 Ford - 1m45s29
53 Mauro Nesti/Lorenzo Niccolini Osella PA3 Ford - 1m45s31	81 Reine Wisell/H. Bertrams/C. Schickentanz Porsche 9111 Carrera RSR - 1m45s69
77 Manfred Schurti/T. Hezemans/M. Schurti Porsche 911 Carrera RSR - 1m45s75	74 Claude Haldi/Bernard Béguin Porsche 911 Carrera RSR - 1m46s05
36 Ian Harrower/Claude Crespín/Biran Joscelyne Lola 294 Ford - 1m46s29	73 Giorgio Schoen/Kemal Nuri Pelit Porsche 911 Carrera RSR - 1m46s58 (NL)
63 Claudio Francisci/Giorgio Grassi Chevron B2326 Ford - 1m46s83	35 Mauricio Zanuso/Ray Fallo Lola T294 Ford - 1m46s95
82 Ledy Zampolli/Roberto Botanelli GRD S75 Ford - 1m48s96	59 Pasquale Anastasio/Bramen Chevron B31 Ford - 1m49s64

A largada da prova foi feita atrás de um carro madrinha que completou uma volta completa, com Merzário à direita na primeira fila que estava mais interessado nas ações de Larrousse, que estava logo atrás dele, do que em Mass, que ocupava a pole-position e, pouco antes de atingir a linha de chegada, diminuiu bruscamente a velocidade, o que não era permitido, pois quando o carro madrinha se afastava, a velocidade era definida pelo pole-position. Larrousse fingiu que iria ultrapassar Merzário antes da linha e com isso a Alfa Romeo foi acelerada novamente com os dois oponentes ganhando vantagem sobre o Mirage de Mass. Na entrada da curva parabólica, Merzário freou tarde demais, e quase saiu da pista indo parar na areia e, sendo forçado a contornar a curva por fora, sendo superado por Larrousse pouco antes da linha de largada para grande decepção do público italiano. Na segunda volta, o Alpine tinha uma vantagem de um segundo e meio para Merzário, e na terceira Mass assumiu a segunda posição.

Por sua vez, Bell, que tinha largado mal com a segunda Alfa, estava atrás da Ligier de Jarier e demorou muito para ultrapassar a Lola de Brambilla. Pouco depois começou a fazer ultrapassagens e se aproximar do líder até assumir a ponta na 9ª volta, para ser novamente ultrapassado pelo Alpine, mas manteve pouca vantagem até parar para reabastecer na volta 35, com a Alfa parando na volta seguinte. Laffite assumiu a posição de Merzário na Alfa e retornou à prova na quarta posição, atrás de Mass (Mirage), Larrousse (Alpine) e Brambilla (Lola), com Mass parando para reabastecer na volta 44 e Brambilla na 45, parecendo que esses dois carros

tinham autonomia suficiente para parar apenas três vezes, enquanto as Alfa, o Alpine e os Porsche deveriam fazer 4 paradas.

Infelizmente Schenken teve que parar nos boxes para trocar a bateria, perdendo 2m45s e retornando com uma volta de atraso, perdendo toda a vantagem de paradas que o Mirage poderia ter. Com isso, Larrousse consolidou o primeiro lugar com uma vantagem de um minuto para Laffite. Entretanto, seu motor começou a perder rendimento com o Alpine ficando mais lento.

Pescarolo que estava na terceira posição com uma volta de atraso, estava pronto para recuperar terreno, mas em seguida iniciou uma série de paradas durante as quais os mecânicos tiveram dificuldade em diagnosticar o desgaste de um amortecedor, com o piloto perdendo cerca de dez voltas antes que seu companheiro de equipe Derek Bell abandonasse com a transmissão quebrada.

A situação para os pilotos da Alpine era problemática, com a perda de rendimento, e Jabouille, que havia assumido o lugar de Larrousse na 70ª volta, sendo atingido pela Lola pilotada por Pianta, numa tentativa de ultrapassagem. Com a roda traseira quebrada, Jabouille seguiu lentamente para os boxes, retornando à corrida apenas na quarta posição, com um carro que não se mantinha bem na pista, com o piloto achando que era consequência do acidente, com o problema somente sendo notado quando teve que trocar uma roda dianteira ao parar nos boxes entregando o volante a Larrousse. Com relação ao motor do Alpine as coisas não iam bem, com a queda da pressão de combustível, com o carro sendo ultrapassado pelo Porsche de Joest/Casoni. Depois da corrida, ficou constatado que o Alpine estava com uma rachadura no coletor de admissão, o que explica a queda de pressão.

Por sua vez o Mirage parou logo depois com a caixa de câmbio e o motor quebrados.

No grupo da frente, a Alfa de Merzário/Laffite estava à frente do Porsche de Joest/Casoni, com o Alpine lento, enquanto o motor do Porsche de Muller/Van Lennep quebrou o motor, a Lola de Brambilla/Pianta quebrou uma biela e o Ligier de Jarier/Beltoise quebrou o escapamento pela segunda vez.

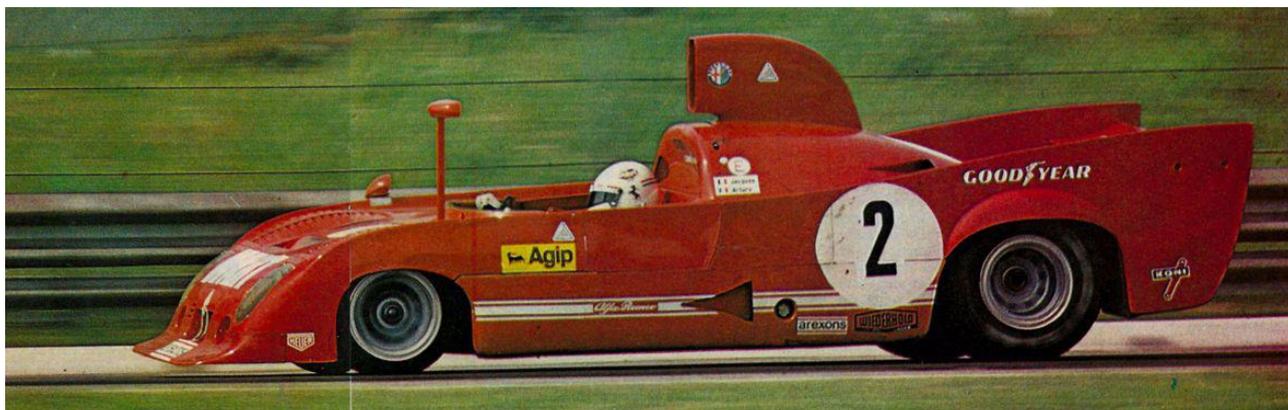
Com isso, em quarto lugar estava o Alpine de 2 litros de Lella Lombardi/Marie-Claude Beaumont, que tinha conseguido se distanciar de seus adversários, com o segundo lugar ficando com o velho Chevron de Richard Roberts/Robin Smith. A Lola de Alan Jones/John Sheldon, que chegou a ocupar a segunda colocação da classe, teve que se retirar com um braço oscilante da suspensão quebrado pouco antes do final da corrida.

A Alfa Romeo de Merzário/Laffite recebeu a bandeirada na frente, com três voltas de vantagem para o Porsche 908/3 de Joest/Casoni, que tinha uma volta de vantagem para o Alpine de Jabouille/Larrousse.

Em quarto ficou o Alpine de Lombardi/Beaumont que venceu na classe até 2 litros e, em quinto, o Porsche 908/3 de Jurgen Barth/Ernst Kruas, seguido pelos dois Porsche Carrera RSR, pilotados pelo trio: Toine Hezemans/John Fitzpatrick/Manfred Schurti, e pelo Chevron B23 de Roberts/Smith.

Entre os GT, nenhum completou a prova.

**Ver RESULTADOS 1975/22**



*A Alfa Romeo 33TT12 vencedora da prova pilotada por Arturo Merzário/Jacques Laffite*

### **23 – MIL QUILOMETROS DE BRASÍLIA – 1ª ETAPA DO BRASILEIRO DE TURISMO D-1 (20/04/1975)**

O Campeonato Brasileiro de Turismo Divisão 1 foi iniciado, no dia 20 de abril, com a realização da tradicional prova “Mil Quilômetros de Brasília”, no Autódromo de Brasília, na sua 8ª edição, dentro das comemorações do 15º aniversário da cidade.

A principal atração da prova era a presença do piloto de Fórmula 1 e vencedor do GP do Brasil, José Carlos Pace, que formaria dupla com Paulo Gomes no Ford Maverick da Equipe Greco-Mercantil-Finasa. Havia 73 carros inscritos, sendo inicialmente limitado em 60 o número dos participantes, mas posteriormente, sem qualquer justificativa, esse número foi aumentado par 64, largando 34 na classe “C” (18 Maverick e 16 Opala), 3 na “B” (2 Alfa 2300 e 1 FNM 2150), e na 27 na “A” (13 Passat, 11 Chevette, 1 VW TL e 2 VW 1600S).



*Largada da prova, vendo-se à frente: 1 - José Carlos Pace/Paulo Gomes, 2 - Paulo Guaraciaba/Luiz Estevão, 3 - Norman Casari/Mauro Sá Mota, 4 - Aloysio Andrade/Ricardo Villares, e 5 - Bob Sharp/Edgar de Mello Filho, todos Maverick*

As principais equipes presentes eram: na classe “C”, a Greco-Mercantil-Finasa, com apoio direto da Ford, com as duplas José Carlos Pace/Paulo Gomes e Edgar de Mello Fº/Bob Sharp; o Maverick preparado por Jayme Silva dos brasilienses Luiz Estevão/Paulo Guaraciaba, o da Pati Competições, com patrocínio dos adubos Manah, com Artur Bragantini/Tite Catapani; o carro da equipe de Brasília Planalto de Automóveis, que tinha vencido as últimas corridas em Brasília e Goiânia com Paulo César Lopes, que tinha como companheiro Luiz André Reis, o outro Maverick de Brasília que tinha ficado em segundo nas 200 Milhas de Brasília, pilotado por José Carlos Catanhede/Ruyter Pacheco, o carro da equipe Sonnervig, com Aloysio Andrade/Ricardo Villares, e o carro dos cariocas Norman Casari/Mauro Sá Mota. Entre os Opala, a Itacolomy se apresentou com dois carros para Reinaldo Campello/Norberto Jannuzzi e para os irmãos Júlio de Marco Tedesco, a equipe Tecnomotor do Paraná, com Dado Andrade/Celso Frare, e Edison Graczyk/Oswaldo Carpes, além dos brasilienses Toninho Martins/Márcio da Costa, e dos paulistas Roberto Sávio/Ricardo Albuquerque. Na classe “B” o destaque eram os dois Alfa Romeo 2300, do Rio de Janeiro, de Carlos Eduardo Domingues/Fernando Montá, e Aloysio Renato/Murilo Pilotto, que foi “reforçado” pelo jornalista de Brasília José Roberto Nasser. Na classe “A”, os favoritos eram os Passat, cujo desempenho não tinha como ser ameaçado pelos Chevette e outros modelos VW.

Na prova de classificação, José Carlos Pace confirmou o título de principal piloto da prova, ficando com a pole-position, com o tempo de 2m40s36, com a primeira fila sendo completada por Luiz Estevão e Norman Casari, e a segunda fila Bob Sharp e Tite Catapani.

O melhor carro da classe “B”, pilotado por Fernando Montá ficou com a 32ª posição e o da classe “A” com a 34ª, pilotado por Rômulo Gama, ficando assim formado o grid de largada;

3 Norman Casari/Mauro Sá Mota Ford Maverick – 2m41s64	2 Luiz Estevão/Paulo Guaraciaba Ford Maverick – 2m40s99	1 José Carlos Pace/Paulo Gomes Ford Maverick – 2m40s36
5 Bob Sharp/Edgar de Mello Fº Ford Maverick – 2m41s77	4 Aloysio Andrade/Ricardo Villares Ford Maverick – 2m4s75	
8 Pedro Bucsky/Constantino Andrade Ford Maverick – 2m43s24	7 Raif Gibran/Tony Nunes Ford Maverick – 2m42s43	6 Tite Catapani/Artur Bragantini Ford Maverick – 2m42s15

10 Bolivar De Sordi/Luiz Teleco Veiga Ford Maverick – 2m43s44	9 Roberto Sávio/Ricardo Albuquerque Chevrolet Opala – 2m43s38	
13 Júlio e Marco Tedesco Chevrolet Opala – 2m44s15	12 Neidiel Roure/Leo Faleiro Chevrolet Opala – 2m43s85	11 Edison Graczyk/Oswaldo Carpes Chevrolet Opala – 2m44s46
15 Reinaldo Campello/Norberto Jannuzzi Chevrolet Opala – 2m44s42	14 Luiz Moreira/Aray Xavier Ford Maverick – 2m44s32	
18 Alládio Teixeira Jr./José Drumond Chevrolet Opala – 2m44s68	17 José Carlos Ramos/Amauri Mesquita Ford Maverick – 2m44s63	16 Paulo César Lopes/Luiz André Reis Ford Maverick – 2m44s59
20 José Carlos Catanhede/Ruyter Pacheco Ford Maverick – 2m45s92	19 Sílvio Poli/Alencar Júnior Chevrolet Opala – 2m45s72	
23 Dado Andrade/Celso Frare Chevrolet Opala – 3m47s11	22 Beto e José Márcio Toscano Ford Maverick – 2m46s81	21 Marco e Marcelo Tidemann Ford Maverick – 2m46s73
25 Luciano Licursi/Ricardo Lopes Oliveira Chevrolet Opala – 2m47s50	24 Luiz Landi/Roberto Dal Pont Ford Maverick – 2m47s23	
28 Carlos Alberto Braz/Arui Pinheiro Chevrolet Opala – 2m50s54	27 Oswaldo Borba/João Carlos Roller Chevrolet Opala – 2m48s75	26 Toninho Martins/Márcio da Costa Chevrolet Opala – 2m47s96
30 Dezinho Mota/Reginaldo Bufaiçal Ford Maverick – 2m51s18	29 Asdubla Romão/Ueliton Caetano Chevrolet Opala – 2m50s71	
33 Aloysio Renato/M. Pilotto/J. R. Nasser Alfa Romeo 2300 – 2m55s03	32 Carlos Domingues/Fernando Montá Alfa Romeo 2300 – 2m54s59	31 Luiz Evandro Águia/Walter Peticov Chevrolet Opala – 2m51s65
35 Vicente Vives Gil/Vicente Vives Tejada Chevrolet Chevette – 2m58s25	34 Rômulo Gama/José Julião VW Passat – 2m58s03	
38 Luiz Antônio Scarpin/Luiz Zornig VW Passat – 3m00s74	37 José Antônio Alvim/José Lopes Jr. VW Passat – 3m00s46	36 Luiz Paternostro/Vinícius Losacco VW Passat – 2m59s09
40 Francisco Artigas/Eduardo Dória VW Passat – 3m00s82	39 Áttila Sipos/José Thezouro Gonçalves Chevrolet Chevette – 3m00s78	
43 Ernani Rodrigues/José Carlos Borba VW Sedan 1600S – 3m01s23	42 Luiz Rosenfeld/Rene Barbosa Chevrolet Chevette – 3m01s08	41 Cláudio Drugovich/Edi Bianchini VW Passat – 3m01s02
45 Márcio Hildebrand/Luiz Felipe Valência Chevrolet Chevette – 3m01s51	44 Simonides Caetano/Edson Coelho Chevrolet Chevette – 3m01s35	
48 Luiz André e Mário Pedro Ferreira VW Passat – 3m01s64	47 Caito Fontes/Eduardo Cardoso Chevrolet Chevette – 3m01s53	46 Márcio Guimarães/Ubiratan Castro Chevrolet Chevette – 3m01s51
50 Abdalah Jarjour VW Sedan 1600S – 3m02s13	49 Emílio Pederneiras/Plácido Iglesias VW Passat – 3m01s69	
53 Celso Reis/Giovanni Coqueiro Chevrolet Chevette – 3m02s69	52 João Carlos Palhares/Luiz A. Tavares VW Passat – 3m02s39	51 Sérgio Boeck/Josué Andrade VW Passat – 3m02s20

55 Moacir Horbilon/Vitor Koutomin Chevrolet Chevette – 3m03s63	54 Xandy Negrão/Otto Carvalhaes VW Passat – 3m02s58	
58 Paulo Dourado/João Batista Ramos VW 1600TL – 3m06s68	57 Régis Schuch/Evandro Coser VW Passat – 3m06s49	56 Sérgio Drugovich/Manoel Ribeiro VW Passat – 3m06s20
60 Milton Oliveira/Marcos Sacomani Chevrolet Chevette – 3m08s46	59 Nelson Bola/Walter Rockenbach Chevrolet Chevette – 3m07s21	
63 Paulo Baeta/José Afonso Berton Chevrolet Opala	62 Fábio Crespi/Sérgio Mattos Ford Maverick	61 Roberto e José Consorte FNM 2150 – 3m11s52
64 Luciano e Marco Procópio Chevrolet Opala		
Não Classificados/Reservas:		
67 Adalberto Roure/Ronaldo Jabur Bittar Chevrolet Chevette – 3m13s46	66 Júnior Faria/Juarez Ribeiro Chevrolet Chevette – 3m13s29	65 Karl Von Negri/Jacinto Costa VW 1600 TL – 3m12s00
68 Custódio Torres/Paulo Sanches VW Passat		

Dada a largada, assumiu a ponta José Carlos Pace, com seu companheiro de equipe Bob Sharp em segundo, vindo a seguir: Aloysio Andrade, Norman Casari, Tite Catapani, Raif Jibrán, Neidiel Roure, Luiz Estevão, Pedro Bucsky, Ruyter Pacheco, Amauri Mesquita, Edison Graczyk, e os demais. O primeiro carro a entrar nos boxes foi o Opala de Paulo Baeta, de Brasília, com superaquecimento, retornando em seguida.



À esquerda; 4 - Aloysio Andrade/Ricardo Villares (Maverick) e 26 - Toninho Martins/Márcio da Costa (Opala).  
À direita: 20 - José Carlos Catanhedes/Ruyter Pacheco (Maverick) e 33 - Aloisio Renato/Murilo Pilloto/José Roberto Nasser (Alfa Romeo 2300)

Na terceira volta, Pace aumentou sua distância para Bob Sharp, vindo a seguir Aloysio Andrade, Tite Catapani, Norman Casari, Neidiel Roure, Raif Jibrán, Pedro Bucsky, Ruyter Pacheco, Bolívar De Sordi, Luiz Estevão e José Carlos Ramos. Na última curva, antes da reta dos boxes, Catapani, Neidiel e Casari ultrapassaram Aloysio, enquanto Paulo César Lopes era apenas o 16º colocado. Raif Jibrán, ao tentar ultrapassar Aloysio de Andrade na curva 1, rodou, saiu da pista, mas continuando na corrida. O Opala de Alládio Teixeira entrou nos boxes com o escapamento quebrado. Nessa volta, o Opala da Itacolomy, de Reinaldo Campello/Norberto Jannuzzi abandonou com problemas de motor, e na volta seguinte foi a vez do Opala de Paulo Baeta/José Afonso Berton com a junta do cabeçote queimada.

Ao completar a quinta volta, Pace estava oito segundos à frente de Sharp, com Neidiel Roure colado em terceiro. Na classe "A", o Passat de Xandy Negrão/Otto Carvalhaes tinha assumido a liderança.

Na sexta volta, Pace continuava aumentando sua vantagem para Sharp que era muito pressionado por Neidiel, vindo em quarto De Sordi e em quinto Casari. Ruyter Pacheco era o quinto, enquanto o Opala de Roberto Sávio entrou nos boxes e Tite Catapani recuperou a posição que tinha perdido para Paulo César

Lopes, com Casari e Graczyk lutando para sexta posição, quando o Maverick de Dezinho Mota/Reginaldo Bufaiçal abandonou por superaquecimento do motor.

Na 15ª volta, De Sordi ultrapassou Neidiel, e Graczyk a Ruyter, ao mesmo tempo em que Pace reduzia sua velocidade permitindo que Sharp se aproximasse. A Alfa Romeo de Fernando Montá parou nos boxes retornando em seguida, e na vigésima volta, Bolivar de Sordi superou Bob Sharp, passando a ocupar a segunda colocação, enquanto Graczyk se firmava em quarto, com os irmãos Tedesco abandonando com um pistão do motor quebrado.

Tite Catapani deu uma rodada na curva 1, quando uma das marchas não entrou e ele bateu no guard-rail, mas continuou na corrida. Outro acidente ocorreu entre os Passat de Luiz André Ferreira e Rômulo Gama na curva que antecede a reta atrás dos boxes, com os dois indo parar no guard-rail, mas acabaram retornando à corrida.



*33 - Aloísio Renato/Murilo Pilotto/José Roberto Nasser (Alfa Romeo 2300), vencedor na classe "B"  
54 - Xandy Negrão e Otto Carvalhaes (VW Passat) vencedor da classe "A"*

O primeiro abandono entre os líderes foi do Maverick de Bolivar De Sorti/Luiz Teleco Veiga na volta 26, quando ocupava a segunda colocação. Outros abandonos haviam ocorrido: os Opala de Reinaldo Campello/Norberto Januzzi (3 voltas, com problemas de motor), Paulo Baeta/José Berton (4 voltas, com a junta do cabeçote queimada), o Maverick de Dezinho Mota/Reginaldo Bufaiçal (6 voltas), o Opala de Júlio e Marco Tedesco (15 voltas). O VW Sedan 1600S de Abdalah Jarjour/Eduardo Perez, tinha entrado nos boxes completamente sem freios, sendo excluído da prova por decisão dos Comissários Desportivos.

Na 29ª volta, Pace entrou nos boxes, reabasteceu e entregou o volante para Paulo Gomes, com a equipe Greco perdendo apenas 27 segundos na operação antes do carro retornar à prova.

O Maverick de Aray Xavier, com o cano de gasolina entupido, ficou parado por 30 minutos antes dos mecânicos repararem o defeito, e na volta 32, dois Opala lideravam a prova, com Edison Graczyk em primeiro e Neidiel Roure em segundo, seguidos por Paulo Gomes, Bob Sharp, Norman Casari, Pedro Bucsky, Tite Catapani, José Carlos Catanhede, Paulo Guaraciaba, Raif Jibrán, Alencar Júnior e Paulo César Lopes.

Na volta 34, Paulo Gomes recuperou a liderança, enquanto Norman Casari parou nos boxes com um parafuso do balancim quebrado, sendo obrigado a trocar o cabeçote.

Depois que os líderes pararam para reabastecimento e troca de pilotos, na 35ª volta, a ordem era a seguinte: 1º) Pace/Paulão (Maverick 1); 2º) Sharp/Edgar (Maverick 5); 3º) Catanhede/Ruyter (Maverick 20); 4º) Estêvão/Guaraciaba (Maverick 2); 5º) Jibrán/Nunes (Maverick 7); 6º) Graczyk/Carpes (Opala 11); 7º) Ramos/Amauri (Maverick 17); 8º) Catapani/Bragantini (Maverick 6); 9º) Dado/Frare (Opala 23); 10º) 16 – PC Lopes/L. André (Maverick 16).

José Carlos Catanhede bateu no guard-rail, o que o obrigou a parar nos boxes para afastar o para-lama dianteiro que estava encostando no pneu, com o piloto retornando rapidamente para a pista. Depois de completar 33 voltas foi a vez do Opala de Alládio Teixeira/José Drumond abandonar a prova, com o volante do motor solto.

O Opala de Roberto Sávio ultrapassou, na reta dos boxes, dois Chevette e um Passat pelo lado de fora da pista, colocando seus quatro pneus na grama, mas sem receber, por parte da direção e prova, qualquer advertência.

Novos abandonos ocorreram nessa fase da corrida: Walter Rockenbach/Nelson Bola e Celso Reis/Giovanni Coqueiro (Chevette – 41 voltas); José Carlos Ramos/Amauri Mesquita (Maverick – 43 voltas); Luciano

Licursi/Ricardo Lopes Oliveira (Opala – 45 voltas); Simonides Caetano/Edson Coelho (Chevette – 52 voltas); Asdubla Romão/Ueliton Caetano (Opala – 54 voltas); e Vicente Vives Gil e Tejada (Chevette – 58 voltas).

Ao ser atingida a volta 64, os dez primeiros eram os seguintes: 1º Pace/Paulão (Maverick 1); 2º Sharp/Edgar (Maverick 5); 3º Estêvão/Guaraciaba (Maverick 2); 4º Catapani/Bragantini (Maverick 6); 5º Jibrán/Nunes (Maverick 7); 6º Dado/Frare (Opala 23); 7º Aloysio/Villares (Maverick 4); 8º Catanhede/Ruyter (Maverick 20); 9º PC Lopes/L. André (Maverick 16); 10º Toninho/Márcio (Opala 26).

Nessa altura, o Maverick de Beto e José Márcio Toscano iniciou uma série de paradas nos boxes, com problema de superaquecimento

Com 70 voltas, Pace/Paulão lideravam Sharp/Edgar com Estêvão/Guaraciaba em terceiro. Nessa volta, Graczyk estourou o pneu dianteiro direito, bateu no guard-rail e se dirigiu aos boxes, onde o mecânico quebrou dois parafusos da roda, fazendo com que o carro ficasse no box por quase meia hora antes de poder retornar. Com 69 voltas completadas, abandonou o Opala de Luciano e Marco Procópio.

Ao serem atingidas 80 voltas, com 3h40m41s86, média de 119,089 km/h, liderava o Maverick nº 1 de Pace/Paulão, vindo a seguir: 2º Sharp/Edgar (Maverick 5); 3º Catapani/Bragantini (Maverick 6); 4º Catanhede/Ruyter (Maverick 20); 5º Dado/Frare (Opala 23); 6º Estêvão/Guaraciaba (Maverick 2); 7º Jibrán/Nunes (Maverick 7); 8º Aloysio/Villares (Maverick 4); 9º PC Lopes/L. André (Maverick 16); 10º Toninho/Márcio (Opala 26).

Na volta 92 abandonou o Maverick de Luiz Moreira/Aray Xavier, e na 96 o Maverick de Beto e José Márcio Toscano, e o Opala de Roberto Sávio/Ricardo Albuquerque.

Com 97 voltas completadas, o líder efetuou a sua terceira parada para reabastecimento, saindo Paulão e entrando Pace, retornando à prova na primeira colocação, vindo a seguir: Catapani/Bragantini (Maverick 6), Sharp/Edgar (Maverick 5), Dado/Frare (Opala 23), Jibrán/Nunes (Maverick 7), Catapani/Ruyter (Maverick 20), Estêvão/Guaraciaba (Maverick 2), Aloysio/Villares (Maverick 4), PC Lopes/L. André (Maverick 16), Toninho/Márcio (Opala 26).



*62 - Fábio Crespi/Sérgio Mattos (Maverick), 24 - Luiz Landi/Roberto Dal Pont (Maverick) e 61 - José e Roberto Consorte (FNM 2150) e 47 - Cairo Fontes/Eduardo Cardoso (Chevrolet Chevette)*

Poucas voltas depois, Pace passou pelos boxes sinalizando (estava com problemas na caixa de câmbio), e em seguida entrou nos boxes com os mecânicos buscando uma solução, com o piloto retornando à pista, para abandonar depois de 104 voltas.

Com o abandono de Pace, após completadas 106 voltas, a ordem era a seguinte: 1º Catapani/Bragantini (Maverick 6); 2º Sharp/Edgar (Maverick 5); 3º Dado/Frare (Opala 23); 4º Catanhede/Ruyter (Maverick 20); 5º Jibrán/Nunes (Maverick 7); 6º Estêvão/Guaraciaba (Maverick 2); 7º Aloysio/Villares (Maverick 4); 8º PC Lopes/L. André (Maverick 16); 9º Toninho/Márcio (Opala 26); 10º Renato/Piloto/Nasser (Alfa Romeo 33); 11º Carlão/Cyranka (Opala 28); 12º Landi/Dal Pont (Maverick 24); 13º Domingues/Montá (Alfa Romeo 32); 15º Águia/Peticov (Opala 31).

A essa altura se beneficiando da sua maior capacidade no tanque de combustível e maior economia, os Alfa Romeo apareciam entre os 15 primeiros.

Ao ser atingida a volta 116, a média horária tinha caído para 117,707 km/h e o tempo de prova era de 5h23m46s13 e, com 140 voltas, a média tinha caído ainda mais, para 117,492 km/h, com o tempo de 6h31m26s29.

Dois carros que corriam entre os líderes, tiveram que abandonar, os Maverick de Bragantini/Catapani, com o motor fundido na volta 128, e o de Estêvão/Guaraciaba, com problemas de motor na volta 141. Além deles, abandonaram o Chevette de Áttila Sipos/José Thezouro Gonçalves (volta 117) e Rômulo Gama/José Julião (129 voltas).

Neidiel Roure, que fazia uma excelente corrida, quebrou a roda na volta 105, batendo no guard-rail, mas retornou à pista depois de um rápido conserto.

Ao serem completadas 144 voltas, a ordem era: 1º) Sharp/Edgar (Maverick 5); 2º) Aloysio/Villares (Maverick 4); 3º) Catanhede/Ruyter (Maverick 20); 4º) Dado/Frere (Opala 23); 5º) Jibrán/Nunes (Maverick 7); 6º) Toninho/Márcio (Opala 26); 7º) Landi/Dal Pont (Maverick 24); 8º) Carlão/Cyranka (Opala 28); 9º) Renato/Piloto/Nasser (Alfa Romeo 33); 10º) Domingues/Montá (Alfa Romeo 32).

Depois da volta 160, a chuva que tinha ameaçado começou a cair, com o líder passando a rodar na casa de 3m22s, o que fez piorar ainda mais a média, para 115,680 km/h, com o tempo de 7m34s24s25,

A chuva apertou provando diversas saídas de pista, como o Opala de Edison Graczyk/Oswaldo Carpes que ficou em cima do guard-rail na curva da entrada do miolo do circuito.

A maioria dos carros entrou nos boxes para esvaziar os pneus, enquanto os Alfa Romeo levavam vantagem por terem freio a disco nas quatro rodas passando a serem os mais rápidos nessa fase da corrida, recuperando algumas voltas, para se posicionar em sétimo e nono lugares, com esses carros chegando a tirar até 8 segundos por volta do primeiro colocado, mas como Edgar tinha quase dez voltas de vantagem, e por isso não precisou se preocupar recebendo a bandeirada depois de 183 voltas, no tempo de 8h41m31s6, média de 115,282 km/h. Em segundo chegou o Maverick dos brasileiros José Carlos Catanhede/Ruyter Pacheco, para delírio da torcida presente, com uma volta de atraso. O terceiro foi o Maverick de Aloysio Andrade/Ricardo Villares, o quarto o de Raif Jibrán/Tony Nunes, e o quinto o Opala de Toninho Martins/Márcio da Costa, seguido de outro Opala, dos paranaenses Dado Andrade/Celso Frere.

O sétimo colocado foi o Alfa Romeo 2300 de Aloysio Renato/Murilo Pilotto/José Roberto Nasser, que venceu na classe "B", o oitavo o Maverick de Luiz Landi/Roberto Dal Pont, o novo o Alfa Romeo 2300 de Carlos Domingues/Fernando Monta, e o décimo o Opala de Carlos Alberto Braz/Marcus Cyranka.

O vencedor na classe "A" foi o Passat de Xandy Negrão/Otto Carvalhaes, que terminou a prova na 12ª posição, ficando em segundo Luiz Paternostro/Vinícius Losacco (Passat) e em terceiro João Carlos Palhares/Luiz Antônio Tavares (Passat).

**Ver RESULTADOS 1975/23**



*1 - José Carlos Pace/Paulo Gomes (Maverick) lideram a prova até abandonar e 5 - Bob Sharp/Edgar de Mello Filho (Maverick) venceu a prova*

#### **24 – 4ª ETAPA DO BRUSH FESUGEAR BRITISH FF CHAMPIONSHIP – OULTON PARK (20/04/1975)**

O brasileiro Henrique Câmara participou da 4ª Etapa do Brush Fusegear British FF Championship, disputada no dia 20 de abril no circuito de Oulton Park, obtendo o quinto tempo na prova de classificação, mas por causa de um erro na cronometragem teve que largar em nono.

Depois de uma excelente largada, em que assumiu o quarto lugar na primeira volta, à frente de Matthew Argenti, e atrás de Jim Walsh, Geoff Lees e Eddie Jordan, freou um pouco tarde para a tomada da curva no final da reta dos boxes, dando uma entortada e caindo para a décima segunda posição. Se recuperou conquistando o oitavo lugar, com Matthew Argenti ficando em primeiro, Geoff Lees em segundo, Jim Walsh em terceiro, Eddie Jordan em quarto, Chris Woodcock em quinto e Chris Fearon em sexto.

[Ver RESULTADOS 1975/24](#)

### **25 – 2ª ETAPA DOS CAMPEONATOS BRASILEIROS DE F-FORD E DIVISÃO 3 – TARUMÃ (26/04/1975)**

No sábado, 26 de abril foi disputada a 2ª Etapa dos Campeonatos Brasileiros de Fórmula Ford e de Turismo Divisão 3, no autódromo de Tarumã, com o patrocínio da Caixa Econômica Federal.

Nos treinamentos um violento acidente ocorrido com Raul Natividade que bateu no guard-rail da curva 1 nos treinamentos, ficando alijado da prova, e com o carro de Fábio Crespi estourando seu motor antes que completasse a sua primeira volta nos treinos, iniciou uma série de problemas para a realização da prova e continuou quando o diretor social do Automóvel Clube do Rio Grande do Sul expulsou o caminhão da Ford do recinto do autódromo, alegando que ele não podia cumprir a sua finalidade, a de vender peças de reposição aos pilotos a preço de custo naquele local.

Possivelmente, o “cartola” quisesse que os corredores se dirigissem à cidade que ficava a 30 km do autódromo, sem vias de acesso adequadas para comprar as peças de reposição.

O problema com o carro da Ford começou quando o referido diretor pediu uma fita isolante, ficando revoltado quando o vendedor cobrou a mercadoria, enquanto o diretor se julgava no direito de receber o material gratuitamente.

Além disso, a corrida foi marcada pelos horários não cumpridos, péssima divulgação, num autódromo sem infraestrutura e pessimamente administrado pelo Automóvel Clube do Rio Grande do Sul.

#### **Turismo Divisão 3**

Embora a classe “A”, para carros com até 1.600 cc, tivesse o elevado número de 26 participantes, a Classe “B”, de 1.601 a 2.000 cc tinha apenas 3, e a “C”, acima de 3.001 cc, 4. Dessa forma não era razoável separar as classes e, a solução encontrada foi fazer com que as três classes corresse juntas, com classificação separado. Na classe “C”, a Equipe Greco-Mercantil-Finasa e seu piloto Paulo Gomes se preparou cuidadosamente para poder enfrentar o potente Maverick da Equipe Hollywood, pilotado por Luiz Pereira Bueno e preparado na Argentina por Oreste Berta. Além dos dois, estavam presentes os Opala do gaúcho Júlio Tedesco e do paulista Norbert Jannuzzi, ambos com apoio da Equipe Itacolomy de São Paulo.

Na classe “B”, em fase de extinção, se destacava o pré-histórico FNM 2150 de Luís Fernando Costa e os Opala gaúchos de 4 cilindros, de Rui Castro e de Paulo Rodrigues.

Na classe “A”, correram dois Chevette, do gaúcho Ronaldo Ely e do paranaense Edison Graczyk, as Brasília de Luiz André Ferreira, Francisco Gondin e Raffaele Rositto, além de 21 VW Sedan 1600, com destaque para os paulistas Amadeu Campos, José Fusetti, Arturo Fernandes, Vital Machado e Luiz Teleco Veiga, e os gaúchos Vitor Mottin, Voltaire Moog, Maurício Rosemberg, Bruno D’Almeida, etc.

Na prova de classificação, Luiz Pereira Bueno ficou com a pole-position, com a primeira fila do grid de largada sendo completada por Paulo Gomes, cabendo a Júlio Tedesco a terceira posição.

Iniciada a corrida, os três chegaram praticamente juntos na curva 1 e deram ao público a impressão de que veriam um sensacional “pega” em Tarumã.

Mas toda essa expectativa foi desfeita já na primeira volta, quando Paulo Gomes completou na primeira colocação um pouco distanciado de Tedesco, enquanto Bueno teve a correia dentada que acionava a bomba de óleo quebrada na curva 2, com o piloto se dirigindo aos boxes para abandonar.

Sem o grande rival, apenas com Júlio Tedesco fazendo alguma ameaça num Opala muito bem preparado, e com a perseguição dos carros da classe “A”, Paulão limitou-se a manter um bom ritmo de corrida, deixando Tedesco numa pequena distância controlada.

Na classe “A”, Francisco Gondin, da Equipe Fly, comandava um acirrada disputa com José Fusetti, Luiz Teleco Veiga, Ronaldo Ely, Voltaire Moog, Cláudio Roberto e Vitor Mottin.

Na quarta volta, uma mancha de óleo na curva do Tala Largada tirou Gondin da liderança, permitindo que Fusetti passasse ao comando, com a luta continuando, com Gondin recuperando terreno, até surgir novamente na liderança da prova na 13ª volta. Entretanto, na volta seguinte, não conseguiu evitar uma escapada da pista para o acostamento, novamente na Tala Larga, quando novamente passou sobre outra mancha de óleo.

Na voltas finais a atuação de Fusetti foi comprometida pela quebra do para-brisas de seu carro, o que permitiu a Voltaire Moog assumir a liderança, seguido por Ronaldo Ely, Cláudio Mello, Amadeu Campos, Arturo Fernandez e Vitor Mottin.

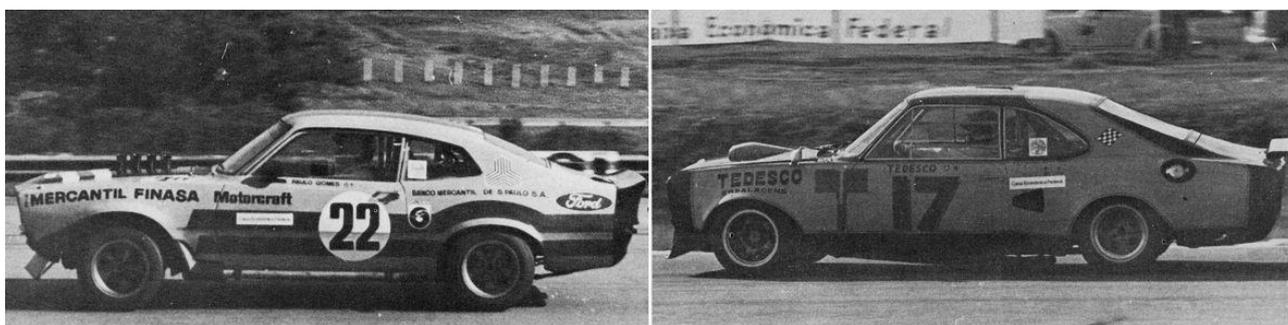
Na oitava volta, Maurício Rosemberg e José Sérgio Rossi disputavam a 11ª colocação quando Maurício forçou a passagem por dentro e acabou tocando na traseira do carro de Rossi que foi de encontro ao guard-rail.

Nessa bateria ocorreram diversos acidentes, mas apenas o envolvendo o Chevette do paranaense Edison Graczyk foi mais violenta.

Paulão venceu a bateria completando as 20 voltas em 26m11s67, média de 138,166 km/h, ficando em segundo Júlio Tedesco, seguido por Voltaire Moog, Ronaldo Ely, Cláudio Mello e Amadeu Campos.

Na segunda bateria, Paulo Gomes voltou a largar na frente, com Tedesco em segundo, mas sem ter como acompanhar o ritmo do piloto da Equipe Greco-Mercantil-Finasa, que mesmo procurando poupar seu carro foi ampliando a vantagem. Novamente a disputa principal ficou com os carros da classe "A", que era comandada por Amadeu Campos, inicialmente perseguido de perto por Vitor Mottin. Entretanto, nas três últimas voltas, Amadeu passou a enfrentar problemas com o carro, cedendo a liderança a Maurício Rosemberg, enquanto Moog com problemas elétricos, com Mottin assumindo o segundo lugar.

Paulão venceu novamente completando dessa feita as 20 voltas em 26m53s71, média de 134,567 km/h, com Tedesco em segundo, Rosemberg em terceiro, Amadeu em quarto, Kokemper em quinto, e Arturo Fernandez em sexto.



22 - Paulo Gomes (Ford Maverick) e 17 - Júlio Tedesco (Chevrolet Opala)

Pela soma dos tempos das duas baterias, Paulão ficou em primeiro, com Tedesco em segundos distante 26 segundos. O terceiro e primeiro da classe "A" foi Amadeu Campos, se classificando a seguir: Ronaldo Ely, José Fusetti, Arturo Fernandez, Vitor Mottin, Voltaire Moog, Luiz André Ferreira e Maurício Rosemberg. O vencedor da classe "B" foi Luís Fernando Costa (FNM 2150) que foi o 15º na classificação geral.

### Fórmula Ford

Na prova de Fórmula Ford, estava programada para ser disputada em duas baterias de 15 voltas cada uma, com a participação de 23 carros.

A Equipe Hollywood se apresentava como favorita com seu carros com motores preparados na Argentina por Oreste Berta, tendo como pilotos o gaúcho Clóvis de Moraes e pelo carioca José Moraes Neto. A equipe Cambial Telefunken estava presente com os Bino de Francisco Feoli e Fernando Onófrío.

Nessa prova estavam presentes os Avallone de Marcos Troncon e Marivaldo Fernandes, o Pozzi de Luiz Teleco Veiga, e os Vig TB, construídos por Toni Bianco, de Roberto Di Loreto e Aloysio Andrade.

Se esperava uma disputa acirrada entre Clóvis de Moraes e Francisco Feoli, o que se confirmou quando Feoli ficou com a pole-position, com o tempo de 1m10s5, com Clóvis ficando em segundo com 1m10s55, e com Marcos Troncon completando a primeira fila, com o grid de largada ficando assim formado:

12 Francisco Feoli Bino – 1m10s15	22 Clóvis de Moraes Bino – 1m10s55	5 Marcos Troncon Avallone – 1m11s97
13 Amadeu Ferri Bino – 1m12s70	20 Antônio Meireles Bino – 1m12s95	
45 Marivaldo Fernandes Avallone – 1m14s23	47 Paulo Gomes Bino – 1m14s96	7 Roberto Di Loreto Vig TB – 1m15s73

63 José Luiz Pimenta Bino – 1m15s93	111 Raul Natividade 1m17s42 (NL)	
21 José Moraes Neto Bino – 1m17s42	48 Sérgio Blauth 1m18s73	14 Leo Lanzini Lotus – 1m19s18
6 Solon Radin 1m19s70	4 Francisco Gabriel 1m10s98	
11 Fernando Onófrío Bino – 1m20s98	77 Aloysio Andrade Vig TB – 1m26s85	128 Romeu Corsini Bino – 1m31s35
90 Luiz Teleco Veiga Pozzi – 1m46s27	17 Gastão Werlang 1m46s27	
2 Mário Pati Polar	3 Jorge Martinewski Bino	46 Fábio Crespi Merlyn (NL)

Dada a largada da primeira bateria, Feoli assumiu a ponta, seguido por Clóvis de Moraes, José Moraes, Amedeu Ferri, Antônio Meirelles, Roberto Di Loreto, Paulo Gomes, José Luiz Pimenta, Marivaldo Fernandes e Mário Pati.

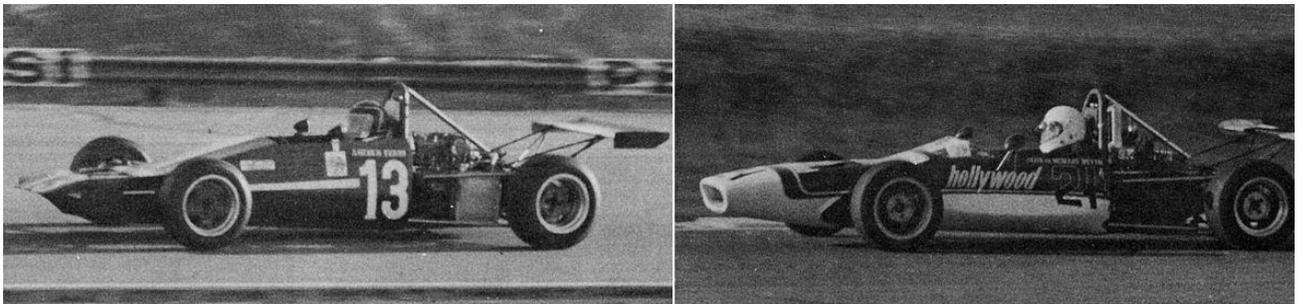
Na saída da curva do Laço já se percebia que o carro de Clóvis não estava bem, pois a vantagem de Feoli era grande e aumentava cada vez mais.

Antônio Meirelles abandonou depois de uma volta com o motor fundido, sendo seguido na volta seguinte por Aloysio Andrade e Leo Lanzini.

Enquanto isso, Clóvis, mesmo com dificuldades, se mantinha em segundo, assediado por seu companheiro de equipe José Moraes, cujo carro também passou a perder rendimento a partir da 3ª volta.

Em seguida começaram as alterações, com Roberto Di Loreto superando Amedeu Ferri, e Mário Pati fazendo o mesmo em relação a Marivaldo Fernandes e José Luiz Pimenta. Marivaldo também foi ultrapassado por Marcos Troncon, enquanto Francisco Gabriel e Sérgio Blauth abandonaram depois de 4 voltas por quebra do motor.

Entre a 5ª e 6ª voltas, o rendimento do carro de Clóvis, com a junta do cabeçote queimada, ficou reduzido, com o piloto caindo para a sexta posição, ao mesmo tempo em que Di Loreto que havia passado por José Moraes, assumiu a vice-liderança, porém muito distante de Feoli que fazia uma corrida tranquila. O quarto era Paulo Gomes, depois de deixar o gaúcho Amedeu Ferri para trás.



**13 - Amedeu Ferri (Bino) 3º colocado e 21 - José Moraes Neto (Bino) 4º colocado**

Com seis voltas completadas, mais um abandono por quebra do motor, a do gaúcho Jorge Martinewski. Paulo Gomes perseguia e se aproximava de Roberto Di Loreto, mas suas pretensões acabaram na oitava volta, quando foi obrigada a recolher seu carro para os boxes com o motor fora de condições. Nessa altura da prova, o motor do carro de Clóvis de Moraes começou a ratar e ele perdeu a quarta colocação para Mário Pati, e em seguida para seu companheiro de equipe José Moraes Neto e, ele foi perdendo posições até terminar a bateria na sétima colocação.

A bateria chegou ao seu final com Francisco Feoli em primeiro, com quase 49 segundos de vantagem para Roberto Di Loreto. Se classificaram a seguir: Amedeu Ferri, José Moraes e Mário Pati, os únicos que completaram 15 voltas, o sexto foi Marivaldo, e o sexto Clóvis de Moraes, ambos com 14 voltas.

Segundo Clóvis de Moraes e Aloysio Andrade, o motivo de tantas quebras de motor foi causado pela gasolina utilizada, que não obedecia ao regulamento, depois que o regulamento permitiu mais preparo dos motores mas sim uma de 100/130 octanas.

Dos seis primeiros da primeira bateria, Mário Pati não largou para a segunda bateria, pois assim que recebeu a bandeirada de chegada, teve seu motor travado e, com isso, apenas 10 carros largaram para a segunda bateria, sendo que Clóvis deu apenas uma volta e retirou-se com a junta do cabeçote queimada.

Essa bateria acabou sendo interrompida depois de 11 voltas em razão do enorme atraso na largada das corridas, pois na 10ª volta os pilotos não tinham visibilidade para continuar a corrida, devido ao escurecimento do tempo e chegada da noite.

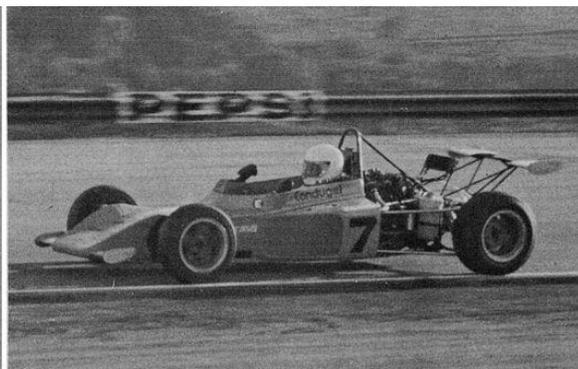
Dada a largada, Feoli novamente largou bem e disparou na liderança, tendo como seu mais direto perseguidor Marcos Troncon, vindo a seguir Amedeu Campos, José Moraes, Roberto Di Loreto, Francisco Gabriel, Fernando Onófrío, Romeu Corsini e Jorge Martinewski.

Di Loreto assumiu a quarta colocação a segunda volta, deixando José Moraes em quinto, e Amedeu Ferri tomou a segunda colocação de Troncon.

Di Loreto continuou subindo na classificação, passando por Marcos Troncon na 4ª volta e por Amedeu na 10ª volta quando o carro do gaúcho começou a falhar. Por sua vez, José Moraes perdeu a quinta posição para Francisco Gabriel na nona volta, com a corrida chegando ao seu final depois de 11 voltas, com Feoli em primeiro, classificando-se a seguir: Di Loreto, Ferri. Troncon, Gabriel e José Moraes, os que completaram as 11 voltas.

Pela soma de tempos, a colocação final foi a seguinte: 1º) Francisco Feoli, 2º) Roberto Di Loreto, 3º) Amedeu Ferri, 4º) José Moraes Neto, 5º) Marcos Troncon e 6º) Romeu Corsini, os únicos que completaram as 26 voltas da prova.

**Ver RESULTADOS 1975/25**



*12 - Francisco Feoli (Bino) vencedor da prova e 7 - Roberto Di Loreto (VIG TB) segundo colocado*

## **26 – XXI GP DA ESPANHA – 4ª ETAPA DO CAMPEONATO MUNDIAL DE F1 (27/04/1975)**

A temporada europeia foi iniciada com a 21ª edição do GP da Espanha, no dia 17 de abril, no Circuito de Montjuich, dois meses depois da realização da etapa anterior do campeonato, o GP da África do Sul, embora nesse meio tempo tenham sido disputadas duas provas de F1 não valendo para o campeonato, a Corrida dos Campeões, em Brands Hatch, e o International Trophy em Silverstone.

Para essa prova, estavam presentes todas as equipes oficiais que disputavam o campeonato, despontando como favoritas, pelos resultados das etapas anteriores, a McLaren com seus M23, e os pilotos Emerson Fittipaldi e Jochen Mass, a Tyrrell com os 007, pilotados por Jody Scheckter e Patrick Depailler, e a Brabham com os BT44B e seus pilotos Carlos Reutemann e José Carlos Pace.

A Ferrari tinha melhorado o desempenho dos seus motores de 12 cilindros que demonstram pouca potência na África, mas que se mostrou melhor na corrida de Silverstone, quando Lauda bateu Fittipaldi e, contava com seus dois pilotos Niki Lauda e Clay Regazzoni.

Entre os outros concorrentes, a March se apresentou pela primeira vez com seus novos 751, entregues a Vittorio Brambilla e Lella Lombardi, a Lotus, com seus antigos modelos 72E, tinha como pilotos Ronnie Peterson e Jacky Ickx, e a Shadow com seus DN5 para Jean-Pierre Jarier e Tom Pryce.

A BRM manteve Bob Evans como piloto, a Hesketh tinha James Hunt, com Harry Stiller inscrevendo um antigo Hesketh para o australiano Alan Jones.

A Embassy Hill, do veterano Graham Hill estava presente com seus Lola que tinham mudado o nome para Hill e não contava mais com Graham como piloto, passando Rolf Stommelen para primeiro piloto, e François Migault inscrito como segundo.

A Williams manteve Arturo Merzário, mas substituiu Jacques Laffite, que estava muito envolvido nas corridas de Fórmula 2 e do Mundial de Marcas, sendo substituído pelo britânico Tony Brise.

A Parnelli estava presente com Mário Andretti, a Penske, com Mark Donohue, a Fittipaldi com Wilson Fittipaldi Jr., e a Ensign com um carro do ano anterior inscrito para Roelof Wunderink.

Iniciados os treinos, pareceu claro, aos pilotos, que a segurança do circuito era muito deficiente, sendo constatado que os guard-rails não estava devidamente fixados e, portanto, corriam o risco de ceder ao menor impacto, o que poderia ter consequências catastróficas. A GPDA, associação de pilotos, presidida por Denny Hulme, mas liderada por Emerson Fittipaldi, recusou-se a participar do treino de sexta-feira como protesto dessa deficiência. Assim, apenas pilotos não filiados à GPDA, como Jacky Ickx foram para a pista.



*A largada da prova com as Ferrari de Niki Lauda (12) e Clay Regazzoni (11) na primeira fila, e Niki Lauda se acidentando*

Na noite de sexta-feira para sábado, as autoridades ordenaram o reparo das barreiras em todo o circuito, uma tarefa das mais difíceis e, na manhã de sábado, as equipes enviaram alguns de seus funcionários para ajudar os fiscais de pista. Entretanto, os pilotos ainda não estavam satisfeitos com o estado da segurança e se recusaram a participar da sessão de qualificação do sábado. Dessa forma, o Grande Prêmio estava sob ameaça de não ser realizado, com os organizadores, apoiados pela CSI/FIA, ordenando que eles corresse. Diante da recusa de Emerson Fittipaldi e seus associados, os espanhóis ameaçaram tomar medidas legais contra os pilotos e equipes. Entre as ameaças, constava a apreensão dos carros e equipamentos pela Guarda Civil e com isso, as equipes pediram que seus pilotos cedesse e eles acabaram aceitando com relutância.

A sessão de qualificação foi disputada no sábado, em uma atmosfera ruim, mas rica de lições. As Ferrari 312T demonstraram todo o seu potencial e foi a mais rápida, com Lauda conquistando a sua décima pole-position na carreira, ficando à frente de Regazzoni. Os azarões estava em ótima forma, com Hunt ficando em terceiro, à frente de Andretti, Brambilla e Watson, cujo Surtees era surpreendentemente rápido. Entre os favoritos, além das Ferrari, Depailler era o mais rápido, ficando na sétima posição. Pryce foi o oitavo, Stommelen o nono e Jarier o décimo. Emerson Fittipaldi e Arturo Merzário participaram da qualificação sem procurar um bom tempo, ficando com as duas últimas posições, com o grid de largada ficando assim formado:

12 Niki Lauda Ferrari 312T – 1m23s4	11 Clay Regazzoni Ferrari 312T – 1m23s5
24 James Hunt Hesketh 308D – 1m23s8	27 Mário Andretti Parnelli VPJ4 Ford – 1m23s9
9 Vittorio Brambilla March 751 Ford – 1m24s2	18 John Watson Surtees TS16/4 – 1m24s3
4 Patrick Depailler Tyrrell 007 Ford – 1m24s4	16 Tom Pryce Shadow DN5 Ford – 1m24s5
22 Rolf Stommelen Hill GH1 Ford – 1m24s7	17 Jean-Pierre Jarier Shadow DN5 Ford – 1m25s0

2 Jochen Mass McLaren M23 Ford – 1m25s2	5 Ronnie Peterson Lotus 72E Ford – 1m25s3
3 Jody Scheckter Tyrrell 007 Ford – 1m25s4	8 José Carlos Pace Brabham BT44B Ford – 1m25s8
7 Carlos Reutemann Brabham BT44B Ford – 1m25s8	6 Jacky Ickx Lotus 72E Ford – 1m26s3
28 Mark Donohue Penske PC01 Ford – 1m26s3	21 Tony Brise Williams FW3 Ford – 1m26s4
31 Roelof Wunderink Ensign N174 Ford – 1m26s6	25 Alan Jones Hesketh 308B Ford – 1m26s7
30 Wilson Fittipaldi Jr. Fitti FD2 Ford – 1m27s2	23 François Migault Hill GH1 Ford – 1m27s9
14 Bob Evans BRM P201 – 1m28s8	10 Lella Lombardi March 751 Ford – 1m30s3
20 Arturo Merzário Williams FW4 Ford – 1m54s3	1 Emerson Fittipaldi McLaren M23 Ford – 2m10s2

A luta pela segurança não se acalmou no domingo, com Emerson Fittipaldi anunciando que se recusaria a participar da corrida devido à sua falta e deixaria imediatamente a Espanha e, dessa forma, a corrida foi disputada num clima muito tenso, com a maioria dos pilotos correndo quase contra a vontade.

Na largada, Lauda manteve a vantagem da pole-position à frente de Regazzoni, Andretti e Brambilla, mas ao se aproximarem do hairpin, Brambilla tentou avançar e acabou atingindo Andretti, lançando o carro do americano contra Lauda, cujo carro saiu de lado e atingiu a lateral de Regazzoni antes de bater de frente no guard-rail, com as duas Ferrari sendo forçadas a parar enquanto Hunt ultrapassou Andretti, que conseguiu manter o controle do carro. O carro de Depailler foi atingido e sua suspensão destruída, com um incêndio ocorrendo no carro de Lauda, que foi controlado.



**10 - Lella Lombardi (March 751 Ford) terminou em sexto, marcando meio ponto no campeonato**

A confusão reinava após o acidente e, enquanto Lauda retornava aos boxes a pé, Regazzoni levou seu carro aos boxes. Na pista, Hunt liderava à frente de Andretti, com a primeira volta sendo completada na seguinte ordem: 1º) Hunt; 2º) Andretti; 3º) Watson; 4º) Stommelen; 5º) Brambilla; 6º) Pace; 7º) Peterson; 8º) Jarier; 9º) Pryce; 10º) Mass; 11º) Scheckter; 12º) Reutemann; 13º) Wunderink; 14º) Ickx; 15º) Brise; 16º) Jones; 17º) Donohue; 18º) Migault; 19º) Evans; 20º) Lombardi; 21º) Depailler; 22º) Merzário; 23º) Regazzoni; 24º) W. Fittipaldi, com Depailler e Regazzoni entrando nos boxes com problemas nos seus carros, e Merzário e W. Fittipaldi se retirando em solidariedade a Emerson Fittipaldi.

Na 3ª volta Hunt e Andretti aumentaram a vantagem na frente da corrida, com Watson e Stommelen liderando um pelotão compacto, enquanto Pryce parou ao tentar desviar do carro de Evans que tinha rodado, caindo para a décima oitava colocação.

Scheckter quebrou o motor na quarta volta e derramou óleo na pista, provocando a derrapagem de Jones e Donohue. O americano bateu no guard-rail e o australiano saindo da pista, com ambos tendo que abandonar. Na quinta volta Regazzoni retornou à corrida com quatro voltas de atraso.

Na volta seguinte, Hunt liderava com um segundo de vantagem para Andretti. Watson era o terceiro a quatro segundos e Stommelen o quarto a sete. Com mais de dez segundos, Brambilla era acossado por Pace, Peterson, Mass e Ickx.

Na sétima volta, quando chegou à curva Tecinca, Hunt deslizou no óleo derramado por Scheckter e bateu forte do guard-rail, enquanto Andretti assumiu a liderança da prova, ao mesmo tempo em que Brambilla estava com um pneu dianteiro furado.

Andretti tinha cinco segundos de vantagem para Watson, com Stommelen em terceiro a cerca de dez segundos, à frente de Pace, Peterson, Mass e Ickx. Jarier parou no boxe para trocar um pneu que tinha furado e perdeu mais de um minuto, enquanto Brambilla também parou para trocar pneus e Evans desistiu com pane elétrica.

Na 10ª volta Andretti estava cinco segundos à frente de Watson, com os carros correndo na seguinte ordem: 1º) Andretti; 2º) Watson; 3º) Stommelen; 4º) Pace; 5º) Peterson; 6º) Mass; 7º) Ickx; 8º) Brise; 9º) Migault; 10º) Pryce; 11º) Wunderink; 12º) Reutemann; 13º) Lombardi; 14º) Brambilla; 15º) Jarier; e 16º) Regazzoni.

Na volta seguinte Watson teve que parar nos boxes com problemas mecânicos, caindo para a 15ª posição e na 12ª volta Migault rodou e em seguida se dirigiu aos boxes, onde foi trocada a carenagem do carro, perdendo 15 minutos nos reparos com o piloto caindo para a última colocação.

Andretti marcou a volta mais rápida da prova na 14ª passagem com 1m25s1, e na 15ª volta, estava à frente de Stommelen, que era seguido por Pace, Peterson, Mass, Ickx, Brise, Pryce.

Na 17ª volta, a suspensão traseira quebrada mandou Andretti para o guard-rail e, com isso, Stommelen assumiu a liderança de um Grande Prêmio pela primeira vez, assim como o carro Hill.



*22 - Rolf Stommelen (Hill GH1 Ford) liderava quando sofreu o grave acidente*

Stommelen liderava a prova por meio segundo de vantagem para Pace, com Peterson em terceiro a cerca de oito segundos, sendo acossado por Mass, Ickx, Brise e Pryce e depois vinham Wunderink, Reutemann, Brambilla e Jarier.

Na 20ª volta Pryce bateu na traseira do Williams de Brise, que rodou, com Pryce seguindo sua corrida enquanto Brise teve que abandonar, com a volta sendo completada na seguinte ordem: 1º) Stommelen; 2º) Pace; 3º) Peterson; 4º) Mass; 5º) Ickx; 6º) Pryce; 7º) Reutemann; 8º) Brise; 9º) Wunderink; 10º) Jarier; 11º) Brambilla; 12º) Lombardi; 13º) Watson; 14º) Regazzoni.

Na volta seguinte Wunderink abandonou devido a um eixo de transmissão quebrado e, na 22ª volta, Pace conseguiu ultrapassar Stommelen assumindo a liderança, porém na volta seguinte, cometeu um pequeno erro permitindo que Stommelen retomasse a liderança, com os dois passando a correr muito próximos.

Peterson atingiu Migault que tinha retornado à corrida, com o suco indo de encontro a um guard-rail, e com os dois ficando fora da prova. Com isso, Mass assumiu o terceiro lugar tendo Ickx no seu encaixe, enquanto Pryce abandonou com a suspensão quebrada como consequência da batida com Brise.

Na 25ª volta Stommelen mantinha a liderança poucos metros à frente de Pace, com Mass a cerca de dez segundos, resistindo aos ataques de Ickx. Reutemann era o quinto, à frente de Jarier, Brambilla e Lombardi.

Quando Stommelen iniciou a 26ª volta, a asa traseira do Hill se soltou. Completamente desequilibrado, o carro do piloto alemão passou por uma lombada na entrada da reta de “L’Estadi”, atingiu o interior da pista antes de ser enviado de volta para o outro lado atingindo o carro de Pace. O carro de Stommelen voou sobre o guard-rail e depois caiu do outro lado, onde se desintegrou, atingindo muitos espectadores. Por sua vez, Pace teve um dos pneus estourados ao bater no guard-rail. Mesmo com bandeiras amarelas sendo acenadas, Jarier aproveitou a oportunidade para ultrapassar Reutemann.

Depois do acidente, Mass liderava a corrida pouco à frente de Ickx, mas a confusão por causa do acidente continuava, com várias pessoas gravemente feridas pelo carro desgovernado enquanto algumas morreram no local. Stommelen estava deitado no carro, consciente, mas gravemente ferido. Pace também permanecia no seu carro, muito atordoado, enquanto o serviço de segurança parecia perdido.

Na volta 28 Ickx ultrapassou Mass na freada do hairpin, quando a direção da prova decidiu interromper o evento, com o Conde de Villapadierna, o diretor da prova, acenando erroneamente a bandeira quadriculada para Reutemann e Brambilla, que pararam imediatamente após terem completado apenas vinte e oito voltas. Na pista, Ickx parou no hairpin e Mass aproveitou para ultrapassá-lo, para cruzar a linha de chegada como vencedor, logo à frente do belga. Jarier foi o terceiro, com Reutemann e Brambilla ficando em quarto e quinto lugares. Lella Lombardi era sexto à frente de Brise e Watson, com Regazzoni e Migault não classificados.

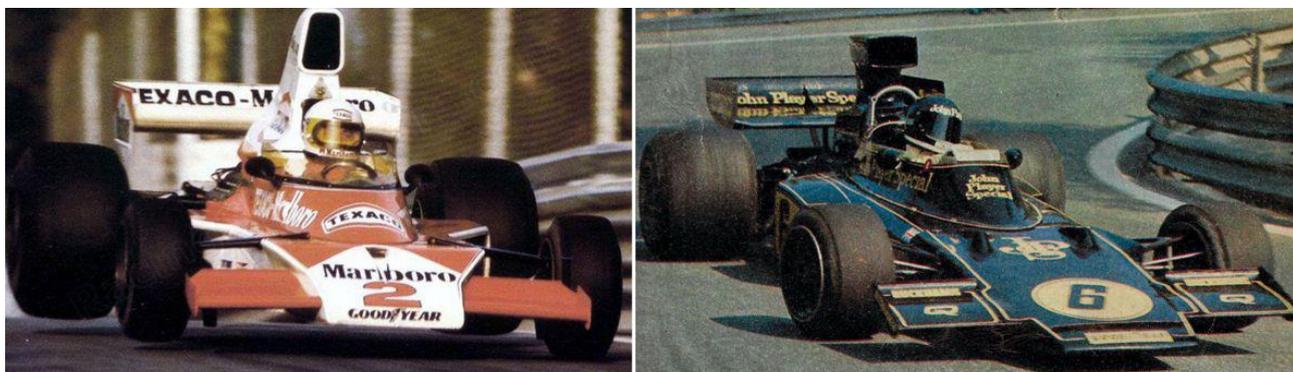
Jochen Mass obteve assim sua primeira vitória da sua carreira, com Ickx marcando os primeiros pontos da Lotus em 1975, mas sendo multado em 1.000 francos suíços por ultrapassar Mass sob bandeira amarela. Jarier terminou em terceiro, mas foi punido em uma volta por ter ultrapassado Reutemann sob bandeira amarela e, com isso o argentino recuperou o terceiro lugar.

O drama do acidente teve graves consequências, com quatro pessoas morrendo no local. Eles eram um bombeiro espanhol e um espectador, além de dois repórteres fotográficos mal protegidos. Cerca de dez pessoas ficaram feridas e um deles morreu alguns dias depois no hospital, elevando o número de vítimas para cinco. Enquanto a Guarda Civil retirava os espectadores do local com cassetetes, os comissários retiraram Rolf Stommelen dos destroços com a ajuda de Arturo Merzário e Wilson Fittipaldi Jr. O alemão teve uma perna, um braço e costelas quebradas, felizmente sem correr risco de vida. Quanto a Pace, ele escapou com uma leve concussão.

O presidente do CSI, Príncipe Metternich isentou os organizadores do Grande Prêmio de qualquer responsabilidade pelo acidente, mas após as controvérsias, o circuito de Montjuich foi excluído da Fórmula 1. A equipe Embassy Hill também foi atingida, pois a investigação revelou que os suportes da asa traseira do carro de Stommelen já estavam danificados no momento da largada, depois que os mecânicos se apoiaram na asa para levar o carro para o grid.

Do ponto de vista das posições no campeonato, esse GP teve pouca consequência, com Emerson Fittipaldi mantendo o primeiro lugar com uma vantagem de três pontos sobre Reutemann e Pace, mas devido ao sucesso alcançado por Mass, a McLaren voltou a ficar meio ponto à frente da Brabham na classificação dos construtores.

**Ver RESULTADOS 1975/26**



*2 - Jochen Mass (McLaren M23 Ford) vencedor da prova, e 6 - Jacky Ickx (Lotus 72E Ford) segundo colocado*

## **27 – 2ª ETAPA DO BP SUPER VISCO BRITISH F3 CHAMPIONSHIP - SILVERSTONE (27/04/1975)**

A Segunda etapa válida pelo BP Super Visco British F3 Championship, disputada no dia 27 de abril no Autódromo de Silverstone, teve a participação dos brasileiros Alex Dias Ribeiro e Ingo Hoffmann.

Sem a incômoda presença da nova estrela da F-3, o sueco Gunnar Nilsson, que estava na sua terra natal disputando uma prova do campeonato de F-3 daquele país, esperava-se que houvesse uma acirrada disputa pelas primeiras colocações.

A prova de qualificação foi disputada debaixo de muita chuva, com Ian Taylor ficando com a pole-position, com o tempo de 1m14s4, tendo ao seu lado no grid Danny Sullivan que fez o mesmo tempo, e em terceiro Larry Perkins com o Ralt. Alex, sem ter pneus para chuva, acabou com o péssimo tempo de 1m31s8, se classificando para largar na última fila. Ingo Hoffmann, que tinha recebido seu carro três dias antes da corrida, teve de se adaptar a ele e evitar um acidente e, com isso ficou com a 12ª posição com o tempo de 1m20s4.

Cerca de uma hora antes da largada da prova, a chuva parou e, no momento da largada a pista estava seca. No alinhamento para a largada, Ingo Hoffmann se adiantou e apareceu na terceira fila ao lado de Pierre Dieudonne e Rupert Keegan. O belga ficou maluco e começou a gesticular, mas não adiantou, pois o brasileiro acabou largando dali mesmo. Alex que tinha largado na última fila, deu uma violenta “queimada” que só não viu quem não quis.

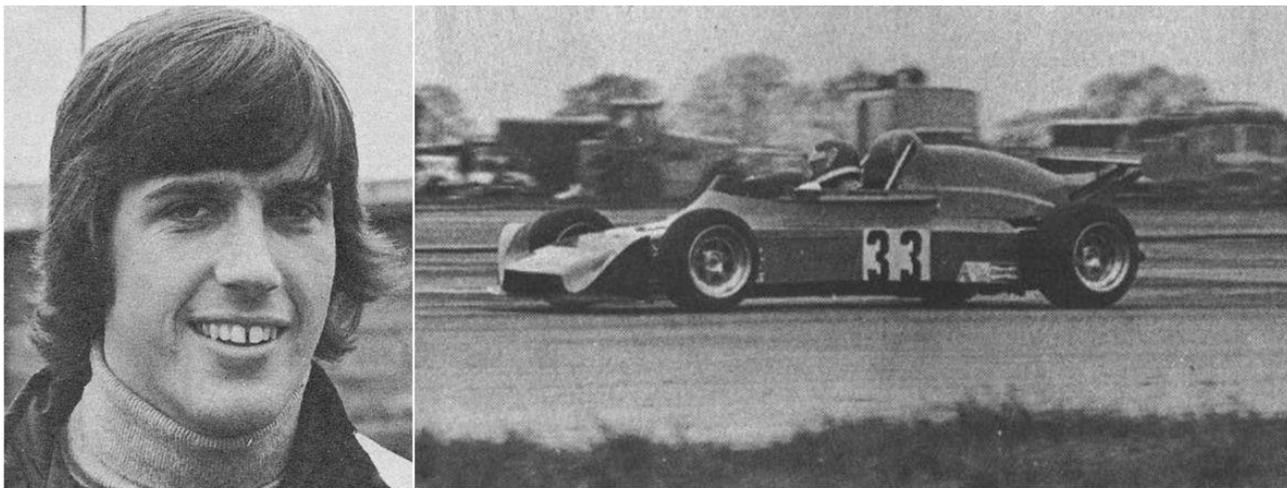
O resultado desse monte de irregularidades, fez com que, na primeira volta, se formasse um pelotão composto por Larry Perkins, Danny Sullivan, Ian Taylor, Alex, Ingo e Rouff e, numa freada de curva, Alex e Taylor diminuíram a velocidade e o resultado foi um choque e uma rodada dos dois, levando com eles Ingo que retornou à prova caindo para a 15ª colocação, mas com Alex de Taylor ficando fora da prova.

Com isso, Larry Perkins se aproveitou para abrir uma vantagem de 3 segundos do seu mais próximo perseguidor, que era o americano Sullivan.

Na frente, a diferença entre Perkins e Sullivan já era de 5 segundos e de 3 para o restante do pelotão. A disputa que chamava a atenção do público ocorria entre Tony Rouff, Chris Barnett e Mike Tyrrell.

À medida que a corrida ia se desenrolando, ocorreram diversos furos de pneus, sendo um deles, Larry Perkins em plena reta dos boxes, cedendo a vitória para Danny Sullivan. Em segundo chegou Chris Barnett e em terceiro Pierre Dieudonne, mas ambos foram desclassificados por irregularidade técnicas e, com isso, Mike Tyrrell herdou a segunda colocação, com Herve Regout em terceiro, Peter Clarke em quarto, e Ingo Hoffmann em quinto, os únicos que completaram as 20 voltas da prova.

**Ver RESULTADOS 1975/27**



*Danny Sullivan (Modus M1 Ford nº 33) vencedor da prova*

## **28 – X MIL KM DE SPA-FRANCORCHAMPS - 5ª ETAPA DO MUNDIAL DE MARCAS (04/05/1975)**

No dia 4 de maio foi disputada a 5ª Etapa do Campeonato Mundial de Marcas, com a realização da 10ª Edição dos Mil Quilômetros de Spa-Francorchamps.

Como vinha se tornando habitual na temporada, o Willi Kauhsen Racing Team, com suas Alfa Romeo 33TT12, encabeçava a lista de participantes, que levou para Spa mais um carro como reserva. A dupla Henri Pescarolo/Derek Bell estava presente, mas na outra dupla da equipe, Jacky Ickx substituíra Jacques Laffite

como parceiro de Arturo Merzário. Como em Monza, as Alfa portavam carrocerias ligeiramente mais longas introduzidas na temporada de 1974, com o objetivo de aumentar um pouco mais a estabilidade nas curvas de alta velocidade.

Os pilotos diziam que os carros estavam cada vez melhores, mas na aparência eles pouco diferiam das corridas anteriores do campeonato, com exceção dos adesivos com a marca Campari colados na frente do carro.

Sem a menor dúvida, as Alfa eram as grandes favoritas pois, não tinham oposição à altura, pois seus principais adversários, os Alpine Renault, entendendo que sua participação interferiria no programa de desenvolvimento para Le Mans resolveram não participar.

O outro adversário das Alfa, a equipe Gelo, com o Mirage de Georges Loos, que não apareceu, aparentemente por não encontrar um piloto para correr ao lado de Tim Schenken. Em vez de preencher a vaga com um piloto menos experiente, Loos preferiu não inscrever o carro equipado com o motor Ford Cosworth e liberou Schenken para correr pela equipe no Porsche Carrera.



*60 - Alain Peltier/Siegfried Muller (BMW 3.0 CSL) vencedor da classe Turismo, e 34 - Peter Smith/John Turner (Chevron B23 Ford) vencedor da classe Sport 2 litros.*

Com isso, a principal ameaça para as Alfa Romeo passou a ser os dois Porsche 908/3 turbo. No início da temporada, a fábrica Porsche se dissociou o mais possível dos carros turbo postos em corridas por seus clientes, mas à medida que começaram a obter bons resultados, começou a apoiá-los. As coisas evoluíram ao ponto da Porsche de Reinhold Joest, em dupla com Mário Casoni, ser diretamente inscrita pela Porsche AG, embora a preparação dos carros fosse de responsabilidade da equipe, com a manutenção dos motores sendo realizada na fábrica Porsche.

O segundo Porsche Turbo inscrito pela Martini Racing não apareceu no primeiro dia dos treinos, pois ele ainda estava na fábrica da Porsche sendo equipado com um novo tipo de carroceria para baixar seu peso ao nível do carro de Joest. Herbert Muller mais uma vez seria o piloto principal, mas ao seu lado, em vez de Gijs Van Lennep, que abandonou a equipe, segundo se falava, por não se relacionar bem com Muller, estaria Leo Kinnunen.

Uma solitária Ligier Ford Cosworth apareceu para defender as cores da Gitanes, tendo como pilotos François Migault e Jean-Louis Lafosse.

Os outros três protótipos de três litros que se inscreveram foram o velho Porsche 908/3 de Jurgen Barth e um par de Lola Ford Cosworth. Assim como o carro de Joest, o de Barth foi oficialmente inscrito pela Porsche AG, que também tinha Mário Casoni inscrito.

Na Lola T282 do Jolly Club correriam Giorgio Pianta, e no lugar de Vittorio Brambilla, estava Duílio Truffo. A mais moderna T284 de Heinz Schulthess foi alugada para essa prova a um casal de belgas, Christine Becker e Willi Brailland, que correram sob o patrocínio da indústria de aparelhos de aquecimento doméstico Chapeé. A classe de dois litros, também não contava com a Alpine A441 de Lella Lombardi/Marie-Claude Beaumont, deixando a batalha limitada ao Chevron B31 Hart de John Hine/Ian Grob, o March 75S de fábrica de John Lepp/Teddy Pilette e a Lola T390 Hart de Martin Raymond/Tony Goodwin.

O brasileiro Antônio Castro Prado estava presente formando dupla com Roy Johnson no March da equipe Alloy Racing.

Como de costume, havia um batalhão de Porsche Carrera, além de dois carros de Turismo, um BMW de 12 cilindros da Faltz Racing para Alain Peltier/Siegfried Mueller e um antigo Ford Capri para Jean-Claude Guery/Dominique Fornage.

Não foi surpresa quando as Alfa Romeo comandaram totalmente os treinos, especialmente depois que Joest errou uma troca de marcha, excedeu a rotação do motor de seu Porsche, sendo obrigado a encostar o carro para ser inspecionado.

No final do primeiro dia, Bell tinha obtido o melhor tempo com 3m20s4, ficando também com o segundo melhor tempo, com o carro reserva, e com Ickx obtendo o tempo de 3m25s7. O quarto melhor tempo foi do Ligier com 3m41s7. O quinto foi Martin Raymond com a nova Lola T390, com o tempo de 3m45s5. Devido à instabilidade do tempo, os tempos não melhoraram muito, com Derek Bell ficando com o melhor tempo (3m20s4), largando na pole-position, com seu companheiro de equipe Jacky Ickx em segundo (3m24s2), formando a segunda fila o Porsche Muller (3m36s5) e o Porsche de Joest (3m38s1), ficando assim formado o grid de largada:

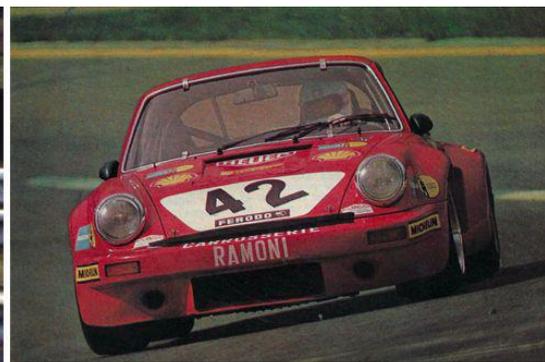
2 Derek Bell/ <b>Henri Pescarolo</b> Alfa Romeo 33TT12 – 3m20s'4	1 <b>Jacky Ickx</b> /Arturo Merzário Alfa Romeo 33TT12 – 3m24s'2
4 <b>Herbert Muller</b> /Leo Kinnunen Porsche 908/3 turbo – 3m36s5	5 <b>Reinhold Joest</b> /Mário Casoni Porsche 908/3 turbo – 3m38s'1
12 <b>François Migault</b> /Jean-Louis Lafosse Ligier JS 2 Ford – 3m41s3	23 <b>Martin Raymond</b> /Tony Goodwin Lola T390-Hart – 3m41s8
22 John Hine/ <b>Ian Grob</b> Chevron B31 Hart – 3m44s0	33 John Sheldon/ <b>Alan Jones</b> Lola T294 Ford – 3m46s3
8 <b>Giorgio Pianta</b> /Duílio Truffo Lola T282 Ford – 3m47s8	25 <b>Richard Lloyd</b> /Oscar Desentis Lola T294 Ford – 3m49s6
6 <b>Jurgen Barth</b> /Mário Casoni/Reinhold Joest Porsche 908/3 – 3m52s2	10 <b>Christine Beckers</b> /Willy Braillard Lola T284 Ford – 3m52s5
20 <b>John Lepp</b> /Teddy Pilette March 75S-Hart – 3m52s7	29 <b>Richard Scott</b> /Nigel Clarkson Lola T294 Ford – 3m55s2
60 Alain Muller/ <b>Siegfried Peltier</b> BMW 3.0 CSL – 3m56s7	30 <b>Rupert Keegan</b> /Colin Andrews March 75S Ford – 3m58s0
44 <b>John Fitzpatrick</b> /Manfred Schurti/Tim Schenken Porsche Carrera RSR – 3m59s6	31 <b>Antônio Castro Prado</b> /Roy Johnson March 75S Ford – 4m00s1
34 <b>Peter Smith</b> /John Turner Chevron B23 Ford – 4m01s4	45 Tim Schenken/ <b>Toine Hezemans</b> /John Fitzpatrick Porsche Carrera RSR – 4m01s7
41 <b>Clemens Schickentanz</b> /Reine Wisell/H. Bertrams Porsche Carrera RSR – 4m01s8	21 <b>Claude Crespin</b> -Ian Bracey Lola T294 Ford – 4m02s1
32 <b>Tony Charnel</b> /Andrew Jeffrey Chevron B23 Ford – 4m03s2	42 <b>Claude Haldi</b> /Bernard Béguin Porsche Carrera RSR – 4m03s5
24 Peter Hanson/ <b>José Uriarte</b> Lola T290 Ford – 4m04s3	46 <b>Bengt Ekberg</b> /Roland Larsson Porsche Carrera RSR – 4m05s1
43 <b>Claude Ballot-Léna</b> /Jean-Claude Andruet Porsche Carrera RSR – 4m05s5	40 <b>Hartwig Bertrams</b> /Reine Wisell Porsche Carrera RSR – 4m07s1
26 <b>Robin Smith</b> /Richard-Robarts Chevron B23 Ford – 4m07s2	27 John Blanckley/ <b>John-Calvert</b> Chevron B23 Ford – 4m14s1
50 Jean-Louis Château/ <b>Gérard Cayeux</b> (*) Porsche Carrera RSR – 4m18s1	49 Pierre Rubens/ <b>Hermes Delbar</b> (*) De Tomaso Pantera – 4m21s1
63 <b>Jean-Claude Guérie</b> /Dominique Fornage Ford Capri RS – 4m28s4	52 <b>Jean-Robert Carthay</b> /Georges Morand Porsche Carrera RSR – 4m31s6

(\*) não largaram

Os pilotos cujos nomes estão em negrito, iniciaram a corrida

Quando os 32 carros partiram para a volta de aquecimento, a pista estava seca, mas logo começou a chover na área da largada, quando era dado o sinal de 5 minutos. Não foi permitido que os carros trocassem pneus no grid, mas isso não teve importância, pois logo em seguida o sol reapareceu. Ao contrário da maioria, Willi Kahusen e seu chefe de equipe, Domingos Piedade, tinham conferido a previsão do tempo e levaram seus carros para o grid de largada equipados com pneus para pista intermediária, para disputarem uma prova que tinha sido encurtada para 750 quilômetros devido às previsões de mau tempo.

Na largada, enquanto as Alfa disparavam na frente, os Porsche que compunham a segunda fila largaram devagar e acabaram segurando os que vinham logo atrás. Ao passarem pela Eau Rouge, a vantagem das Alfa já era grande e, na subida da colina, Pescarolo estava à frente de Ickx, enquanto a Ligier se colocava entre Joest e Muller. Em Les Combes, Joest já tinha recuperado o quarto lugar, em La Source, Pescarolo liderava Ickx, com 11,2 segundos de vantagem para o terceiro era Muller, com Joest em quarto lugar. Raymond era o quinto, e Migault o sexto, todos bastante espalhados. A seguir vinha Pianta, com Jones colado à sua traseira, ambos sendo perseguidos por Grob, Barth, Lloyd, Lepp, Scott, Fitzpatrick e Schickentanz. A Lola de Beckers/Brailland abandonou após apenas uma volta, por causa de um defeito no sistema de injeção. Charnell entrou nos boxes com fumaça saindo do motor abandonando a corrida com um pistão danificado, depois de duas voltas, assim como o Chevron de Robin Smith.



*6 - Jurgens Barth/Reinhold Joest/Mário Casoni (Porsche 908/3) e 42 - Claude Haldi/Bernard Beguin (Porsche Carrera RSR)*

As Alfa dominavam a cena e, sob os aplausos da multidão, Ickx ultrapassou Pescarolo quando começaram a passar pelos boxes no final da 2ª volta. O Porsche de Joest ficou fora da prova com um cilindro quebrado e, com isso, Raymond passou para o quarto lugar com a Ligier e a Lola italiana de 3 litros colada a ele.

Na terceira volta, Ickx conseguiu abrir alguma vantagem para Pescarolo, enquanto o Porsche de Muller já estava 27,5 segundos distante das duas Alfa Romeo.

Após mais uma volta, Pescarolo voltou a liderar e a distância para Muller já era de 36 segundos subindo para 46 na volta seguinte. Migault subiu para a quarta colocação, sendo fustigado por Pianta, vindo a seguir Raymond já se distanciara de Jones. Mais atrás, o March de Antônio Castro Prado deu a primeira de uma série de paradas nos boxes com problemas na caixa de câmbio. Na classe GT ocorria um duelo entre Fitzpatrick e Schickentanz pela liderança.

Na liderança geral, as Alfa continuavam aumentando sua vantagem, com os dois trocando de posições, com Ickx liderando após 5 voltas e na volta seguinte passaram pela linha de chegada emparelhados, com Pescarolo recuperando a liderança. No final de sete voltas, eles tinham um minuto de vantagem para Muller. Quase esquecido nessa altura, Peltier no BMW mantinha um 14º lugar, pilotando com rara habilidade no seu circuito de “casa”.

Na volta 8 o líder era Ickx, e na seguinte o Porsche Turbo de Muller entrou nos boxes com problemas na caixa de câmbio, cedendo a terceira colocação para a Ligier de Migault, mais de dois minutos atrás das Alfa, com Pianta, Raymond, Jones, Lepp e Lloyd vindo a seguir.

Nessa altura, o sol sumiu e o céu começou a ficar escuro, inicialmente com pequenas nuvens esparsas, mas pouco depois a chuva começou a cair em abundância, atrapalhando todos, com exceção dos líderes que corriam com pneus intermediários. Os primeiros sete carros, que ainda não estavam uma volta atrás dos líderes, completaram a 10ª volta antes que a chuva apertasse, mas subitamente, aqueles que vinham atrás

dispararam para os boxes para trocar os pneus, formando-se uma cena caótica com carros tendo dificuldades de parar e outros não conseguindo sair.

Ickx permaneceu correndo com pneus intermediários indo mais devagar, mas ainda assim mais rápido que os demais. Pescarolo ficou um pouco para trás e depois, como a chuva aumentava, entrou nos boxes, após 12 voltas para trocar pneus e ser substituído por Bell. Grob, que ainda não tinha trocado os pneus rodou em frente às tribunas principais, mas conseguiu evitar o choque com o guard-rail, e Lloyd, na mesma situação com relação aos pneus também rodou, mas não conseguiu mais dar partida no motor. Fitzpatrick perdeu o controle do carro na reta pouco antes dos boxes, e Uriarte desistiu em Stavelot depois que a água atingiu seu sistema elétrico.

Tendo acabado de substituir Pianta, Truffo saiu da pista na Eau Rouge, batendo violentamente contra o guard-rail, com o piloto saindo ileso do carro.

Ickx continuava correndo com pneus intermediários, enquanto Bell mantinha confortavelmente o segundo lugar. Quando a ordem se restabeleceu após todos, exceto Ickx tendo trocado os pneus, a dupla Migault/Lafosse estava em terceiro, seguida de Barth/Casoni, Peltier/Mueller, Schickentanz/Bertrams e Raymond, com esse último parando pela segunda vez nos boxes na 13ª volta, abandonando duas voltas depois em Masta, com o câmbio quebrado. A maioria dos motores de dois litros começaram a falhar quando a água atingia o sistema elétrico, e o bom desempenho de Jones terminou quando faíscas começaram a se alastrar, enquanto o Chevron de Grob/Hine perdeu muito tempo com esse problema, o mesmo acontecendo com os dois March inscritos pela equipe Alroy (Prado e Keegan), a da fábrica (Lepp), a Lola da Dersot (Crespin) e depois também o Porsche de Barth/Casoni.

Os únicos carros de dois litros que nessa altura não enfrentavam problemas eram o Chevron de Peter Smith e a Lola de Scott/Clarkson.

Na volta 15, Ickx entrou nos boxes, reabasteceu, manteve os pneus intermediários e retornou à prova sem ser substituído. Alguns minutos depois, a Ligier parou nos boxes onde permaneceu por um longo tempo com problemas de água no motor. Peltier/Muller, no BMW estavam em terceiro lugar, uma volta atrás das Alfa.

Com o carro de Bell equipado com pneus para pista molhada, não foi surpresa quando ele se aproximou de Ickx, e ao completarem a 21ª volta, Ickx e Bell corriam quase emparelhados até que Bell tomou a dianteira na 24ª volta. Andruet tinha assumido a liderança da classe GT, com Schenken e Haldi logo atrás.

O Porsche Carrera de Bertram quase tocou fogo nos boxes quando voltava ao circuito depois de reabastecer, derramando combustível que se incendiou, mas felizmente a chamas foram rapidamente debeladas.



*As Alfa Romeo 33TT12 vencedoras da prova: 2 - Henri Pescarolo/Derek Bell, primeiro lugar e 1 - Arturo Merzário/Jacky Ickx, segundo colocada.*

Com a chuva se alternando com o sol, a Alfa Romeo de Bell se firmou na liderança até que voltou aos boxes para trocar novamente os pneus, dessa feita para intermediários, depois de 28 voltas de corrida, Bell permaneceu ao volante e, duas voltas depois, Ickx cedeu a direção do seu carro para Merzário, que saiu dos boxes na liderança, mas na volta seguinte, Bell já o tinha superado e a partir daí começou a aumentar a sua vantagem em até 20 segundos por volta.

A essa altura, só restava à equipe de Willi Kahusen esperar o final da corrida. Bell parou e cedeu seu lugar a Pescarolo que levaria o carro até o final, mas houve problemas quando a outra Alfa parou no boxe para sua última parada programada, pois Ickx não tinha completado uma hora de descanso, como previa o regulamento, uma vez que Merzário que detestava o circuito de Spa, saiu do carro. Domingos Piedade teve que conter Ickx até que fossem completados os 60 minutos e com isso a Alfa acabou perdendo uma volta para o carro de Pescarolo/Bell.

A prova chegou ao seu final com Pescarolo/Bell em primeiro, com Ickx/Merzário em segundo com uma volta de atraso. Em terceiro lugar chegou o BMW Turismo de Peltier/Muller, em quarto o Porsche Carrera de Haldi/Béguin, que venceu entre os GT. Em quinto ficou outro Porsche Carrera, de Ballot-Lena/Andruet, em sexto o Porsche Carrera de Schickentanz/Bertrams/Wisell, em sétimo o Porsche 908/3 de Barth/Casoni/Joest, em oitavo o Porsche Carrera de Bertams/Wisell/Schickentanz, em nove outro Porsche Carrera, de Hezemans/Schenken/Fitzpatrick e, em décimo o Chevron B23 Ford de Smith/Turner, que venceu a classe até 2 litros.

Ver RESULTADOS 1975/28

### **29 – 3ª ETAPA DOS CAMPEONATOS PAULISTAS DE FÓRMULA SUPER VÊ E DIVISÃO 1 (04/05/1975)**

O programa da 3ª Etapa do Campeonato Paulista de Fórmula Super Vê, disputada no dia 4 de maio em Interlagos, foi composto pelas provas de Estreantes com carros Turismo Divisão 1 até 1.600 cc, Turismo Divisão 1 acima de 3.001 cc, e Fórmula Super Vê, que foi dividida em duas baterias.

#### **Estreantes e Novatos**

A prova de Estreantes e Novatos foi disputada em 6 voltas, tendo na largada 25 carros, e Sebastião Molina Neto, pilotando um VW Passat venceu, fazendo uma demonstração impressionante de recuperação, depois de ter largado na 10ª posição, assumindo a segunda colocação na segunda volta e a liderança na quarta. O segundo colocado foi Enio Miraglia (VW Passat), o terceiro Valdemir Carvalho (VW Passat), o quarto Sílvio Hauck (VW Sedan 1600S) e o quinto João Franco Guimarães (Chevrolet Chevette). O vencedor completou as seis voltas em 25m28s6, média de 112,465 km/h, e a volta mais rápida foi feita por Valdemir Carvalho, com 4m09s31, 114,496 km/h.

#### **Turismo Divisão 1**

No intervalo entre as duas baterias da Super Vê, foi disputada a terceira etapa do Campeonato Paulista de Turismo Divisão 1, acima de 3.001 cc. O vencedor foi Paulo Gomes (Ford Maverick da Equipe Mercantil-Finasa-Motorcraft) após uma acirrada luta nas nove voltas da prova, com Jayme Silva (Maverick da Equipe Tenenge). Também fizeram ótima corrida Camillo Christóforo Jr. (Maverick da Scuderia Lobo-Caltabiano) e Walter “Tucano” Barchi (Maverick da Equipe Korça), que terminaram em terceiro e quarto lugares respectivamente. Artur Bragantini (Maverick da Equipe Manah) foi o quinto, e Edgar de Mello Filho (Maverick da Equipe Mercantil-Finasa-Motorcraft) o sexto.



*22 - Paulo Gomes (Ford Maverick) vencedor da prova, e 26 - Jayme Silva (Ford Maverick) segundo colocado*

#### **Fórmula Super Vê**

Com nada menos que 38 inscritos, a terceira etapa do Campeonato Paulista da categoria, sendo 16 Polar, 10 Kaimann, 7 Avallone, 4 Heve e um Newcar.

O batalhão de Polar era comandado pelo líder do campeonato, que havia vencido as duas primeiras etapas, Francisco Lameirão (nº 3 da Equipe Motorádio, preparado por Crispim e Casado), os demais eram: 2 – Mário Pati Jr. (Equipe Pati-Manah), 4 – Francisco Gabriel (Equipe Lonaflex, preparado por Amador Pedro), 5 –

Raffaele Rosito (Equipe Carro do Povo, preparador Franzini), 12 – Nelson Piquet e 21 – Peter Schultzwenk que representavam a nova equipe Promo Sport fundada pelo carioca Biju Rangel, com patrocínio da Rio Motor), 24 – Aldo de Albuquerque (Equipe Itamac, preparador Gui Chaco), 54 – Amândio “Gigante” Ferreira (Equipe Selsun S), 63 – José Luiz Pimenta (Jawea, preparação Silpo), 69 – Ricardo Achcar (Black & Deck, preparador Antônio Ferreirinha), 81 – Luiz Moura Brito (Bosca Transportes), e 82 – Luiz Celso Giannini (Auto Americano), ambos preparados por Silpo, 90 – Luiz Teleco Veiga (Equipe Gledson), 93 – Fausto Dabbur (Auto Speed), e 163 Hugo Castanho (Speed Center).

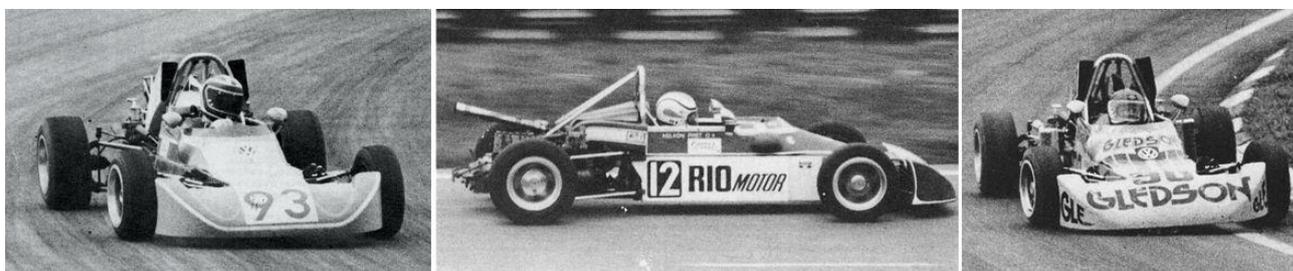
Com Kaimann estavam presentes: 6 – José Pedro Chateaubriand, e 7 Ricardo Di Loreto (Equipe Diauto/Condugel, preparação do inglês Keith Hill, 9 – Jan Balder (Scorro/Brahma, preparação de Henrique Iwers), 19 – Eduardo Celidônio e 29 – Alfredo Guaraná da Equipe Marcas Famosas, com preparação de Amador Pedro, 47 – Janjão Freire (1120 Rádio Continental, preparador Magno), 58 – Cláudio Cavallini (Veleiro/Sopave), 59 – Nivaldo Trama (Faculdade Interamericana, preparador Douglas), 98 - Ricardo Mansur (Pinhal), 139 – Ricardo Conde.

De Avallone: 1 – Antônio Carlos Avallone, 8 – Norberto Jannuzzi (Savena, preparação de Laerte), 14 – Márcio Tidemann (Pateco), 20 – Pedro Muffato (Bamerindus, preparador Albertoni), 45 – Marivaldo Fernandes (Juvicol, preparação de Lara Campos), 94 – Tite Catapani (Equipe Hollywood), e 126 – Vincenzo Jaconelli (Boehler).

De Heve: 41 – Júlio Caio Marques e 42 Luigi Giobbi (Caraigá/Ellus, preparador Manduca), 50 – Milton Amaral (Equipe Govesa, preparador Edir), 107 – Manoel Semião (Kinko).

No Newcar nº 37, Cláudio Dudus substituiu Newton Pereira.

Os treinos começaram com uma polêmica, quando Alfredo Guaraná ficou com a pole-position com o surpreendente tempo de 3m00s33, com seus adversários achando que o seu motor deveria estar fora do regulamento. Marivaldo Fernandes ficou com o segundo tempo (3m03s67), vindo em terceiro o companheiro de Guaraná, Eduardo Celidônio (3m04s55), completando as dez primeiras posições: 4º) Francisco Lameirão (3m05s83), 5º) Ricardo Achcar (3m06s30), 6º) Marcos Troncon (3m06s94), 7º) Nelson Piquet (3m07s23), 8º) Mário Pati Jr. (3m08s20), 9º) Jan Balder (3m08s61), e 10º) José Chateaubriand (3m09s1).



*93 - Fausto Dabbur (Polar), 12 - Nelson Piquet (Polar) e 90 - Luiz Teleco Veiga (Polar)*

Dos 38 inscritos, três não compareceram à largada: Marcos Troncon, Márcio Tidemann, e Ricardo Conde.

Com bastante atraso foi dada a largada da primeira bateria, com Alfredo Guaraná tomando a ponta seguido por Eduardo Celidônio e Francisco Lameirão, com Lameirão assumindo a segunda colocação na segunda volta, enquanto Jan Balder e Tite Catapani abandonaram com problemas nos motores. Marivaldo era o quarto e Chateaubriand o quinto. Quando se aproximava do líder, Lameirão teve que abandonar depois de 3 voltas por quebra do motor. Semião abandonou por quebra do motor, e Cláudio Dudus bateu na curva a junção, também ficando de fora. Com o abandono de Lameirão, Marivaldo e Chatô subiram para terceiro e quarto, numa luta animada que durou apenas mais uma volta, quando o carro de Chateaubriand perdeu a bateria e teve que abandonar, deixando Marivaldo tranquilo na terceira colocação. Piquet perdeu uma volta quando teve que recorrer aos boxes com um problema num balancim do motor, enquanto Ado Albuquerque na quinta volta bateu na curva do Sol.

Amândio “Gigante Ferreira”, que tinha largado na 13ª posição, foi ganhando posições para se firmar na quarta, enquanto Mário Pati Jr. superou Júlio Caio na última volta, para terminar em quinto, com Caio em sexto. Fausto Dabbur foi o sétimo e Luiz Teleco Veiga o oitavo, numa corrida de recuperação, tendo passado em 18ª na primeira volta, 15ª na segunda, 13ª na terceira, 11ª na quarta e 10ª na quinta. Completaram as dez primeiras colocações Raffaele Rosito e Ricardo Di Loreto, respectivamente.

Para a segunda bateria alinharam 27 carros, e como a primeira tinha largado às 14 horas e a segunda prevista para as 16, Interlagos já estava ficando escuro e assim ficou decidido que, ao invés de três, seriam disputadas apenas duas baterias, para descontentamento do público que protestava com vaias a demora para a largada. Para a segunda bateria, Guaraná tinha problema na mangueira do radiador de óleo e se atrasou nos boxes, não podendo chegar a tempo para alinhar na pole-position, tendo que largar na última fila, mas ele levou seu Kaimann pela rampa de acesso aos boxes e se posicionou na frente. Entretanto, o diretor de prova, Élcio de San Thiago abortou a largada, formando-se um aglomerado, muita confusão, com o público protestando e com os carros tendo que dar mais uma volta para alinhar com Guaraná se dirigindo aos boxes, para largar de lá, em último.

Sem o pole-position, Marivaldo assumiu a ponta com Teleco em segundo, Dabbur em terceiro e Rosito em quarto. Piquet que tinha largado no final do pelotão, já era quinto na primeira volta, com José Luiz Pimenta, Alfredo Guaraná e Eduardo Celidônio se dirigindo aos boxes para abandonar com problemas de motor, reduzindo para 24 carros na bateria.

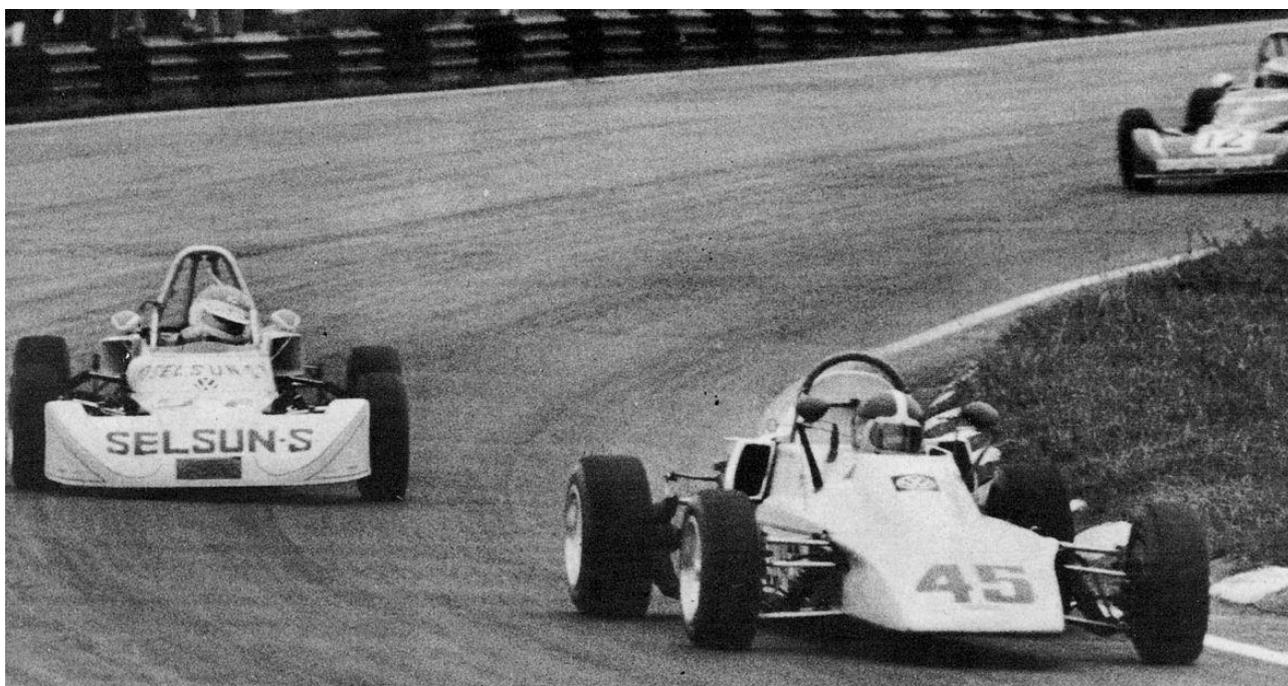
Na segunda volta, Piquet passou para segundo, para assumir a liderança na quarta volta, com Marivaldo em segundo e Teleco em terceiro. Na segunda volta, abandonaram Júlio Caio Marques, Cláudio Cavallini, e Mário Pati. Na quarta abandonaram Ricardo Di Loreto e Manoel Semião.

José Pedro Chateaubriand, também fez uma bela corrida de recuperação até se posicionar na quinta posição, assim como Ricardo Achcar, que completou a primeira volta em 24º, 20º na segunda, 14º na terceira, 12º na quarta, 9º na quinta, para terminar na sexta posição.

A bateria terminou na seguinte ordem: 1º) Piquet, 2º) Teleco 3º) Marivaldo, 4º) Dabbur, 5º) Chateaubriand, 6º) Achcar, 7º) Rosito, 8º) Gigante, 9º) Muffato, e 10º) Giobbi.

Mesmo sem vencer nenhuma das baterias, Marivaldo Fernandes ficou com a vitória pela soma de tempos, com Luiz Teleco Veiga em segundo, Fausto Dabbur em terceiro, Amândio Ferreira em quarto, Raffaele Rosito em quinto, e Pedro Muffato em sexto.

[Ver RESULTADOS 1975/29](#)



*45 - Marivaldo Fernandes (Avallone) vencedor da prova; 54 - Amândio Ferreira (Polar) e 12 - Nelson Piquet (Polar)*

### **30 – 200 MILHAS DE GOIÂNIA – VÁLIDA PARA O CAMPEONATO GOIANO E COPA PLANALTO (04/05/1975)**

No dia 4 de maio foi disputada no Autódromo de Goiânia as 200 Milhas, 2ª Etapa do Campeonato Goiano e 4ª da Copa Planalto, com a participação de 29 carros, em prova dividida em duas baterias, com resultado apurado pela soma de tempos de ambas.

Na prova de classificação, a pole-position ficou com Norman Casari com o tempo de 1m57s96, ficando com o segundo tempo o Maverick de Raif Jibran/Tony Nunes (1m58s26) e, em terceiro se classificou José Carlos

Catanhede (2m00s50). Os carros foram alinhados, na frente os da classe "C", acima de 3 litros, em seguida os da classe "B" e, por fim, os da classe "A", com o grid de largada ficando assim formado:

96 Norman Casari Ford Maverick – 1m57s96	30 Tony Nunes/Raif Jibrán Ford Maverick – 1m58s26	9 José Carlos Catanhede Ford Maverick – 2m00s50
3 Cairo Fontes/Eduardo Cardoso Ford Maverick – 2m01s31		11 Reginaldo Bufaiçal Ford Maverick – 2m01s80
77 Carlos César Castro Ford Maverick – 2m02s00	7 Carlos Alberto Braz/Marcos Cyranka Chevrolet Opala – 2m03s40	25 Ricardo Oliveira/Luciano Licursi Chevrolet Opala – 2m04s25
43 Paulo César Lopes Ford Maverick – 2m08s21		24 Sílvio Poli Chevrolet Opala
1 Adalberto Roure Chevrolet Opala	2 Toninho Martins Chevrolet Opala	44 Roberto Tomé Chevrolet Opala
31 Olavo Pires Ford Maverick		22 Neidiel Roure Chevrolet Opala
33 Aloisio Renato/José Roberto Nasser Alfa Romeo 2300 – 2m08s89	53 Wilson Bega/Walter Curado VW Passat – 2m10s78	51 Sérgio Boeck/Josué Andrade VW Passat – 2m12s71
36 Sandoval Cardoso VW Passat – 2m13s41		13 Witerlei Afonso Chevrolet Chevette – 2m13s89
20 Eduardo Cosac Chevrolet Chevette – 2m14s01	17 Vitor Koutomin Chevrolet Chevette – 2m14s56	4 Karl Von Negri/Jacinto Costa VW 1600 TL – 2m15s30
21 João Cruz Jr. Chevrolet Chevette – 2m16s33		55 Edelberto Martins VW Passat
8 Enilton Duarte Chevrolet Chevette	16 Eurípedes Mesquita VW Passat	81 Cecin Sarkis Chevrolet Chevette
71 Simonides Caetano Chevrolet Chevette		



51 - Josué Andrade/Sérgio Boeck (Passat) vencedores da classe "A", e 33 - Aloisio Amrdrade/José Roberto Nasser (Alfa Romeo 2300) vencedor da "B". Na foto, Nasser está ao lado de Toninho Martins.

Baixada a bandeira de largada, Norman Casari e Tony Nunes partiram na frente, mas ao ser completada a primeira volta, o líder era Paulo César Lopes (Maverick 43), que tinha feito uma largada espetacular, com a volta sendo completada na seguinte ordem: 1º) Paulo César Lopes, 2º) Norman Casari, 3º) Tony Nunes; 4º)

Cairo Fontes; 5º) José Carlos Catanhede, 6º) Carlos Alberto Braz; 7º) Carlos Castro; 8º) Reginaldo Bufaiçal; 9º) Adalberto Roure; 10º) Neidiel Roure; 11º) Luciano Licursi; 12º) Toninho Martins; 13º) Sívlio Poli; 14º) Roberto Tomé; 15º) Olavo Pires; 16º) Aloisio Renato; 17º) Josué Andrade, e os demais.

Casari tomou a ponta na segunda volta, com Paulo César em segundo e Tony Nunes em terceiro, e na terceira volta foi a vez de Cairo Fontes passar por Nunes assumindo a terceira colocação.

A nova modificação entre os primeiros ocorreu na quinta volta, quando Catanhede também passou por Nunes.

O primeiro abandono ocorreu na sétima volta, com Adalberto Roure, e na volta seguinte abandonou o Chevette de Simonides Caetano.

Com dez voltas completadas, a ordem era a seguinte: 1º) 96 – Casari; 2º) 43 – Lopes; 3º) 3 – Cairo; 4º) 30 – Nunes; 5º) 9 – Catanhede; 6º) 77 – Castro; 7º) 11 – Bufaiçal; 8º) 7 – Carlão; 9º) 22 – Neidiel; 10º) 31 – Olavo; 11º) 2 – Toninho; 12º) 44 – Tomé; 13º) 25 – Licursi; 14º) Poli; 15º) Aloísio.

Na volta seguinte Nunes rodou no “S” perdendo posição para Catanhede, e Castro, e na volta seguinte para Bufaiçal.

Na 18ª volta abandonou o Maverick de Cairo Fontes, que corria na terceira posição, com os carros completando 20 voltas na seguinte ordem: 1º) 96 – Casari; 2º) 43 – Paulo César; 3º) 9 – Catanhede; 4º) 77 – Castro; 5º) 11 – Bufaiçal; 6º) 30 – Nunes; 7º) 22 – Neidiel; 8º) 7 – Carlão; 9º) 31 – Olavo; 10º) 2 – Toninho; 11º) 44 – Tomé; 12º) 25 – Licursi; 13º) 24 – Poli; 14º) 33 – Aloísio.

Na última volta, abandonou o Opala de Neidiel Roure, com a bateria terminando depois de 26 voltas, na seguinte ordem: 1º) 96 – Casari (Maverick). 2º) 43 – Paulo César (Maverick); 3º) 9 – Catanhede (Maverick); 4º) 77 – Castro (Maverick); 5º) 11 – Bufaiçal (Maverick); 6º) 30 – Nunes (Maverick); 7º) 7 – Carlão (Opala); 8º) 44 – Tomé (Opala); 9º) 2 – Toninho (Opala); 10º) 31 – Olavo (Maverick); 11º) 25 – Licursi (Opala); 12º) 22 – Neidiel (Opala); 13º) 24 – Poli (Opala); 14º) 33 – Aloísio (Alfa Romeo); 15º) 36 – Simonides (Passat); 16º) 51 – Josué (Passat); 17º) 4 – Negri (TL); 18º) 16 – Eurípedes (Passat); 19º) 20 – Cosac (Chevette); 20º) 17 – Koutomin (Chevette); 21º) 21 – Cruz (Chevette); 22º) 13 – Witelei (Chevette); 23º) 8 – Enilton (Chevette); 24º) 81 – Sarkis (Chevette); 25º) 55 – Idelberto (Passat).

Iniciada a segunda bateria, Paulo César assumiu a ponta, com a segunda volta sendo completada na seguinte ordem: 1º) 43 – Paulo César; 2º) 96 – Casari; 3º) 30 – Raif; 4º) 9 – Catanhede; 5º) 77 – Castro; 6º) 31 – Olavo; 7º) 11 – Bufaiçal; 8º) 24 – Poli; 9º) 2 – Toninho; 10º) 7 – Cyranka; 11º) 1 – Roure; 12º) 25 – Oliveira; 13º) Nasser; 14º) Tomé.

Na segunda volta, Carlos Castro parou nos boxes, retornando na 11ª colocação e, na quarta volta, o carro de Paulo César Lopes começou a perder rendimento, sendo superado por Casari e Raif, caindo para a terceira colocação.

Olavo Pires abandonou depois de 6 voltas, com a 10ª volta sendo completada na seguinte ordem: 1º) 96 – Casari; 2º) 30 – Raif; 3º) 43 – Paulo César; 4º) 9 – Catanhede; 5º) 11 – Bufaiçal; 6º) 24 – Poli; 7º) 2 – Toninho; 8º) 7 – Cyranka; 9º) 25 – Oliveira; 10º) 77 – Castro; 11º) 33 – Nasser; 12º) Tomé; 13º) Roure.

Na décima terceira volta, Paulo César Lopes abandonou a prova, e na 16ª volta, Raif Jibrán assumiu a ponta, posição que manteve até a 20ª, quando rodou no “S”, devolvendo a ponta para Casari, e na volta 24, Catanhede ultrapassou Raif, assumindo a segunda colocação.



*96 - Norman Casari (Maverick) seguido pelos Maverick: 30 - Tony Nunes, 11 - Reginaldo Bufaiçal e 9 - José Carlos Catanhede e na foto da direita os Opala: 2 - Toninho Martins, 7 - Carlos Alberto Braz e 25 - Ricardo Soares Oliveira*

Os carros chegaram ao final da bateria com Casari em primeiro, Catanhede em segundo, Raif em terceiro, Bufaiçal em quarto; Poli em quinto; sexto Toninho; sétimo Cyranka; oitavo Castro; nono Oliveira, décimo Tomé e décimo primeiro Nasser.

Pela soma de tempos, Casari ficou em primeiro, seguido por: Catanhede, Nunes/Raif, Bufaiçal, Toninho, Carlão/Cyranka, Castro, Oliveira/Licursi, Poli, Tomé, Nasser/Aloísio, e Boeck/Josué.

Ver RESULTADOS 1975/30

### **31 – XVII GP DE MÔNACO DE F-3 (10/05/1975)**

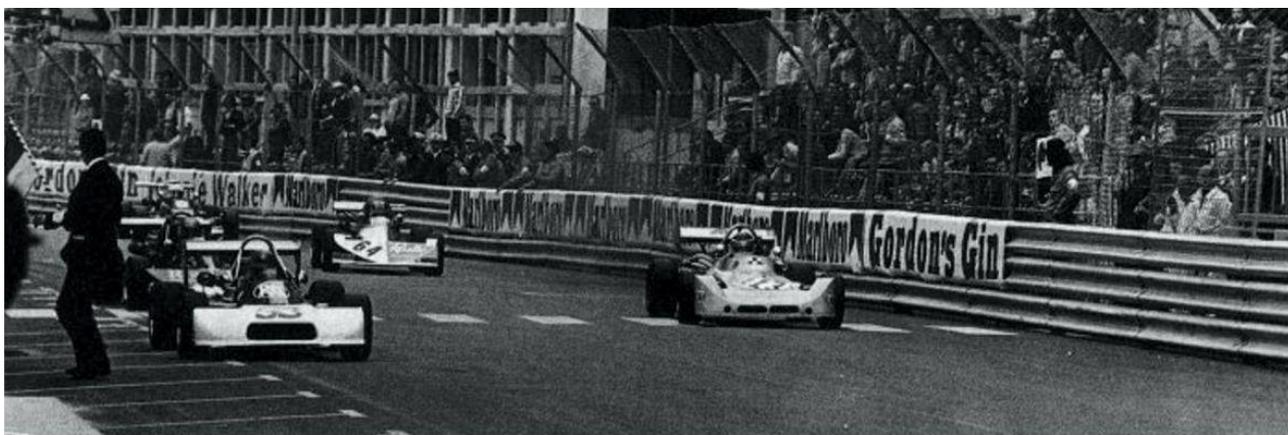
Com nada menos que 67 participantes, foi disputado no dia 10 de maio, o GP de Mônaco de Fórmula 3 e, com tantos participantes, os treinos foram disputados, com as voltas sendo cronometradas para a formação de dois grupos com 18 carros cada um, que disputariam duas baterias com 16 voltas, para a classificação de 18 carros para a final, disputada em 24 voltas.

A pole-position ficou com Larry Perkins (Ralt RT1 Ford), com o tempo de 1m35s79. O segundo tempo foi de Tony Brise (Modus M1 Ford), com o tempo de 1m35s920, ficando com a pole-position da segunda bateria classificatória.

Para a 1ª bateria, os classificados foram: 1º Larry Perkins -Ralt RT1 Ford (1m35s79). 2º Conny Andersson - March 753 Toyota (1m36s6); 3º Gunnar Nilsson - March 753 Toyota (1m37s12); 4º Pierre Dieudonne - March 753 BMW (1m37s86); 5º Patrick Neve - Safir RJ03 Ford (1m38s51); 6º Gaudenzio Mantova - March 753 Toyota (1m38s72); 7º Hervé Regout - March 753 BMW (1m38s92); 8º Marcello Rosei - March 733 Lancia (1m39s40); 9º Ingo Hoffmann (March 753 Toyota); 10º Chris Barnett - March 753 BMW (1m39s93) - não largou; 11º Mike Tyrrell - March 733 Ford (1m39s93); 12º Claes Sigurdsson - Brabham BT41 Toyota (1m39s93); 13º Gianfranco Brancatelli - March 753 Toyota (1m39s95); 14º Bob Arnott - March 743 Ford (1m41s11); 15º Ernst Mahring - Maco 375 Toyota (1m41s24); 16º Freddy Kottulinsky - Modus M1 BMW (1m41s56); 17º Piercarlo Ghinzani -CRS 001 Toyota (1m41s72); 18º Tony Rouff - Erhlich ES5 Ford (1m41s97); Largou como reserva: Alessandro Pesenti-Rossi - March 743 Toyota.

Baixada a bandeirada para a largada da primeira bateria, Larry Perkins tomou a ponta, com os suecos Conny Andersson e Gunnar Nilsson logo atrás, com Nilsson demonstrando que poderia ter uma ótima atuação mas, por incrível que pareça, ficou de fora da corrida na segunda volta com o trambulador de marcha quebrado. Ingo Hoffmann que largada preocupado com um pequeno vazamento do seu radiador de água, era o sexto colocado na sexta volta, mas depois de errar a chicana caiu para 12º. Recuperou-se e chegou a andar em sétimo, mas acabou levando um toque de Freddy Kottulinski caindo para décimo. Com muita perseverança acabou se classificando em nono.

Perkins completou as 16 voltas em 25m45s94, com Andersson ficando em segundo a 3/10 de segundo, se classificando: Patrick Neve, Gaudenzio Mantova, Hervé Regout, Piercalo Ghinzani, Gianfranco Brancateli, Freddy Kottulinski, e Ingo Hoffmann. Vale destacar que pilotos de alto nível, como Gunnar Nilsson, Mike Tyrrell, Pierre Dieudonne e Alessandro Pesenti-Rossi não se classificaram.



*Largada da prova, com 53 - Larry Perkins (Ralt RT1 Ford), 113 - Renzo Zorzi (GRD 374 Lancia) e 64 - Alex Dias Ribeiro (March 752 Toyota)*

Para a segunda bateria, largaram: 1º Tony Brise - Modus M1 Ford (1m35s92); 2º Renzo Zorzi - GRD 374 Lancia (1m37s00); 3º Alex Dias Ribeiro - March 753 Toyota (1m38s24); 4º Ulf Svensson - Brabham BT41 Ford (1m38s24); 5º Jac Nellemann - GRD 375 Ford (1m38s64); 6º Giorgio Francia - Maco 375 Toyota

(1m38s83); 7º) Gunnar Nordstron – Modus M1 Toyota (1m39s13); 8º) Danny Sullivan – Modus M1 Ford (1m39s53); 9º) Rupert Keegan – March 743 Toyota (1m39s54); 10º) Roberto Marazzi – Ralt RT1 Ford (1m39s69); 11º) Luciano Pavesi – Brabham BT41 Toyota (1m39s89); 12º) Stephen South – Ray BR375 Toyota (1m39s96); 13º) Henrik Spelleberg – GRD 374 Ford (1m40s09); 14º) Giovanni Bertaccini – March 743 Toyota (1m40s45); 15º) Dick Parsons – Modus M1 Ford (1m40s73); 16º) Bertram Schäfer – March 753 Toyota (1m40s99); 17º) Derek Cook – GRD 374 Ford (1m41s24); e 18º) Richard Hawkins -March 743 Toyota (1m41s45).

Na largada dessa bateria, o pole-position, Tony Brise caiu para último, com o motor do seu carro funcionando apenas em três cilindros, com Zorzi assumindo a ponta, seguido por Alex Dias Ribeiro e Ulf Svensson, com Brise, parando nos boxes e, fazendo uma corrida espetacular, conseguiu terminar na nona posição. Renzo Zorzi, que terminou a bateria com 11s12 à frente de Alex Dias Ribeiro, com Svensson em terceiro. Os demais classificados foram: Jac Nelleman, Danny Sullivan, Rupert Keegan, Steve South, Luciano Pavesi e Tony Brise. Tendo obtido o melhor tempo nas duas baterias de classificação, a pole-position ficou com Larry Perkins, com o grid de largada ficando assim formado:

113 Renzo Zorzi GRD 374 Lancia	53 Larry Perkins Ralt RT1 Ford
64 Alex Dias Ribeiro March 753 Toyota	121 Conny Andersson March 753 Toyota
120 Ulf Svensson Brabham BT41 Ford	58 Patrick Neve Safir RJ03 Ford
65 Jac Nellemann GRD 375 Ford	103 Gaudenzio Mantova March 753 Toyota
72 Danny Sullivan Modus M1 Ford	59 Hervé Regout March 753 BMW
85 Rupert Keegan March 743 Toyota	99 Piercarlo Ghinzani CRS 001 Toyota
89 Stephen South Ray BR375 Toyota	94 Gianfranco Brancatelli March 753 Toyota
98 Luciano Pavesi Brabham BT41 Toyota	43 Freddy Kottulinsky Modus M1 Ford
77 Tony Brise Modus M1 Ford	61 Ingo Hoffmann March 753 Toyota



*O acidente entre Alex Dias Ribeiro (64) e Tony Brise (77), com Renzo Zorzi (113) passando*

Iniciada a prova, Conny Andersson queimou a largada de forma muito clara, sendo anunciado pelos autofalantes, na terceira volta, que havia sido punido em um minuto por esse motivo.

Com a punição, todos os que vinham atrás ganharam um posição, com o mapa da prova na quarta volta apresentando Larry Perkins em primeiro, seguido por Alex Dias Ribeiro, Renzo Zorzi, Patrick Neve, Ulf Svensson, e dos demais. Ingo Hoffmann era o 14º e Brise o 12º, depois de largar na última posição, mas vinha

recuperando posições de forma espetacular, e na quinta volta era o 11º, na sexta 10º, e na sétima o 9º. Na liderança, a vantagem de Perkins para Alex estava na casa dos 4 segundos, enquanto na 12ª volta Brise já era o sexto, quando aconteceu o inesperado, quando Perkins rodou e destruiu seu Ralt ao bater no guard-rail. Foi um acidente inexplicável, levando-se em conta que corria sozinho sem ser acossado.

Com o acidente de Perkins, Alex passou a liderar, sendo acossado de perto por Zorzi, quando na 15ª volta, Brise assumiu o terceiro lugar, e na volta seguinte, superou Zorzi na curva Mirabeau, completando a 17ª volta no vácuo do carro de Alex.

Para quem conhecia Alex e Brise, ficou claro que a disputa dificilmente terminaria bem num circuito estreito como o de Mônaco, pois Alex não iria facilitar uma ultrapassagem, enquanto Brise não se contentaria com o segundo lugar. Na décima oitava volta, os dois estavam colados e, na décima nona volta, com Alex que vinha fechando a porta para Brise, chegaram na curva Mirabeau e, ao ultrapassarem um retardatário, Alex trancou a passagem de seu adversário, que perdeu a paciência batendo na traseira do carro do brasileiro, subindo na carenagem do seu motor.

A partir de então, o italiano Renzo Zorzi apareceu na frente, posição que manteve até o final da corrida, embora Conny Andersson tenha recebido a bandeirada à sua frente, com o tempo de 38m29s09, com Zorzi chegando 22 segundos depois.

Com a punição de Andersson, o segundo lugar ficou com Patrick Neve, o terceiro com Ulf Svensson, cabendo a Conny Andersson a quarta colocação, O quinto foi Gianfranco Brancatelli, e o sexto Ingo Hoffmann

**Ver RESULTADOS 1975/31**



*113 - Renzo Zorzi (GRD 374 Lancia e 64 - Alex Dias Ribeiro (March 753 Toyota)*

### **32 – XXXIII GP DE MÔNACO – 5ª ETAPA DO CAMPEONATO MUNDIAL DE F-1 (11/05/1975)**

Duas semanas depois do trágico GP da Espanha, foi disputado o GP de Mônaco, que possuía a beleza de seu cenário, o prestígio que suas décadas de antiguidade lhe conferiam, o decoro proporcionado pela presença apaixonada de um príncipe soberano de um principado que era uma das cabeças de ponte do turismo na Europa, que estava em pleno desenvolvimento arquitetônico e oferecia o cenário dos sonhos para todos os patrocinadores.

A tragédia ocorrida em Montjuich, fez o presidente do Automóvel Clube de Mônaco, Michel Boeri, decidir, como medida de segurança, que o número de carros de largada seria de dezoito, por sugestão da Ferrari e aprovação da Foca. Paralelamente, ele ordenou o reforço dos guard-rails da pista para evitar aborrecimentos com os pilotos. Além disso, por recomendação do presidente da GPDA, Denny Hulme, na largada os carros seriam escalonados com 24 metros entre eles, formando um grid de 200 metros para diminuir a possibilidade de colisão.

Na Espanha, as novas Ferrari 312T causaram ótima impressão, mas foram eliminadas na primeira curva, e era o momento de Niki Lauda e Clay Regazzoni marcarem pontos importantes para entrarem na disputa pelo título mundial.

A McLaren apresentou em Mônaco, uma inovação no carro de Fittipaldi, que podia regular a barra estabilizadora dianteira do seu assento, o que lhe permitia reequilibrar o carro durante a corrida, mas por ser o maior carro de F1 não era confortável num circuito tão sinuoso como o de Monte Carlo.

Por sua vez, os Brabham não figuravam entre os favoritos, pois foram construído para altas velocidades e, além disso, Carlos Reutemann não gostava do circuito.

Muito trabalho foi feito nos antigos Lotus 72, parecendo que houve um progresso significativo, após retornar a configurações que haviam sido abandonadas e, diferentemente dos Brabham e McLaren, eram carros adaptados para o circuito, enquanto a Tyrrell se apresentou sem novidades.

Na Penske, Mark Donohue se apresentou com o seu primeiro chassi, com o mais recente sendo levado como reserva, enquanto o outro carro americano, o Parnelli de Mário Andretti se apresentou sem novidades.

A Hesketh inscreveu três carros, pois as dificuldades financeiras do Lorde Hesketh levaram a alugar um carro para o sueco Torsten Palm, graças ao patrocínio da fabricante de Trailers, Polar Caravan, mantendo o seu carro principal com James Hunt e o outro carro pilotado por Alan Jones pela Space Engineering de Bob Sparshott. A March, mais uma vez estava presente com seus dois 751 para os italianos Vittorio Brambilla e Lella Lombardi.

A Surtees originalmente planejava inscrever um segundo carro para Henri Pescarolo porém, o patrocinador somente cobriria as despesas no caso de os dois carros largando, e quando Surtees tomou conhecimento da redução de apenas 18 carros na corrida, desistiu do projeto e permaneceu apenas com o carro de John Watson.



*Os Tyrrell 007 Ford de Patrick Depailler (4) e Jody Scheckter (3) - Emerson Fittipaldi (McLaren M23 Ford nº 1) perseguido por José Carlos Pace (Brabham BT44B Ford)*

As esperanças da Shadow eram grandes, depois dos bons desempenhos de seus dois pilotos: Jean-Pierre Jarier e Tom Pryce que, mesmo sem obter resultados significativos nas etapas anteriores, tinham obtido bons desempenhos, inclusive com a vitória de Pryce na corrida extra campeonato em Brands Hatch.

Na Williams, Arturo Merzário tinha retornado ao FW03, cabendo o FW04 para o francês Jacques Laffite.

Com Rolf Stommelen gravemente ferido em Montjuich, Graham Hill retornou ao volante de seu próprio GH1 e, como o carro de Stommelen não tinha sido recuperado, Migault ficou de fora, no que seria a última corrida do cinco vezes vencedor em Mônaco e bicampeão mundial, Graham Hill na Fórmula 1.

Outros presentes: Bob Evans (BRM), Roelof Wunderink (Ensign) e Wilson Fittipaldi Jr. (Fitti) se apresentaram sem novidades e com pouquíssimas chances de classificação para a largada.

Os treinos foram alterados, sendo divididos na quinta e sexta-feira, para permitir que os mecânicos tivessem o sábado livre para reparos, enquanto era disputada a corrida de Fórmula 3.

Em se tratando de um circuito não permanente, os treinos sempre começavam devagar, dando tempo para que a trilha fosse formada, com a poeira baixando e pista emborrachando. A primeira sessão da quinta-feira, teve quatro carros saindo da pista, com Regazzoni e Watson tendo que assumir seus carros reservas, o que não foi o caso de Laffite e Lombardi, cujas chances de classificação ficaram seriamente comprometidas.

A saída de pista de Regazzoni não diminuiu o entusiasmo do suíço, que marcou o melhor tempo nessa primeira sessão, ficando em segundo Peterson a 23/100, que parecia ter recuperado a confiança em sua antiga Lotus. Lauda terminou apenas na terceira posição à frente de Depailler, com os Shadow em quarto e quinto lugares. As maiores decepções ficaram com as McLaren e Brabham, com Fittipaldi sendo apenas 13º e Pace o 10º.

Na segunda série, disputada depois de um intervalo de 40 minutos, Lauda ficou com o segundo tempo, mesmo tendo batido com seu carro titular e assumindo o carro que Regazzoni tinha se acidentado na primeira sessão. Ao final Lauda estava em primeiro, seguido por Pace e Scheckter.

Ao final do primeiro dia de treinos, os não classificados eram Watson, Evans, Wunderink, W. Fittipaldi, L. Lombardi, Laffite e Palm.

Na sexta-feira, os treinos começaram às 8h30, quando os pilotos passaram a apertar o passo para garantir uma boa posição no grid de largada.

Ao final dos treinos, Lauda ficou com a pole-position, com Pryce em segundo a 6/10 atrás do pole, e compondo a segunda fila: Jarier e Peterson. Quanto à luta pela classificação, houve apenas uma mudança em relação ao dia anterior, com Watson tomando a vaga de Merzário, que também foi superado por Laffite que ficou sendo o primeiro reserva, com o grid ficando assim formado:

16 Tom Pryce Shadow DN5 Ford – 1m27s09	12 Niki Lauda Ferrari 312T – 1m26s40
5 Ronnie Peterson Lotus 72E Ford – 1m27s40	17 Jean-Pierre Jarier Shadow DN5 Ford – 1m27s25
11 Clay Regazzoni Ferrari 312JT – 1m27s55	9 Vittorio Brambilla March 751 Ford – 1m27s50
8 José Carlos Pace Brabham BT44B Ford – 1m27s67	3 Jody Scheckter Tyrrell 007 Ford – 1m57s58
7 Carlos Reutemann Brabham BT44B Ford – 1m27s93	1 Emerson Fittipaldi McLaren M23 Ford – 1m27s77
4 Patrick Depailler Tyrrell 007 Ford – 1m27s95	24 James Hunt Hesketh 308B Ford – 1m27s94
6 Jacky Ickx Lotus 72 <sup>E</sup> Ford – 1m28s28	27 Mário Andretti Parnelli VPJ4 Ford – 1m29s11
28 Mark Donohue Penske PC1 Ford – 1m28s81	2 Jochen Mass McLaren M23 Ford – 1m28s49
26 Alan Jones Hesketh 308B Ford – 1m29s12	18 John Watson Surtees TS16/4 Ford – 1m28s90

Não classificados:

- 21 – Jacques Laffite (Williams FW4 Ford) 1m29s28
- 20 – Arturo Merzário (Williams FW3 Ford) – 1m29s32
- 23 – Graham Hill (Hill GH1 Ford) – 1m29s49
- 14 – Bob Evans (BRM P201) – 1m30s33
- 31 – Roelof Wunderink (Ensign N174 Ford) – 1m31s60
- 25 – Torsten Palm (Hesketh 308B Ford) – 1m31s95
- 10 – Lella Lombardi (March 751 Ford) – 1m32s20
- 30 – Wilson Fittipaldi Jr. (Fitti FD02 Ford) – 1m33s02

A manhã de domingo estava chuvosa em Monte Carlo e, no treino de aquecimento, Peterson demonstrou suas habilidades, realizando um série de voltas fantásticas mesmo com as condições desfavoráveis da pista. Para a largada, no início da tarde, os pilotos tiveram e enfrentar uma pista molhada, pois mesmo com a chuva tendo cessado o asfalto continuava encharcado e todos os carros estavam equipados com pneus Goodyear para chuva.

Lauda fez uma excelente largada e manteve vantagem em Saint Devote, com Jarier se posicionando atrás do austríaco, com Peterson e Brambilla também superando Pryce antes da Mirabeau. Pryce mergulhou por dentro no hairpin da Gare e ultrapassou Brambilla, mas o italiano se recuperou, com os dois carros se tocando, com Brambilla desacelerando na entrada do túnel. Na chicane, Regazzoni tocou no carro de Scheckter e foi de encontro do guard-rail. Na curva da Tabacaria, Jarier tentou atacar Lauda e aquaplanou, batendo no guard-rail interno e em seguida no externo, com a corrida acabando para o francês. A primeira volta foi completada na seguinte ordem: 1º) Lauda; 2º) Peterson; 3º) Pryce; 4º) Scheckter; 5º) Emerson; 6º) Pace; 7º) Hunt; 8º)

Depailler; 9º) Andretti; 10º) Reutemann; 11º) Ickx; 12º) Mass; 13º) Watson; 14º) Donohue; 15º) Jones; 16º) Regazzoni; e 17º) Brambilla que foi para o boxe, para consertar uma barra de direção que ficou torta pela colisão com Pryce.

Na segunda volta, Lauda liderava Peterson e Pryce, cuja asa dianteira fora danificada após a colisão com Brambilla, com Scheckter e Emerson alguns segundos atrás, enquanto Reutemann enfrentava dificuldades sendo ultrapassado por Mass e Ickx.

Com três voltas, a pista permanecia muito escorregadia e com cinco voltas completadas, a ordem era a mesma, com os três primeiros correndo muito próximos, com o segundo grupo, composto por Scheckter, Emerson, Pace, Hunt e Depailler cada vez mais distante.

Na nona volta, um vento leve soprava sobre o Principado e a pista começava a secar, quando Andretti entrou nos boxes com incêndio no motor do seu carro, causado por um vazamento de óleo, com seus mecânicos sendo ágeis em apagar o fogo, mas com o americano ficando fora da corrida.

Completadas 10 voltas, a ordem era a seguinte: 1º) Lauda; 2º) Peterson; 3º) Pryce; 4º) Scheckter; 5º) Emerson; 6º) Pace; 7º) Hunt; 8º) Depailler; 9º) Mass; 10º) Watson; 11º) Donohue; 12º) Ickx; 13º) Reutemann; 14º) Jones; 15º) Regazzoni; 16º) Brambilla.

Com 16 voltas completadas, parte da pista estava seca e Lauda estava meio segundo à frente de Peterson, e na volta 18, Hunt foi o primeiro a parar nos boxes para colocar pneus slick, reiniciando a corrida na décima terceira colocação.



4 - Patrick Depailler (Tyrrell 007 Ford) e 2 - Jochen Mass (McLaren M23 Ford)

Na volta seguinte foi a vez de Mass trocar os pneus de chuva pelos slick, com Pryce tocando o guard-rail na Piscina e rodando, continuando, mas sendo superado por Scheckter e Emerson.

Completadas 20 voltas, a ordem dos concorrentes era a seguinte: 1º) Lauda; 2º) Peterson; 3º) Scheckter; 4º) Emerson; 5º) Pryce; 6º) Pace; 7º) Depailler; 8º) Watson; 9º) Donohue; 10º) Ickx; 11º) Reutemann; 12º) Mass; 13º) Hunt; 14º) Jones; 15º) Regazzoni; 16º) Brambilla.

Pryce parou nos boxes na volta 22 para colocar pneus slick e para consertar um suporte do radiador de óleo danificado durante o toque na Piscina, com a operação levando mais de cinco minutos, arruinando a corrida do galês. Pace e Watson também pararam nos boxes para trocar os pneus.

Na 24ª volta, Lauda e Peterson corriam colados, enquanto Emerson parou nos boxes para trocar os pneus, retornando à corrida na quinta posição, com Donohue fazendo mesmo, caindo para décimo, atrás de Hunt.

Na volta seguinte, Lauda parou nos boxes para trocar os pneus entregando a liderança a Peterson. Os mecânicos da Ferrari fizeram a troca de pneus em apenas trinta segundos, permitindo que o piloto retornasse na segunda posição. Scheckter também parou e retornou em sexto, entre Emerson e Pace. Pryce retornou à corrida com três voltas de atraso.

Na 26ª volta foi a vez de Peterson efetuar sua parada para trocar os pneus, mas infelizmente, um dos mecânicos não conseguiu centralizar uma roda traseira. Preocupado com a temperatura do motor, Nigel Bennett determinou a Peterson que o desligasse e quando sinalizou para ele voltar à corrida, a bateria tinha descarregado e, com isso, o sueco perdeu um minuto parado, retornando em sétimo lugar, com Lauda novamente na liderança, à frente de Depailler e Ickx que ainda usavam pneus de chuva, com os dois parando na volta vinte e sete, caindo para oitavo e nono lugares, respectivamente, com Emerson e Pace assumindo as duas posições atrás do líder.

Na volta 30, Lauda avançava rumo à vitória, com quinze segundos de vantagem para Emerson e vinte para Pace, com os carros na seguinte ordem: 1º) Lauda; 2º) Emerson; 3º) Pace; 4º) Scheckter; 5º) Peterson; 6º)

Mass; 7º) Hunt; 8º) Depailler; 9º) Ickx; 10º) Donohue; 11º) Watson; 12º) Reutemann; 13º) Jones; 14º) Pryce; 15º) Regazzoni; 16º) Brambilla.

Aos poucos Lauda ia aumentando sua vantagem para Emerson enquanto Ickx e Donohue lutavam pelo nono lugar, com o americano superando o belga na volta trinta e seis.

Watson rodou na volta 38 na Piscina, sendo atingido por Pryce que estava rápido na pista, naquele momento. O piloto da Surtees abandonou enquanto o galês continuou, mas com seu carro bastante danificado. Em seguida Regazzoni também bateu no guard-rail da Piscina, com o suíço saindo do carro e ficando fora da corrida.

Com esses abandonos, a ordem com 40 voltas era a seguinte: 1º) Lauda; 2º) Emerson a 20 segundos; 3º) Pace a 25 segundos; 4º) Peterson; 5º) Mass; 6º) Hunt; 7º) Depailler; 8º) Scheckter, que tinha entrado nos boxes com um pneu furado depois de bater na barreira na chicane; 9º) Donohue; 10º) Ickx; 11º) Reutemann; 12º) Jones; 13º) Brambilla.

Na 42ª volta Pryce abandonou com seu carro muito danificado e Lauda continuava aumentando sua vantagem para Emerson, enquanto a batalha entre Donohue e Ickx continuava.

Na volta 45, Lauda mantinha 20 segundos de vantagem para Emerson, 25 para Pace e 30 para Peterson. Mais atrás, Mass, Hunt e Depailler corriam muito próximos, com Ickx passando novamente por Donohue. Com muitas voltas de atraso, Brambilla abandonou depois de completar 48 voltas com o braço de direção torto.

Com 50 voltas, a ordem era a seguinte: 1º) Lauda; 2º) Emerson; 3º) Pace; 4º) Peterson; 5º) Mass; 6º) Hunt; 7º) Depailler; 8º) Scheckter; 9º) Ickx; 10º) Donohue; 11º) Reutemann; 12º) Jones.



1 - Emerson Fittipaldi (McLaren M23 Ford) e 8 - José Carlos Pace (Brabham BT44B Ford)

Lauda tinha 25 segundos de vantagem para Emerson na volta 55 e 30 para Pace, com Peterson muito próximo. Na volta 58 Emerson estava mais rápido do que Lauda e na volta 60, a diferença entre os dois tinha caído para 23 segundos, com os carros na seguinte ordem: 1º) Lauda; 2º) Emerson a 23 segundos; 3º) Pace a 40 segundos; 4º) Peterson a 45; 5º) Mass a 50; 6º) Hunt; 7º) Depailler; 8º) Scheckter; 9º) Ickx; 10º) Donohue; 11º) Reutemann; 12º) Jones que abandonou depois de completar essa volta, ao perder uma roda.

Na 62ª volta Lauda continuava diminuindo o seu ritmo de corrida, e com isso Emerson começou a descontar a diferença entre os dois, mas o tempo estava se esgotando pois com o limite de duas horas de corrida se aproximando as 78 voltas previstas não seriam atingidas.

Mass, Hunt e Depailler disputavam suas posições roda a roda e, na volta 64 ao se aproximarem da Mirabeau, Depailler avançou sobre Hunt, com o inglês seguindo em linha reta e batendo de frente no guard-rail. Ele saiu do carro furioso, acreditando que Depailler o tinha jogado para fora da pista e decidiu esperar a próxima passagem do francês para expressar a sua raiva, enquanto os fiscais estavam retirando o carro da pista e pediram que ele saísse da pista, mas Hunt, irritado, quase acertou um dos fiscais no rosto.

Na volta 66 a diferença de Lauda para Emerson tinha caído para 13 segundos e na volta 68, Depailler estabeleceu a volta mais rápida da prova, com 1m28s67. Donohue bateu no guard-rail após quebrar a suspensão traseira ficando fora de prova.

A diferença entre os dois primeiros tinha caído para onze segundos na volta 70, com Pace trinta segundos atrás, e com Peterson, Mass e Depailler se aproximando.

Na volta 72 a diferença tinha caído para sete segundos e na seguinte para seis, quando Depailler conseguiu surpreender Mass e assumir a quinta colocação.

Com 74 voltas completadas, a marca de duas horas de corrida foi atingida e, assim sendo, a próxima seria a última volta, com Emerson estando apenas quatro segundos atrás de Lauda.

Lauda venceu a prova após completar 75 voltas no tempo de 2h01m21s31, com Emerson em segundo distante 3,6 segundos. A seguir se classificaram: Pace, Peterson, Depailler e Mass, os únicos que completaram as 75 voltas. Em sétimo e oitavo terminaram Scheckter e Ickx com menos uma volta, e em nono Reutemann distante duas voltas.

Lauda foi calorosamente parabenizado por Luca Di Montezemolo, com o austríaco sendo recepcionado pelo príncipe e princesa de Mônaco no pódio da prova. Com seu desempenho impressionante, Lauda passou a ser o principal rival de Emerson na disputa pelo título mundial.

Na classificação do campeonato de pilotos, Emerson Fittipaldi manteve a liderança, agora com 21 pontos, seguido por Pace com 16, Lauda com 14 e Reutemann com 12. Na classificação de construtores, a McLaren tinha recuperado a liderança um ponto e meio à frente da Brabham, com a Ferrari em terceiro 9,5 pontos distante da McLaren.

**Ver RESULTADOS 1975/32**



12 - Niki Lauda (Ferrari 312T) vencedor da prova

### **33 – COPPA FLÓRIO – 6ª ETAPA DO CAMPEONATO MUNDIAL DE MARCAS (18/05/1975)**

A sexta etapa do Campeonato Mundial de Marcas foi disputada no dia 18 de maio, com a realização da Coppa Flório no Autódromo de Enna-Pergusa, na Sicília, que era muito distante do norte da Itália, onde se situavam os principais concorrentes do campeonato e, com isso, apenas dez deles estavam presentes, com o restante dos participantes sendo distribuídos entre os participantes dos campeonatos italianos, com carros de 1.300 e 1600 cc.

A ausência mais significativa foi, sem dúvida, da Alpine Renault, o que demonstrava que os franceses não estavam interessados na disputa pelo campeonato, mesmo porque, se falava num corte de 25% no seu orçamento.

Outra ausente foi a equipe Gelo Racing, de George Loos, com seu Mirage e seus dois Porsche Carrera, com a alegação de que o prêmio de largada oferecido pelos italianos não cobria sequer os custos de viagem.

Com isso, restava a equipe Willi Kauhsen Racing Team, com seu dois Alfa Romeo eeTT12 das duplas Henri Pescarolo/Derek Bell, e Arturo Merzário/Jochen Mass, com o piloto alemão substituindo Jacques Laffite que estava correndo no GP de Pau de F2.

Seus principais adversários eram os dois Porsche 908/3 turbo de Herbert Muller/Leo Kinnunen e Reinhold Joest/Mário Casoni, além do 908/3 tradicional de Jurgen Barth/Ernst Kraus.

Na classe de 2 litros, os favoritos eram o Alpine Renault de Marie-Claude Beaufort/Lella Lombardi, O Chevron Hart de Ian Grob/John Hine, e a Lola Ford de Claude Crespin/Ian Harrower. O brasileiro Antônio Castro Prado foi inscrito pela Alloy Racing, mas acabou não comparecendo.

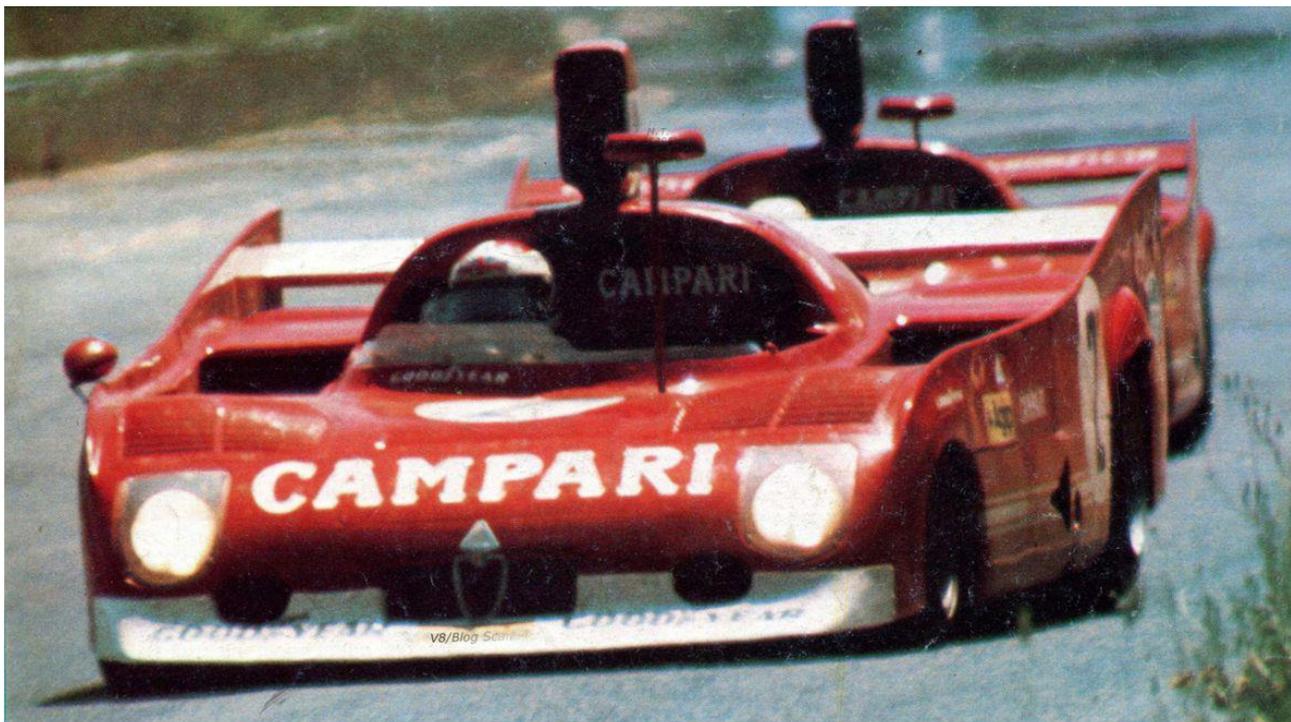
Praticamente sem adversários, as Alfa Romeo foram submetidas a diversos testes, e sem precisar forçar o ritmo, ficaram com as duas primeiras posições do grid de largada, que ficou assim formado:

2 Henri Pescarolo/Derek Bell Alfa Romeo 33TT12 – 1m22s55
--

1 Arturo Merzário/Jochen Mass Alfa Romeo 33TT12 – 1m21s76
---

4 Reinhold Joest/Mário Casoni Porsche 908/3 Turbo – 1m23s88	10 Marie-Claude Beaumont/Lella Lombardi Alpine A441 Renault – 1m27s21 (*)
5 Jurgen Barth/Ernst Kraus Porsche 908/3 – 1m28s58	18 John Hine/Ian Grob Chevron B31 Hart – 1m27s61
11 Amphicar/Luigi Moreschi Chevron B26 Ford – 1m33s095	25 Ermanno Pettit/Carlo Bilotti Osella Pa3 Ford – 1m32s86
27 Antônio Bramen/Giancarlo Gagliardi Chevron B31 Ford – 1m35s11	47 C. Schickentanz/H. Bertrams/Reine Wisell Porsche Carrera RSR – 1m34s84
48 C. Schickentanz/H. Bertrams/Reine Wisell Porsche Carrera RSR – 1m36s04	14 Claude Crespín/Ian Harrower Ola T294 Ford – 1m35s13
7 Herbert Muller/Leo Kinnunen Porsche 908/3 Turbo – 1m37s23	20 Franco Lisitano/King GRD S74 Ford – 1m36s45
40 Marcello Gallo/Pibo 1m38s71	35 Pasquale Anastasia/Roberto Arfe Chevron B26 Ford – 1m38s38
	38 Giampaolo Ceraolo/Popsy Pop Chevron B23 Ford -1m41s03

(\*) não largou



As Alfa Romeo 33TT12 de Henri Pescarolo/Derek Bell (2) e Arturo Merzário/Joehn Mass (1) dominadoras da prova

O Alpine de Beaumont/Lombardi, com problemas na suspensão traseira, que tinha enfrentado durante todos os dias de treinos, acabou não alinhando, e Leo Kinnunen, ao final da volta de apresentação, se dirigiu aos boxes para trocar o turbo do seu Porsche, só entrando na corrida muito tempo depois que os outros. Iniciada a corrida, Merzário tomou a ponta, aplaudido por mais de 50.000 espectadores, correndo um pouco à frente de Bell, com este último não podendo ultrapassar os 10.000 rpm, porque isso ocorrendo, sua temperatura subia de 95 para 120°. No decorrer da prova, Mass e Pescarolo assumiram o lugar de seus companheiros e equipe mantendo o mesmo ritmo, porém, após a parada seguinte para reabastecimento, Merzário tinha quase uma volta de vantagem, tendo trocado apenas dois pneus dianteiros, enquanto a outra Alfa tinha trocado os quatro.

As diferenças estavam estabilizadas, mas logo depois de assumir o lugar de Merzário, Mass parou nos boxes com vibração no eixo dianteiro, pois ele havia perdido uma porca da roda, e quando Merzário retornou à corrida, tinha sido ultrapassado por Pescarolo. O francês parou em seguida para entregar a pilotagem a Bell, que faria o último turno, mas a correia do alternador quebrou e um vazamento de óleo foi descoberto. Os mecânicos reabasteceram o carro, trocaram a bateria, tempo suficiente para perder a liderança, ficando uma volta atrasado, com os dois carros passando a andar juntos, até receberem a bandeirada de chegada.

O terceiro lugar ficou com o Porsche de Joest/Casoni, 23 voltas atrás do vencedor, depois de pararem por 25 minutos no meio da corrida para trocar o turbocompressor. Os dois Porsche Carrera da Tebernum terminaram em quarto e quinto lugares, apesar de Schickentanz ter saído da pista na chicana. Em sexto lugar ficou o Chevron de Gagliardi/Bramen, seguido pelo Porsche 908/3 Turbo de Muller/Kinnunen, pela Lola T294 Ford de Crespín/Harrower, e pelo Chevron Hart de Hine/Grob, os únicos que completaram a prova.

**Ver RESULTADOS 1975/33**

### **34 – 4ª ETAPA DO BP SUPER VISCO BRITISH F3 CHAMPIONSHIP – BRANDS HATCH (18/05/1975)**

Depois do acidente ocorrido entre o brasileiro Alex Dias Ribeiro e o britânico Tony Brise, uma semana antes, em Mônaco, as publicações esportivas inglesas fizeram constantes considerações sobre o fato, quanto ao culpado pelo acidente e, por coincidência, os dois pilotos voltaram a se encontrar em Brands Hatch no dia 18 de maio, na disputa do “Souther Organs Championship Car Races”, com Alex correndo na 4ª Etapa do BR Super Visco, e Brise na Fórmula Atlantic e, como os dois ficaram com a pole-position nas respectivas provas, os jornalistas os entrevistaram e, terminadas as entrevistas, Alex estendeu a mão para cumprimentar Brise em frente a todo o público presente, com o inglês demonstrando sua falta de maturidade, negando-se a cumprimentar Alex.

No que se refere à prova de Fórmula 3, Alex ficou com a pole-position com 47s0, beneficiado pela ausência do piloto que vinha sendo o mais rápido nos treinos, o australiano Larry Perkins e pelo erro do seu companheiro de equipe, Gunnar Nilsson que depois de registrar o terceiro tempo, acabou saindo da pista rodopiando até se chocar com o guard-rail, Os danos não foram grandes e seu carro ficou reparado para a largada da corrida, cujo grid ficou assim formado:

17 Richard Hawkins March 743 Toyota – 47s4	53 Patrick Neves Safir RJ03 Ford – 47s2	1q Alex Dias Ribeiro March 753 Toyota – 47s0
2 Gunnar Nilsson March 753 Toyota – 47s4	27 Ian Taylor GRD 375 Ford – 47s4	
46 Stephen South Ray 75 Toyota – 47s8	9 Ingo Hoffmann March 753 Toyota – 47s8	7 Pierre Dieudonne March 753 BMW – 47s8
4 Chris Barnett March 753 BMW – 48s2 (*)	14 Mick Jones March 743 Ford – 47s8	
11 Mike Tyrrell GRD 374 Ford – 48s4	52 Tony Rouff Ehrlich ES5 Ford – 48s4	6 Hervé Regout March 753 BMW – 48s2
28 Doug Bassett GRD 374 Ford – 49s0	19 Bob Arnott March 743 Ford – 48s8	
5 Graham Hamilton March 753 Ford – 51s2	35 Peter Clarke Modus M1 Ford – 49s4	53 Ken Silverstone March 743 Ford – 49s2
50 Mike Wrigley Royale RP11 Ford – 51s6	32 Roger Hurst GRD 373 Ford – 51s6	
34 Fritz Stheim Modus M1 Ford – 53s4	10 Rupert Keegan March 743 Toyota – 53s0 (*)	15 Dyfed Roberts March 743 Ford

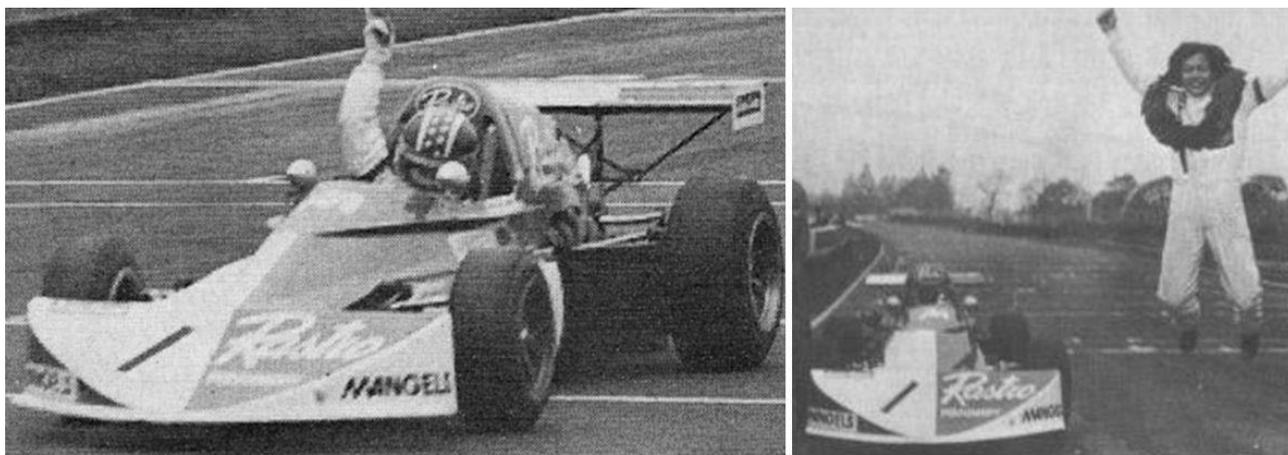
(\*) Não largaram

Autorizada a largada, depois de uma tremenda confusão, pois os comissários desportivos não autorizaram que Rupert Keegan alinhasse, Alex foi pego de surpresa e foi ultrapassado por quatro competidores, com o sueco Gunnar Nilsson tomando a ponta, e na curva Druids já tinha boa vantagem para Ian Taylor, Patrick Neve e Alex, vindo a seguir Stephen South e Ingo Hoffmann.

Na quarta volta, Gunnar ainda liderava, mas bastante pressionado por Ian Taylor e Alex, que tinha ultrapassado o belga Patrick Neve. No bloco intermediário, Ingo perdeu duas posições, sendo ultrapassado por Richard Hawkins e Tony Rouff. Na sexta volta, se aproveitando de uma bobeadada de Ian Taylor, ultrapassou-o por dentro na curva Paddock Bend e partiu para cima de Gunnar que estava na liderança e, enquanto isso, Ingo se aproximou de Rouff até que na décima volta corria no vácuo do americano.

A partir da décima terceira volta, Taylor começou a se atrasar em relação aos líderes, com o motor seu GRD falhando, enquanto Alex, depois de forte pressão, ultrapassou Gunnar Nilsson na freada para a curva Druids, mantendo a liderança até o final da corrida, recebendo a bandeirada de chegada 4,8 segundos à frente de Gunnar Nilsson, com Patrick Neve em terceiro, Ian Taylor em quarto, Stephen South em quinto, Richard Hawkins em sexto, e Ingo Hoffmann em sétimo depois de uma luta ardorosa com Tony Rouff, que acabou rodando na última volta.

**Ver RESULTADOS 1975/34**



*Alex Dias Ribeiro (March 763 Toyota) vencedor da prova*

### **35 – TOWNSEND THORENSEN BRITISH F-FORD - THRUXTON (18/05/1975)**

Em sua quarta participação em corridas na Inglaterra, o brasileiro Henrique Câmara tinha a expectativa de conquistar a sua primeira vitória, pois os principais nomes da Fórmula Ford estavam em Brands Hatch, e a equipe do piloto preferiu correr em Thruxton, no dia 18 de maio, no Torneio Townsend Thorensen.

Jimmy Gleave, chefe e dono da MRE resolveu que o motor do carro ainda aguentaria mais uma corrida sem revisão e com isso, perdeu rendimento, fazendo com que Câmara ficasse apenas com a 17ª posição no grid de largada, mas conseguiu iniciar bem a corrida, chegando a ocupar a quinta colocação na quarta volta, quando o motor explodiu. O vencedor foi Robin Wicken (Merlyn Mk17A), ficando em segundo John Bright (Merlyn Mk17A), e em terceiro Richard Wills (MRE).

### **36 – ITACOLOMY 500 – 2ª ETAPA DO BRASILEIRO DE TURISMO D-1 - INTERLAGOS (18/05/1975)**

A segunda etapa do Campeonato Brasileiro de Turismo Divisão 1 foi disputada no dia 18 de maio, com a realização da prova Itacolomy 500, no Autódromo de Interlagos.

Nada menos que 75 carros participaram das provas de classificação, que foi disputada com um tempo alternando uma chuva fraca com momentos de interrupção que, no entanto, não foram suficientes para secar a pista e, com isso, os treinos e prova de classificação, no sábado, foram disputados com pista húmida.

Antes de tudo isso, surgiu o primeiro problemas para os comissários desportivos, pois na última prova do campeonato paulista disputada duas semanas antes, o piloto Reinaldo Campello, líder da equipe Chevrolet Itacolomy, protestou contra os Maverick da equipe Greco Mercantil Finasa quanto ao peso dos carros. Como

o protesto ainda não havia sido julgado, os pilotos Paulo Gomes e Edgar de Mello Filho estavam suspensos preventivamente pela Federação Paulista. Entretanto, por considerarem que a Itacolomy 550 era uma prova nacional e a suspensão era local, os comissários desportivos autorizaram a participação dos dois pilotos, enquanto paralelamente, a Ford revisou, junto à CBA, o peso mínimo dos seus carros, levando em consideração que nas corridas os carros retiravam seus para-choques, o que não foi feito pela General Motors. Como a pista estava húmida e como havia um grande número de participantes, a classificação foi dividida em diversas séries, e quem pegou as séries com pista mais seca, teve vantagem, como foi o caso do paranaense Edison Graczyk que ficou com a pole-position com seu Opala, com o tempo de 1m10s, pior do que os tempos obtidos pelos carros da classe "A" em condições normais.



*Largada da prova, vendo-se à frente: 18 - Camillo Christófaro/Camillo Christófaro Jr. (Ford Maverick), 9 - Sérgio Carvalho/Tadeu Brochi (Chevrolet Opala), 22 - Fábio Crespi/Sérgio Mattos/Raul Natividade Jr. (Ford Maverick) e 26 - Artur Bragantini/Tite Catapani (Ford Maverick)*

Quem também se beneficiou dessa situação, foi o Opala de Sérgio Carvalho/Tadeu Brocchi, que ficou com o segundo lugar no grid, com o tempo de 4m11s07, ficando em terceiro o Maverick de Camillo Christófaro/Camillo Jr., com 4m12s01, em quarto o Maverick de Crespi/Mattos/Natividade (4m12s090), em quinto o Maverick de Bragantini/Catapani (4m13s02), em sexto o Maverick de Edgar/Sharp (4m13s08), sétimo o Opala de Franco/Lilla (4m14s16), oitavo o Opala de Pretto/Gasparotto (4m15s01), nono o Passat de Gama/Luz (4m15s08), ficando à frente de 18 carros da classe "C", décimo o Maverick de Paulão/Nilson (4m15s01), em décimo primeiro o Maverick de Aloysio/Villares (4m17s30), e os demais.

Pouco depois das provas de classificação, Luiz Antônio Greco decidiu não participar da prova, como protesto quando às decisões tomadas pela Federação Paulista e, com isso, Bob Sharp, que iria formar dupla com Edgar de Mello Filho, foi liberado para participar da prova no Maverick dos cariocas José Carlos Ramos/Nelson Silva. As chuvas esperadas não se confirmaram no domingo, com a corrida sendo disputada com pista seca.

Camillo Christófaro aproveitou-se da vacilada de Graczyk para chegar à curva 1 na liderança, com Bragantini pulando para segundo e com Graczyk caindo para terceiro.

Ao chegarem na curva da Ferradura, Celso Frare entrou forte com seu Opala e rodou, o mesmo acontecendo com Luiz Landi, com os dois tendo que esperar a passagem de dezenas de carros, para poderem retornar à corrida.

Na primeira volta, Camillo estava 2 segundos à frente de Graczyk que havia recuperado a posição passando por Bragantini, com Newton Pereira em quarto, Marinho Amaral em quinto, e Aloysio Andrade em sexto.

Camillo aumentou sua vantagem para 3 segundos na segunda volta para o segundo colocado que voltou a ser Bragantini que tinha ultrapassado Graczyk no retão, vindo a seguir Marinho Amaral, Fábio Crespi e Aloysio Andrade

Na quinta volta, a vantagem de Camillo para Bragantini era de 5 segundos, vindo a seguir Marinho Amaral, Edison Graczyk, Aloysio Andrade, Estanislau Franco, Bob Sharp e Roberto Sávio.

Na sexta volta, Walter Barchi, que corria com um Passat, errou na entrada da curva da junção, derrapou e foi atingir um Volkswagen e um Opala particulares que de forma irregular, estavam estacionados no local. Com o choque, o Passat teve um princípio de incêndio, com Tucano tendo que sair pela janela do carro. Segundo os bandeirinhas do local, Tucano teria agredido um deles, o que foi desmentido pelo piloto.

Na corrida, Camillo mantinha sua vantagem na ponta, seguindo por Bragantini, com Marinho sendo fortemente pressionado por Graczyk, Aloysio em quinto, Sharp em sexto, enquanto Jayme Silva, recuperando posições já ocupava a sétima posição, seguido pelo Opala de Reinaldo Campello.

Com 40 minutos de competição, Camillo estava tranquilamente na frente, com 23 segundos de vantagem para Bragantini e com Graczyk em terceiro, ganhando a posição quando Marinho entrou nos boxes para reabastecer, e com Aloysio assumindo a quarta posição.

Graczyk entrou de repente nos boxes, assustando seus mecânicos, pois ainda não era hora de reabastecer, nem trocar de piloto. O problema foi que o respiro da gasolina atinha entortado fazendo com que o líquido se derramasse. Depois de um conserto improvisado o carro voltou à pista.

Com 1 hora de corrida, os líderes iniciaram as entradas nos boxes para reabastecimento. Camillo entrou, passou a direção para seu filho, o carro foi reabastecido, retornando à corrida na terceira colocação, atrás de Aloysio Andrade e Marinho Amaral.

Duas voltas depois, Camillinho já tinha levado o Maverick nº- 18 para a ponta.

Na classe "A", o Passat de Rômulo Gama/Rafael da Luz mantinha-se em primeiro, enquanto seus principais concorrentes, os Passat de Carvalhaes/Xandy e Paternostro/Losacco enfrentavam problemas com os parabrisas quebrados e rendimento ruim dos motores.

Com duas horas de corrida, Camillo Jr, tinha aumentado a diferença para Osvaldo Carpes (Opala) que era o segundo, para 13 segundos, com Aloysio Andrade em terceiro, Catapani em quarto, e Marivaldo Fernandes em quinto

Do jeito que a corrida ia se desenrolando, tudo indicava que o Maverick nº 18 dificilmente perderia a corrida, a menos que quebrasse. Nos boxes, Camillo pai demonstrava total tranquilidade juntamente com seus mecânicos, o mesmo que acontecia no boxe da Tecnomotor, com o Opala de Carpes tranquilo na segunda colocação.



5 - Dado Andrade/Celso Frare (Chevrolet Opala) e 55 - Eduardo Dória/Francisco Artigas (VW Passat) vencedores da classe "A"

Na metade de prova, o Maverick nº 18 mantinha uma vantagem de 23 segundos, para o Opala de Carpes/Graczyk. O terceiro era o Opala de Marivaldo/Campello, o quarto o Maverick de Aloysio/Villares, o quinto o Maverick de Bragantini/Catapani, o sexto o Maverick de Marinho/Manelão, e o sétimo o Opala de Júlio e Marco Tedesco, e o oitavo o Maverick de Jayme/Toco.

Pouco antes de serem completadas duas horas de prova, os carros pararam novamente nos boxes para reabastecimento e troca de pilotos quando, para espanto geral, o carro então pilotado por Camillão, não passou na volta 61 e, num exame pela pista, foi localizado na curva do Sol completamente destruído de encontro ao guard-rail. Ao retornar a pé aos boxes, Camillo informou que: "o carro estava perfeito, quando percebi que o Toco ia na minha frente e resolvi brincar com ele, fazendo-lhe alguns sinais, mas me distraí o que foi suficiente para sair da pista, pegar a terra e com o carro ficando incontrolável, só conseguindo não bater de frente no guard-rail. Foi uma pena e eu lamento mais por causa do meu filho, que vinha correndo muito bem. O serviço de boxe também estava perfeito, mas eu fui estragar tudo por causa de uma brincadeira tola com o Toco, que é meu amigo de muitos anos".

Com a saída de Camillo, Aloysio Andrade que havia ultrapassado Campello na parada para reabastecimento, assumiu o primeiro lugar.

A partir desse instante, a equipe de cronometragem perdeu o controle, privando o locutor do autódromo de informações sobre a classificação, com a ordem dos carros passando a ser acompanhada pelos mapas das equipes Itacolomy, Chico Landi, Sonnervig e Manah, que coincidiam. Ao ser atingida a marca de 6 horas a corrida foi terminada, completadas apenas 455 milhas, com a vitória ficando com o Maverick Aloysio Andrade/Ricardo Villares, o Opala de Marivaldo Fernandes/Reinaldo Campello em segundo, o Maverick de Artur Bragantini/Tite Catapani em terceiro, o Opala de Edison Graczyk/Oswaldo Carpes em quarto, o Maverick de Marinho Amaral/Manelão em quinto, o Opala de Júlio e Marco Tedesco em sexto, o Opala de Dado Andrade/Celso Frare em sétimo, o Maverick de Jayme Silva/Fernando Toco Martins em oitavo, o Maverick de Cairo Fontes/Eduardo Cardoso em nono, o Maverick de Carlos Alberto Braz/Paulo Guaraciaba em décimo, o Opala de Norberto Jannuzzi/Roberto Sávio em décimo-primeiro, e o Maverick de Luiz Landi/Roberto Dal Pont em décimo-segundo.

Nessa prova eu era o responsável pelo mapa de corrida da equipe Chico Landi e, divulgado o primeiro resultado, me dirigi à torre de cronometragem juntamente com o Roberto Dal Pont, para reclamar que o carro estava com uma volta a menos. Verifiquei o mapa oficial da prova juntamente com o chefe da cronometragem e pudemos identificar o momento do engano e, com isso foi atribuída mais uma volta ao carro, passando de décimo segundo para nono.

Na classe "A", venceu o Passat de Eduardo Dória/Francisco Artigas, que ficou 7 voltas atrás do vencedor da corrida, tendo em segundo o Passat de Rômulo Gama/Rafael da Luz, em terceiro o Passat de Xandy Negrão/Otto Carvalhaes, em quinto o Passat de Carlos Amaral/Glen Henrique, e em sexto o Passat de Charlez Marzanasco, Charles Marzanasco Filho.

Na classe "B", o favorito que era o Alfa Romeo 2300 dos cariocas Eduardo Domingues/Fernando Montá, abandonou e, com isso, o vencedor foi o Dodge 1800 de Fábio Sotto Mayor/Marcos Junqueira, que terminou a prova na 37ª posição, com 12 voltas de atraso em relação ao vencedor da prova.

Quando os carros dos cinco primeiros sofreram submetidos à vistoria técnica, os Opala de Reinaldo Campello/Marivaldo Fernandes e Edison Graczyk/Oswaldo Carpes foram desclassificados por falta de peso. Os Maverick de Aloysio Andrade/Ricardo Villares, Artur Bragantini/Tite Catapani, e Marinho Amaral/Manelão Ferreira, ficaram dentro do peso, graças à alteração homologada junto à CBA pela Ford.

Com isso, Campello acabou sendo penalizado por uma polêmica levantada por ele, que tinha exigido o limite de peso do fabricante quando os carros eram vendidos, e como o Opala considerado foi o Comodoro, que tinha mais peso devido aos seus acessórios, os Opala ficaram abaixo do peso, e dessa forma, o feitiço acabou contra o feiticeiro.

**Ver RESULTADOS 1975/35**



*O Maverick nº 28 de Aloysio Andrade/Ricardo Villares vencedor da prova*

### **37 – XXXIII GP DA BÉLGICA – 6ª ETAPA DO CAMPEONATO MUNDIAL DE F-1 – ZOLDER (25/05/1975)**

Devido a alternância com Nivelles, determinada pela FOCA, o GP de Bélgica, 6ª Etapa do Campeonato Mundial, foi disputado no dia 25 de maio, no circuito flamengo de Zolder, que tinha sido remodelado pelo

Automóvel Clube Belga, deixando os concorrentes mais tranquilos, sobretudo quando à segurança, constando das modificações a adição de uma chicane colocada pouco antes da reta dos boxes.

Depois da vitória em Mônaco, as Ferrari despontavam como favoritas com Niki Lauda e Clay Regazzoni, sem apresentar novidades. O líder do campeonato, Emerson Fittipaldi estava numa situação desconfortável, pois o circuito não era favorável aos McLaren M23.

A principal ausência era da Parnelli, desfalcada de Mário Andretti que estava participando das 500 Milhas de Indianápolis. Outra era do Ensign de Roelof Wunderink, pois o piloto havia se ferido em uma corrida de Fórmula 5000.

Graham Hill, convencido de que seu tempo de piloto havia terminado, se aposentou, contratando para seu lugar o promissor piloto britânico Tony Brise, que teria a companhia de François Migault, este num carro completamente novo, em substituição ao que foi destruído em Mônaco.

Na primeira sessão de treinos, na sexta-feira, Lauda foi o mais rápido (1m25s48), seguido por Emerson Fittipaldi e Jean-Pierre Jarier, mas na segunda sessão, José Carlos Pace demonstrou que os Brabham tinham tudo para serem os principais adversários da Ferrari, estabelecendo o melhor tempo (1m25s47), superando o tempo de Lauda nessa sessão em mais de um centésimo de segundo.



*Largada da prova, com 8 - José Carlos Pace (Brabham BT44B Ford), 12 - Niki Lauda (Ferrari 312T), 11 - Clay Regazzoni (Ferrari 312T), 9 - Vittorio Brambilla (March 751 Ford) e 7 - Carlos Reutemann (Brabham BT44B Ford) pulando na frente*

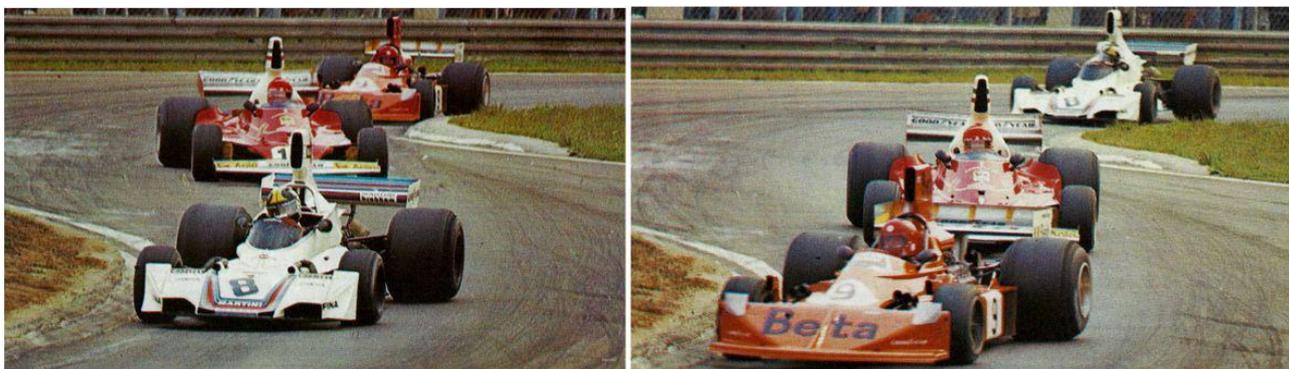
No sábado, os carros estavam na pista há pouco tempo, quando começou a chover, colocando fim à atividade, mas à tarde, com o tempo bom, Lauda (1m25s43) bateu o tempo obtido por Pace no dia anterior, ficando com a pole-position, vindo em terceiro lugar um surpreendente Vittorio Brambilla, deixando a segunda Ferrari, de Clay Regazzoni na quarta posição, com o grid de largada ficando assim formado:

12 Niki Lauda Ferrari 312T – 1m25s43	8 José Carlos Pace Brabham BT44B Ford – 1m25s47
9 Vittorio Brambilla March 751 Ford – 1m25s66	11 Clay Regazzoni Ferrari 312T – 1m25s85
16 Tom Pryce Shadow DN5 Ford – 1m25s94	7 Carlos Reutemann Brabham BT44B Ford – 1m26s09
23 Tony Brise Hill GH1 Ford – 1m26s22	1 Emerson Fittipaldi McLaren M23 Ford – 1m26s26
3 Jody Scheckter Tyrrell 007 Ford – 1m26s36	17 Jean-Pierre Jarier Shadow DN5 Ford – 1m26s38
24 James Hunt Hesketh 308B Ford – 1m26s51	4 Patrick Depailler Tyrrell 007 Ford – 1m26s74

26 Alan Jones Hesketh 308B Ford – 1m27s05	5 Ronnie Peterson Lotus 72E Ford – 1m27s17
2 Jochen Mass McLaren M23 Ford – 1m27s38	6 Jacky Ickx Lotus 72E Ford – 1m27s40
21 Jacques Laffite Williams FW4 Ford – 1m27s70	18 John Watson Surtees TS16/4 Ford – 1m28s01
20 Arturo Merzário Williams FW3 Ford – 1m28s18	14 Bob Evans BRM P201 – 1m28s57
28 Mark Donohue Penske PC1 Ford – 1m28s65	22 François Migault Hill GH1 Ford – 1m29s57
10 Lella Lombardi March 751 Ford – 1m29s71	30 Wilson Fittipaldi Jr. Fitti FD2 Ford – 1m30s27

Iniciada a corrida, Pace e Lauda largaram bem, assim como Regazzoni, que se posicionou pelo lado externo, com Pace entre as duas Ferrari, acompanhados por Brambilla, Reutemann e Scheckter, enquanto Merzário demorou a largar com problemas na embreagem, mas finalmente conseguiu partir.

Forçando o ritmo, Pace ultrapassou Lauda, que não ofereceu resistência, nitidamente poupando os pneus e freios do seu carro, enquanto Brambilla passou por Regazzoni na curva Lucien Bianchi. Na chicane, Watson colidiu com Mass, com o alemão batendo de lado no guard-rail, e Laffite com Jones, com a primeira volta sendo completada na seguinte ordem: 1º) Pace; 2º) Lauda; 3º) Brambilla; 4º) Regazzoni; 5º) Scheckter; 6º) Reutemann; 7º) Brise; 8º) Pryce; 9º) Emerson; 10º) Hunt; 11º) Peterson; 12º) Jarier; 13º) Depailler; 14º) Watson; 15º) Evans; 16º) Migault; 17º) Ickx; 18º) Donohue; 19º) W. Fittipaldi; 20º) Jones; 21º) Lombardi; 22º) Laffite; 23º) Merzário.



*Na primeira volta a ordem era: Pace - Lauda - Brambilla, e logo depois: Brambilla - Lauda - Pace*

Na segunda volta, Pace, Lauda e Brambilla disputavam as posições roda a roda, com Scheckter ultrapassando Regazzoni. Jones e Laffite entraram nos boxes, o primeiro com seu radiador de óleo arrancado ficou fora da prova, enquanto o segundo trocou o bico do carro e retornou em último.

Na volta seguinte, Brambilla mergulhou, por dentro, na curva Terlamen, colocando duas rodas na terra, mas conseguindo ultrapassar Lauda assumindo a segunda colocação e partindo em perseguição a Pace. Brise rodou na chicane e precisou deixar que todo o grid passasse, incluindo Laffite, antes de retornar em último, enquanto Merzário abandonou pela quebra da embreagem.

Na quarta volta, Brambilla assumiu a ponta passando por Pace na reta antes da curva Jochen Rindt.

Lauda, na volta seguinte, ultrapassou Pace na primeira curva, com os três primeiros continuando muito próximos, observados por Scheckter que era o quarto.

O ritmo forte imprimido por Brambilla e Pace, começou a dar sinal de desgaste de pneus e freios na sexta volta, quando Lauda atacou Brambilla na primeira curva, com o italiano fechando a porta, mas não o suficiente poucas curvas depois e, com isso, o austríaco assumiu a liderança da prova, completando a sétima volta com 1 segundo e meio de vantagem, e com Scheckter ultrapassando Pace.

Na oitava volta, Lauda aumentou sua diferença na liderança da prova, com Scheckter se lançando em perseguição a Brambilla, para assumir a segunda colocação na nona volta, enquanto Pace, com problemas de desgaste de pneus, era superado por Regazzoni.

Dessa forma, completadas 10 voltas, Lauda tinha dois segundos de vantagem para Scheckter, com os carros correndo na seguinte ordem: 1º) Lauda; 2º) Scheckter; 3º) Brambilla; 4º) Regazzoni; 5º) Pace; 6º) Reutemann; 7º) Pryce; 8º) Emerson; 9º) Jarier; 10º) Hunt; 11º) Depailler; 12º) Peterson; 13º) Watson; 14º) Evans; 15º) Ickx; 16º) Migault; 17º) Donohue; 18º) W. Fittipaldi; 19º) Lombardi; 20º) Laffite; 21º) Brise.

Na perseguição a Brambilla, Regazzoni acabou marcando a volta mais rápida da corrida, na 11ª, com 1m26s76, e nessa volta Watson entrou no boxe da Surtees para consertar danos causados pela colisão com Mass, na primeira volta, retornando na 18ª posição.

Na 14ª volta Regazzoni assumiu a terceira colocação, à frente de Brambilla, e Emerson ultrapassou Pryce, passando para sétimo. Nessa volta, ao se aproximar da chicane, Jarier tentou passar por seu companheiro de equipe, mas cometeu um erro e rodou indo parar fora da pista, quando seu motor morreu e não voltou a funcionar, causando o abandono do francês, ao mesmo tempo em que Brise abandonou por problemas de motor.

Novo abandono ocorreu duas voltas depois, quando a caixa de câmbio do carro de Hunt parou de funcionar. Um dos pneus de Regazzoni estava cheio de bolhas, e o suíço entrou nos boxes para efetuar a troca, caindo para a 12ª posição, atrás da BRM de Evans, quando retornou.

Correndo muito atrasado, Laffite abandonou depois de completar 17 voltas, com o câmbio quebrado, assim como Lella Lombardi que completou 19 voltas.

Completadas 20 voltas restavam 16 carros na pista, com Lauda na liderança com cerca de dez segundos de vantagem para Scheckter, e Brambilla a vinte, com os carros correndo na seguinte ordem: 1º) Lauda; 2º) Scheckter; 3º) Brambilla; 4º) Pace; 5º) Reutemann; 6º) Emerson; 7º) Pryce; 8º) Depailler; 9º) Peterson; 10º) Ickx; 11º) Regazzoni; 12º) Evans; 13º) Migault; 14º) Donohue; 15º) W. Fittipaldi; 16º) Watson.

Na volta seguinte, Depailler e Peterson ultrapassaram Pryce.



*3 - Jody Scheckter (Tyrrell 007 Ford) - 11 - Clay Regazzoni (Ferrari 312T) e 18 - John Watson (Surtees TS16 Ford)*

Lauda liderava na volta 23, enquanto Pace tinha cada vez mais dificuldades com o desgaste de pneus que tirava o equilíbrio do carro e era atacado por um grupo formado por Reutemann, Fittipaldi, Depailler e Peterson, situação que iria piorar quando o brasileiro ficou sem a terceira marcha do seu câmbio na volta 25, tendo que ceder sua posição para o grupo, mas felizmente para ele, Pryce que vinha logo atrás, também enfrentava problemas.

Completadas 30 voltas, a vantagem de Lauda estava na casa de quinze segundos, com Brambilla a vinte e cinco, com os carros obedecendo a seguinte ordem: 1º) Lauda; 2º) Scheckter; 3º) Brambilla. 4º) Reutemann; 5º) Emerson; 6º) Depailler; 7º) Peterson; 8º) Pace; 9º) Pryce; 10º) Regazzoni; 11º) Ickx; 12º) Evans; 13º) Migault; 14º) Donohue; 15º) Watson; e 16º) W. Fittipaldi.

Na 37ª volta os freios de Peterson falharam e o sueco bateu violentamente no guard-rail da chicane, saindo ileso, mas sendo obrigado a abandonar a corrida,

A corrida atingiu sua 40ª volta sem modificações, com os carros na seguinte ordem: 1º) Lauda; 2º) Scheckter; 3º) Brambilla; 4º) Reutemann; 5º) Emerson; 6º) Depailler; 7º) Pace; 8º) Pryce; 9º) Regazzoni; 10º) Ickx; 11º) Evans; 12º) Migault; 13º) Donohue; 14º) Watson; 15º) W. Fittipaldi.

Na volta 44, Brambilla estava nitidamente enfrentando problemas de dirigibilidade devido ao desgaste de pneus e freios, com a vantagem de Lauda sobre Scheckter em cerca de vinte segundos.

Na 49ª volta, Brambilla teve um pneu furado e foi superado por Reutemann, parando nos boxes na volta seguinte, enquanto Pryce ultrapassou Pace.

Na volta 50, a ordem dos concorrentes era a seguinte: 1º) Lauda; 2º) Scheckter; 3º) Reutemann; 4º) Emerson; 5º) Depailler; 6º) Pryce; 7º) Pace; 8º) Brambilla; 9º) Regazzoni; 10º) Ickx; 11º) Evans; 12º) Donohue; 13º) Migault; 14º) Watson; 15º) W. Fittipaldi.

Na volta 51 Regazzoni ultrapassou Pace e passou a atacar Brambilla, o ultrapassando duas voltas depois.

Na 54ª volta, assim como seu companheiro de equipe, Ickx ficou sem freios e, além disso, quebrou a suspensão, entrando nos boxes em baixa velocidade para abandonar, e na volta seguinte foi a vez dos freios de Brambilla não mais responderem, com o italiano precisando entrar nos boxes e abandonar depois de uma ótima corrida.

A partir de volta 56 foi a vez de Emerson Fittipaldi passar a sofrer com os freios, com o brasileiro diminuindo sua velocidade e sendo ameaçado por Patrick Depailler, que o superou na volta 59, com Migault abandonando pela quebra da suspensão traseira.

Faltando dez voltas para o final, Lauda liderava com vinte segundos de vantagem para Scheckter, com Reutemann em terceiro a quarenta segundos, e Depailler a quase um minuto, com a ordem dos sobreviventes sendo a seguinte: 1º) Lauda; 2º) Scheckter; 3º) Reutemann; 4º) Depailler; 5º) Emerson; 6º) Pryce; 7º) Regazzoni; 8º) Pace; 9º) Pryce; 10º) Donohue; 11º) Watson; e 12º) W. Fittipaldi.

Na volta 62 Regazzoni assumiu a sexta colocação, passando à frente de Pryce e rapidamente alcançou Emerson, assumindo a quinta posição na volta 65, que tinha Pryce no seu encalço.

Depailler, na penúltima volta ficou quase sem combustível e teve que diminuir a sua velocidade, passando a não ter condições de atacar Reutemann, o mesmo acontecendo com Scheckter na última volta.

Niki Lauda, poupando seu carro durante toda a corrida e, com isso, administrando sua vantagem, recebeu a bandeirada de chegada com 20 segundos de vantagem para Scheckter, que tinha 12 de vantagem para Reutemann.

O quarto foi Depailler, que recebeu a bandeirada de chegada com Regazzoni muito próximo, e Pryce em sexto, os únicos que completaram as 70 voltas da prova.

A seguir se classificaram: Emerson Fittipaldi, José Carlos Pace com uma volta de atraso, Bob Evans e John Watson com duas, e Donohue e Wilsinho com 3.

Com sua vitória, Niki Lauda assumiu a liderança do campeonato com 23 pontos, dois à frente de Emerson, seguido de Reutemann e Pace com 16 e Scheckter com 15 pontos. Na Taça de Construtores, a Brabham estava em primeiro, 2,5 pontos à frente da McLaren e 3 da Ferrari.

**Ver RESULTADOS 1975/36**



*Niki Lauda foi o vencedor da prova na Ferrari 312T nº 12*

### **38 –ETAPA DO BRITISH SPORTS CAR 2L CHAMPIONSHIP - THRUXTON (25/05/1975)**

Depois de uma série de problemas nas quatro primeiras corridas do Campeonato Mundial de Marcas, que não lhe permitiram finalizar nenhuma prova, Antônio Castro Prado, correu em Thruxton, pilotando pela primeira vez seu próprio carro, conseguindo um bom resultado, sendo quarto colocado em uma prova que reunia um grande número dos principais participantes da categoria.

Após dar somente seis voltas no circuito que ele desconhecia totalmente e ficar com o sexto tempo na classificação para o grid de largada, Castro Prado tentou, logo na largada, embolar com o pessoal da frente mas, apesar do excelente início, Prado se viu imprensado por John Lepp, no acostamento do lado direito da

pista, e acabou rodando. Como o carro demorou a pegar, Prado caiu para a última posição. Apesar da desvantagem inicial, ele conseguiu recuperar bastante terreno e acabou terminando na quarta posição. O vencedor foi John Lepp (Lola T294 Ford), que completou 20 voltas em 26m22s2, média de 172,469 km/h. O segundo foi Martin Raymond (Chevron B23 Ford) – 20 voltas em 27m00s2, média de 168,424 km/h; terceiro Richard Roberts (Chevron B23 Ford), 20 voltas em 27m14s6, 166,940 km/h; quarto Antônio Castro Prado (March 75S BMW), 20 voltas em 27m20s4, média de 166,150 km/h; quinto Ian McLaren (Chevron B26 Hart), 20 voltas em 27m42s8, média de 164,109 km/h; sexto Alain de Cadenet (Lola T380 Ford), 19 voltas. A volta mais rápida foi de John Lepp, com 1m16s0, média de 179,526 km/h.

### **39 – 5ª ETAPA DO BP VISCO BRITISH F3 CHAMPIONSHIP - THRUXTON (25/05/1975)**

No dia 26 de maio, no circuito de Thruxton, foi disputada a 5ª Etapa do BP Visco British F3 Championship, sem problemas durante os treinos e prova de classificação, com a pole-position ficando com Gunnar Nilsson, com o tempo de 1m16s8, com Danny Sullivan em segundo e Alex Dias Ribeiro em terceiro, cabendo a Ingo Hoffmann a oitava posição, ficando assim formado o grid de largada:

2 Gunnar Nilsson March 753 Toyota – 1m16s8	33 Danny Sullivan Modus M1 Ford – 1m17s2	1 Alex Dias Ribeiro March 753 Toyota – 1m17s2
58 Patrick Neves Ralt RJ03 Ford – 1m17s4	44 Larry Perkins Ralt RT1 Ford	
6 Hervé Regout March 753 BMW	17 Richard Hawkins March 743 Toyota	9 Ingo Hoffmann March 753 Toyota
7 Pierre Dieudonne March 753 BMW	10 Rupert Keegan March 743 Toyota	
12 Bob Arnott March 743 Ford	27 Ian Taylor GRD 375 Ford	52 Tony Rouff Ehrlich ES5 Ford
28 Doug Bassett GRD 374 Ford	19 Peter Dugdale March 753 Ford	
4 Chris Barnett March 753 BMW	45 Terry Perkins Ralt RT1 Ford (*)	53 Ken Silverstone Hawke DL15 Ford
5 Graham Hamilton March 753 Ford	15 Dyfed Roberts March 743 Ford	
19 Steve Pettit March 753 Ford	30 Len Smith GRD 373 Ford	29 John Lain GRD 375 Ford
54 Andy MacGregor GRD 373 Ford	51 Tim Brise Elden PRH 15 Ford	

Na largada da prova, Ingo, da terceira fila, pulou para a quinta posição, logo atrás de Gunnar, Sullivan, Neve e Alex. Depois de Ingo vinha Herve Regout, que, preocupado em não se deixar ultrapassar por Richard Hawkins, que vinha muito próximo, tentando a ultrapassagem, mais distante ficava o brasileiro.

Na quarta volta, Rupert Keegan, numa disputa com Tony Rouff, saiu direto na curva Cobb, indo de encontro ao guard-rail, a mais de 100 km/h, pois era uma curva que se fazia em segunda marcha. A violência da batida provocou a destruição completa do monocoque de seu March, que havia pertencido a Brian Henton, fazendo com que ele ficasse preso dentro do carro. Depois de quatro minutos, Keegan foi retirado do carro e imediatamente foi levado para o hospital em Londres, em seu avião particular, onde ficou constatado que o piloto tinha quebrado a perna em três lugares e os dois tornozelos, ficando um bom tempo no “estaleiro”.

A prova foi interrompida e Ingo, que desde a terceira volta corria com seu carro com o acelerador travado, mantinha sua posição, não sendo acossado por Regout, com a interrupção da prova, decidiu de comum acordo com seu chefe de equipe Clive Santo, não continuar a corrida, pois teria que continuar sem muita segurança, uma vez que não havia tempo para que fosse trocado o cabo.

Dada nova largada, Nilsson novamente tomou a dianteira e “despediu” os adversários, com Alex dessa vez não bobeando se posicionando em segundo, seguido por Neve, Sullivan, Regout e Hawkins. Daí até o final, as colocações pouco se alternaram, a não ser para Alex, que perdeu sua posição depois de uma incrível bobeadada. Depois que Nilsson abriu na frente, Alex mantinha sua segunda posição com alguma dificuldade para Neve, que realmente estava andando muito bem, chegando a bater o recorde do circuito, passando de 1m16s8 para 1m16s6. Na volta número cinco, ao ultrapassarem um retardatário, Alex tentou uma manobra que se desse resultado faria com que ele aumentasse a vantagem para Neve, e deixou para ultrapassar o retardatário em cima da freada, de modo que Neve só pudesse fazê-lo depois da saída, quando na certa, Alex já estaria bem adiantado, mas a manobra não deu certo e acabou encaixotado, saindo da pista e permitindo que Neve o ultrapassasse, com Alex caindo para a oitava posição, conseguindo recuperar duas posições para terminar em sexto lugar.

Nilsson venceu com Neve em segundo, Sullivan em terceiro, Regout em quarto, Hawkins em quinto e Alex em sexto.

**Ver RESULTADOS 1975/37**



*2 - Gunnar Nilsson (March 753 Toyota), 33 - Danny Sullivan (Modus M1 Ford) e 1 - Alex Dias Rineiro (March 753 Toyota)*

#### **40 – XXIII MIL QUILOMETROS DE NÜRBURGRING – 7ª ETAPA DO MUNDIAL DE MARCAS (01/06/1975)**

A sétima etapa do Campeonato Mundial de Marcas, foi disputada no dia 1º de junho, com a realização do XXIII Mil Quilômetros de Nürburgring.

Pela primeira vez na temporada, a classe Sport acima de 3.000 cc, contava com os principais carros, com a Alfa Romeo, que liderava o campeonato, dessa vez sendo representada por três 33TT12: Arturo Merzário/Jacques Laffite, Henri Pescarolo/Derek Bell, e Jochen Mass/Jody Scheckter, a Alpine com o seu modelo A442 Renault, de Gerard Larrousse/Jean-Pierre Jabouille, a Gelo Racing, com dois Mirage GR7 Ford, com Tim Schenken/Howden Ganley, e John Watson/Tom Pryce, a Porsche com os 908/3 Turbo de Herbert Muller/Leo Kinnunen e Reinhold Joest/Mário Casoni, e 908/3 tradicional de Jurgen Barth/Ernest Kraus, a Lola com seu novo carro T380, com motor Ford V-8 Cosworth, de Vittorio Brambilla/Giorgio Pianta, e os KMW Porsche de Walter Penker/Alois Muller, Hans Muller-Perschl/Harald Ertl, e Kurt Hild/Axel Ahens/Manfred Anspann.

A classe até 2 litros, contava com 20 carros, sendo 2 TOJ, 5 Lola, 1 Cheetah, 3 March, 6 Chevron, 1 Astra, 1 Alpine A110, e 1 antigo Porsche 910, tendo com favoritos, O March 75S Hart de John Lepp/Dave Morgan, os Chevron B31 Hart de Martin Raymond/Tony Goodwin e John Hine/Ian Grob, e o Cheetah G501 Hart de John Burton/Loris Kessel. Nessa classe também estava presente o brasileiro Antônio Castro Prado em dupla com o português Nicha Cabral, ao volante de um March S75 Ford.

Na classe GT, composta apenas por Porsche 911 Carrera RSR, os favoritos eram os carros da equipe Gelo, de George Loos, da equipe Kremer, e da Tebernum.

Duas outras classes estavam presentes na prova: a Turismo acima de 2.001 cc, com os BMW 3.5 CSL, um Ford Capri, um Chevrolet Camaro, e um Opel Commodore, e a classe até 2.000 cc, era composta por alguns BMW 2002TI e um VW Scirocco.

No sábado, durante os treinos, ocorreu um acidente fatal sofrido pelo alemão Walter Czadek quando uma peça quebrada, ou um bloqueio na transmissão do seu BMW 2002 TI o fez bater no guard-rail na reta de chegada.



*Largada da prova, com: 6 - Gerard Larrousse/Jean-Pierre Jabouille (Alpine A442 Renault), 1 - Arturo Merzário/Jacques Laffite (Alfa Romeo 33TT12), 2 - Henri Pescarolo/Derek Bell (Alfa Romeo 33TT12), 3 - Jochen Mass/Jody Scheckter (Alfa Romeo 33TT12) e 4 - Tim Schenken/Holden Ganley (Gulf Mirage GR7 Ford)*

Nos treinos, o Alpine de Larrousse/Jabouille não deu a menor chance à concorrência, ficando com a pole-position, com o tempo de 7m12s1, deixando o Alfa Romeo de Pescarolo/Bell, com o segundo tempo, distante 13s9!, com o grid de largada ficando assim formado:

- 1 – Gerard Larrousse/Jean-Pierre Jabouille – 6 – Alpine A442 Renault – 7m12s1
- 2 – Henri Pescarolo/Derek Bell – 2 – Alfa Romeo 33TT12 – 7m26s0
- 3 – Jochen Mass/Jody Scheckter – 3 – Alfa Romeo 33TT12 – 7m27s1
- 4 – Arturo Merzário/Jacques Laffite – 1 – Alfa Romeo 33TT12 – 7m35s5
- 5 – Reinhold Joest/Mário Casoni – 9 – Porsche 908/3 Turbo – 7m38s9
- 6 – Tom Pryce/John Watson – 5 – Mirage GR7 Ford – 7m41s0
- 7 – Herbert Muller/Leo Kinnunen – 7 – Porsche 908/3 Turbo – 7m44s7
- 8 – Tim Schenken/Howden Ganley – 4 – Mirage GR7 Ford – 7m46s1
- 9 – Martin Raymond/Tony Goodwin – 31 – Chevron B31 Hart – 7m47s5
- 10 – Vittorio Brambilla/Giorgio Pianta – 19 – Lola T380 Ford Cosworth – 7m51s0
- 11 – John Lepp/Dave Morgan/Vern Schuppan – 30 – March 75S Hart – 7m52s7
- 12 – Ian Grobb/John Hine – 32 – Chevron B31 Hart – 7m58s7
- 13 – John Burton/Loris Kessel – 33 – Cheetah G501 Hart – 8m05s5
- 14 – Jorg Obermoser/Paul Keller – 21 – Toj SC03 BMW – 8m05s8
- 15 – Jurgen Barth/Ernest Kraus – 10 – Porsche 908/3 – 8m06s6
- 16 – Richard Scott/José Uriarte/Peter Hanson – 34 – Lola T294 Ford – 8m08s7
- 17 – Hervé Le Guellec/Manrico Zanusi – 36 – Lola T294 Ford – 8m09s3
- 18 – Alan Jones/Rafael Barrios/John Sheldon – 26 – Lola T294 Ford – 8m12s5
- 19 – John Fitzpatrick/Toine Hezemans/Manfred SchurToine ti – 51 – Porsche 911 Carrera RSR – 8m15s9
- 20 – Hans Muller-Perschl/Harald Ertl – 12 – KMW SP30 Porsche – 8m17s1
- 21 – François Sérvanin/Laurent Ferrier – 45 – Lola T294 ROC – 8m18s5
- 22 – Robin Smith/Richard Robarts – 37 – Chevron B23 Ford – 8m18s8
- 23 – Harald Grohs/Peter Hennige – 82 – BMW 3.5 CSL – 8m22s1 (Não largou)
- 24 – Toine Hezemans/Gijs Van Lennep/Claude Balot-Lena – 52 – Porsche 911 Carrera RSR – 8m22s6
- 25 – Josef Brambrig/Jurgen Neuhaus – 57 – Porsche 911 Carrera RSR – 8m24s5
- 26 – Friedrich Hürzeler/Hans Makus Huber – 41 – Lola T294 Ford – 8m25s6
- 27 – Gunner Nördstrom/Philipp Gantner – 22 – TOJ SC03 BMW – 8m25s7
- 28 – Clemens Schickentanz/Hartwig Bertrams/Reine Wisell – 58 – Porsche 911 Carrera RSR – 8m25s7
- 29 – Helmut Kelleners/Hans Heyer/Bob Wollek – 54 – Porsche 911 Carrera RSR – 8m26s4
- 30 – Hans Heyer/Reinhard Stenzel/Bob Wollek – 55 – Porsche 911 Carrera RSR – 8m27s6
- 31 – Nicha Cabral/Antônio Castro Prado – 24 – March 75S Ford – 8m30s1

- 32 – Alain Peltier/Siegfried Muller – 81 – BMW 3.5 CSI – 8m30s2  
 33 – Claude Haldi/Bernard Beguin – 60 – Porsche 911 Carrera RSR – 8m31s8  
 34 – Walter Penker/Alois Muller – 11 – KMW SP30 Porsche – 8m33s1  
 35 – Bergt Ekberg/Roland Larsson – 65 – Porsche 911 Carrera RSR – 8m34s5  
 36 – John Blankley/John Calvert – 58 – Chevron B23 Ford – 8m34s8  
 37 – Claude Crespín/Ian Bracey/Brian Joscelyne – 35 – Lola T294 Ford – 8m36s0  
 38 – Clemens Schickentanz/Hartwig Bertrams/Reine Wisell – 59 – Porsche 911 Carrera RSR – 8m36s3  
 39 – Heinz Gilges/Helmut Schmitz – 43 – Alpine A110 Renault – 8m36s6  
 40 – Peter Smith/John Turner – 28 – Chevron B23 Ford – 8m37s0  
 41 – Manfred Schurti/Klaus Ludwig – 53 – Porsche 911 Carrera RSR – 8m37s6  
 42 – Edgar Dören/Eberhard Sindel – 68 – Porsche 911 Carrera RSR – 8m41s0  
 43 – Manfred Anspann/Axel Ahrens/Kurt Hild – 15 – KMW SP30 Porsche – 8m42s4  
 44 – Mike Knight/Richard Knight/Christian Mons – 25 - March 75S Ford – 8m42s6  
 45 – Jürgen Kannacher/Jürgen Konrad – 66 – Porsche 911 Carrera RSR – 8m45s6  
 46 – Kurt Simonsen/Jan Ludgardh – 64 – Porsche 911 Carrera RSR – 8m45s8  
 47 – Lars Svensson/Olof Wisk – 40 – Astra RNR1 Ford – 8m50s2  
 48 – Rolf Rommel/Dieter Hegels – 85 – BMW 3.5 CSL – 8m53s5  
 49 – Klaus Drees/Wolfgang Kauwertz – 67 – Porsche 911 Carrera RSR – 8m53s9  
 50 – Gerhard Holup/Anton Stocks – 69 -Porsche 911 Carrera RSR – 8m54s1  
 51 – Roger Dorchy/Peter Zbinden – 51 – Porsche 911 Carrera RSR – 8m56s9  
 52 – Andrew Jeffrey/Tony Charnell – 29 – Chevron B23 Ford – 8m58s9  
 53 – Tom Waugh/John Rulon-Miller – 62 – Porsche 911 Carrera RSR – 9m16s8  
 54 – Klaus-Peter Reiche/Bernd Seidler – 17 – Porsche 910 – 9m17s0  
 55 – Paul Wunsch/Rüdger Dahlhauser – 110 – VW Sirocco – 9m31s5  
 56 – Karl Richter/Walter Czadek – 106 – BMW 2002 TI – 9m32s8 (Não largou)  
 57 – Wilfred Dymarkowski/Wolfgang Dimmendaal – 109 – BMW 2002 TI – 9m34s2  
 58 – Werner Dittert/Axel Sonntag – 88 – Opel Commodore – 9m35s2  
 59 – Peter Sieben/Walter Prüser – 105 – BMW 2002 TI – 9m37s1 (Não largou)  
 60 – Eckard Babemderede/Lothar Wagner – 102 – BMW 2002 TI – 9m37s4  
 61 – Kurt Auer/Robert Eberhardt – 87 – Chevrolet Camaro – 9m40s8  
 62 – Karl-Henztibor/èter Ochs – 104 – BMW 2002 TI – 9m46s3

No dia da corrida, foram concedidos, aos carros, dez minutos de aquecimento no Circuito Sul de Nürburgring, cujo traçado curto exigiu que os competidores fossem divididos em dois grupos, com os carros sendo alinhados atrás do Safety Car para uma volta no Circuito Sul antes da largada que foi dada com os carros em movimento.



**30 - John Leeds/Dave Morgan/Vern Schuppan (March 75A Hart) vencedor da classe até 2 litros, e 54 - Hans Heyer/Helmut Kelleners/Bob Wollek (Porsche Carrera RSR) vencedor na classe GT**

Na largada, Pescarolo se posicionou ao lado de Larrousse, com o piloto da Alpine tomando a dianteira, vindo atrás deles: Mass, Merzário, Watson, Joest, Schenken, Muller, Brambilla, Raymond, Hine, Morgan, etc. Entretanto, Larrousse percebeu que a asa traseira não estava perfeitamente ajustada depois do acidente sofrido no final dos treinos, tornando a pilotagem menos precisa e, colado nele, Pescarolo sabia que sua única chance de vencer, era ver o Alpine desacelerar ou parar e, com isso, fazia o possível para forçar seu ex-companheiro de equipe a cometer um erro, o atacando a toda velocidade. Os dois pilotos surgiram na descida para Adenau, onde a pista estava encharcada por uma chuva forte, o que era um dos perigos do circuito, pois

de tão longo, podia estar seco em um local e molhado em outro. Larrousse diminuiu o ritmo e passou sem problemas, mas Pescarolo, que tinha o Alpine como referência, rodou, bateu no guard-rail e acabou abandonando antes de completar a primeira volta.

Larrousse ficou sozinho, mas se manteve cauteloso e diminuiu o ritmo o suficiente para permitir que Mass o alcançasse e o ultrapassasse no início da reta de chegada, vindo em terceiro Merzário, à frente de Watson, Schenken e Muller, enquanto Brambilla estava distante, liderando com seu carro de 3 litros, o pelotão dos 2 litros, que incluía a Porsche Barth e o outro Porsche 908 Turbo, cujo turbo estava com o compressor quebrado. Entre os carros de 2 litros, Raymond liderava, à frente do March de Morgan do TOJ de Keller, do Chevron de Hine e do Cheetah de Burton.

Jochen Mass, correndo diante da sua torcida, estava determinado a agradá-la e tirava tudo do seu carro, talvez com força demais, pois mais tarde o seu carro sofreu com o desgaste excessivo dos freios, mas nesse momento da corrida, aumentou sua vantagem para Larrousse para 2,5 segundos na primeira volta, e 6,5 na segunda.

Entretanto, com a pista começando a secar, Larrousse começou a melhorar seu desempenho e, na terceira volta, tinha reduzido a diferença para 5 segundos, e na quarta estava colado na traseira de Mass, o ultrapassando no trecho da pista atrás dos boxes, para completar a 5ª volta com uma vantagem de 4 segundos, vantagem que aumentou para 14 segundos na 7ª volta, parando para reabastecimento na volta seguinte.

A parada do Alpine durou 36,4 segundos, com Jabouille assumindo a direção do carro, sem perder o primeiro lugar, pois Mass também tinha parado para reabastecer seu Alfa Romeo, passando a pilotagem a Jody Scheckter.

Ao final da nona volta, a vantagem de Jabouille para Scheckter era de apenas 3 segundos, quando o Mirage de Watson parou, quando ocupava a quarta colocação, depois de ter ultrapassado Merzário. Watson foi substituído por Pryce, perdendo muito tempo com problemas na caixa de câmbio, com o galês retornando à corrida na quinta colocação, com Ganley em terceiro, acossado por Laffite, que havia substituído Merzário, com o Mirage parando nos boxes para reabastecer, quando Ganley recebeu ordens para permanecer no carro, retornando em seguida à corrida, pois o objetivo não era mais o terceiro lugar, mas o segundo, pois Scheckter teve que parar o Alfa Romeo antes do planejado, reclamando de vibrações no eixo dianteiro nas frenagens e, quando retornou, havia sido ultrapassado por Laffite e Ganley.



7 - Herbert Muller/Leo Kennunen (Porsche 908/3) e 4 - Tim Schenken/Holden Ganley (Gulf Mirage GR7 Ford)

Na metade da corrida, a classificação era: 1º) Larrousse/Jabouille; 2º) Scheckter/Mass; 3º) Schenken/Ganley; 4º) Laffite/Merzário; 5º) Watson/Pryce; 6º) Kinnunen/Muller, com a posição de Scheckter sendo a menos promissora, pois ele teria que fazer uma parada a mais que seus rivais antes do final da corrida.

Laffite, finalmente conseguiu superar o Mirage de Schenken, parecendo que a corrida seria decidida entre o Alpine de Larrousse/Jabouille, a Alfa de Laffite/Merzário, e o Mirage de Schenken/Ganley.

Na parte final da corrida, o motor do Alpine começou a apresentar problemas e Larrousse, que pilotava nesse momento, viu sua liderança se derreter e, quando parou nos boxes e passou o volante para Jabouille, os Alfa pararam ao mesmo tempo, com o Mirage assumindo a liderança que manteve por quatro voltas, antes de também parar para reabastecer e trocar os pilotos.

Larrousse explicou os sintomas do problema do seu carro aos seus mecânicos, e não demorou muito para que Jabouille fosse chamado para os boxes para localizar um vazamento no coletor de admissão, o que demorou duas voltas, tirando as chances de vitória do carro francês. Enquanto isso, Watson saiu da pista quando ficou sem a segunda marcha, e Scheckter/Mass enfrentava sérios problemas de freio, com o carro terminando a corrida com os freios dianteiros desconectados, impossibilitando a extração das pastilhas.

A luta pela liderança estava resumida à disputa entre Laffite/Merzário e Schenken/Ganley, com Laffite retornando ao volante da Alfa Romeo na volta 35, com ele retornando à corrida meio minuto atrás do Mirage, mas começou a recuperar um pouco do tempo, retornando à liderança quando o Mirage fez sua última parada para reabastecimento.

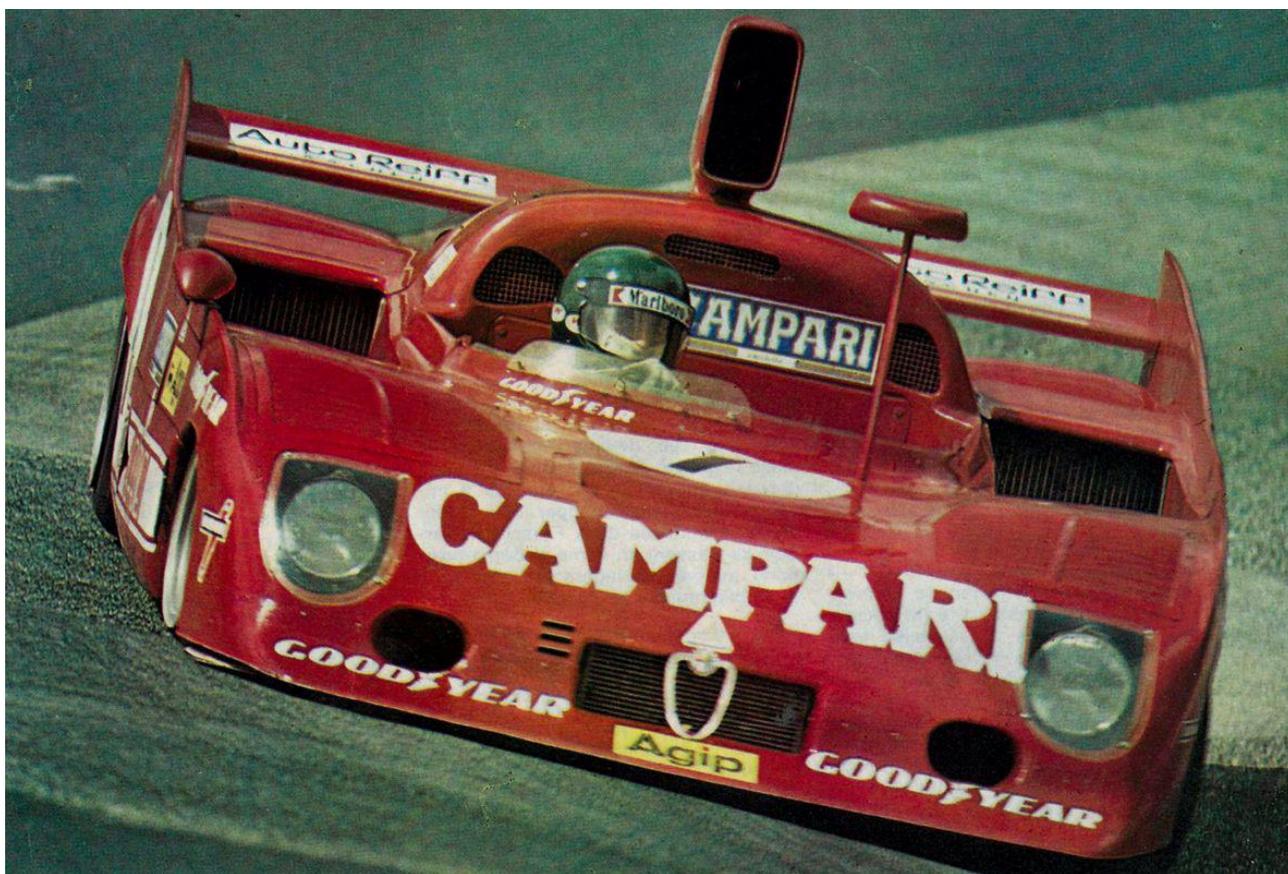
Na classe de 2 litros, Martin Raymond liderou desde o início, seguido de perto por Morgan, Obermoser e Hine, até cair a pressão de óleo do seu motor, entregando a liderança a Hine, que vinha lutando com o TOJ de Obermoser. David Morgan/John Lepp tinha perdido mais de 7 segundos nos boxes para fechar um vazamento de combustível, dando a entender que a luta ficaria resumida a Hine/Grobb, Chevron B31 Hart inglês, Obermoser/Keller. TOJ BMW alemão, e Burton/Kessel, Cheetah Hart suíço. O Cheetah foi o primeiro a abandonar após a ruptura de uma articulação da suspensão traseira direita quando Kessel estava ao volante. Pouco depois, Hine que havia assumido a liderança sofreu a ruptura do cabo do acelerador, e finalmente foi a vez do TOJ abandonar pela quebra do semieixo e, dessa forma, o March 75S Hart de Morgan/Lepp assumiu a liderança para terminar a corrida na sétima colocação geral e vencendo na categoria, ficando em segundo o Chevron B23 Ford de Smith/Robarts, com uma volta de desvantagem.

Na classe GT, o Porsche da Gelo Racing, pilotado por John Fitzpatrick dominou nos primeiros 2/3 da corrida, quando foi desafiado por Heyer, depois por Kelleners. Com o Porsche laranja patrocinado pela Jagermeister, pilotado Kelleners/Heyer/Wollek assumindo a liderança para terminar na primeira colocação da classe, e 8ª geral, com o Porsche de Fitzpatrick/Schurti/Hezemans ficando em segundo.

Na classe Turismo, depois que o BMW 3.5CSL de Grohs/Hennige, que tinha ficado com o melhor tempo nos treinos, mas bateu por falta de freios durante os treinos, no Karussel, acabou não largando, o outro 3.5CSL de Alain Peltier/Siegfried Muller não teve adversários, vencendo de ponta a ponta.

Na classe de Turismo até 2000 cc, lamentado o acidente fatal de Czadek, o pequeno VW Sirocco de Dahlauser/Wunsch liderou boa parte da prova, mas problemas de alimentação o fizeram perder muito tempo nos boxes, permitindo que o BMW 2002 T1 de Dimmendal/Dymarkowki ficasse com a vitória.

[Ver RESULTADOS 1975/38](#)



*A Alfa Romeo 33TT12 vencedora da corrida, pilotada por Jacques Laffite/Arturo Merzário*