

1 – RANKING AUTOESPORTE 1965

Na edição de janeiro de 1965, a Revista Autoesporte lançou um Ranking do automobilismo brasileiro, estabelecendo a pontuação como a do campeonato mundial de pilotos, ou seja: 1º - 9 pontos; 2º - 6; 3º 4; 4º 3; 5º 2; 6º 1. Contabilizou pontos de todas as provas divulgados pela revista e, além disso estabeleceu como Categorias/Classes: Turismo até 850 cc; Turismo até 1.000 cc; Turismo até 1.600 cc; Turismo acima de 1.601cc; Turismo Força Livre; Gran Turismo; Protótipos; e Mecânica Nacional (ou Continental).

A Jayme Silva foi atribuído o título de “Piloto do Ano”, e os resultados por Categorias/Classes foi o seguinte: Turismo até 850 cc: 1º Pedro Victor Delamare – 61 pontos; 2º Luiz Fernando Terra Smith – 37 pontos; 3º Emerson Fittipaldi – 28 pontos; 4º Danilo Lemos e Hélio Mazza – 27 pontos; e 6º Clóvis Pereira Bueno – 24 pontos. Turismo até 1.000 cc: 1º “Volante 13” – 30 pontos; 2º Amauri Mesquita e Oswaldo Lunardi – 24 pontos; 4º Norman Casari – 19 pontos; 5º George Pappas e Celso Gerbassi – 18 pontos. Turismo até 1.600 cc: 1º Emílio Zambello – 48 pontos; 2º Piero Gancia, Alberico Peliciotti, e Feres Frayha Neto – 18 pontos; 5º Marivaldo Fernandes, Jacy S., Adjanits Vilar, Luís “Boneco” Prado, José Loureiro, Fernando da Mota, Ruggero Peruzzo, Angi Munhoz, Emerson Fittipaldi, e Luiz Antônio Greco – 9 pontos. Turismo acima de 1.600 cc: 1º Walter Hahn Jr. – 37 pontos; 2º Ruy Santiago e Jaime Pistilli – 21 pontos; 4º Zoroastro Avon e Ugo Gallina – 18 pontos; e 6º Fernando “Toco” Martins – 16 pontos. Turismo Força Livre: 1º Caetano Damiani – 23 pontos; 2º Luiz Pereira Bueno – 18 pontos; 3º Camillo Christóforo – 17 pontos; 4º Pedro “Jaú” – 11 pontos; 5º Ayres Bueno Vidal – 10 pontos; 6º Ciro Cayres, Justino de Maio, e Victorio Azzalin Filho – 9 pontos. Gran Turismo: 1º Jayme Silva – 60 pontos; 2º Wilson Fittipaldi Jr. e Luiz Pereira Bueno – 36 pontos; 4º Fernando “Toco” Martins – 27 pontos; 5º José Carlos Pace – 25 pontos; 6º Emílio Zambello – 17 pontos. Protótipos: 1º Marinho César Camargo – 42 pontos; 2º Ciro Cayres – 20 pontos; 3º Pedro “Jaú” – 18 pontos; 4º Wilson Fittipaldi Jr., Luiz Pereira Bueno, Eduardo Scuracchio, e Francisco Lameirão – 16 pontos. Mecânica Nacional: 1º Camillo Christóforo – 18 pontos; 2º Antônio Carlos Aguiar e Luiz Valente – 10 pontos; 4º Wilson Fittipaldi Jr. – 9 pontos; 5º Roberto Gallucci e Ludovino Perez Jr. – 6 pontos.

*Pedro Victor Delamare**Volante 13**Emílio Zambello**Walter Hahn Jr.**Caetano Damiani**Jayme Silva**Marinho Camargo**Camillo Christóforo*

2 – CORRIDA DE 100 MILHAS EM RIVERA

O piloto Antônio Planella com um Renault 1093 venceu as “100 Milhas de Fredeira”, disputada no dia 16 de janeiro no Autódromo de Rivera. Em segundo lugar classificou-se Jair Tasch com um DKW Vemag.

3 – PUNIÇÕES APLICADAS PELO ACB

Cumprindo suas ameaças, os dirigentes do Automóvel Clube do Brasil decidiram suspender 60 pilotos que participaram das Mil Milhas Brasileiras. Entretanto, uma vez que o “clube” não tinha esse poder em território nacional, as suspensões somente deveriam ter validade no campo internacional, não tendo eficácia no Brasil. A punição mais severa foi imposta ao líder da equipe Jolly Gancia, o piloto e empresário Piero Gancia, que foi suspenso por cinco anos, o que não teria validade nem mesmo no exterior, uma vez que o piloto poderia correr com uma licença italiana, numa demonstração do despreparo dos dirigentes do ACB. Outros pilotos foram suspensos por três anos, entre os quais Emílio Zambello, Emerson Fittipaldi, Camillo Christóforo, Expedito Marazzi, Victorio Azzalin Filho, Justino de Maio e Hélio Mazza.

4 – XII PROVA ANTONINHO BURLAMAQUE

Depois de um jejum de mais de um ano, as corridas de automóveis foram novamente autorizadas pelo Governador do Estado, desde que realizadas fora do município de Porto Alegre.

Com efeito, no dia 23 de janeiro de 1966, foi realizada a décima segunda edição da tradicional “Prova Antoninho Burlamaque”, com largada em Gravataí e chegada em Capão da Canoa, numa distância de 134 quilômetros.



Foto 1 – A largada da prova vendo-se: 9 – Henrique Iwers (DKW Vemag) e 73 – Francisco Feoli (DKW Vemag). Foto 2 – Chegada vitoriosa de Vitório Andreatta (Chevrolet TC)

Os favoritos eram as carreteras de Catharino e Vitório Andreatta, o pai pilotando o Ford construído por Antônio Tergolina e o filho com a carretera Chevrolet que pertencera a Camillo Christóforo, mas esse duelo acabou não ocorrendo uma vez que o carro de Catharino apresentou problemas no motor antes da largada, não participando da corrida e deixando a vitória de Vitório condicionada apenas a não enfrentar algum problema que o alijasse da prova.

E assim foi a corrida, com Vitório Andreatta vencendo com grande tranquilidade. Outros destaques foram as atuações de Luís Fernando Costa, Jaime Araújo e Aldo Costa que conduziram seus Simca às três

primeiras colocações na classe Turismo acima de 1.300 cc, de Henrique Iwers, vencedor entre os carros de 851 a 1.300 cc e de Clóvis de Moraes, vencedor entre os carros até 850 cc.

Destaque negativo para o acidente sofrido por Pedro Carneiro Pereira que bateu com seu Renault 1093 contra uma árvore, com o piloto sofrendo fratura exposta num dos braços, e da carretera Simca de Breno Fornari que saiu da pista indo se chocar contra a carretera Ford de José Asmuz que havia abandonado no local. Fornari ainda prosseguiu na prova, mas sem condições de alcançar uma boa colocação final.

[Ver RESULTADOS 1966/1](#)

5 – TEMPORADA ARGENTINA DE F-3 – 1ª ETAPA – BUENOS AIRES

A Temporada Argentina de Fórmula 3 de 1966, teve especial destaque no Brasil com a participação do carro fabricado pela Willys, o Gávea, que foi pilotado por Wilson Fittipaldi Jr.

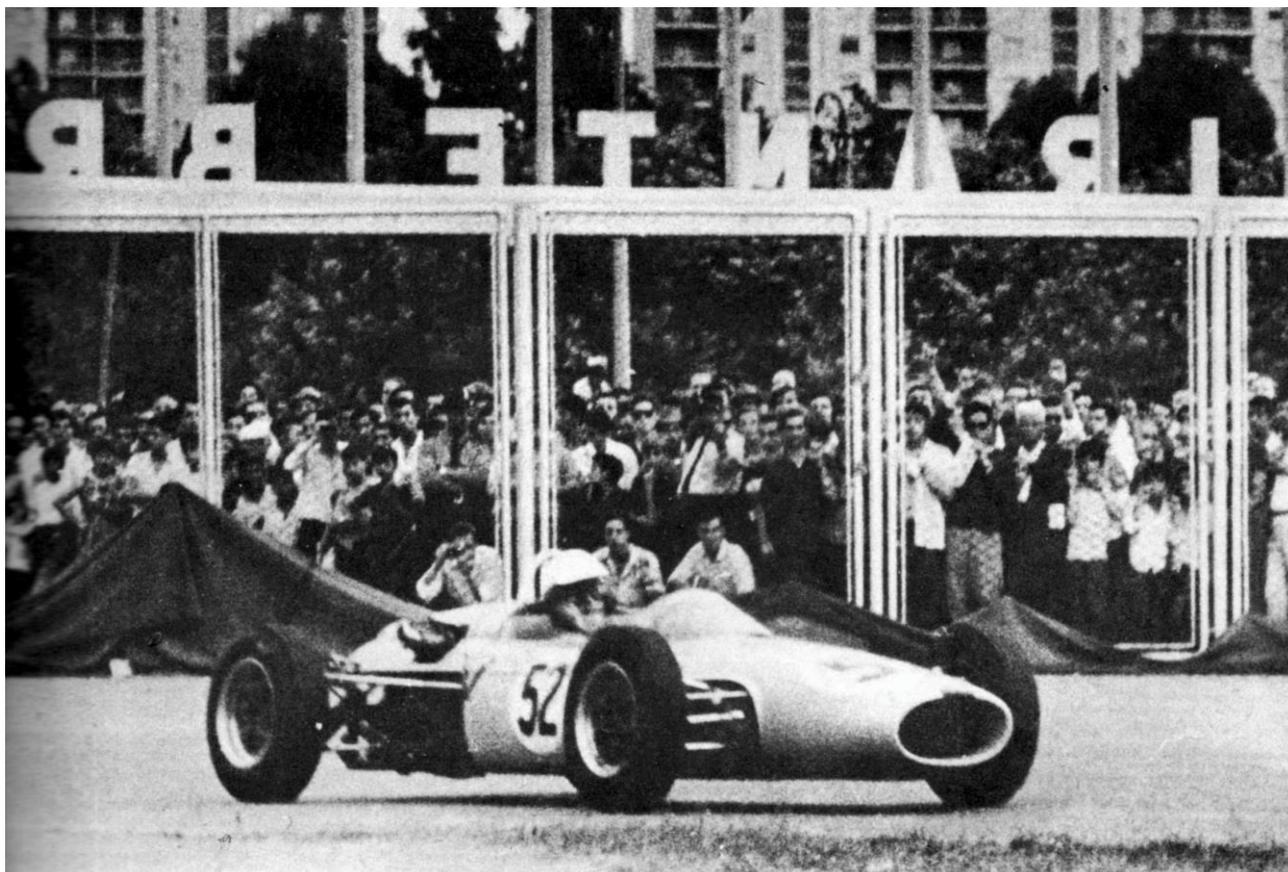
O carro teve excelente desempenho nos 500 Quilômetros de Interlagos, entretanto, tinha sofrido substanciais alterações, sendo a principal o motor que seria usado, uma vez que a Fórmula 3 permitia a utilização de motores até 1.000 cc, enquanto, em Interlagos, o carro tinha usado motor de 1.300 cc. Desse modo, enquanto os carros equipados com motor Ford Cosworth que desenvolviam pouco mais de 100 HP, o Renault preparado pela Mignotet atingia 106 HP. Mas o Gávea tinha um motor Renault mais antigo que não passava dos 96 HP.

Também em relação ao câmbio, o carro nacional ficava em desvantagem, pois enquanto todos usavam câmbio Hewland de 4 marchas, cuja modificação de relação era muito fácil e rápida o Gávea era equipado com câmbio Renault, cuja modificação de relação de câmbio requeria mais tempo e mais mão de obra.

Os carros inscritos para a temporada foram os seguintes:

Nº	Piloto	País	Carro	Equipe
2	Jorge Cupeiro	ARG	Brabham BT15 Ford	Escuderia Argentina Automondo
4	Nestor Salerno	ARG	Brabham BT15 Ford	Escuderia Argentina Automondo
6	Nasif Estefano	ARG	Brabham BT10 Ford	Escuderia Argentina Automondo
8	Juan Manuel Bordeu	ARG	Brabham BT10 Ford	Escuderia Argentina Automondo
10	Vicente Sérgio	ARG	Brabham BT10 Ford	Escuderia Argentina Automondo
12	Andrea Vianini	ARG	Brabham BT15 Ford	Escuderia Argentina Automondo
14	Cacho Fangio	ARG	Brabham BT10 Ford Cosworth	Charles Lucas Engineering
16	Piers Courage	ING	Brabham BT10 Ford Cosworth	Charles Lucas Engineering
18	Jonathan Williams	ING	Brabham BT10 Ford Cosworth	Charles Lucas Engineering
20	Charles Stuart	ESC	Brabham BT10 Ford Cosworth	Stirling Moss Auto Racing Team
22	John Cardwell	ING	Brabham BT15 Ford Cosworth	Goodwin Racing
24	Picko Troberg	SUE	Brabham BT15 Ford Cosworth	Picko Troberg
26	Eric Offenstadt	FRA	Lola T60 Ford Cosworth	Stephen Conlan Motor Racing
28	Martin Davies	AUS	Brabham BT10 Ford Cosworth	Martin Davies
30	Chris Irwin	ING	Brabham BT16 Ford Cosworth	The Chequered Flag
32	Jochen Neerspach	ALE	Lotus 35 Ford	Jochen Neerspach Racing GmBH
34	Karl von Wendt	ALE	Lotus 35 Ford	Jochen Neerspach Racing GmBH
36	Sílvio Moser	SUI	Brabham BT16 Ford Cosworth	Martinelli + Sonvico Racing Team
38	Clay Regazzoni	SUI	Brabham BT15 Ford Cosworth	Martinelli + Sonvico Racing Team
40	Walter Flückiger	SUI	Lotus 35 Ford	Walter Flückiger
42	Carlo Facetti	ITA	Brabham BT10 Ford Cosworth	Scuderia Sant Ambroeus
44	Alfredo Simoni	ITA	Brabham BT10 Ford	Alfredo Simoni
46	Carlos Pairetti	ARG	Alpine A270 Renault Mignotet	Société des Automobiles Alpine
48	Mauro Bianchi	BEL	Alpine A270 Renault Mignotet	Société des Automobiles Alpine
50	Henri Grandsire	FRA	Alpine A270 Renault Mignotet	Société des Automobiles Alpine
52	Wilson Fittipaldi Jr.	SP	Willys Gávea	Willys do Brasil

No primeiro dia de treino, sexta-feira, dia 21 de janeiro, o mais rápido foi Chris Irwin, com o tempo de 1m41s7. Seguido por Andrea Vianini, com 1m42s6.



Wilsinho Fittipaldi ao volante do Gávea F-3 no Autódromo de Buenos Aires

Durante os treinos, o argentino Nestor Salerno entrou muito quente na curva "Ascari", perdeu o controle se chocando violentamente com a cerca de proteção, ficando o seu carro totalmente destruído e, com isso, reduzindo o número de participantes da corrida.

O Willys Gávea, com Wilson Fittipaldi Jr. ao volante, entrou na pista às 17 horas e, depois de poucas voltas o piloto retornou aos boxes se queixando de que o diferencial estava muito longo, que os freios traseiros bloqueavam quando solicitados e que o carro saía muito de frente. Os mecânicos efetuaram alguns reparos e o carro retornou à pista, sabendo-se que os mecânicos deveriam trabalhar a noite toda trocando o diferencial e revisando o carro.

Na manhã de sábado, dia 22 foram realizados os últimos treinos para a corrida e tudo corria bem até às 11 horas, quando o piloto Piers Courage, que tinha registrado a melhor volta até então, com 1m41s2, saiu da pista na curva "Ascari", destruindo completamente seu carro. Courage teve apenas leves queimaduras no pé esquerdo, por causa da água quente que saiu o radiador e atingiu seu pé.

Mais tarde foi descoberto que um pedaço de jornal tinha entrado na corneta do carburador cortando o motor quando o piloto precisava de aceleração para transpor a referida curva.

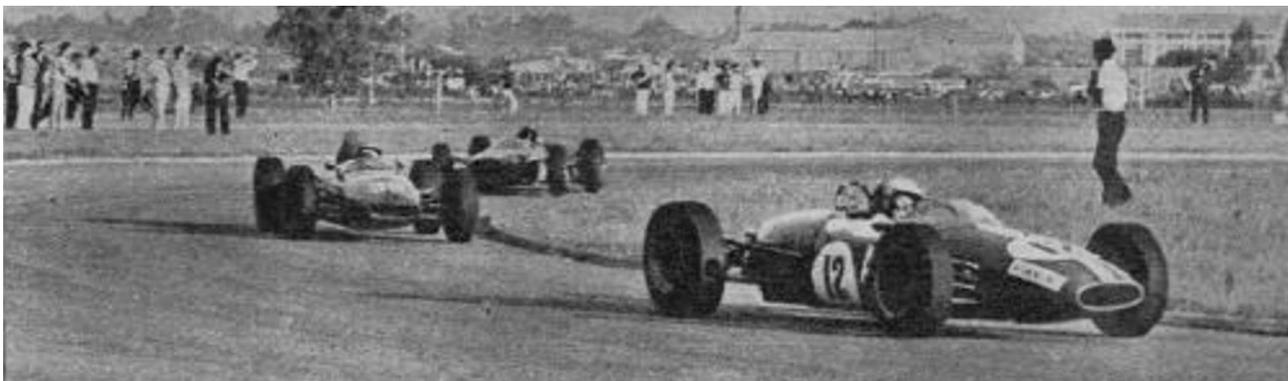
Pouco depois foram efetuadas as provas de classificação, tendo Jonathan Williams em primeiro com 1m41s0, Chris Irwin em segundo com 1m41s2, Sílvio Moser em terceiro com 1m41s7, com Wilsinho ficando com o 14º tempo com 1m44s1.

A prova foi dividida em duas baterias classificatórias, disputadas em 20 voltas, valendo apenas para a formação do grid de largada da prova final, que seria disputada em 35 voltas.

Da primeira série, participaram os carros com tempo ímpar na prova de classificação. Sívio Moser partiu na frente e liderou a bateria do início ao fim. Bordeu, Facetti, Troberg e Williams vinham logo a seguir.

Quem foi ganhando posições foi Jonathan Williams, que terminou a prova na segunda colocação.

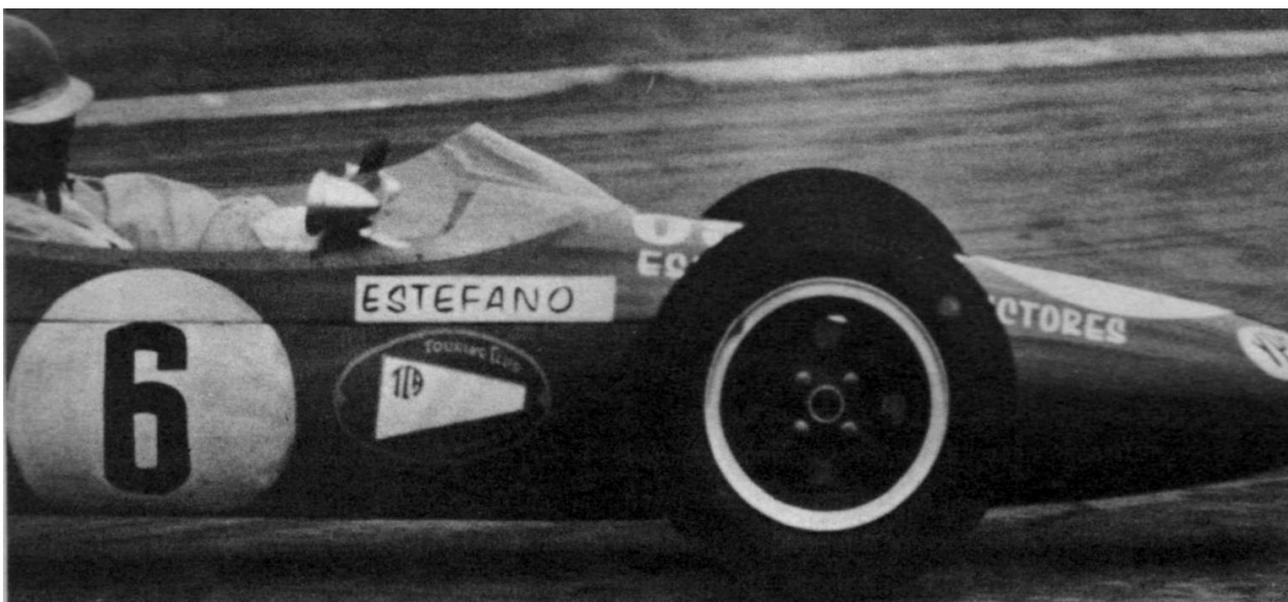
[Ver RESULTADOS 1966/2](#)



Sívio Moser perseguido por Juan Manuel Bordeu

A segunda série, da qual participou o carro brasileiro, teve Cardwell assumindo a dianteira seguido de perto por Irwin e Cacho Fangio. O carro de Estefano largou com atraso, enquanto o de Vicente Sérgio parou ainda na primeira curva, de onde não saiu. Na segunda volta Irwin assumiu a dianteira muito pressionado por Cardwell, com ambos saindo da pista antes de ser completada a volta. Então foi a vez do argentino Vianini assumir a liderança, para delírio do público. Na volta seguinte, em grande recuperação, outro argentino, Nasif Estefano passou para a segunda colocação, e assumir a liderança pouco depois, que foi mantida até a bandeirada final. O carro do brasileiro Wilson Fittipaldi Jr. teve atuação apagada, terminando na última posição entre os que receberam a bandeirada de chegada com uma volta de atraso.

[Ver RESULTADOS 1966/3](#)



Nasif Estefano

Para a série final, largaram 21 carros, uma vez que não tiveram seus carros recuperados os pilotos Alfredo de Simoni, John Cardwell e Walter Flückiger. A prova inicialmente deveria ter 50 voltas, mas a distância acabou sendo reduzida para apenas 35.

Iniciada a corrida, Moser tomou a ponta que manteve até a quarta volta, seguido por Bordeu, Facetti e Vianini. Na quinta volta o líder era Bordeu, facilitado pela quebra da embreagem do carro de Moser. Bordeu liderou até a 7ª volta quando foi superado por Williams que, por sua vez, foi ultrapassado por Irwin na 10ª volta. Williams pressionou Irwin por diversas voltas, mas aos poucos Irwin foi ganhando terreno para vencer a prova. O brasileiro Fittipaldi enfrentou diversos problemas com seu carro, a começar com a pouca potência do seu motor, tendo ainda que parar nos boxes para recolocar a correia da bomba d'água que havia se soltado, até que no início da 22ª volta quebrou o terminal de direção saindo da pista e desistindo.

Com Irwin na liderança e Williams em segundo, tudo parecia que ficaria assim até o final, mas Williams acabou derrapando em uma das curvas, sendo ultrapassado por Stuart e Estefano, terminado a prova apenas na quarta colocação.

[Ver RESULTADOS 1966/4](#)



Charles Stuart vencedor da primeira etapa do Torneio Internacional Argentino

6 – TEMPORADA ARGENTINA DE F-3 – 2ª ETAPA – ROSÁRIO

A segunda etapa da Temporada Internacional Argentina de Fórmula 3 foi disputada no dia 30 de janeiro no Circuito do Parque Independência, em Rosário, província de Santa Fé.

Com a destruição dos carros de Piers Courage e de Alfredo de Simoni, restavam 22 para a continuação da temporada e, em Rosário, num circuito de 2.780 metros, seria obedecido o mesmo critério utilizado em Buenos Aires, com duas baterias de classificação para a final.

Um único treino foi realizado na sexta-feira, dia 28 de janeiro, com destaque para o brasileiro Wilson Fittipaldi Jr., que se aproveitando o circuito sinuoso do Parque Independência, conseguia contrabalançar a falta de potência do seu carro, registrando o oitavo tempo nesse treinamento. O mais rápido foi Sílvio Moser, com 1m38s5, seguido de Nasif Estefano e Andrea Vianini com 1m38s6, Carlo Facetti, 1m39s0, Henri Grandsire, 1m39s7, Jonathan Williams, 1m40s0, Picko Troberg, 1m40s9, Fittipaldi, 1m41s2, Chris Irwin, 1m41s4, e os demais.

No sábado, dia 19, foi realizada a prova de classificação para definição dos participantes nas duas séries de classificação, e com os pilotos melhor acostumados com o circuito, os tempos melhoraram bastante. O piloto brasileiro também melhorou, mas não o suficiente para manter a boa atuação dos treinos, terminando apenas na 15ª posição, com a classificação tendo com primeiro Mauro Bianchi (1m35s&), segundo Picko Troberg (1m35s9) e terceiro Chris Irwin (1m36s5).

Para o domingo, dia 30, estavam programadas, inicialmente, que as duas primeiras séries deveriam ser disputadas em 20 voltas e a final em 40, porém a pedido dos europeus, com base na fragilidade dos carros, os organizadores decidiram reduzir as séries classificatórias para três séries de 10 e a final de 30 voltas.

Às 15,45 horas foi dada a largada para a primeira série, com o Alpine de Mauro Bianchi que largou na pole-position assumindo a liderança que manteve até o final. Seguiam-no Pairetti, Stuart, Cupeiro, Facetti, William e Flückiger. Na 5ª volta, enquanto Pairetti e Stuart passavam a enfrentar problemas mecânicos, Bordeu e Facetti melhoraram suas posições. Na 6ª volta, Pairetti que corria em segundo se atrasou, enquanto Stuart abandonou a prova.

[Ver RESULTADOS 1966/5](#)



Mauro Bianchi, vencedor da primeira bateria em Rosário

A segunda série teve Moser à frente, seguido por Troberg, Grandsire, Cardwell, Fangio, Davies e Neerspasch. Na 4ª volta Grandsire e Cardwell passaram Troberg e se aproximaram de Moser. Cardwell, entretanto, começou a perder terreno e, na última volta, Grandsire conseguiu ultrapassar Moser para vencer a série.

[Ver RESULTADOS 1966/6](#)



Henry Grandsire venceu a segunda bateria.

A terceira bateria, com a presença do brasileiro Fittipaldi e os argentinos Estefano e Vianini era a mais esperada pelo público presente ao Parque Independência e, ao ser completada a primeira volta, Vianini liderava seguido por Regazzoni, Offenstadt, Estefano, Fittipaldi, Von Wendt e Irwin. Na segunda volta, Estefano errou na curva do Lago, sendo ultrapassado por Fittipaldi e Irwin, caindo para o penúltimo lugar. Na 4ª volta, Vianini parou na curva do Lago após bater no meio-fio, enquanto Fittipaldi ultrapassou Offenstadt, e Estefano recuperou a posição de Irwin. A 5ª volta foi completada com Regazzoni em primeiro, Fittipaldi em segundo e Estefano em terceiro. Fittipaldi chegou a emparelhar na reta de chegada com o carro de Regazzoni e o público aguardava a 7ª volta para ver se o brasileiro havia assumido a liderança da prova, entretanto, Regazzoni passou e em segundo Estefano, pois Wilsinho tinha rodado ao tentar passar Regazzoni entre a curva do “S” e a do “Lago”.

A última volta também foi emocionante, quando o carro de Regazzoni passou a enfrentar problemas com o distribuidor, perdendo posições e terminado apenas na quarta colocação, sagrando-se vencedor o argentino Nasif Estefano.

[Ver RESULTADOS 1966/7](#)



Nasif Estefano se impôs na terceira bateria

A série final teve duas largadas. Na primeira partiram Grandsire, Bianchi, Estefano, Stuart e Troberg, numa luta renhida enquanto os demais permaneceram parados. Somente quando iam completar a primeira volta foi que os pilotos notaram a situação e tiveram e retornar às suas posições de largada.

Na segunda largada, o carro de Henri Grandsire, ficou parado no grid, com o câmbio do seu Alpine quebrado, com a primeira volta sendo completada na seguinte ordem: Moser; Offenstadt; Bordeu; Bianchi; Facetti; Regazzoni; Troberg; Fangio; Irwin; Pairetti; Cardwell; Fittipaldi; Cupeiro, Estefano e os demais.

Na segunda volta Offenstadt perdeu o controle de sua Lola saiu da pista e abandonou. Paralelamente, o vencedor de Buenos Aires, Irwin, parou definitivamente nos boxes, sob a alegação de que aquele circuito não lhe era simpático e assim pouparia o carro para o restante da temporada.

Na segunda volta as posições se mantiveram e na terceira Moser e Bianchi conseguiam abrir alguma vantagem para Bordeu e Facetti. Regazzoni que depois de uma derrapagem tinha caído para o último lugar começava a se recuperar.

Na 5ª volta a ordem era: Moser; Bianchi; Facetti; Bordeu; Troberg; Cardwell; Davies; Pairetti; Fittipaldi; Estefano; Fangio; Williams; Stuart; Cupeiro; Regazzoni; Neerspasch; Wendt.

Na volta seguinte, Cupeiro chegou caminhando nos boxes, com sua Brabham parada na curva do Lago.

Nessa altura da prova, Fittipaldi e Estefano corriam juntos, porém, logo depois, o carro do brasileiro sofreu a quebra de bomba mecânica de combustível na curva do "S", fazendo com que o piloto descesse do carro e ligasse a bomba elétrica, mas perdendo uma volta com a operação.

Ao se completar a 11ª volta, Moser ainda liderava, mas com Bianchi muito próximo, tendo registrado a volta mais rápida da prova com o tempo de 1m35s5, superando o piloto suíço na volta seguinte, vindo Facetti em terceiro, Bordeu em quarto, Troberg em quinto, Estefano em sexto, Fangio em sétimo, Pairetti em oitavo e os demais.

Fittipaldi que corria uma volta atrasado, passou logo atrás de Facetti, fazendo em seguida a volta mais rápida da prova com o tempo de 1m35s1.

A luta continuou forte, quando Regazzoni na 13ª volta derrapou e teve que abandonar a prova. Pouco depois foi a vez de Nasif Estefano bater o recorde da volta com o tempo de 1m33s6.

Na 16ª volta, a ordem era: Bianchi, Moser, Estefano, Troberg, Fangio, Pairetti, Cardwell, Bordeu e Stuart.

Com 23 voltas completadas, Bianchi derrapou e, com isso, Moser assumiu a liderança, seguido por Facetti e Estefano. Porém, depois de completar a volta 27, Facetti abandonou a corrida, permitindo que o piloto argentino assumisse a segunda colocação que seria mantida até o final da corrida.

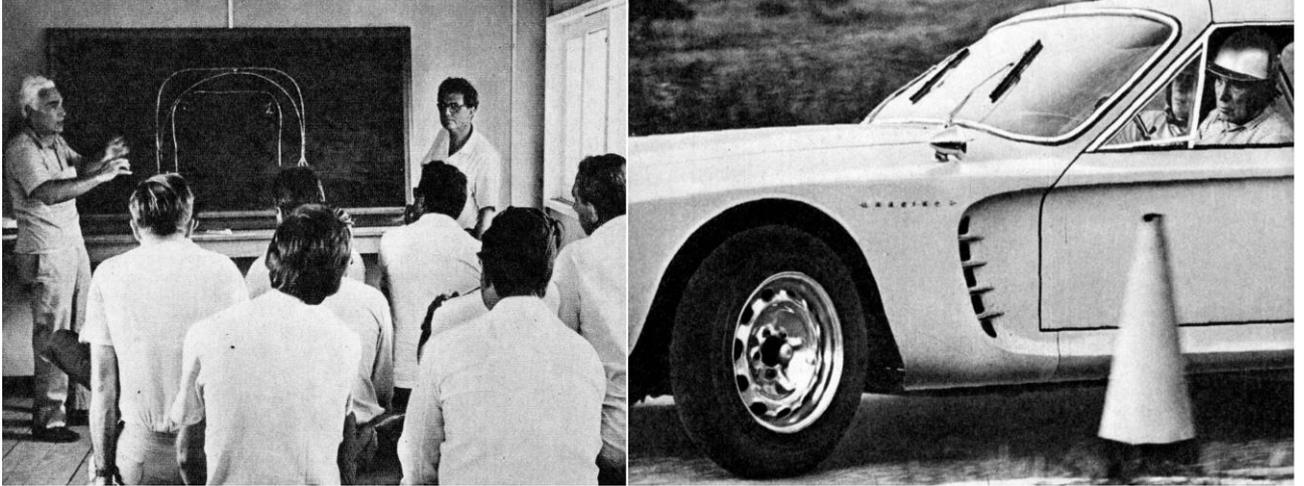
[Ver RESULTADOS 1966/8](#)



Sílvio Moser foi o vencedor da etapa de Rosário da Temporada Internacional Argentina

7 – PIERO TARUFFI EM SÃO PAULO

No dia 4 de fevereiro chegou a São Paulo o consagrado piloto italiano Piero Taruffi, que, a convite da Revista Quatro Rodas participou da entrega do Prêmio Victor de 1965 e ministrou o primeiro curso de pilotagem realizado no Brasil.



Piero Taruffi ministrando o curso com Expedito Marazzi ao seu lado e pilotando um Brasinca em Interlagos.

8 – TEMPORADA ARGENTINA DE F-3 – 3ª ETAPA – MENDOZA

A terceira etapa da Temporada Argentina de Fórmula 3 foi disputada no dia 6 de fevereiro no Autódromo de Mendoza, com a participação de 22 carros, a se destacar a volta de Nestor Salerno, cujo carro havia se acidentado nos treinos para a primeira etapa disputada em Buenos Aires.

Outra novidade foi a substituição da Lola de Eric Offenstadt, do modelo 60 para o 66. Notava-se, entretanto, a ausência de Cacho Fangio.



O vencedor da primeira bateria foi Andrea Vianini.

Nas provas de classificação o melhor tempo ficou com Jonathan Williams, com o tempo de 1m08s7, seguido por Martin Davies, com 1m08s8. O carro de Wilson Fittipaldi teve uma junta do cabeçote queimada e a melhor volta registrada pelo piloto foi de 1m13s3, ficando na 21ª posição, à frente apenas do suíço Flückiger.

A primeira série, disputada em 25 voltas num circuito de 2.644,70 metros foi vencida de ponta a ponta pelo ítalo-argentino Andrea Vianini, ficando em segundo lugar o italiano Carlo Facetti. No início da corrida, Vianini foi muito pressionado por Grandsire, Facetti e Cupeiro. Na volta 24, a Brabham do sueco Pickett apresentou uma falha no sistema de direção e projetou-se para fora da pista atingindo cinco espectadores, com um deles vindo a falecer. O piloto saiu ileso do acidente. Wilson Fittipaldi, que chegou a andar do grupo da frente da corrida, enfrentou o seu primeiro problema na quinta volta, quando se soltou o cabo da bateria. Tendo retornado à pista, teve que parar novamente para repor a correia do ventilador se atrasando e terminando a prova na última posição.

[Ver RESULTADOS 1966/9](#)



Vista geral do circuito de Mendoza

Na segunda série o suíço Sílvio Moser tomou a dianteira na largada, mas na segunda volta o líder era Chris Irwin e as duas primeiras colocações não se alteraram até a penúltima volta, quando foi a vez de Charles Stuart passar por Moser para conquistar a segunda colocação.

[Ver RESULTADOS 1966/10](#)

A prova final foi disputada em 50 voltas, por 19 carros, tendo inicialmente Irwin na liderança, com Vianini em segundo e depois Facetti, Offenstadt, Cardwell, Estefano, e os demais. Wilsinho Fittipaldi que vinha em sétimo teve que recorrer aos boxes na 5ª volta por causa da quebra da correia do ventilador. O piloto retornou, deu mais duas voltas, mas acabou abandonando a prova.

Na 6ª volta Nasif Estefano passou por Cardwell, e na 7ª Stuart que vinha se recuperando de uma largada ruim, passou por Vianini, assumindo a segunda colocação. Logo depois, Stuart alcançou Irwin e os dois pilotos começaram um duelo empolgante, com constantes trocas de posições.

Na 16ª volta ocorreu novo acidente, quando Jochen Neerspasch teve quebrada a cruzeta e na curva "Olla" saiu da pista ferindo com gravidade uma espectadora.

Quando foi completada a 20ª volta, Irwin tinha 1s2 de vantagem para Stuart, vindo em terceiro, bem mais distante, Andrea Vianini, seguido por Estefano, Offenstadt e Cardwell.

Na 30ª volta, Stuart assumiu a liderança, com Irwin em segundo, sendo mantidas as demais colocações. A partir de então, Stuart não foi mais superado por Irwin até o final da corrida. A se lamentar a perda de potência do carro de Vianini, tirando do piloto a chance de uma melhor colocação.

[Ver RESULTADOS 1966/11](#)



Charles Stuart foi o vencedor da etapa.

9 – CAMPEONATO PAULISTA DE AUTOMOBILISMO – 1ª ETAPA

Depois do seu adiamento por conta do atraso do pedido de data e apresentação do regulamento da prova, por parte do ACESP que a organizou, foi realizada nos dias 12 e 13 de fevereiro a 1ª etapa do Campeonato Paulista.

O programa previa corridas para estreantes e novatos no sábado, dia 12, com provas separadas para as classes até 850 cc, de 851 a 1.300 cc e acima de 1.300 cc e, no domingo, provas para o Grupo III e Protótipos, Mecânica Nacional (ou Continental) e Turismo Força Livre.

A primeira prova disputada no sábado reuniu um FNM-JK e três Simca e a vitória foi do JK de Schlomo Shoel, que correu sob o pseudônimo de “Salo”, que terminou uma corrida de apenas 5 voltas com mais de um minuto de vantagem para o segundo colocado, o Simca de Luciano Campos Jr.

[Ver RESULTADOS 1966/12](#)

Em seguida foi disputada a prova para carros de 851 a 1.300 cc, que teve a participação de cinco concorrentes. O vencedor foi Joel Alves, mecânico do piloto Charlez Marzanasco, que teve quase um minuto de vantagem para o segundo colocado, piloto que correu sob o pseudônimo de “Joca”. Alves, entretanto, foi desclassificado ao final da corrida uma vez que correu com o carro de Marzanasco que estava equipado com freios a disco, modificação que não era permitida para os carros de Grupo I, que era a regulamentação da prova. Nessa prova também foi desclassificado pelo mesmo problema o carro de Aníbal Fusetti.

[Ver RESULTADOS 1966/13](#)

A última prova, destinada aos carros com até 850 cc, ou seja, para os Renault 1093, Gordini, Teimoso e Dauphine, foi a que mais chamou a atenção do pequeno público presente a Interlagos, com sete carros disputando renhidamente as posições, principalmente Ezio Pastore e Anatole Cirello Jr. que trocaram constantemente de posições na luta pelo segundo lugar, pois o vencedor foi Carlos Alberto Colli Monteiro de Londrina, Paraná, piloto que, já tinha uma boa experiência de corridas realizadas naquele Estado, que terminou com 26 segundos de vantagem. Porém, ao final da corrida, os comissários técnicos identificaram que o coletor utilizado no carro era de um Renault 1093 enquanto o carro era um Renault Teimoso. Esses carros dispunham da mesma mecânica, mas como o 1093 tinha pequenas modificações que alteravam a sua potência, os comissários decidiram desclassificar o piloto paranaense. Com isso foi proclamado vencedor o piloto Ezio Pastore que correu sob o pseudônimo de “Júnior”.

[Ver RESULTADOS 1966/14](#)

A primeira prova do domingo foi do “Grupo III” do Anexo “J” da FIA, acrescentada com a participação dos “Protótipos” e teve a participação de 19 carros. A expectativa para disputa pela primeira colocação ficou entre a Alfa Romeo Giulia de Emílio Zambello e o Brasinca de Walter Hahn Jr.

Além desses carros se destacavam os Malzoni de Romeo Partezan e de José Augusto Gontijo e os Willys Interlagos de Pedro Victor Delamare, Hélio Mazza e José Sampaio Netto.

Iniciada a corrida, o Brasinca tomou a ponta, com Walter Hahn Jr. mantendo a liderança até a 4ª das 8 voltas, quando começou a ter problemas com os pneus cedendo a liderança para Zambello que, a partir de então, comandou a prova até receber a bandeirada como vitorioso. Hahn terminou em segundo, recebendo a bandeira com um pneu dechapado, sem ter condições de completar ao menos mais uma volta.

Interessante duelo foi travado entre o Malzoni de Partezan e o Interlagos de Mazza, com vantagem final para o primeiro. Pedro Victor Delamare acabou se atrasando depois de ser tocado pelo Interlagos de José Sampaio Netto, mas ainda assim, conquistando a quinta colocação da prova.

[Ver RESULTADOS 1966/15](#)



A largada da prova de Turismo/GT/Protótipos, com Pedro Victor Delamare (Interlagos 84), Hélio Mazza (Interlagos 15) e Walter Hahn Jr. (Brasinca) em primeiro plano, na perseguição a Emílio Zambello (Alfa Romeo Giulia) que já tinha passado.

Depois dessa prova, começou a chover em Interlagos, quando foi iniciada a prova para os carros de Mecânica Nacional. Como apenas três carros se apresentaram, os organizadores decidiram realizá-la pelo anel de velocidade, em apenas 15 voltas. Como já era esperado, Camillo Christófaru dominou completamente a prova, seguido por seu companheiro de equipe, Antônio Carlos Aguiar e a muita distância Bica Votnamis.

[Ver RESULTADOS 1966/16](#)



A luta ente Camillo e Damiani na Turismo Força Livre

A prova da categoria Turismo Força Livre também foi disputada debaixo de chuva o que fez com que os tempos fossem inferiores aos obtidos na do “Grupo III”.

Camillo Christófaru, com sua carretera Corvette venceu com tranquilidade, sendo acompanhado pela carretera Corvette de Caetano Damiani. O terceiro foi Emílio Zambello e o quarto Emerson Fittipaldi, que pilotando um Renault 4CV, se aproveitando do estado escorregadio da pista, deu um show de derrapagem controlada, terminando a prova muito próximo de Zambello, que pilotavam um carro bem mais potente, e fazendo a melhor volta.

[Ver RESULTADOS 1966/17](#)

10 – TEMPORADA ARGENTINA DE F-3 – 4ª ETAPA – MAR DEL PLATA

O encerramento da Temporada Argentina de Fórmula 3 de 1966 ocorreu no dia 13 de fevereiro, com a realização do GP de Mar del Plata.

Para a realização da prova foi escolhido um circuito improvisado no balneário argentino, com 3.230 metros, circundando o Clube de Golf da Cidade.

Na prova de classificação, Jorge Cupeiro ficou com a pole-position, com o tempo de 1m28s0, seguido por Sílvio Moser (1m,28s0), Eric Offenstadt (1m28s4), Carles Stuart (1m28s4), e os demais, cabendo a Wilson Fittipaldi Jr. com o 20º tempo (1m33s2) à frente apenas de dois carros.

A manhã do domingo, 13 de fevereiro estava chuvosa. Pouco antes do início da primeira série, caiu forte chuva sobre a região do GP de Mar Del Plata e os promotores do evento, preocupados com o possível fracasso da prova, ficaram em dúvida quanto à atitude que deveriam tomar: retardar a largada ou cancelar a prova? Foi então que, surpreendentemente, a chuva foi substituída por um sol de verão.



A disputa em Mar del Plata na presença de um público entusiasmado

Com todos esses imprevistos, os carros que participaram a primeira série somente alinharam à 16h55m. Iniciada a corrida, Jorge Cupeiro que largara na pole-position largou mal, sendo superado por Offenstadt, que era seguido por Regazzoni, Williams e Cardwell. Na segunda volta foi a vez de Regazzoni assumir a liderança, com Offenstadt em segundo, vindo depois Williams, Cardwell, Cupeiro, Bianchi, Von Wendt e Salerno que abandonou logo em seguida. Na terceira volta Cupeiro, que vinha se recuperando da má largada passou para a quinta colocação e na volta seguinte para segundo, para na 7ª volta a assumir a liderança, seguido por Williams, Regazzoni, Cardwell e Offenstadt. Regazzoni abandonou na 13ª volta, com a prova chegando ao seu final com Cupeiro na liderança.

[Ver RESULTADOS 1966/18](#)



Jorge Cupeiro venceu a primeira bateria pilotando um Brabham

Iniciada a segunda série tomou a ponta Andrea Vianini, seguido por Moser, Stuart, Bordeu, Davies, Grandsire, Irwin, Pairetti, Fittipaldi, Fangio e Flückiger. Na segunda volta Moser liderava com Vianini em segundo, depois Bordeu, Stuart, Davies, Grandsire, Irwin, Fittipaldi, Pairetti, Fangio de Flückiger. Cacho Fangio, a partir de então começou a melhorar seu rendimento, passando por Pairetti, Fittipaldi e Grandsire. A luta pela liderança era árdua entre Moser e Vianini. Na 7ª volta, Fittipaldi parou nos boxes com a mola do acelerador quebrada, efetuou a troca e retornou em seguida. Na décima volta ocorreu um grave acidente logo após a curva dos boxes, quando o Alpine de Grandsire derrapou e saiu da pista, atingindo três espectadores que, inadvertidamente estavam ali postados, sendo que um rapaz de 17 anos acabou morrendo. Na 14ª volta, Bordeu passou por Vianini e na 16ª foi a vez de Stuart superar os dois pilotos argentinos, enquanto na volta seguinte foi a vez de Martin Davies superar Vianini, com os carros recebendo a bandeirada de chegada nessa ordem.

[Ver RESULTADOS 1966/19](#)

A prova final foi disputada às 19 horas. Com o adiantado da hora, os organizadores pretendiam reduzi-la de 40 para 30 voltas, mas os participantes não concordaram e a prova acabou sendo disputada nas 40 voltas inicialmente previstas.

A primeira volta foi completada na seguinte ordem: Moser, Vianini, Stuart, Davies, Bordeu, Williams, Fangio, Irwin, Bianchi, Estefano, Offenstadt, Pairetti e Salerno. Pouco depois Estefano bateu num fardo espalhando palha por toda a pista. A primeira modificação ocorreu na sétima volta, quando Vianini assumiu a liderança, seguido por Stuart, Moser e Williams.

Na décima volta, para tristeza da torcida argentina, Stuart surgiu na primeira colocação, com Vianini em segundo, Davies em terceiro e Moser em quarto. Na 14ª volta, Vianini recuperou a liderança para perdê-la novamente na volta 16. A liderança era, nessa fase da corrida, constantemente trocada entre Stuart e Vianini, para delírio do público presente ao circuito de Mal Del Plata. Outro duelo se verificava entre Mauro Bianchi e Nasif Estefano.



Eric Offenstadt (Lola) venceu a última etapa da Temporada Internacional Argentina

Na 24ª volta, Stuart ultrapassou Vianini e voltou a liderar a prova. Cacho Fangio subiu para a quarta colocação, enquanto Vianini retornou à liderança.

Com 30 voltas completadas, Vianini liderava seguido por Stuart, Offenstadt, Fangio e Irwin, com Moser tendo desistido na volta anterior com o câmbio quebrado. Davies também havia abandonado pouco antes, restando apenas 8 carros na prova.

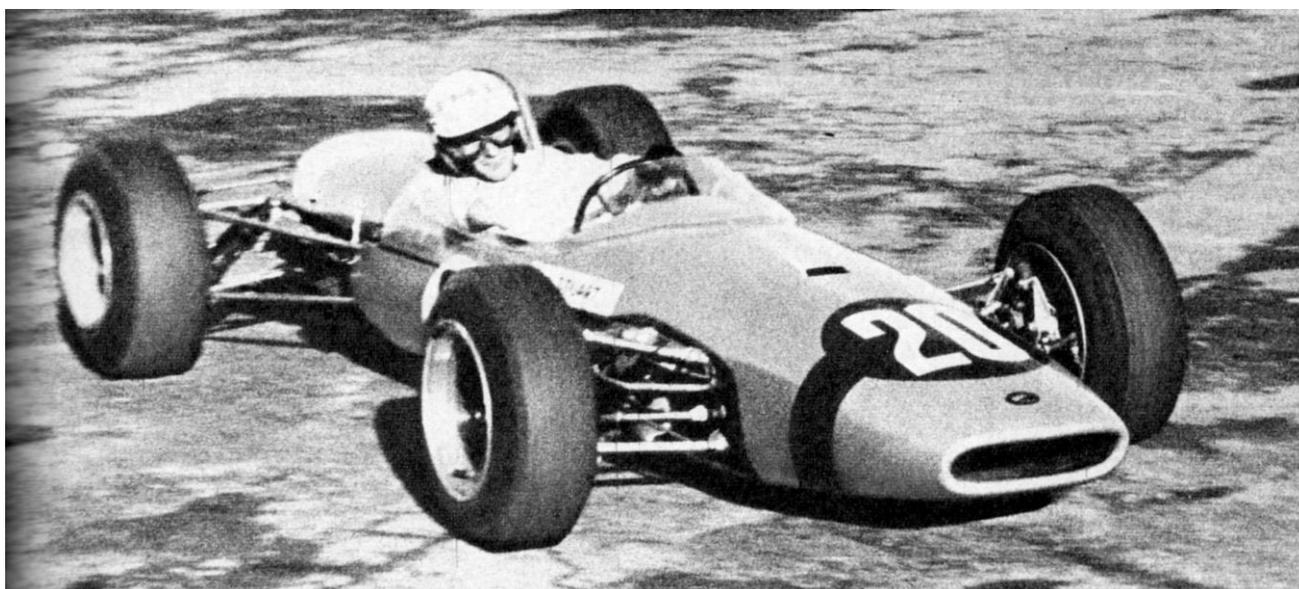
Stuart volta à liderança, com Vianini em segundo muito pressionado por Offenstadt que o ultrapassou na 35ª volta, para assumir a liderança na volta 38, mantendo-a até o final.

[Ver RESULTADOS 1966/20](#)

11 – TEMPORADA ARGENTINA DE F-3 – RESULTADO DO TORNEIO

Com a realização do GP de Mar del Plata, o resultado o Torneio Argentino de Fórmula 3 teve o seguinte resultado:

P	PILOTO	Nº	CARRO	1	2	3	4	TOTAL
1º	Charles Stuart	20	Brabham BT10 Ford Cosworth	6	-	9	6	21
2º	Chris Irwin	30	Brabham BT16 Ford Cosworth	9	-	6	4	19
3º	Eric Offenstadt	26	Lola T60 Ford Cosworth	3	-	4	9	16
4º	Nasif Estefano	6	Brabham BT10 Ford	5	6	5	-	16
5º	Silvio Moser	36	Brabham BT16 Ford Cosworth	-	9	-	-	9
6º	Mauro Bianchi	48	Alpine A270 Renault Mignotet	-	5	-	3	8
7º	John Cardwell	22	Brabham BT15 Ford Cosworth	-	3	3	-	6
8º	Cacho Fangio	14	Brabham BT10 Ford Cosworth	-	-	-	5	5
9º	Jonathan Williams	18	Brabham BT10 Ford Cosworth	4	-	-	-	4
	Picko Tromberg	24	Brabham BT15 Ford Cosworth	-	4	-	-	4
11º	Jorge Cupeiro	2	Brabham BT15 Ford	2	-	-	-	2
	Juan Manuel Bordeu	8	Brabham BT10 Ford	-	2	-	-	2
	Carlo Facetti	42	Brabham BT10 Ford Cosworth	-	-	2	-	2
	Andrea Vianini	12	Brabham BT15 Ford	-	-	-	2	2



Charles Stuart foi o campeão da Temporada

12 – QUILÔMETRO DE ARRANCADA DE PASSO FUNDO - RS

Organizado pela Associação Automobilística de Passo Fundo, foi realizado no dia 13 de fevereiro o 1º Quilômetro de Arrancada daquela cidade, que teve o seguinte resultado: Classe A – Volkswagen e Dauphine: 1º Tadeu Zanatta – 14 - VW Sedan; 2º Júlio Borella – 7 – VW Sedan. Classe B – Gordini, DKW Vemag e 1093: 1º Sérgio Ughini -40 – DKW Vemag; 2º Paulo Mathevi – 32 – DKW Vemag. Classe C – Simca,

Aero Willys e FNM JK: 1º Aldo Binardi – 6 – Aero Willys; 2º Nery Tirello – 18 – Simca. Classe D – Força Livre: 1º João Alberto Brezollin – 84 – Chevrolet Belair; 2º Jair de Marchi – 21 – Interlagos. Classe E – Ford e Chevrolet: 1º Paulo Tagliari – 70 – Chevrolet; 2º Carlos de Conto – 80 – Ford F-100. Classe F – Ford 1929: 1º Ermes Barufaldi – 88; 2º Ernesto Sacomori – 69.

13 – KART EM SANTOS

Organizadas pelo Kart Clube Paulistano, e supervisionadas pelo Departamento de Kart da Federação Paulista de Automobilismo, foram realizadas no sábado, 26 de fevereiro, num circuito improvisado nas ruas do bairro de Marapé, em Santos, duas provas de Kart, uma para estreantes e novatos e outra para pilotos graduados.

A prova de estreantes e novatos contou com a participação de pilotos renomados do automobilismo, como Anísio Campos e Pedro Victor Delamare, que foram aceitos nessa categoria por não terem participado de mais de três corridas de kart.

E os dois se sagraram vitoriosos, com Anísio em primeiro e Delamare em segundo, tendo a corrida o seguinte resultado: 1º Anísio Campos (Mini Kart); 2º Pedro Victor Delamare (Mini Kart); 3º Ezio Pastore (Silpo Kart); 4º José Rezende Vergara (Rois Kart); 5º Antônio Pelegrino (Silpo Kart); 6º José Amaury Duarte (Silpo Kart); 7º Renato Faerman (Silpo Kart); 8º Cláudio Daniel Rodrigues Júnior (Rois Kart); 9º Paulo Otero Cysne (Vel Kart); 10º Paulo Oliveira (Mini Kart).

A prova principal foi vencida por Affonso Giaffone Júnior. Três pilotos da equipe Mini Kart, Emerson Fittipaldi, Maneco Combacau e Carol Figueiredo, que eram cotados como favoritos, tiveram problemas e não terminaram a corrida que apresentou o seguinte resultado: 1º Affonso Giaffone Jr. (Silpo Kart); 2º Antônio Paggiaro (Silpo Kart); 3º Carlos Alberto Savoia (Mini Kart); 4º Zeca Giaffone (Silpo Kart); 5º Durval Viscardi (Silpo Kart); 6º Eunice dos Santos (Rois Kart); 7º Miguel Fasanelli (Silpo Kart); 8º Antônio Pisapio (Rois Kart); 9º Theodoro Luiz Horst (Silpo Kart); 10º Arildo Candia Barbosa (Rois Kart).

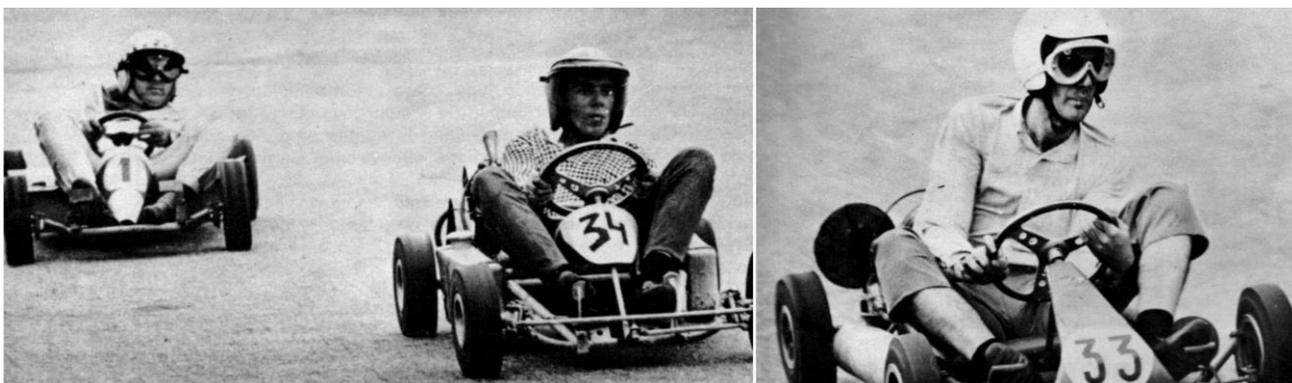


Foto 1 – Na prova de estreantes, o vencedor Anísio Campos se prepara para passar ultrapassar Cláudio Daniel Rodrigues Jr., que estava atrasado. Foto 2 – Affonso Giaffone, o vencedor da prova principal.

14 – 1ª ETAPA DO CARIOCA DE KART

Sob a supervisão do Clube Internacional de Kart da Guanabara e supervisão da Federação Carioca de Automobilismo, filiada à CBA, foi iniciado o campeonato carioca de kart no dia 5 de março, com a realização das provas das classes Brasil (que passou a ser chamada de “B”) e Internacional (“A”).

As provas foram disputadas no kartódromo do Motel Country Clube Bandeirantes, na Barra da Tijuca e os resultados foram os seguintes: Classe “B” – Brasil – 125 cc: 1º Antônio Monarca -50 – Silpo; 2º Lincoln

Gomide – 3 – Silpo; 3º Isidoro Danon – 16 – Silpo; 4º Paulo César Furlanetto – 77 – Silpo. Classe “A” – Internacional – 100 cc: 2º Aurelino Leal – 38 – Tecno Saetta; 2º César Faria – 34 – Tecno BM; 3º Mauro Arthur Forjaz – 12 – Mini McCulloch; 4º João Renha – 19 – Mini McCulloch; 5º Adrian Hulsmeyer – 7 – Mini McCulloch; 6º Antônio Celso Vieira – 25 – Rois McCulloch; 7º Mário Tinoco – 64 – Rois McCulloch; 8º Ellis Marshburn – 28 – Dart McCulloch.



Foto 1 – Aurelino Leal Ferreira (38) e Luís Cláudio Mattos (1) – Foto 2 – Mauro Arthur pressionado por César Faria – Foto 3 – Adrian Hulsmeyer (7).

15 – KART EM RIBEIRÃO PRETO

Foi organizado pelo Kart Clube Paulistano, com supervisão da Federação Paulista de Automobilismo no dia 5 de março. no kartódromo de Ribeirão Preto uma prova em homenagem a Carol Figueiredo, piloto que havia se radicado naquela cidade e que foi vencida por Marivaldo Fernandes, com a prova tendo o seguinte resultado: 1º Marivaldo Fernandes – 13 – Mini Kart 125; 2º Ângelo Alonso – 4 – Silpo 125; 3º Antônio Paggiaro – 76 – Silpo 125; 4º Zeca Giaffone – 31 – Silpo 125; 5º Maneco Combacau – 25 – Mini Kart 125; 6º Ivo Pagano – 123 – Silpo 125; 7º Emerson Fittipaldi – 7 – Mini Kart 125; 8º Miguel Fasanelli – 8 – Silpo 125; 9º Tite Catapani – 94 – Silpo 125; 10º Roberto Gomez – 46 – Silpo McCulloch 100.

Foi também disputada uma prova para estreantes e novatos, que teve a seguinte colocação final: 1º Anísio Campos (Mini); 2º Pedro Victor Delamare (Mini); 3º Paulo Santas (Silpo); 4º Renato Faerman (Silpo); 5º José Ribeiro (Silpo); 6º Antônio Pelegrino (Silpo); 7º Arnaldo Rodrigues (Silpo); 8º Antônio Pagnaro (Silpo); 9º Antônio Fadiga Jr. (Silpo); 10º Cláudio Daniel Rodrigues Fº (Mini).

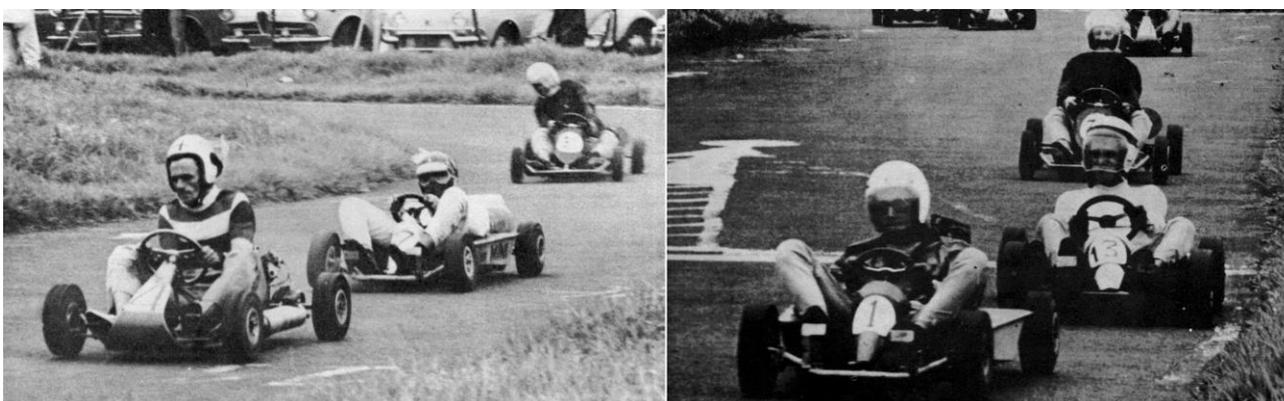


Foto 1 – Ângelo Alonso (4) e Emerson Fittipaldi (1) – Foto 2 – Carol Figueiredo (1) e Marivaldo Fernandes (13)

16 – RALLY DE SÃO JOSÉ DO RIO PRETO

No dia 6 de março foi realizado o VI Rally de São José do Rio Preto, organizado pelo Automóvel Clube de São José do Rio Preto, com um trajeto de 300 quilômetros, entre São José do Rio Preto-Araçatuba-São José do Rio Preto, contando com a participação de 52 carros, apresentando o seguinte resultado: 1º Arthur Antônio Mondin/Arthur Mondin (SP) 40 - VW Sedan – 79 pontos; 2º Vitório Mattos (SP) 69 - VW Sedan- 271 pontos; 3º Carlos Alberto Abraão (SP) 10 - Karmann Ghia VW – 295 pontos; 4º Marcelo Serra Dória (SP) 83 - VW Sedan – 313 pontos; 5º Antônio Márcio Costa (SP) 21 - VW Sedan – 525 pontos; 6º Ruy Sallman Nazareth (SP) 81 - VW Sedan – 540 pontos; 7º Leonan Gouveia (SP) 6 - VW Sedan – 554 pontos; 8º Murilo Paes de Barros (SP) 26 - Aero Willys – 561 pontos; 9º Ricardo Dória (SP) 50 - VW Sedan – 601 pontos; 10º Zuzza Betochi (SP) 25 - VW Sedan – 603 pontos; 11º Heloisa Barbosa (SP) 30 - VW Sedan – 680 pontos; 12º Paulo Castro de Araújo (SP) 22 - DKW Vemag – 777 pontos; 13º Oswaldo Renzo Fº (SP) 77 - Simca Chambord – 795 pontos; 14º Paulo Roberto Prado (SP) 124 - VW Sedan – 796 pontos; 15º Euclides de Mello Vaz (SP) 256 - DKW Caiçara – 797 pontos; 16º Hélio Brandão Miguel (SP) 257 - Renault Teimoso – 798 pontos; 17º Ana Maria Garcia (SP) 89 - DKW Vemag – 921 pontos; 18º Manoel Terra Verdi (SP) 9 - VW Sedan – 979 pontos; 19º José Barbosa Amaral (SP) 33 - Aero Willys – 1022 pontos; 20º Wilson Cavalheri (SP) 17 - VW Sedan – 1084 pontos.

17 – KART NO RIO DE JANEIRO

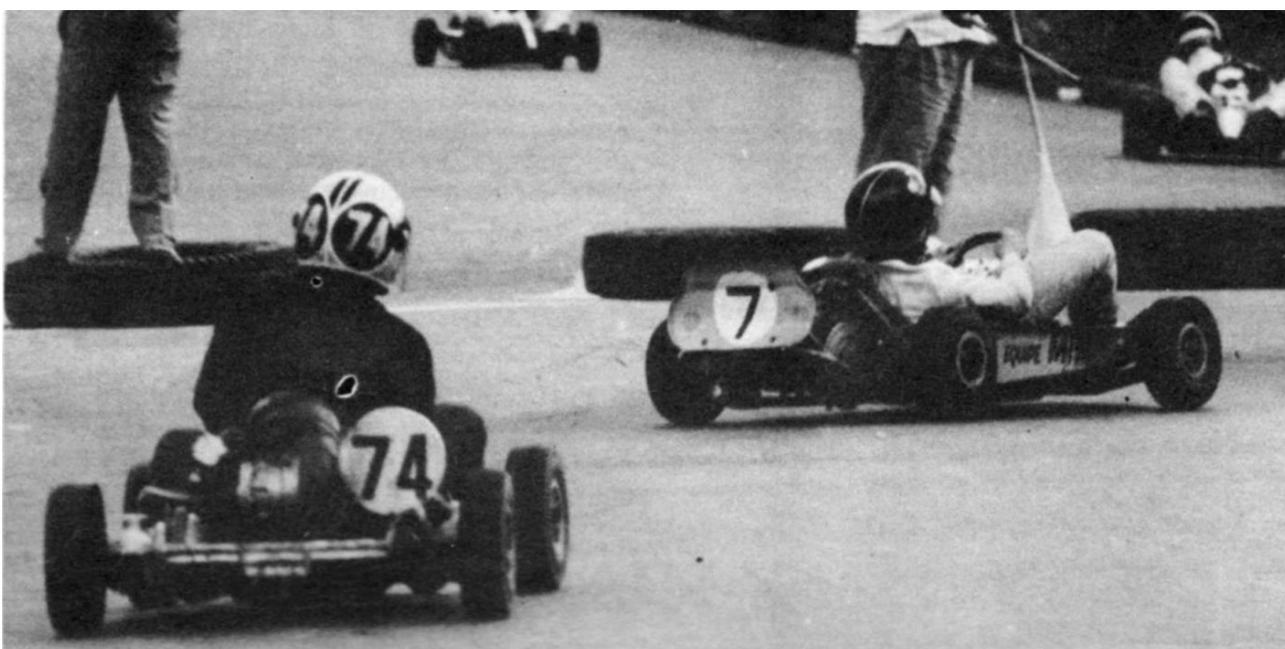
Em comemoração a retorno ao Brasil de Vitório Danielli, um dos precursores do kartismo no País, o Clube Internacional de Kart da Guanabara, organizou no dia 19 de março no kartódromo do Motel Country Clube Bandeirantes, duas provas de Kart, uma para a categoria Brasil (B) e outra para a Internacional (A). Os resultados foram os seguintes: Categoria Brasil (B) – 1º Adrian Hulsmeyer – 7 – Mini Rois; 2º Jaime Abrunhosa – 10 – Silpo; 3º Jorge Itam – 52 – Silpo; 4º Homero Rubin – 53 – Silpo. Categoria Internacional (A) – 1º César Faria – 34 – Tecno BM; 2º Ellis Marshburn – 28 – Dart McCulloch; 3º Vitório Danielli – 15 – Fox McCulloch; 4º Mauro Arthur Forjaz – 12 – Mini McCulloch; 5º 19 – João Pedro Renha – 19 – Mini McCulloch; 6º Antônio Celso Vieira – 25 – Rois McCulloch.



César Figueiredo, vencedor da Classe "Internacional"

18 – KART EM LIMEIRA

Foi disputada em Limeira, no dia 20 de março, num circuito improvisado na Vila Cláudia, uma corrida de kart para pilotos graduados e duas para estreantes e novatos, que tiveram os seguintes resultados: Prova Principal: 1º Emerson Fittipaldi (Mini Riomar); 2º Durval Viscardi (Silpo); 3º Totó Porto Fº (Mini Riomar); 4º Teodoro Horst (Silpo); 5º Affonso Giaffone Jr. (Silpo); 6º Ângelo Alonso (Silpo); 7º Neville (mini Riomar); 8º Renato Fumagalli (Mini Riomar); 9º Tite Catapani (Mini Riomar); 10º Élcio Fagion (Silpo). 1ª Prova de Estreantes e Novatos: 1º Celso Mello Fº (Silpo); 2º Anísio Campos (Mini Riomar); 3º Cláudio Araújo (Silpo); 4º Antônio Bueno (Silpo); 5º Júnior (Vel Kart); 6º Edson Fadiga (Silpo). 2ª Prova de Estreantes e Novatos: 1º Rubens Ometto Mello (Silpo); 2º Arnaldo Rodrigues (Silpo); 3º Pedro Victor Delamare (Mini Riomar); 4º Aguinaldo Serra (Silpo); 5º Luiz Celso Giannini (Silpo); 6º Sidney Perez Zorzi (Rois Kart); 7º Francisco Lameirão (Mini Riomar).



Emerson Fittipaldi (7), vencedor da prova, perseguido por Orlando Penarúbia (74)

19 – KART NA BAHIA

Depois de quatro anos, foi realizada uma corrida de kart na Bahia, num circuito improvisado na Lagoa do Abaeté, com a participação de 16 karts, tendo o seguinte resultado: 1º (12) Kurts Kaepler; 2º (10) Bruno Newirth; 3º (22) Adson; 4º (31) Edson Paiva; 5º (2) Aureo; 6º (6) Giu Ferreira; 7º (5) Leonardo Godoy; 8º (21) Cesar Mesquita; 9º (32) Paulo Medeiros; 10º (13) Jean Pelegrim.

20 – 2ª ETAPA DO CAMPEONATO PAULISTA DE AUTOMOBILISMO

A 2ª etapa do Campeonato Paulista de Automobilismo foi disputada nos dias 26 e 27 de março, organizada pela Associação Paulista de Volantes de Competição – APVC, numa programação que previa duas corridas para estreantes e novatos, uma para carros do Grupo III e Protótipos e outra para Turismo Força Livre. A prova destinada aos carros de Mecânica Nacional e Sport Internacional foi cancelada devido ao pequeno número de pilotos interessados.

No sábado, dia 26 foi disputada a primeira prova para Estreantes e Novatos que teve 15 participantes e foi vencida com facilidade por Jan Balder pilotando um DKW Vemag. Entretanto, ao final da prova o piloto acabou sendo desclassificado uma vez que o seu carro tinha freios a disco, sistema que não era disponível para os carros de série. Com isso o vencedor foi Gian Baptista Serra Negri pilotando um Simca, ficando em segundo lugar o Simca de Serafim Dal Forno e o terceiro para o DKW Vemag de Ademir Bittar.

[Ver RESULTADOS 1966/21](#)



Fernando Neves Barbosa (R-1093 nº 6) liderou uma volta na prova de sábado de Estreantes e Novatos, tenta se desviar do Simca nº 27 de Gian Batista Serra Negri.

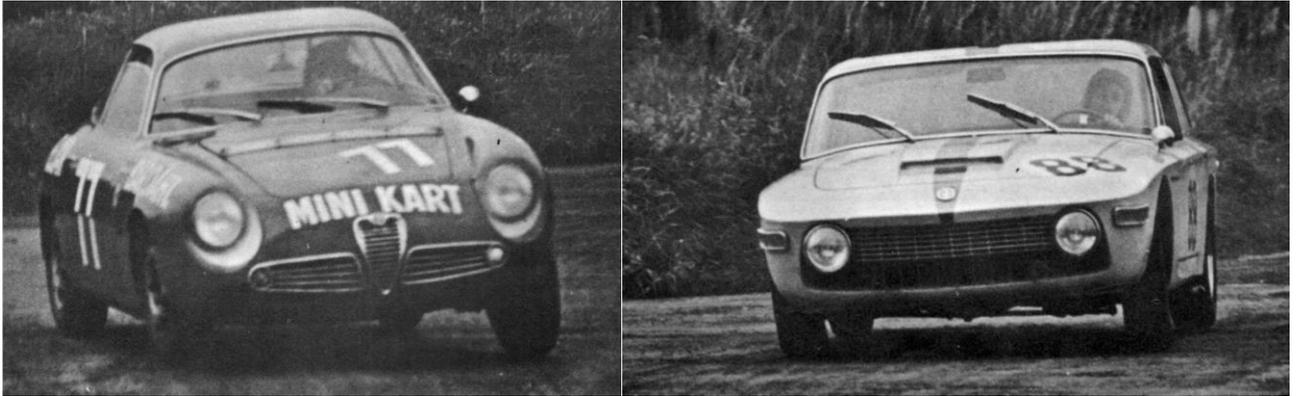
No domingo, dia 27, a programação foi iniciada com a realização de uma segunda prova para Estreantes e Novatos. Sem contar com a participação de Jan Balder, a prova foi tranquilamente vencida por Gian Baptista Serra Negri, com Simca, seguido por carros da mesma marca pilotados por Luciano Campos Júnior e Serafim Dal Forno. Participaram dessa prova 10 pilotos.

[Ver RESULTADOS 1966/22](#)

Em seguida foi disputada a prova para os carros do Grupo III e Protótipos, com destaque para a participação do Brasinca de Walter Hahn Júnior e os Alfa Romeo de Piero Gancia e de Emerson Fittipaldi. Piero estava inscrito com sua tradicional Alfa Giulia TIS enquanto Fittipaldi com a Alfa Romeo Zagato.

Debaixo de uma garoa, os carros partiram numa largada ao estilo Indianápolis, com Emerson Fittipaldi tomando a ponta seguido por Hahn Jr. e Piero, formando um segundo grupo os Interlagos de Hélio Mazza, Waldemyr Costa e Pedro Victor Delamare. Na terceira volta Piero Gancia parou na reta oposta com uma válvula do motor da sua Alfa com defeito, ao mesmo tempo em que o desempenho da Alfa de Emerson Fittipaldi piorava obrigado o piloto a parar nos boxes, sendo superado pelo Brasinca. Assim, na quarta volta, Hahn liderava seguido por Mazza, Delamare e Waldemyr, este último com o para-brisa do seu Interlagos quebrado. Emerson retornou, mas teve que efetuar novas paradas. A partir de então, o Brasinca passou a manter um ritmo mais moderado até receber a bandeirada de chegada, conquistando a primeira vitória para o carro. Digno de registro, o azar que teve Pedro Victor Delamare, que disputada a segunda colocação com o carioca Hélio Mazza, mas que acabou perdendo posições, para terminar apenas em sétimo, quando teve que parar na reta oposta, quando se soltou o cabo da bateria do seu carro. Delamare conseguiu recolocar o cabo, mas acabou perdendo muito tempo na operação. O vencedor registrou a média de 112,215 km/h, ficando em segundo lugar Hélio Mazza e em terceiro Waldemyr Costa.

[Ver RESULTADOS 1966/23](#)



Emerson Fittipaldi (Alfa Romeo GTZ nº 77) fez a pole-position, mas enfrentou problemas na corrida, enquanto Walter Hahn Jr. (Brasinca nº 88) venceu com esse carro pela primeira vez.

A prova final da programação, destinada aos carros da categoria Turismo Força Livre, tinha como atrativo apenas a disputa entre as carreteras Chevrolet de Camillo Christóforo e de Caetano Damiani. Dada a largada, Camillo se atrasou e quem se aproveitou disso foi Damiani para assumir a liderança. Ao ser completada a primeira volta, Damiani liderava seguido por Nelson Marcílio, com Camillo logo atrás, mas distante 21 segundos do líder. Na segunda volta Camillo vinha colado no segundo colocado ao mesmo tempo em que tinha reduzido a diferença para o líder para apenas 12 segundos. Na terceira volta, Camillo passou por Marcílio na reta oposta, porém acabou derrapando no Bico de Pato, com o que Damiani conseguiu aumentar sua vantagem para 20 segundos. Dessa forma parecia que Damiani venceria a prova, porém na quarta volta, este parou lodo após o Bico de Pato, pois havia se soltado uma vareta de válvula do seu motor Chevrolet. A partir de então Camillo passou a andar com mais cautela até receber a bandeirada de chegada, como vencedor da prova. Marcílio ficou em segundo e Ayres Bueno Vidal em terceiro.

[Ver RESULTADOS 1966/24](#)



Camillo Christóforo venceu a prova de Turismo Força Livre pilotando sua Carretera Chevrolet Corvette.

21 – 1ª ETAPA DO CAMPEONATO PARANAENSE

No dia 29 de março, uma terça-feira, foi disputada a 1ª Etapa do Campeonato Paranaense de Automobilismo, no Circuito na altura do Trevo do Taramã, na BR-116, como parte das festividades comemorativas do 273º Aniversário da Cidade de Curitiba, sendo vencida por Luiz Gastão Ricciardella,

ficando em segundo Ruy Jorge Leão, em terceiro Marcos Olsen e em quarto Ettore Beppe, todos com Willys Interlagos.

[Ver RESULTADOS 1966/25](#)

22 – 2ª ETAPA DO CAMPEONATO CARIOCA DE KART

A segunda etapa do Campeonato Carioca de Kart foi realizada no dia 2 de abril no Kartódromo do Motel Country Club Bandeirantes, no Recreio dos Bandeirantes, que teve o seguinte resultado: Categoria Brasil: 1º Paulo Furlanetto (77) Silpo; 2º Antônio Monarca (50) Silpo; 3º Jaime Abrunhosa (10) Silpo; 4º Homero Rubin (53) Silpo. Categoria Internacional: 1º Aurelino Leal (38) Tecno Saetta; 2º Ellis Marshburn (28) Dart McCulloch; 3º Horácio Orfila (6) Fox McCulloch; 4º João Renha (19) Mini McCulloch; 5º Vitor Perdigão (23) Vitorio McCulloch; 6º Mauro Arthur Forjaz (12) Mini McCulloch; 7º Adrian Hulsmeyer (7) Mini McCulloch; 8º Luís Cláudio Matos (1) Dart Saetta; 9º Antônio Bandeira (15) LB McCulloch.



Aurelino Leal Ferreira (38), na foto perseguido por Luís Cláudio Matos, venceu na Classe Internacional

23 – 1ª ETAPA DO CAMPEONATO PAULISTA DE KART

A primeira etapa do Campeonato Paulista de Kart foi disputada no dia 3 de abril num circuito improvisado em Cumbica, tendo como resultado final: A – Categoria 100 cc: 1º Juca (Rois McCulloch); 2º Orlando Penarúbia (Rois McCulloch); 3º Henry Strasser (Mini McCulloch); 4º Eunice dos Santos (Rois McCulloch); 5º Alan Kardek Cruanis (Mini McCulloch). B – Categoria 200 cc: 1º Milton “Fumaça” Stella (Rois McCulloch); 2º Carlos Lázaro (Silpo McCulloch); 3º Mário Ometto (Silpo McCulloch); 4º Fernando Giannetti (Silpo McCulloch); 5º Bernardo Dederichsen (Mini McCulloch); 6º Juca (Rois McCulloch). C – Categoria 125 cc: 1º Durval Viscardi (Silpo); 2º Tite Catapani (Mini Riomar); 3º Emerson Fittipaldi (Mini Riomar); 4º Luiz Horst (Silpo); 5º Maneco Combacau (Mini Riomar); 6º Aniello Ambrosetti (Silpo); 7º Joubert Cosetino (Silpo); 8º Carol Figueiredo (Mini Riomar); 9º Paulo Viscardi (Silpo); 10º Miguel Fasanelli (Silpo). Estreantes prova 1: 1º Antônio Buono (Silpo); 2º R. Gerdes (Silpo); 3º R. Lima (Mini); 4º A. Demanbre (Silpo); 5º R. Amato (Silpo). Estreantes prova 2: 1º Renato Faerman (Silpo); 2º Marcos Troncon (Silpo); 3º Aguinaldo Serra (Silpo); 4º Luiz Celso Giannini (Silpo); 5º Arnaldo Rodrigues (Silpo).

24 – RALLY BAIANO

No trajeto Salvador-Jequié-Itabuna-Ilhéus foi realizado o Rally Baiano, no dia 10 de abril, com a participação de 23 carros, que teve a seguinte colocação final: 1º Antônio Martins/Ronaldo Guimarães (23) DKW Fissore; 2º Mário Gildo Aguirre (4) – DKW Vemag; 3º Nailton Torres Ainsworth (19) Karmann Ghia VW; 4º José Brito/Paulo Quintela (21) DKW Pracinha; 5º Vitório Lorenzo/Alberto Nogueira (10) VW Sedan; 6º Pedro Grimaldi/José Grimaldi (30) VW Sedan; 7º Adalicio Coelho/Antônio Teixeira (28) VW Sedan; 8º Irlan Reis/José Américo Filho (12) VW Sedan; 9º Aurino Espinheira (15) VW Sedan; 10º Celso Souza/Sérgio Santos (9) VW Sedan; 11º Manuel Falcon/Wilson Andrade (1) Karmann Ghia VW; 12º Oswaldo Mendonça (8) Rural Willys; 13º Roberto Bahia/Rui Serra (6) Simca; 14º José Francisco de Oliveira (7) Simca Presidente; 15º Edgard Correia Ribeiro (2) Karmann Ghia VW; 16º Alberto Salvadori/Antônio Neto (27) VW Sedan; 17º Adilson Cunha/Humberto Campos (11) Karmann Ghia VW; 18º Dick Silva (25) Renault Gordini; 19º César Teixeira/José Grimaldi (3) VW Sedan.

25 – RALLY DE SANTA MARIA - RS

Realizou-se em Santa Maria, Rio Grande do Sul, o 1º Rally da Páscoa com a participação e 16 carros. Na classificação final, sagrou-se vencedor o Gordini nº 22 de Roberto Saraiva e Volney V. da Rocha, com um total de 64 pontos perdidos.



Passagem de um dos participantes

26 – PRÊMIO VICTOR DE AUTOMOBILISMO

A tradicional premiação da Revista Quatro Rodas foi realizada no dia 14 de abril. O comitê de escolha dos premiados foi presidido pelo Diretor da Revista, L. Bilyk, e composta pelos seguintes jornalistas: Wilson Fittipaldi (Rádio Panamericana); José Roberto Malia (Última Hora); Geraldo Mauger (Diários); Roberto Rocha (Autoesporte); Antônio Scavone (TV-5); Luiz Filinto (TV-2); Luiz Secco (O Estado de S. Paulo); Expedito Marazzi (Quatro Rodas); e Eurico de Andrade (Quatro Rodas).

Os eleitos foram os seguintes: 1 – Turismo: Emílio Zambello; 2 – GT de Fábrica: Jayme Silva; 3 – GT Avulso: não teve eleito; 4 – Protótipos: Marinho Camargo; 5 – Fórmula 3: Wilson Fittipaldi Jr; 6 – Mecânica Nacional (ou Continental): Camillo Christófaró; 7 – Turismo Força Livre: Luiz Pereira Bueno; 8 – Revelação: Emerson Fittipaldi; 9 – Mecânico: Giuseppe Perego; 10 – Chefe de Equipe: Jorge Lettry



Da esquerda para a direita, os premiados: Jayme Silva (GT de Fábrica); Marinho Camargo (Protótipos); Wilson Fittipaldi Jr. (Fórmula 3); Luiz Pereira Bueno (Turismo Força Livre); Camillo Christófaro (Mecânica Nacional); Emerson Fittipaldi (Revelação); Jorge Lettry (Chefe de Equipe); L. Bilyk (Editor da Revista Quatro Rodas); Victor Civita (Presidente da Editora Abril); Giuseppe Perego (Mecânico/Preparador); e Emílio Zambello (Turismo)

27 – 3ª ETAPA DO CAMPEONATO PAULISTA



Luiz Guzzardi, o vencedor das duas provas de Estreantes e Novatos

A terceira etapa do Campeonato Paulista de Automobilismo foi disputada nos dias 16 e 17 de abril, no Autódromo de Interlagos, sendo disputada, no sábado, dia 16 uma corrida para Estreantes e Novatos que foi tranquilamente vencida por um piloto que antes se destacara nas provas de Rally, Luiz Guzzardi que, com um Simca, teve 20 segundos de vantagem para Aníbal Fusetti (DKW Vemag) que terminou na segunda colocação, ficando em terceiro Serafim Dal Forno (Simca) e em quarto Luciano Campos Jr. (Simca).

[Ver RESULTADOS 1966/26](#)

No domingo foi disputada outra prova para Estreantes de Novatos, que foi uma repetição da prova de sábado, com exceção da capotagem do Simca de Luciano Campos Júnior. O carro ficou bastante avariado, mas felizmente o piloto nada sofreu. O vencedor foi Luiz Guzzardi, seguido por Aníbal Fusetti.

[Ver RESULTADOS 1966/27](#)

Emerson Fittipaldi que tinha feito a melhor volta, nos treinos, entre os carros do “Grupo III e Protótipos”, com 4m01s8, foi informado, pouco antes da largada que não poderia participar, uma vez que o Regulamento do Campeonato Paulista não permitia a participação de carros GT Importados. O curioso é que Emerson havia participado da prova anterior com o mesmo carro, sem que os comissários desportivos tomassem qualquer posição com relação à participação desse carro.

Com essa baixa, a luta pela liderança da prova deveria ficar restrita ao Brasinca de Walter Hahn Jr, que vencera a 2ª etapa e a Alfa Romeo Giulia, de Piero Gancia, vencedora da primeira etapa.

Na largada o diretor de prova titubeou em baixar a bandeira gerando alguma confusão, pois o Simca de Roberto Gomez queimou a largada, sendo penalizado em um minuto, punição essa que geraria confusão ao final da prova.



Emerson Fittipaldi (Alfa Romeo GTZ 77), depois de fazer a melhor volta nos treinos, foi comunicado que não poderia participar da prova, que foi vencida por Piero Gancia (Alfa Romeo Giulia 23)

No retão o Brasinca tinha tomado a ponta, seguido pelo DKW Malzoni de Partezan, pelo Interlagos de Waldemyr Costa e pela Alfa Romeo de Piero Gancia.

Ao completarem a primeira volta, Piero Gancia vinha na terceira posição e, logo depois da linha de chegada passou o Malzoni de Partezan, por fora, assumindo a segunda colocação. Nessa volta abandonou o 1093 de Alfredo Lemos Praça. Na segunda volta, na curva do Sargento, Piero Gancia superou o Brasinca de Walter Hahn, assumindo a liderança da prova. Na terceira volta, Maurício Chulam derrapou ficando atravessado no meio da pista, quando se aproximava o DKW Vemag de Waldomiro Pieski. Chulam teve grande presença de espírito, lançando seu carro contra o barranco, ficando fora da prova, mas evitando um acidente que poderia ter graves consequências. Na volta seguinte foi a vez de Waldemyr Costa abandonar a corrida.

A partir de então, com o motor do Brasinca falhando em alguns trechos da pista, Piero Gancia pôde diminuir o ritmo, para vencer com tranquilidade a prova.

Ao final, o piloto Roberto Gomez entrou com um recurso contra a punição que lhe foi imposta e, depois de uma reunião entre os comissários desportivos, a punição foi retirada, sob a alegação de que a “queima de largada” foi ocasionada pela indecisão do Diretor da Prova ao baixar a bandeira de largada.

Os cinco primeiros foram: 1º Piero Gancia (Alfa Romeo Giulia), 2º Walter Hahn Jr. (Brasınca 4200GT), 3º Romeo Partezan (DKW Malzoni), 4º Roberto Gomez (Simca), e 5º Charlez Marzanasco (DKW Vemag).

[Ver RESULTADOS 1966/28](#)

A última prova do programa foi destinada aos carros da categoria Turismo Força Livre e, diferentemente das provas anteriores, não teve a participação de Caetano Damiani, que tinha preferido correr em uma prova de kart em sua homenagem, na sua cidade natal, Guarulhos.

Assim, iniciada a corrida, Camillo Christóforo tomou a ponta, completando a primeira volta com Ayres Bueno Vidal em segundo, Nelson Marcílio em terceiro e Piero Gancia em quarto. Na segunda volta Piero passou em terceiro e na quarta passou por Ayres Bueno Vidal, que na curva da Ferradura perdeu o controle, batendo no barranco e desistindo.

Depois de 8 voltas, Camillo recebeu a bandeirada de chegada com 1 minuto e 56 segundos de vantagem para Piero Gancia, com Nelson Marcílio em terceiro.

[Ver RESULTADOS 1966/29](#)



Os carros alinhados para a largada da prova de Turismo Força Livre.

28 – I 6 HORAS DE LAGES - SC

Em comemoração ao bicentenário da cidade de Lages, em Santa Catarina, o Automóvel Clube de Santa Catarina organizou as 6 Horas de Lage, prova destinada aos carros nacionais enquadrados no Grupo III do Anexo J da FIA, que foram divididos em quatro classes: A – Turismo até 850 cc; B – Turismo de 851 a 1.300 cc; C – Turismo acima de 1.300 cc; e D – GT.

O circuito escolhido tinha 5.717 metros de extensão, com largada na Av. Presidente Vargas em direção à Av. Luiz de Camões, pegando um pequeno trecho da BR 36 (atual 282) e tomando a Av. Duque de Caxias, para retornar ao ponto inicial, com a pavimentação variando entre asfalto, paralelepípedo e cascalho.

O sorteio para a largada foi efetuado no sábado, sendo adotado o critério de que os carros de maior cilindrada ocupariam os pelotões da frente e, com isso, coube ao Simca nº 22 de Plínio Luersen/Ari de Bem a pole-position, sendo acompanhado na primeira fila pelos Simca nºs 52 e 88.

A largada da prova ocorreu às 6h06m, ainda no escuro, sem a presença do sol, pulando na ponta o Simca 22, seguido por: 77, 20 e 28.

O Interlagos nº 101 de Ettore Beppe/Luiz Ricciardella/Carlos Colli Monteiro, que tinha largado numa das últimas filas do pelotão de largada, vinha se recuperando e, completada a primeira hora da corrida, já ocupava a segunda colocação, distante apenas 20 segundos do líder que era o Simca 22 de Plínio

Luersen/Ari de Bem, correndo em terceiro o Simca 77 de Osni Pilar/Eudócio Marchoffer, em quarto o Simca 20 de Deodoro Amaral/Menelau dos Santos e, em quinto, o DKW 32 de Linésio Laus/Wacili Tibes. Nessa altura da prova, enquanto os dois líderes completavam suas voltas entre 3m e 3m06s, os demais corriam acima de 3m10s, o que demonstra a grande diferença de velocidade entre eles. Com 1h13 minutos de corrida, Ettore Beppe, que pilotava o Interlagos 101, passou para a ponta, ultrapassando o Simca 22 na curva em 90º que dava acesso da Av. Duque de Caxias para a Presidente Varga.



A largada da prova, com o Simca de Plínio Luersen (22) na pole-position

A partir de então, Beppe começou a aumentar a sua vantagem para Luersen, entre 5 e 7 segundos por volta, até que, com 1h30m de corrida, as posições foram trocadas em virtude do furo de um pneu do Interlagos líder.

Com esse contratempo, ao se atingir duas horas de corrida, o Simca 22 tinha quase uma volta de vantagem para o Interlagos 101.



Flagrante da luta entre o Interlagos 101 de Ettore Beppe/Carlos Colli Monteiro e o Simca 22 – Plínio Luersen/Ari de Bem

Embora as duas primeiras colocações estivessem bem destacadas, o duelo pelo terceiro lugar era bastante intenso entre os Simca 77 e 20, o DKW 32 e o Interlagos 150 de Wilson de Araújo/Lisandro Lorena.

Aos poucos o Interlagos 101 foi reduzindo a diferença que o separava do Simca 22 e, ao se atingir 2m50m de corrida, a diferença entre eles era de apenas 20 segundos e, ao se completar 3 horas, ou metade da corrida, o Interlagos reassumiu a liderança da prova, para, em seguida, parar nos boxes com Ettore Beppe sendo substituído por Carlos Colli Monteiro, assim como também parou o Simca 22, com Plínio Luersen sendo substituído por Ari de Bem, cujo desempenho não era tão bom quanto o de Luersen, passando a perder muitos segundos por voltas em relação a Colli Monteiro.

Sentindo que o Interlagos abria grande vantagem sobre o Simca, a equipe do carro 22 efetuou nova parada, retornando ao volante Plínio Luersen que passou a andar muito forte, na tentativa de recuperar o tempo perdido. Se aproveitando da grande vantagem que tinha, a equipe Transparaná, do Interlagos 101, o chamou para os boxes, fazendo retornar Ettore Beppe ao volante, e assim completadas 4 horas de corrida, a vantagem do Interlagos 101 era de pouco mais de um minuto para o Simca 22, em cuja condução Plínio Luersen tirava tudo que o carro podia e, ao serem completadas 5 horas de corrida, a vantagem de Beppe tinha caído para cerca de 25 segundos, quando a equipe sinalizou para que o piloto do Interlagos 101 aumentasse seu ritmo, vencendo a prova com 40 segundos de vantagem. Em terceiro ficou o Simca de Osni Pilar/Eudócio Marchoffer, em terceiro Menelau dos Santos/Deodato Amaral, também com Simca e, em quinto Linésio Laus/Wacili Tibes (DKW Vemag).

[Ver RESULTADOS 1966/30](#)



O vencedor da prova: Interlagos nº 101 de Ettore Beppe/Carlos Colli Monteiro

29 – KART EM GUARULHOS

No dia 17 de abril foi disputada a “Prova Cidade de Guarulhos”, para karts, num circuito em torno do Lago da Vila Galvão, que teve os seguintes resultados: 1 – Prova para Pilotos Graduados: 1º Durval Viscardi (SP) – 77 - Silpo Kart; 2º Teodoro Horst (SP) – 70 - Silpo Kart; 3º - Roberto Jorge (SP) – 157 - Silpo Kart; 4º Antônio Carlos Guimarães (SP) – 15 - Silpo Kart; 5º Maneco Combacau (SP) – 25 - Mini Riomar; 6º Neville Hoff (SP) – 17 - Mini Riomar; 7º Arildo Barbosa (SP) – 85 - Rois McCulloch; 8º Romeu Fasanelli (SP) – 101 - Silpo Kart; 9º Totó Porto Fº (SP) – 25 - Mini Riomar; 10º Anielo Ambroseli (SP) – 42 - Silpo Kart. 2 – Prova 1 para Estreantes e Novatos: 1º Nelson Aliperti Jr. (SP) – 169 - Silpo Kart; 2º Luiz Celso Giannini (SP) – 128 - Silpo Kart; 3º - Antônio Trevillacqua (SP) – 108 - Silpo Kart; 4º - Sérgio Lutalf (SP) – 37 - Silpo Kart; 5º Aguinaldo Serra (SP) – 134 - Silpo Kart; 6º Bruno Baratino (SP) – 22 - Marban Kart; 7º Sérgio Paulo Mendes (SP) – 158 -

Silpo Kart; 8º Benedito Paroti (SP) – 73 - Silpo Kart; 9º Arnaldo Mota Neto (SP) – 179- Silpo Kart; 10º Rubens Amato (SP) – 133 - Silpo Kart. 3 – Prova 2 para Estreantes e Novatos: 1º Olavo Lima Fº (SP) – 82 - Silpo Kart; 2º Marcos Troncon (SP) – 16- Silpo Kart; 3º Eduardo Souza Ramos (SP) – 188 - Silpo Kart; 4º Murilo Pozzi (SP) – 132 - Silpo Kart; 5º Minas Mikaelfen Neto (SP) – 189 - Silpo Kart; 6º Norival Langeira (SP) – 180 - Silpo Kart; 7º Francisco Plumary (SP) -97 - Silpo Kart; 8º Luiz Sydney (SP) – 182 - Silpo Kart; 9º Antônio Buono (SP) – 109 - Silpo Kart; 10º José Bueno Ferré (SP) – 107 - Silpo Kart.



Flagrante da prova vendo-se Orlando Penarúbia (74), Emerson Fittipaldi (7) e Tite Catapani (04)

30 – IV SEIS HORAS DE PELOTAS

Organizado pela Associação Pelotense de Automobilismo foi realizado no dia 24 de abril, a 4ª edição das “6 Horas de Pelotas”, prova disputada num circuito de 3.900 metros no centro da cidade gaúcha.

A largada da prova, ao estilo “Le Mans” foi dada às 9 horas, com a participação de 20 carros, assumindo a liderança o JK de Lauro Maurmann, seguido pelos Simca de Aldo Costa, Adriano Soares, José Asmuz e Luís Fernando Costa.



À esquerda, aspecto da largada da prova e, à direita, a chegada vitoriosa do DKW de Karl e Henrique Iwer.

Na segunda volta o JK líder teve que parar nos boxes cedendo a liderança para o Simca de Aldo Costa, vindo em segundo José Asmuz, em terceiro Henrique Iwers, e em quarto Adriano Soares, com Asmuz passando à liderança em seguida, porém, na 12ª volta, Asmuz foi obrigado a abandonar com a embreagem do seu Simca quebrada.

Lauro Maurmann que parara na primeira volta vinha recuperando o tempo perdido e ao se atingir 2 horas de corrida estava na liderança, seguido por Iwers, Miguel Levy, Paulo Soares, Luís Fernando Costa, Adriano Soares, e Flávio Del Mese.

Pouco depois, Maurmann, depois de registrar a melhor volta da prova, abandonou com problemas do dínamo do seu carro, passando, a partir de então, a liderar a prova Henrique Iwers, que manteve a posição até o final da corrida. Outro DKW, de Del Mese/Walter Almeida terminou em segundo e o Simca de Adriano Soares/Manoelzinho em terceiro.

[Ver RESULTADOS 1966/31](#)

31 – MIL QUILOMETROS DE BRASÍLIA

Pela primeira foi organizado um Campeonato Nacional pela CBA e a primeira prova desse campeonato foi a 2ª edição dos Mil Quilômetros de Brasília, realizada no dia 1º de maio de 1966.

A prova foi organizada pela Federação Automobilística do Distrito Federal – FADF, com supervisão da Confederação Brasileira de Automobilismo – CBA e, curiosamente, teve sua realização proibida pelo Automóvel Clube do Brasil – ACB, como se esse clube tivesse as mínimas condições de permitir ou proibir a realização de provas automobilísticas no Brasil.

Embora sem nenhuma eficácia, essa atitude do ACB, de certa forma prejudicou a realização da prova, uma vez que as equipes de fábricas ficaram receosas de participar. Com efeito, a Willys, que tinha se programado para participar de uma corrida no Uruguai, decidiu não arriscar alguma punição que atrapalhasse seus planos e assim não compareceu. Por sua vez a Vemag, que pretendia levar dois Malzoni, também resolveu aguardar os acontecimentos e não participar da prova e a Simca, sem carros competitivos, nem se interessou em participar. Embora a Vemag e a Simca não participassem diretamente da prova, as duas compareceram de forma oficiosa, a Vemag levando a Brasília Jorge Lettry com motor, câmbio e diferencial para o DKW Malzoni do carioca Celso Gerbassi e a Simca também se fez presente com Chico Landi levando motor, câmbio e diferencial para o Simca da dupla local Enio Garcia/Toninho Martins. Sem as fábricas, os carros favoritos eram os dois Alfa Romeo da equipe Jolly Gancia, com a Zagato entregue a Emerson Fittipaldi e José Carlos Pace a Giulia TI para Piero Gancia e Marivaldo Fernandes. Além dos carros da Jolly Gancia, se apresentavam com chances de vitória dois Brasinca, o de Walter Hahn Jr., que vinha tendo ótimos desempenhos nas recentes corridas de Interlagos e o dos petropolitanos Aylton e João Varanda. Também de Petrópolis, foi inscrito outro carro com chance de vitória, um protótipo fabricado para Mário Olivetti, por Renato Peixoto e Carlos Bravo, partindo de um chassi encurtado de um JK, equipado com um motor Alfa Romeo de 2.600 cc, com o nome de Protótipo Atlas, carro esse que, posteriormente, seria apelidado de “Espingarda”.

Nos treinos para a prova, a Alfa Zagato apresentou o melhor desempenho, mas a equipe Jolly Gancia passou por um sério aperto, quando Marivaldo Fernandes “catou uma guia” destruindo a suspensão dianteira do carro, o que fez com que os mecânicos chefiados por Giuseppe Perego virassem a madrugada para colocar o carro em condições de participar da prova.

A prova e evidentemente o campeonato, além da classificação e pontuação geral, foi dividida em três classes: A – para carros de turismo até 1.300 cc; B – para carros de turismo acima de 1.301 cc; e C – para carros GT e Protótipos.

O grid de largada foi definido por sorteio dirigido, com os carros da classe C à frente, seguidos pelos carros da B e por fim os da A, ficando assim definido:

68 Graziela Fernandes/Luiz Carlos Fagundes Willys Interlagos	88 Walter Hahn Jr/Expedito Marazzi Brasincá GT	84 Pedro V. Delamare/Ludovino Perez Jr. Willys Interlagos
92 Celso Gerbassi/Newton Alves DKW Malzoni	4 Aylton Varanda/João Varanda Fº Brasincá GT	
77 Emerson Fittipaldi/José Carlos Pace Alfa Romeo GTZ	65 Mário Olivetti Atlas Alfa Romeo	75 Gilberto Augusto/Lair Carvalho Willys Interlagos
23 Piero Gancia/Marivaldo Fernandes Alfa Romeo Giulia TIS	64 Enio Garcia/Toninho Martins Simca	
60 Alfredo Lemos Praça/Acácio Rocha Renault 1093	46 André Gustavo/Paulo César Lopes Renault Teimoso	28 Paulo Guaraciaba/Aladino Borges Renault Teimoso
8 Ari Iasi/Adalberto Iasi Renault 1093	11 Maurício Chulam/Gilberto Kamnitzer Renault 1093	
111 Zoroastro Avon/Carlos Whitaker Renault 1093	2 Flávio Paula Lima/Amaury Castro Renault 1093	100 José Muhana/Nilson Freitas Renault 1093
7 Jacques Lima/Jauro Ribeiro DKW Vemag	45 Lulla Gancia/Felice Albertine Fiat Abarth 1000TC	
27 Antônio P. de Souza/Fernando Barcelos Renault 1093	50 Wanderley Mariz/Luiz Felipe Abrahão DKW Vemag	3 George Pappas/Roberto Faria DKW Vemag



Dois momentos da largada da prova

A largada da prova ocorreu aos 30 minutos do dia 1º de maio e, embora largando na terceira fila, Emerson Fittipaldi chegou à curva dos boxes na liderança da prova, completando a primeira volta no circuito de 4.800 metros, distanciado do segundo grupo que tinha, pela ordem: Walter Hahn, Aylton Varanda, Enio Garcia, Marivaldo Fernandes, e Mário Olivetti.

Na segunda volta a vantagem de Emerson na liderança continuava aumentando, com Marivaldo tendo alcançado a segunda colocação.

Com uma hora de corrida, Emerson tinha 1m04s de vantagem para Marivaldo, com Hahn em terceiro e Olivetti em quarto.

O Brasinca de Aylton Varanda tinha abandonado a corrida com a quebra da embreagem, enquanto o DKW da dupla brasiliense Jacques Lima/Jauro Ribeiro tinha sido excluído da prova depois que o primeiro entrou nos boxes pela contramão.



Durante a madrugada, o público se manteve presente vendo os carros passando.

O Simca de Enio Garcia/Toninho Martins tinha perdido bom tempo nos boxes procurando o motivo pelo qual o motor falhava e, somente depois de muitas paradas e tentativas, os mecânicos conseguiram identificar o problema: o carro tinha sido alugado pelo Toninho para a corrida e não foi feita uma revisão no tanque de combustível, que começou a soltar ferrugem e entupir o carburador.

Uma disputa que chamou a atenção do enorme público espalhado pelo circuito de Brasília e que durou durante toda a prova, ocorreu entre o Interlagos de Delamare e o Malzoni de Gerbassi.

Outro abandono ocorrido ainda no início da prova foi do Brasinca de Walter Hahn Jr./Expedito Marazzi que ficou completamente sem freios.



Passagem pela curva da "Torre de TV": 23 – Piero Gancia/Marivaldo Fernandes (Alfa Romeo Giulia TIS); 65 – Mário Olivetti/Carlos Bravo (Atlas Alfa Romeo); e 77 – Emerson Fittipaldi/José Carlos Pace (Alfa Romeo GTZ)

Com uma hora e 25 minutos de corrida, quando todos esperavam a passagem da Alfa de Emerson, foram surpreendidos pela passagem de Marivaldo, assumindo a liderança da prova. A Alfa Romeo GTZ tinha perdido uma roda traseira e avisado pelos fiscais da prova, Wilson Fittipaldi Jr. pegou uma roda e saiu correndo em direção ao carro do seu irmão, mas quando lá chegou, foi informado de que Emerson tinha colocado o pneu de estepe (curioso o carro de corrida com estepe) e retornado à corrida, depois de perder

muito tempo. Dirigiu-se aos boxes para reparos, trocar os pneus, saindo Emerson e entrando Pace, ao retornar à corrida.

Com duas horas e meia de corrida, a Alfa Giulia entrou nos boxes, reabasteceu, trocou pneus e assumiu o volante Piero Gancia. O segundo nessa altura da corrida era o protótipo Alfa de Mário Olivetti.

O Simca de Enio Garcia/Toninho Martins melhorava de colocação quando o tanque de combustível estava cheio, começando a falhar à medida que o volume diminuía, mas ainda assim, fazia uma boa corrida.

O destaque nessa altura da corrida era a tocada de Emerson Fittipaldi e José Carlos Pace, recuperando a distância que havia perdido durante a longa parada para a reposição do pneu durante a madrugada, porém sua corrida acabou quando o dia amanheceu, e o carro foi de encontro a um meio-fio quebrando a suspensão e ficando fora da corrida, que chegou ao seu final com a Alfa Giulia de Gancia/Marivaldo cinco voltas à frente de Olivetti/Bravo. A luta entre o Interlagos de Delamare/Ludovino ficou à frente do Malzoni de Gerbassi/Alves. Em quinto lugar ficou o Fiat Abarth pilotado pela esposa do Piero Gancia, Sra. Lulla Gancia, que revezou a condução do carro com o motorista de Piero, Felice Albertine.

O melhor carro de Brasília foi o Renault Teimoso de Paulo Guaraciaba/Aladino Borges que terminou na sexta colocação geral e segundo na categoria até 1.300 cc.

[Ver RESULTADOS 1966/32](#)



Na Estação Rodoviária, com a Esplanada dos Ministérios ao fundo, passam a Alfa Romeo Giulia TIS vencedora da prova pilotada por Piero Gancia/Marivaldo Fernandes e o Fiat Abarth TC de Lulla Gancia/Felice Albertine

32 – AUTÓDROMO DE CURITIBA (PINHAIS) - PR

No dia 1º de maio, foi inaugurada, festivamente, a terraplanagem do circuito externo do Autódromo de Curitiba, localizado em Pinhais, cidade que faz parte da região metropolitana de Curitiba. A pista com 2.700 m, ainda tinha piso de cascalho e foi utilizada por pilotos para exibições e realização de uma gincana. A exibição foi feita pelo campeão paranaense Ettore Beppe, pilotando um Willys Interlagos nº 101, desenvolvendo uma média de 105,6 km/h, com o tempo de 1m32s8 para uma volta. A gincana foi vencida pela dupla Marcos Antônio Moraes e Silva/Laura Nídia Pacheco, com o Gordini nº 2. À Escuderia Transparaná, coube a realização das exibições.

33 – 3ª ETAPA DO CARIOCA DE KART

Foi disputada, no dia 7 de maio, a 3ª etapa do Campeonato Carioca de Kart, que teve o seguinte resultado: Categoria Brasil (125 cc) – 1º Newton Alves (92) – Silpo; 2º Homero Rubin (53) Silpo; 3º Isidoro Danon (16) Silpo; 4º Paulo Furlanetto (77) Silpo; 5º Lincoln Gomide (3) Silpo; 6º Mário Júlio de Moraes (27) Rois. Categoria Internacional (100 cc) – 1º César Faria (34) Tecno-Parilla; 2º Aurelino Leal (38) – Tecno-Saetta; 3º Luiz Cláudio Mattos (1) Mini McCulloch; 4º Mauro Arthur Forjaz (12) Mini McCulloch; 5º Vitor Perdigão (23) Rois McCulloch; 6º Antônio Celso Vieira (25) Rois McCulloch.

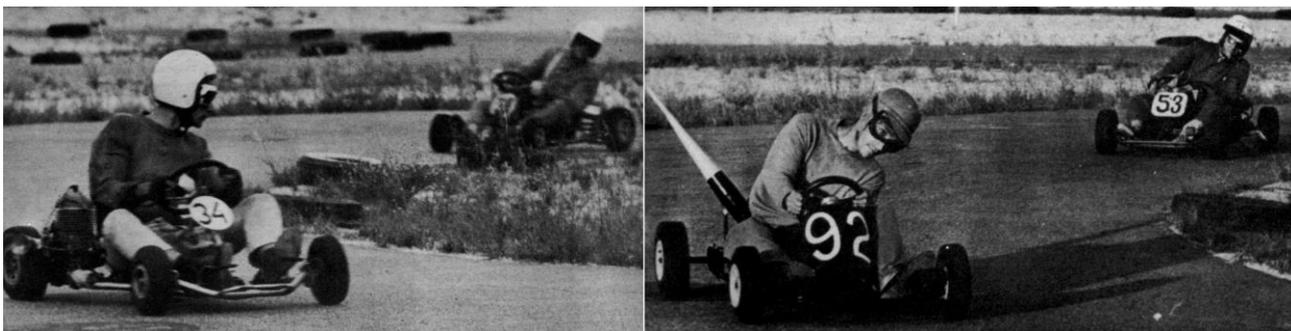


Foto 1 – César Faria, vencedor da Classe Internacional, perseguido por Aurelino Leal Ferreira. Foto 2 – Newton Alves, vencedor da classe Brasil, com um estranho escapamento em seu kart, perseguido por Homero Rubin.

34 – 100 MILHAS DE EL PINAR

Assim como fizera em 1964, a equipe Willys participou, no dia 8 de maio de uma corrida no Autódromo Víctor Borrat Fabini, em El Pinar, nas proximidades de Montevideú.

Para essa prova, as “100 Milhas de El Pinar”, a equipe brasileira estava composta por quatro carros: um dos Alpine, dessa feita equipado com motor 1.100 cc, inscrito para Bird Clemente, e três Interlagos, que seriam conduzidos por Luiz Pereira Bueno (21), Wilson Fittipaldi Jr. (22) e pela dupla Francisco Lameirão/Carol Figueiredo (12).



No início da corrida, Bird Clemente (Alpine 46) foi perseguido de perto por Carlos Lepro (Alfa Romeo GTA)

Seus principais adversários eram a novíssima Alfa Romeo GTA do uruguaio Carlos Lepro, os Mini Cooper dos irmãos Paullier (Victor, Pablo e Rafael), o Lotus Elan de Horácio Pera/Rubem Parodi e a Lancia Aurélia B24 América Conversível de Juan Gutierrez.

Na prova de classificação, a Alfa Romeo GTA foi o carro mais rápido, com Carlos Lepro marcando o tempo de 1m27s6. Em segundo lugar ficou Bird Clemente, com 1m28s2, seguido por Luiz Pereira Bueno (1m30s4), Wilson Fittipaldi Jr. (1m32s0), Rafael Paullier (1m32s0), Victor Paullier (1m34s0), Francisco Lameirão (1m35s0), e o demais.

Dos 17 carros inscritos, 16 compareceram para a largada, ficando de fora o Morris Mini Cooper de Rafael Paullier, que por falta de peças de reposição não teve condições de alinhar para a largada.

Iniciada a corrida, Carlos Lepro assumiu a liderança seguido pelo Lotus Elan de Horácio Pera, colocando-se em terceiro Bird Clemente. O quarto era Luiz Pereira Bueno e o quinto a Alfa Giulia de Hermes Silveira, seguido pela Lancia América de Juan Gutierrez, e pelos Interlagos de Wilson Fittipaldi Jr. e de Francisco Lameirão.

Ainda no início da corrida os Mini Cooper começaram a enfrentar problemas e a se retirar. O primeiro foi Pablo Paullier na 4ª volta, seguido por Victor Paullier na 10ª. Enquanto isso, Carlos Lepro mantinha a liderança, se distanciando do Lotus Elan nas retas e permitindo a aproximação deste nas curvas, sempre com Bird em terceiro, correndo a cerca de 14 segundo dos líderes.



*Foto 1 – Juan Gutiérrez (Lancia B24 América) perseguido por Wilson Fittipaldi Jr. (Interlagos). –
Foto 2 – Carlo Lepro (Alfa Romeo GTA), à frente de Horácio Pera/Rubem Parodi (Lotus Elan)*

A partir da 30ª volta, Bird Clemente começou a se aproximar do Lotus e em seguida o ultrapassou no final da reta. Pera, tentando recuperar a posição, começou a se lançar nas curvas e essa atitude acabou custando uma capotagem na 35ª volta. Graças à quantidade de areia no local, piloto e carro nada sofreram. Desvirado pelo público, o carro se dirigiu aos boxes para reparos, assumindo a sua condução Rubem Parodi. Nessa altura da competição abandonou o último dos Mini Cooper, que era pilotado por Silex Balzano.

Na metade da prova, a equipe Willys podia contar apenas com os carros de Bird Clemente e de Luiz Pereira Bueno, uma vez que o Interlagos de Francisco Lameirão/Carol Figueiredo abandonou depois de 50 voltas, com o motor fundido e o carro de Wilson Fittipaldi Jr., lutava com problemas de embreagem.

Nessa altura Lepro mantinha a liderança seguido por Bird Clemente, enquanto Luizinho lutava com o Lotus Elan pela terceira posição.

A partir de então, Carlos Lepro começou a enfrentar problemas de freios na sua Alfa GTA e, com isso, Bird Clemente começou a descontar cerca de um segundo por volta.

Na volta 57, Lepro vinha rápido na reta, quando levou uma fechada acidental do Renault 1093 de Juan Lopez, com o astro uruguaio saindo da pista, mas fazendo um verdadeiro milagre para não sofrer um prejuízo maior, conseguindo retornar à pista, mas com Bird se aproveitando da confusão para assumir a liderança.

O carro de Juan Lopez, em seguida deu outra fechada, dessa vez no carro de Rafael Fernandez, que saiu da pista, com o 1093 sendo excluído pelos comissários desportivos.

Pouco depois Lepro entrou nos boxes reclamando dos freios, partindo em seguida. A seguir foi a vez do carro de Bird Clemente causar suspense, quando passou fazendo um barulho estranho. Imediatamente Luiz Greco ordenou que Bird parasse nos boxes, onde foi constatado que uma parte do escapamento havia se partido. Retirado o pedaço solto, o carro retornou à prova ainda na liderança.

A prova se dirigia ao final com Bird em primeiro, Lepro em segundo, Parodi em terceiro e Luizinho em quarto, quando na volta 80 o Lotus de Parodi abandonou com a cruzeta quebrada.

Bird Clemente voltou a parar para reabastecer, ao mesmo tempo em que Carlos Lepro perdia completamente os freios passando direto na curva que antecede a reta dos boxes.

Com a saída do Lotus e da Alfa GTA, a corrida terminou com a equipe Willys ocupando as três primeiras colocações, com Bird em primeiro, Luizinho em segundo e Wilsinho em terceiro.

[Ver RESULTADOS 1966/33](#)



Bird Clemente (Alpine A-110) vencedor da prova

35 – RALLY DA SERRA NEGRA

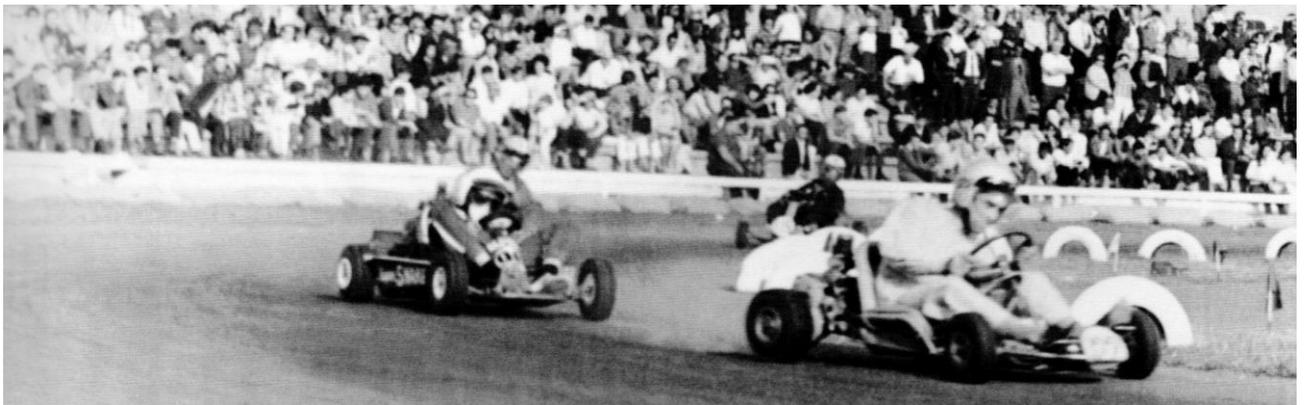
Promovido pelo Volkswagen Clube foi realizado no dia 14 de maio o “I Rally da Serra Negra”, com participação exclusiva para carros Volkswagen Sedan, que teve o seguinte resultado: 1º 8 - Roberto Rocha/Álvaro Penha – 35 pontos perdidos; 2º 50 – Nils Cord Rosen/Luís Simões – 134 pontos; 3º 11 - Peter Beck/Aurélio Zulfellato – 234 pontos; 4º 13 - Paulo Eduardo Lacerda/Fernando Ribeiro – 279 pontos; 5º 32 - Flávio Barros Pinto/Durval Silva – 669 pontos; 6º 34 – José Roberto Malia – 855 pontos; 7º 2 – Luís Carlos Secco/Rui Barbosa – 1.289 pontos; 8º 26 – Luiz F. Silva/Mário Guzzardi – 4.291 pontos.

36 – INAUGURAÇÃO DO KARTÓDROMO DE TARUMÃ - RS



No dia 15 de maio foi inaugurado o Kartódromo de Tarumã, situado num espaço dentro do Autódromo Gaúcho que se encontrava em fase de construção.

Dividido em diversas séries, foram disputadas duas categorias. Na classe Brasil, com Karts com 125 cc, o domínio foi paulista, com a vitória de Maneco Combacau, seguido por Teodoro Horst e Carlos Savoia, enquanto na Internacional, com Karts de 100 cc, o domínio foi gaúcho, com Ismael Chaves em primeiro e Clóvis de Moraes em segundo, conquistando a terceira colocação o uruguaio Pedro Passadore.



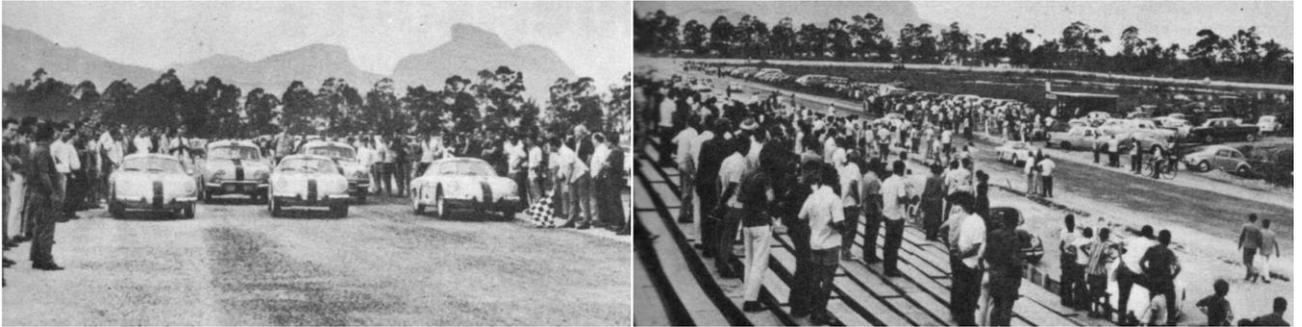
Boas disputas e grande público na inauguração do Kartódromo de Tarumã.

37 – O SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL DEFINIU QUE O COMANDO DO AUTOMOBILISMO É DA CBA

Por decisão unânime, o Supremo Tribunal Federal, no dia 18 de maio, indeferiu o Mandado de Segurança intentado pelo Automóvel Clube do Brasil. Assim, a mais alta corte da Justiça do País reafirmou e reiterou a indiscutível autoridade e condição legal da Confederação Brasileira de Automobilismo na direção do automobilismo nacional.

38 – PRIMEIROS TESTES NO AUTÓDROMO DO RIO DE JANEIRO

No dia 22 de maio, a Equipe Willys esteve presente no Autódromo de Jacarepaguá, no Rio de Janeiro, testando o anel de velocidade de 2.700 metros, já asfaltado. Estiveram na pista Luiz Pereira Bueno, Bird Clemente e Francisco Lameirão, além de outros pilotos cariocas, com Luizinho fazendo a volta no tempo de 1m15s6, média de 128,571 km/h.



A Equipe Willys no Autódromo de Jacarepaguá

39 – III 24 HORAS DE INTERLAGOS

O Centauro Moto Clube, que tinha ficado alienado em realizar corridas de automóveis desde 1961, por decisão dos dirigentes do Automóvel Clube do Brasil, em função de ter apoiado a criação da Confederação Brasileira de Automobilismo, estava retomando a sua posição de clube organizador de provas automobilísticas e, depois de realizar as Mil Milhas em 1965, organizou a terceira edição das 24 Horas de Interlagos, nos dias 28 e 29 de maio de 1966.

Procurando manter o critério que baseou as realizações anteriores, as 24 Horas foram destinadas exclusivamente a carros da categoria Turismo Grupo II, embora dessa feita não ficasse restrita a carros de fabricação nacional.

Outro fato, digno de registro, foi o retorno da fábrica às corridas nacionais, com a participação de carros da Willys e da Vemag, ficando de fora apenas a equipe da Simca.

Dessa forma, surgiram como favoritos, as duas Alfa Romeo Giulia TIS da equipe Jolly Gancia, que deveriam lutar pela vitória com dois Renault R-8 da equipe Willys e três DKW Vemag da equipe Vemag, além de diversos Simca, JK, DKW particulares e Renault 1093.



A largada da prova ao estilo Le Mans

Inscreveram-se para a prova nada menos que 44 carros, sendo que desses 40 se apresentaram para a largada ao estilo Le Mans, que ficou assim constituída:

P	Piloto	UF	Nº	Carro	Tempo	Média
1	Piero Gancia/Marivaldo Fernandes	SP	23	Alfa Romeo Giulia TIS	4m11s8	114,376 km/h
2	Emílio Zambello/Ubaldo Lolli	SP	25	Alfa Romeo Giulia TIS	4m11s9	114,331 km/h
3	Marinho Camargo/Norman Casari	SP	10	DKW Vemag	4m12s7	113,969 km/h
4	Francisco Lameirão/Carol Figueiredo	SP	22	Renault R-8	4m15s0	112,941 km/h
5	Eduardo Scuracchio/Roberto Dal Pont	SP	73	DKW Vemag	4m15s5	112,720 km/h
6	Bird Clemente/Luiz Pereira Bueno	SP	21	Renault R-8	4m21s2	110,260 km/h
7	Jaime Pistilli/Leonardo Campana Jr.	SP	5	FNM 2000 JK	4m21s2	110,260 km/h
8	Walter Hahn Jr./Expedito Marazzi	SP	88	Simca Rallye	4m22s3	109,798 km/h
9	Claude Bernnard/Lúcio Naja	SP	87	Simca Rallye	4m23s9	109,132 km/h
10	Affonso Giaffone Jr./Joaquim Cacaio Mattos	SP	6	Simca Rallye	4m25s7	108,393 km/h
11	Roberto Gomez/Ugo Gallina	SP	28	Simca Rallye		
12	Ruy Santiago/Jair Santiago	SP	89	Simca Rallye		
13	Danilo Lemos/Luiz Terra Smith	SP	41	Renault 1093		
14	Zoroastro Avon/Eduardo Celidônio	SP	82	Simca Rallye		
15	Henrique Mutti Jr./Juvenal Terra	RS	74	DKW Vemag		
16	Ludovino Perez Jr./Totó Porto Fº	SP	12	VW Sedan		
17	Charlez Marzanasco/Volante 13	SP	19	DKW Vemag		
18	Waldomiro Pieski/Adalberto Ayres	SP	32	DKW Vemag		
19	Dante Di Camillo/José Augusto Gontijo	SP	37	DKW Vemag		
20	Emerson Fittipaldi/Lian Duarte	SP	77	Renault 1093		
21	Luiz Evandro Águia/Pardal	SP	72	Renault 1093		
22	Romeo Partezan/Aníbal Fusetti	SP	76	DKW Vemag		
23	Luiz Cavalcanti/Raphael Cipolla Netto	SP	4	Renault 1093		
24	Mário Olivetti/Carlos Bravo	RJ	47	FNM 2000 JK		
25	João de Lorenzo Jr./Antônio Carlos Souza	SP	55	Renault 1093		
26	Abelardo Aguiar/Armando Lagoeiro	RJ	45	VW Sedan		
27	Rodolpho Costa/José Carlos	SP	2	VW Sedan		
28	Ayres Bueno Vidal/Victorio Azzalin Fº	SP	1	Simca Rallye		
29	Adalberto Iasi/Ari Iasi	SP	8	Renault 1093		
30	Eduardo Alarcon/Nelson Marcílio	SP	38	FNM 2000 JK		
31	Pedro Victor Delamare/Waldemyr Costa	SP	66	Renault 1093		
32	Ezio Pastore/Nilson Pimazoni	SP	46	Renault 1093		
33	Élvio Ringel/Ângelo Pace	SP	36	Renault 1093		
34	Luiz Carlos Fagundes/Alfredo Lemos Praça	SP	111	Renault 1093		
35	Celso Gerbassi/Newton Alves	RJ	33	DKW Vemag		
35	Adão Brito Daher/Marcelo Audrá	SP	99	Renault 1093		
36	Maurício Chulam Neto/Luiz Carlos Mendonça	RJ	11	Renault 1093		
37	Alberico Peliciotti/Zé Peixinho	SP	3	Simca Rallye		
38	Lair Carvalho/Fernando Pereira	RJ	49	Renault 1093		
40	Nilo Vinhaes/Bruno Barracano	SP	20	DKW Vemag		
41	Seres Neto/Nelson Cintra	RJ	26	VW Sedan		

Obs. O carro nº 12 (Totó Porto Fº/Ludovino Perez Jr.) não compareceu para a largada.

Iniciada a corrida, às 16 horas do sábado, dia 28, assumiram a ponta as duas Alfa Romeo de Marivaldo e Zambello, seguidas pelos R-8 de Bird e de Lameirão, com os quatro trocando constantemente de posição, numa demonstração de que todos estavam correndo moderadamente, procurando poupar ao máximo seus carros para essa maratona de 24 horas. Também vinha nesse grupo nas primeiras voltas dois dos carros da equipe de fábrica da Vemag, o nº 10 de Marinho e o nº 73 de Scuracchio, porém logo diminuíram o ritmo pensando na corrida.



Durante a noite o R-0193 de Luiz Evandro Águia/Pardal

Com uma hora de competição o líder era Marivaldo Fernandes na Alfa Romeo Giulia nº 23, registrando uma média de 109,774 km/h. Em segundo vinha Bird no R-8 nº 21, seguido por Zambello (Alfa Giulia 25), Pistilli (JK-5), Olivetti (JK-47), Carol (R-8 nº 22), Scuracchio (DKW-73), Hahn (Simca-88). Bernard (Simca-87) e Jair Santiago (Simca-89), todos com 14 voltas.

Por volta das 19h05m, Bird Clemente parou nos boxes com o bracinho da direção do seu R-8 quebrado. A equipe de mecânicos da Willys se movimentou, porém não havia peça de reserva e o jeito foi soldar a peça quebrada, e com isso o carro perdeu muito tempo parado.

Nessa altura, o DKW nº 74 de Henrique Mutti Jr. rodou na pista e foi atingido pelo Simca nº 1 de Victorio Azzalin Fº, tendo como resultado o abandono do Simca e um grande atraso do DKW Vemag, ao permanecer nos boxes recebendo reparos. Outros abandonos ocorreram com o DKW nº 20 de Nilo Vinhaes, o VW nº 2 de José Carlos Pace, e o Renault 1093 nº 55 de João de Lorenzo Jr.

Pouco depois de Bird retornar à corrida com o bracinho da direção soldado, foi novamente chamado para retornar aos boxes, pois a peça tinha chegado e era mais seguro efetuar a sua substituição e, com isso, tendo perdido ainda mais tempo.

Com quatro horas de corrida, as posições eram as seguintes: 1º 23 – Alfa Giulia – Marivaldo Fernandes/Piero Gancia – 50 voltas; 2º 22 – Renault R-8 – Carol Figueiredo/Francisco Lameirão – 49 voltas; 3º 25 – Alfa Giulia – Emílio Zambello/Ubaldo Lolli – 49 voltas; 4º 6 – Simca Rallye – Affonso Giaffone Jr./Joaquim Cacao Matos – 48 voltas; 5º 73 – DKW Vemag – Eduardo Scuracchio/Roberto Dal Pont – 48 voltas; 6º 87 – Simca Rallye - Claude Bernard/Lúcio Naja – 48 voltas; 7º 82 – Simca Rallye – Eduardo Celidônio/Zoroastro Avon – 48 voltas; 8º 47 – FNM JK – Mário Olivetti/Carlos Bravo – 48 voltas; 9º 10 – DKW Vemag – Marinho Camargo/Norman Casari – 48 voltas; 10º 88 – Simca Rallye - Walter Hahn Jr./Expedito Marazzi – 47 voltas.



Com o dia amanhecendo, ainda sob o efeito da neblina, o R-193 de Maurício Chulam Neto/Luiz Carlos Mendonça.

Pouco depois Piero Gancia entrou nos boxes em 2ª marcha e com o comando do acelerador calçado com um pedaço de madeira, uma vez que o sistema de aceleração havia quebrado. Com isso, o R-8 nº 22 assumiu a liderança da prova seguido pelo DKW 73, Simca 6 e Alfa 25. Foi a primeira vez que a liderança da prova saía das mãos das Alfa Romeo. Depois de perder 36 minutos com os reparos, a Alfa 23 retornou à corrida. Nessa altura da prova, tanto o R-8 nº 22 como a Alfa nº 25 apresentavam problemas, com os seus dínamos sem funcionar corretamente. Com esse problema, o R-8 teve que parar na volta 64 para trocar a bateria, devolvendo a liderança para a Alfa 25. O outro R-8, de Bird e Luizinho, que vinha recuperando terreno, teve que parar novamente com o mesmo defeito que o atrasara no início da corrida: quebra do bracinho da direção. Também a Vemag enfrentava problemas, com o DKW nº 10 de Marinho/Casari tendo que parar para trocar a bomba elétrica de combustível perdendo 10 minutos nos reparos.

Ao serem atingidas 8 horas de corrida, notava-se o crescimento de desempenho dos pequenos Renault 1093, que começavam a aparecer entre os dez primeiros, enquanto o R-8 nº 22 perdia 3 minutos nos boxes para tirar o resto dos pedaços do para-brisa que havia quebrado. As posições dos 10 primeiros eram as seguintes: 1º 25 – Alfa Giulia – Emílio Zambello/Ubaldo Lolli – 104 voltas; 2º 22 – Renault R-8 – Carol Figueiredo/Francisco Lameirão – 103 voltas; 3º 6 – Simca Rallye – Affonso Giaffone Jr./Joaquim Cacao Mattos – 103 voltas; 4º 73 – DKW Vemag – Eduardo Scuracchio/Roberto Dal Pont – 103 voltas; 5º 23 – Alfa Giulia - Piero Gancia/Marivaldo Fernandes – 102 voltas; 6º 41 – Renault 1093 – Luiz Terra Smith/Danilo Lemos – 101 voltas; 7º 88 – Simca Rallye – Walter Hahn Jr./Expedito Marazzi – 101 voltas; 8º 77 – Renault 1093 - Emerson Fittipaldi/Lian Duarte – 101 voltas; 9º 10 – DKW Vemag – Marinho Camargo/Norman Casari – 100 voltas; 10º 66 – Renault 1093 - Waldemyr Costa/Pedro Victor Delamare – 100 voltas.



Foto 1 – Carol Figueiredo/Francisco Lameirão (Renault R-8 nº 22) à frente de Piero Gancia/Marivaldo Fernandes (Alfa Romeo Giulia TIS) – Foto 2 – o DKW 32 de Waldomiro Pieski/Adalberto Ayres depois de capotar.

Com o início da madrugada, começou a interferência da neblina na corrida e isso faz com que os dois R-8 iniciassem a recuperação. O nº 22 assumiu a ponta enquanto o nº 21, pilotado por Bird Clemente fazia tempos que pareciam impossíveis, se beneficiando da sua grande capacidade de dirigir em Interlagos debaixo de neblina, mas sua audácia acabou pagando um preço muito elevado, com o R-8 capotando na curva da Ferradura. O carro parou sobre as quatro rodas e Bird desceu, verificou os estragos e seguiu lentamente para os boxes onde o carro foi reparado precariamente, com Luizinho assumindo o volante e retornando à corrida, para parar pouco depois de 4,30 e abandonar a corrida.

Completadas 12 horas de corrida, às 4 da madrugada, a ordem dos dez primeiros era a seguinte: 1º 22 – Renault R-8 – Carol Figueiredo/Francisco Lameirão – 162 voltas; 2º 25 – Alfa Giulia – Emílio Zambello/Ubaldo Lolli – 160 voltas; 3º 88 – Simca Rallye – Walter Hahn Jr./Expedito Marazzi – 159 voltas; 4º 73 – DKW Vemag – Eduardo Scuracchio/Roberto Dal Pont – 158 voltas; 5º 66 – Renault 1093 – Waldemyr Costa/Pedro Victor Delamare – 156 voltas; 6º 6 – Simca Rallye – Affonso Giaffone Jr./Joaquim Cacao Mattos – 156 voltas; 7º 77 – Renault 1093 – Emerson Fittipaldi/Lian Duarte – 156 voltas; 8º 23 – Alfa Giulia – Piero Gancia/Marivaldo Fernandes; 9º 41 – Renault 1093 – Luiz Terra Smith/Danilo Lemos – 154 voltas; 10º 1q0 – DKW Vemag – Marinho Camargo/Norman Casari.

Às 5,30 horas ocorreu a capotagem mais grave da corrida, com o DKW nº 32 na Curva da Ferradura, quando era pilotado por Adalberto Ayres. O carro ficou muito danificado e o piloto sofreu diversas fraturas nas costelas. Pouco depois das 6 horas, foi a vez do Renault 1093 dos cariocas Lair Carvalho e Fernando Pereira capotar quando era pilotado pelo segundo, também na curva da Ferradura, com o piloto apenas sofrendo um corte no supercílio.

A partir da 7 horas da manhã, a neblina diminuiu e com isso começou a reação das Alfa Romeo e, nesse ritmo, ao serem completadas 15 horas de corrida, os dez primeiros eram: 1º 22 – Renault R-8 – Carol Figueiredo/Francisco Lameirão – 200 voltas; 2º 25 – Alfa Giulia – Emílio Zambello/Ubaldo Lolli – 199 voltas; 3º 6 – Simca Rallye – Affonso Giaffone Jr./Joaquim Cacao Mattos – 197 voltas; 4º 23 – Alfa Giulia – Piero Gancia/Marivaldo Fernandes – 196 voltas; 5º 66 – Renault 1093 – Waldemyr Costa/Pedro Victor Delamare – 194 voltas; 6º 77 – Renault 1093 – Emerson Fittipaldi/Lian Duarte – 194 voltas; 7º 73 – DKW Vemag – Eduardo Scuracchio/Roberto Dal Pont – 193 voltas; 8º 10 – DKW Vemag – Marinho Camargo/Norman Casari – 191 voltas; 9º 41 – Renault 1093 – Luiz Terra Smith/Danilo Lemos – 191 voltas; 10º 82 – Simca Rallye – Eduardo Celidônio/Zoroastro Avon – 185 voltas.

A recuperação das duas Alfa Romeo Giulia era notada e às 9 horas, apesar do Renault 22 ainda liderar, estava com o mesmo número de voltas da Alfa 25 e com duas de vantagem para a Alfa 23 que era a terceira colocada. A Alfa 23 rodava em 4m12, a 25 em 4m16, enquanto o R-8 em 4m36s e a perda da liderança ocorreu logo depois das 10 horas, quando Ubaldo Lolli, que conduzia o carro 25 passou por Carol. As paradas nos boxes para troca de bateria e reabastecimento, fez com que a liderança se alternasse entre o 25 e 22 e, com 18 horas de corrida, a ordem dos dez primeiros era: 1º 25 – Alfa Giulia – Emílio Zambello/Ubaldo Lolli – 250 voltas; 2º 22 – Renault R-8 – Carol Figueiredo/Francisco Lameirão – 250-voltas; 3º 23 – Alfa Giulia – Piero Gancia/Marivaldo Fernandes – 248 voltas; 4º 88 – Simca Rallye – Walter Hahn Jr./Expedito Marazzi – 245 voltas; 5º 77 – Renault 1093 – Emerson Fittipaldi/Lian Duarte – 241 voltas; 6º 66 – Renault 1093 – Waldemyr Costa/Pedro Victor Delamare – 140 voltas; 7º 41 – Renault 1093 – Luiz Terra Smith/Danilo Lemos – 239 voltas; 8º 10 – DKW Vemag – Marinho Camargo/Norman Casari – 234 voltas; 9º 73 – DKW Vemag – Eduardo Scuracchio/Roberto Dal Pont – 233 voltas; 10º 28 – Simca Rallye – Ugo Gallina/Roberto Gomez – 232 voltas.

Na volta 253, tanto o R-8 nº 22, como a Alfa nº 23 pararam nos boxes, havendo a troca de pilotos, assumindo os volantes Francisco Lameirão e Marivaldo Fernandes, respectivamente. O DKW 73 teve uma

ponta de eixo quebrada na curva 2, acabando com as esperanças de uma boa colocação para esse carro da equipe Vemag.



Dona Lulla Gancia acenando a bandeira de chegada para as Alfa Romeo Giulia TIS, nº 25 de Emílio Zambello/Ubaldo Lolli, vencedora à esquerda da foto, e nº 23 de Piero Gancia/Marivaldo Fernandes, segundo colocada

Às 13,10 horas o líder parou, reabasteceu, trocou pneus, saindo Zambello e entrando Lolli e às 14 horas a Alfa 23 ultrapassou o R-8 nº 22, que caiu para o terceiro lugar.

A partir de então, as duas Alfa Romeo da equipe Jolly Gancia não perderam mais as respectivas posições, com Emílio Zambello/Ubaldo Lolli vencendo a prova, ficando em segundo lugar Piero Gancia/Marivaldo Fernandes. Foi uma prova muito dura, mas que, apesar da neblina, que favoreceu os carros da Willys, os da equipe Jolly Gancia conseguiram se impor durante a maior parte da prova. Francisco Lameirão/Carol Figueiredo (Renault R-8) terminaram em terceiro, Walter Hahn Jr./Expedito Marazzi (Simca Rallye) em quarto e Emerson Fittipaldi/Lian Duarte (Renault 1093) em quinto.

Depois da corrida, o Automóvel Clube de São Paulo enviou à Willys Overland do Brasil um comunicado informando que seus pilotos e carros estavam suspensos internacionalmente, por terem participado das 24 Horas de Interlagos, uma vez que essa prova não havia sido autorizada pelo referido clube. Documento semelhante foi enviado à equipe da Vemag.

[Ver RESULTADOS 1966/34](#)

40 – III GRANDE PRÊMIO DE FORTALEZA - CE

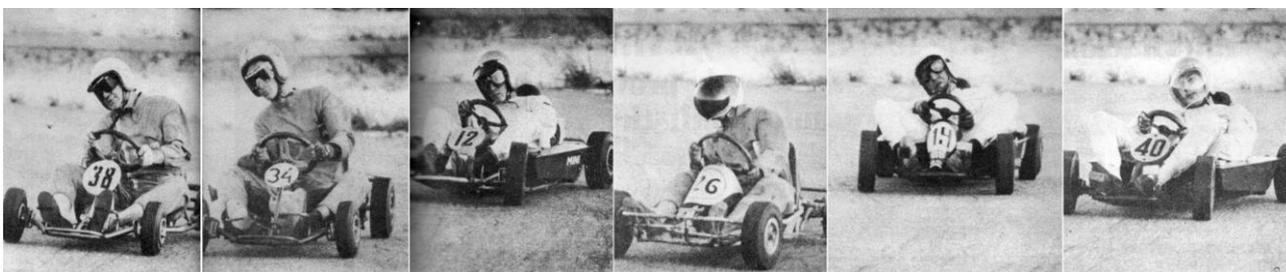
No dia 29 de maio foi realizado no Circuito de Pici, em Fortaleza – CE, o III GP de Fortaleza, que contou com a participação de 7 carros, sendo que apenas 4 terminaram a corrida, tendo como vencedor Fernando Ary DKW Vemag nº 8, completando 200 voltas no tempo de 3h58m, média de 109,210 km/h, ficando em segundo lugar Antônio Cirino (VW nº 82), em terceiro Neném Pimentel (Karmann Ghia nº 3) e em quarto João Quevedo (DKW Vemag nº 1).



A largada da prova com o DKW Vemag nº8 de Fernando Ary ao centro da foto.

41 – 4ª ETAPA DO CAMPEONATO CARIOCA DE KART

A quarta etapa do Campeonato Carioca de Kart foi disputado no dia 4 de junho, no Kartódromo do Motel Country Clube Bandeirantes, apresentando o seguinte resultado: 1 – Categoria Brasil (125 cc): 1º 8 – Roberto Batista – Silpo; 2º 50 – Antônio Monarca – Silpo; 3º 32 – Geraldo Rocha – Silpo; 4º 77 - Paulo Furlanetto – Silpo; 5º 20 – Antônio Geraldo – Silpo; 6º 16 - Isidoro Danon – Silpo; 7º 22 - Marcelo Santos – Silpo. 2 – Categoria Internacional (100 cc): 1º 34 – César Faria – Tecno BM; 2º 19 – João Renha – Min McCulloch; 3º 38 – Aurelino Leal – Tecno Saetta; 4º 23 – Victor Perdigão – Rois McCulloch; 5º 12 – Mauro Arthur Forjaz – Mini McCulloch; 6º 40 - Aluízio Lage – Mini McCulloch; 7º 26 - Mucio Lodi – McCulloch.



Da esquerda para a direita: 38 -Aurelino Leal Ferreira; 34 – César Faria; 12 – Mauro Arthur Forjaz; 26 – Mucio Lodi; 19 – João Pedro Renha; e 40 – Aluízio Lage

42 – DIRETORIA DA ASSOCIAÇÃO PAULISTA DE VOLANTES DE COMPETIÇÃO - APVC

Em 7 de junho foi eleita a nova diretoria da Associação Paulista de Volantes de Competição, para o biênio 1966/1967, que ficou assim constituída: Presidente – Piero Gancia; Vice-presidente: Leonardo Campana Jr.; Secretário-geral: Eduardo Celidônio; Tesoureiro-geral: Emílio Zambello; Departamento social: Rodolpho Olival Costa, Ignácio Terrana e José Carlos Pace; Departamento feminino: Lulla Gancia; Relações Públicas: Ciro Cayres e Luiz Pereira Bueno.

43 – PRÊMIO IV ANIVERSÁRIO DA APVC

Em comemoração a seu 4º aniversário de fundação, a Associação Paulista de Volantes de Competição – APVC realizou nos dias 11 e 12 de junho a quarta etapa do Campeonato Paulista de Automobilismo, com supervisão da Federação Paulista de Automobilismo.

A primeira prova do programa foi disputada no sábado, dia 11, destinada a pilotos estreantes e novatos, prova que contou com a participação de nada menos que 34 carros.

A vitória nessa prova foi para o irmão de Emílio Zambello, Victorio Zambello, que pilotou um FNM-JK de forma brilhante. Zambello, por sorteio largou no final do pelotão, tendo que escalá-lo até atingir a liderança da prova. Em segundo lugar, para surpresa geral terminou um Renault 1093, pilotado por Anatole Cirello Jr. Essa posição foi tão surpreendente, que o carro não passou na vistoria efetuada depois da corrida, porque tinha “veneno” bem além do permitido para o Grupo I. Com essa desclassificação, ficou em segundo lugar o Simca de João Odmur Costa e em terceiro o DKW de Jan Balder, em quarto Adolpho Naves (DKW) e em quinto Valter Wolthers (DKW).

[Ver RESULTADOS 1966/35](#)



As participantes femininas, da esquerda para a direita: Lulla Gancia, Graziela Fernandes, Elizabeth Fontoura e Marise Clemente

Num domingo de sol forte, a programação foi iniciada com a realização de uma corrida destinada às mulheres, alinhando quatro corredoras. Lulla Gancia que pilotava o Fiat Abarth, com o qual havia vencido na categoria os 1.000 Km de Brasília era a favorita, porém acabou abandonando na primeira volta com pane elétrica. Dessa forma, Marise Clemente não teve dificuldades em vencer pilotando um dos Renault 1093 da equipe de fábrica, seguida por Graziela Fernandez em carro semelhante e por Elizabeth Fontoura, que pilotou um Karmann Ghia.

[Ver RESULTADOS 1966/36](#)

Em seguida foi disputada a prova destinada aos carros dos Grupos III, IV, V e VI, que teve a participação das fábricas Vemag e Willys. A Vemag trouxe para Interlagos um verdadeiro batalhão de DKW Malzoni com nada menos que sete carros, entre oficiais e oficiosos, todos com assistência da fábrica. A Willys levou à pista o Alpine, vencedor em El Pinar, para Carol Figueiredo, dois Interlagos e dois Renault 1093. A equipe

Jolly Gancia, representante da Alfa Romeo no País, inscreveu Marivaldo Fernandes na Alfa Giulia que havia vencido em Brasília e sido segunda nas 24 Horas de Interlagos. Também se fez presente o Brasinca de Walter Hahn Jr. Outra equipe que vinha se preparando para “saltos mais altos” era a Dacon, que inscreveu dois “Fuscas” com motor aumentado para 1.600 cc.



A largada da prova

Baixada a bandeira de largada, tomou a ponta Marinho Camargo no seu Malzoni nº 10, que completou a primeira volta na liderança, seguido por Eduardo Scuracchio (Malzoni 11), Carol Figueiredo (Alpine 46), Marivaldo Fernandes (Alfa Giulia 23), Roberto Dal Pont (Malzoni 17), Norman Casari (Malzoni 96) e os demais.

Nessa primeira volta, ficou de fora o Malzoni do gaúcho Henrique Iwers, com o trambulador do câmbio quebrado.

Na segunda volta, enquanto Marinho aumentava sua distância na liderança, Carol assumiu a segunda posição, enquanto Marivaldo, Dal Pont e Casari iniciavam uma disputa, com constantes trocas de posições, que duraria até o final da corrida.

Nessa volta ficaram de fora Totó Porto, no Fusca da Dacon e Walter Hahn Jr., cujo Brasinca tinha sido montado às pressas depois de um acidente de rua.

Outro abandono aconteceu na quarta volta, com Pedro Victor Delamare parando seu Interlagos.

Na última volta, os para-brisas dos carros de Dal Pont e Casari se quebraram, com isso facilitando a vitória na luta pelo quarto lugar para Marivaldo Fernandes.

Marinho venceu com 112,150 km/h de média, com Carol Figueiredo (Alpine) em segundo, Eduardo Scuracchio (Malzoni) em terceiro, Marivaldo Fernandes (Alfa Romeo Giulia) em quarto e Norman Casari (Malzoni) em quinto.

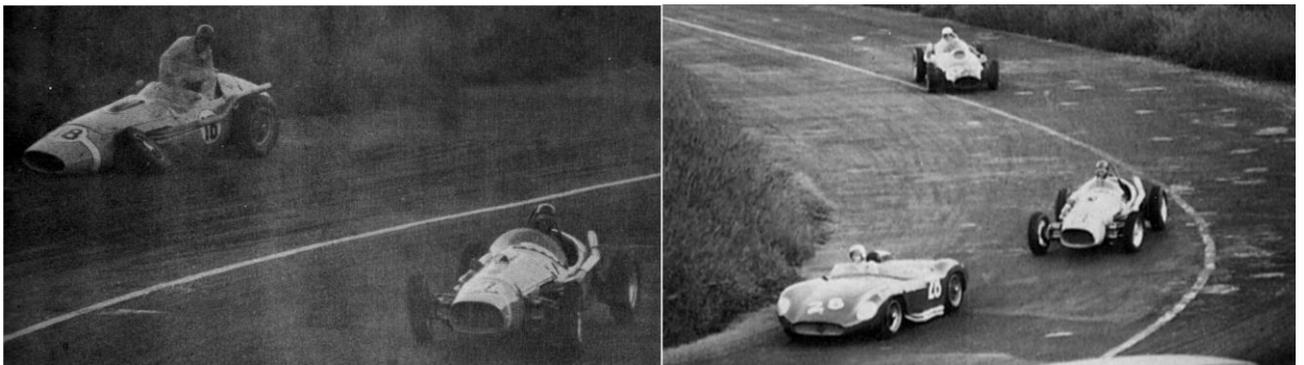
[Ver RESULTADOS 1966/37](#)



Foto 1 – Disputa entre: 17 – Roberto Dal Pont (DKW Malzoni-17), Marivaldo Fernandes (Alfa Romeo Giulia TIS-23), e Norman Casari (DKW Malzoni-96) – Foto 2 – Carol Figueiredo (Alpine A-110-46)

A prova seguinte foi destinada aos carros de Mecânica Nacional e Sport Internacional. Apenas cinco carros se apresentaram para essa que acabaria sendo a última corrida dessa categoria disputada no País.

Sem a presença de Camillo Christófaro nos treinos, o melhor tempo foi registrado por Ubaldo Lolli na Maserati 300S que pertencera a Celso Lara Barberis e, se aproveitando da sua posição no grid de largada, assumiu a liderança, enquanto o carro de Camillo, que largou na segunda fila, se atrasou. A primeira das 8 voltas, teve Lolli em primeiro, Valente em segundo, Celidônio em terceiro, Camillo em quarto e Ciancaruso, muito distante, em quinto.



Fotos da última corrida de Mecânica Nacional disputada no Brasil: à esquerda, o momento em que Camillo Christófaro (Maserati 250F Corvette) abandonava com a suspensão quebrada, enquanto passava Luiz Valente (Alfa Romeo Corvette) e, à direita, Ubaldo Lolli (Maserati 300S nº 28) lidera Luiz Valente (Alfa Romeo Corvette) e Eduardo Celidônio (Ferrari Corvette)

Na segunda volta, Lolli manteve a liderança, com Celidônio em segundo, Camillo em terceiro e Valente em quarto. Tudo indicava que Camillo logo assumiria a liderança, pois era o mais rápido na pista, já se posicionando em segundo lugar na terceira volta, porém, na quinta volta na entrada da curva da Ferradura, o pino da manga de eixo dianteira da Maserati 250F de Camillo quebrou, deixando Lolli tranquilo na liderança, que manteve até o final da corrida, ficando Eduardo Celidônio na Ferrari 375 Corvette da equipe de Camillo Christófaro em segundo e Luiz Valente na Alfa Romeo Corvette em terceiro.

[Ver RESULTADOS 1966/38](#)

A prova de Turismo Força Livre, disputada no final da tarde de domingo, não teve a participação da Carretera de Caetano Damiani e, com isso, a vitória parecia certa para o carro de Camillo Christófaro. Os animadores da prova seriam a Alfa Romeo Giulia de Piero Gancia, o Abarth 1000 de Marivaldo Fernandes, a Carretera Gordini equipada com motor 1000 de Emerson Fittipaldi e o VW Porsche 1600 da equipe Dacon, pilotado por José Carlos Pace.

E a corrida se resumiu a Camillo disparado na liderança com seu Corvette, enquanto os demais lutaram muito pelas demais posições, conquistando o segundo lugar o promissor Fusca de José Carlos Pace. Piero Gancia foi o terceiro, Emerson Fittipaldi o quarto e Marivaldo Fernandes o quinto.

[Ver RESULTADOS 1966/39](#)



Largada da Turismo Força Livre

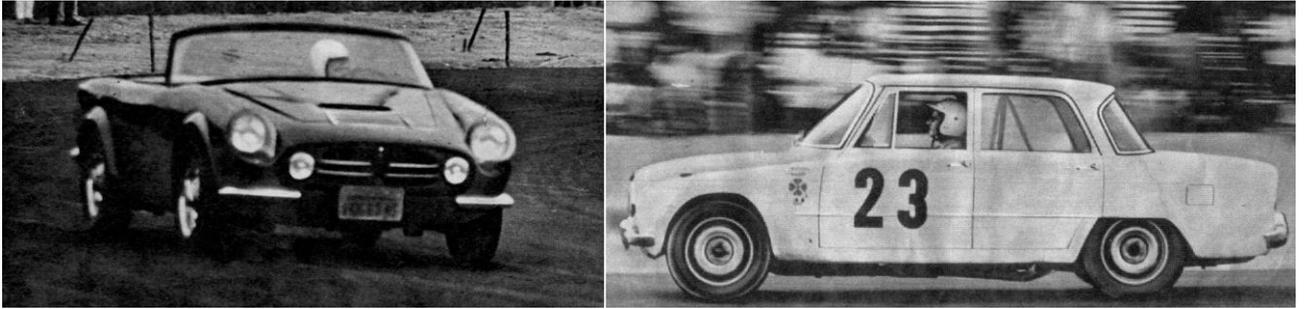
44 – NOVO TESTE NA PISTA DO AUTÓDROMO DO RIO DE JANEIRO

Com vistas à inauguração do Autódromo de Jacarepaguá, no Rio de Janeiro, foram feitos novos testes no dia 19 de junho, dessa vez com a participação das equipes Simca e Jolly Gancia.

A tarde começou com os testes do Protótipo Spyder, projetado por Anísio Campos, para a Simca, com Jayme Silva registrando o tempo de 1m15s6, média de 128,571 km/h, igual ao registrado por Luiz Pereira Bueno com Interlagos recentemente. Fernando Toco Martins conseguiu o tempo de 1m16s2, média de 127,559 km/h. Em seguida foi a vez de testar o Simca Emi-Sul, com Jayme fazendo tempo de 1m18s8, média de 123,350 km/h, e Toco 1m23s0, média de 117,108 km/h. No final da tarde o Simca voltou a ser atração, tendo o seu "Spyder" dirigido pela atriz Norma Bengel.

Mas o entusiasmo do grande público presente ocorreu quando entrou na pista a equipe Jolly Gancia. Os carros pilotados por Piero Gancia, Marivaldo Fernandes e Emílio Zambello se revezaram nas Alfa Romeo Giulia. Marivaldo fez o melhor tempo, com 1m12s8, média de 133,516 km/h, Piero Gancia ficou com o tempo de 1m13s6, média de 132,065 km/h, e Zambello, 1m14s0, média de 131,351 km/h.

Em seguida foi a vez de Lulla Gancia entrar na pista com a Alfa Romeo Giulietta, registrando o tempo de 1m40s0, média de 97,200 km/h.

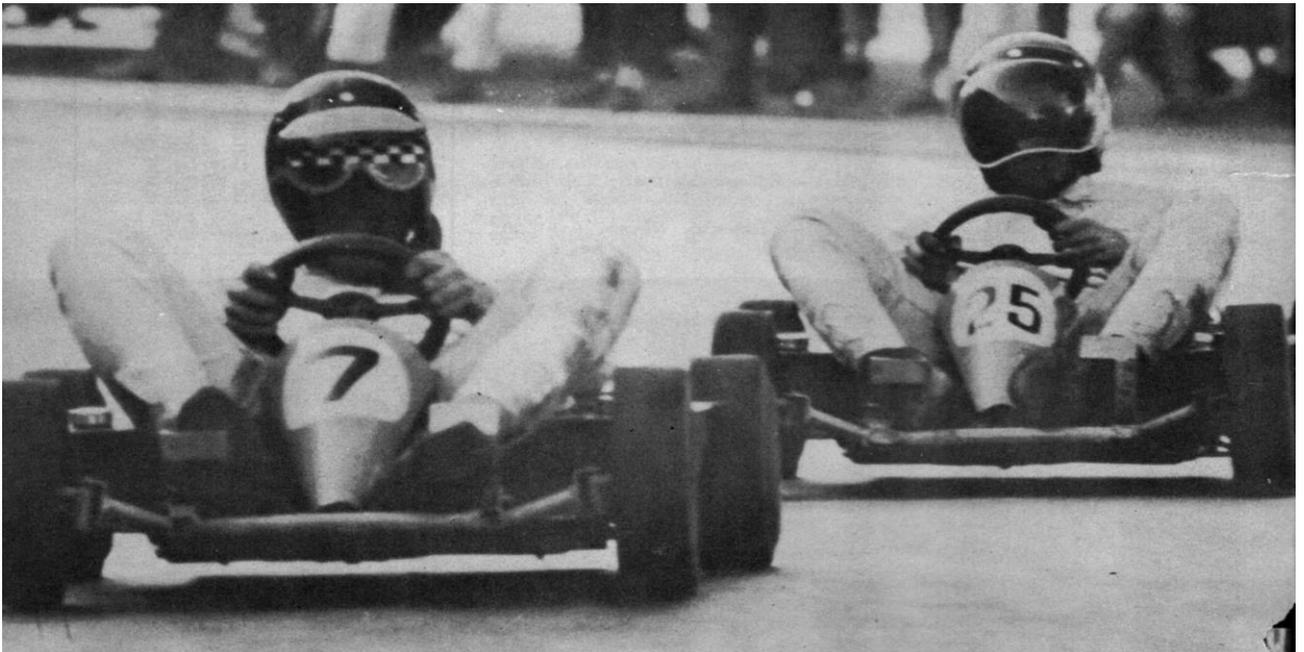


À esquerda o Protótipo Simca que recebeu o nome de "Norma Bengel" e à direita a Alfa Romeo Giulia 23 de Marivaldo Fernandes que registrou a melhor volta.

45 – KART EM SÃO CRISTÓVÃO

Provida pelo Jornal O Globo, foi realizado no Campo de São Cristóvão, no Rio de Janeiro, uma corrida de kart como parte do II Salão da Moda, no dia 19 de junho, tendo os seguintes resultados: Categoria Brasil: 1º 32 – Geraldo Rocha; 2º 10 – Jaime Abrunhosa; 3º 69 – Paulo Batista; 4º 52 – Jorge Itam; 5º 45 – Juarez Silva. Categoria Internacional: 1º 34 – César Figueiredo; 2º 7 – Adrian Hulsmeyer; 3º 84 – Alencar Castro; 4º 19 – João Renha; 5º 42 – Alcebíades Queiroz; 6º 26 – Mucio Lodi; 7º 11 – Luís Brito; 8º 27 – Mário Júlio de Moraes.

46 – 3ª ETAPA DO PAULISTA DE KART



Emerson Fittipaldi (7) seguido por Maneco Combacau (25)

A terceira etapa do Campeonato Paulista de Kart foi realizada na cidade de Cordeirópolis, no dia 19 de junho, num circuito improvisado de 1.100 metros, tendo os seguintes resultados: 1 – Categoria 200 cc (B) – 1º Juca – 9 – Rois McCulloch; 2º M. Stella – 75 – Rois McCulloch; 3º B. Diedenhsen – 51 – Mini McCulloch; 4º Miguel Fasanelli – 8 – Silpo; 5º C. Frederich – 240 – Silpo McCulloch; 6º O. Ometto – 145 – Mini McCulloch; 7º Emerson Fittipaldi – 7 – Mini Riomar; 8º Fernando Gianetti – 144 – Mini McCulloch. 2 – Categoria 125 cc (C) – Brasil – 1º Emerson Fittipaldi – 7 – Mini Riomar; 2º Maneco Combacau – 25 – Mini

Riomar; 3º Pedro Victor Delamare – 98 – Mini Riomar; 4º Joaquim Cacao Mattos – 11 – Mini Riomar; 5º Durval Viscardi – 77 – Silpo; 6º Teodoro Horst – 70 – Silpo; 7º Marcos Troncon – 16 – Silpo. 3 – Categoria 100 cc (A) – Internacional – 1º Juca – 9 – Rois McCulloch; 2º Henry Strasser – 164 – Mini McCulloch; 3º Carlos Savoia – 59 – Mini McCulloch; 4º Ângelo Alonso – 4 – Sprint McCulloch; 5º Élcio Fagion – 142 – Rois; 6º Eunice dos Santos – 3 – Rois; 7º Alan Kardek Cruanis – 139 – Mini McCulloch; 8º Orlando Penarúbia – 74 – Rois McCulloch. 4 – Categoria Estreantes 1 – 1º O. Fanuzio – 237 – Silpo; 2º F. Montanaro – Silpo; 3º Sílvio Toledo Piza – 248 – Mini Riomar. 5 – Categoria Estreantes 2 – 1º Luiz Teleco Veiga – 159 – Silpo; 2º U. Laranjeiras – 219 – Silpo; 3º F. Machtans – 153 – Silpo.

47 –KART NO CAMPO DE SÃO CRISTÓVÃO - RJ

Mais uma vez o Jornal O Globo organizou uma corrida de Kart no Campo de São Cristóvão. Essa prova foi disputada no sábado, dia 25 de junho, tendo os seguintes resultados: 1 – Categoria Internacional (100 cc): 1º 19 - João Renha; 2º 7 – Adrian Hulsmeyer; 3º 64 – Mário Tinoco; 4º 84 – Alencar Castro. 2 – Categoria Brasil (125 cc): 1º 69 – Paulo Batista; 2º 77 – Paulo Furlanetto; 3º 45 – Juarez Silva; 4º 33 – Hélios Leonardo; 5º 20 – Antônio Geraldo; 6º 22 - Marcelo Santos; 7º 87 – José Carlos Ferreira; 8º 36 – Sérgio Puertas; 9º 2 – João Vital; 10º 10 – Jaime Abrunhosa.

48 –RALLY DE LAMبارI

Promovido pela Revista Autoesporte e patrocínio da Pirelli foi realizado no dia 25 de junho o “Rally de Lambari”, com a participação de 59 carros. A prova, aos moldes do “Rally de Monte Carlo”, previa largada de duas cidades diferentes: Rio de Janeiro e São Paulo, 341,105 km e 398,600 km de distância, respectivamente. Ao seu final, os organizadores decidiram dividir a prova em duas, com classificação separado, assim como premiação, para os carros que partiram do Rio de Janeiro e de São Paulo.

Os resultados foram os seguintes:

1 – Percurso Rio de Janeiro – Lambari (341,105 km): 1º Sílvio Podcameni/Mauro Podcameni (RJ) – 20 - VW Sedan; 2º Mário Valentim Carresi/Domingos Lage (RJ) – 40 - DKW Fissore; 3º Jailton Damasceno/Sérgio Costa (RJ) – 34 - VW Sedan; 4º Jorge Eduardo Souza/Sérgio Gotkorzewicz (RJ) – 16 - VW Sedan; 5º Emanuel Schachner/Simão Edelman (RJ) – 24 - Karmann Ghia VW; 6º - Gilberto Acar/Antônio Sérgio Moreira (RJ) – 14- VW Sedan; 7º Sérgio Livramento/Eduardo Charmon (RJ) – 28 - VW Sedan; 8º Horst Schupp/Jorge Souquet (RJ) – 30 - VW Sedan; 9º Altino Andrade/Anivaldo Breda (RJ) – 48 - Renault Gordini; 10º Ivaldo da Matta/Glauco de Freitas (MG) – 44 - Renault 1093; 11º Nelson de Castro/Alberto de Castro (RJ) 50 - DKW Vemag; 12º Mário Marques Tourinho/Lélio Muniz Barreto (RJ) – 32 - VW Sedan; 13º José Halis Pinto/Péricles Fernando Bravo (RJ) – 12 - VW Sedan; 14º Antônio Carlos Mendes/Octávio Landi (RJ) - 42 Renault Gordini; 15º Miguel Martinez/Adyr Jordarro (RJ) – 46 - Renault Gordini; 16º Aylton Silveira/Francisco Magalhães (RJ) – 10 - Aero Willys; 17º Guilherme Coutinho/José Paulo Pereira (RJ) – 26- Aero Willys; 18º Joaquim Reding/Eduardo Gileno (RJ) – 22 - Renault Teimoso; 19º Henrique Moura Costa/Jorge Gostkorzewicz (RJ) – 38 - VW Sedan; 20º Paulo Lins e Silva/João Sá (RJ) – 6 - Renault 1093; 21º Antônio Godinho/Reginaldo Valente (RJ) – 60 - VW Sedan; 22º José Leonardo Reis/Sérgio Rubinato (DF) – 6- Renault Dauphine; 23º Cláudio Mota/Mayard Bernard (RJ) – 8 - Renault Gordini; 24º Luiz Carlos Rodrigues/Elso Arruda Fº (RJ) – 54 - VW Sedan; 25º Leopoldo Serão Jr./José Carlos Loja (RJ) – 4 - VW Sedan; 26º Jyrki Kalevi Mero/Kaarina Mero (RJ) – 58 - VW Sedan; 27º João Aguiar de Souza/Eduardo Pederneiras (RJ) – 56 - Renault 1093; 28º Luiz Alberto Pimentel/Roberto Rocha (RJ) – 52 - Renault Gordini; 29º João Ricardo Rodrigues/Viviana Delburgo (RJ) – 2 - VW Sedan.

1 – Percurso São Paulo – Lambari (387,600 km): 1º Renzo Lavancchini/João Ramunno (SP) – 85 - Brasinca GT; 2º Arthur Antônio Mondin/Arthur Mondin (SP) – 41 - Renault Gordini; 3º José de Alencar Faria/Luiz Octávio Marcondes (SP) – 99 - Simca Tufão; 4º Peter Moacyr Beck/Aurélio Zuffelato (SP) – 5 - VW Sedan; 5º Lino Marchesi/Henrique Pecherini (SP) – 47 - Renault Gordini; 6º Carlos Alberto Laurito/Luiz Fernando Mondin (SP) – 19 - VW Sedan; 7º Eduardo Andreoni/Cesare Benvenuti (SP) – 7 - VW Sedan; 8º Sérgio Forelli/Fábio Salvador Bel (SP) – 9 - Simca Tufão; 9º Ruy Mendes de Freitas/Vicente Hilano Neto (SP) – 67 - DKW Vemag; 10º Leslie Kardos/Luiz Roberto Simões (SP) – 87 - Brasinca GT; 11º Luiz Guzzardi/Mário Guzzardi (SP) – 39 - VW Sedan; 12º Antônio Carlos Morandi/Sérgio Gaeta Câmara (SP) – 89 - VW Sedan; 13º Antônio Balder/Jan Balder (SP) – 35 - DKW Vemag; 14º Emerson Fittipaldi/Roberto Lima (SP) – 77 - Renault Gordini; 15º Jairo Luiz Jampietro/Renato Ziria (SP) – 13 - Simca Tufão; 16º Otto Kutner/Álvaro Trajano (SP) – 11 - DKW Fissore; 17º Elias Trujillo/Hermann Strobel (SP) – 25 - Karmann Ghia VW; 18º César de Souza Lima/Ricardo Farah (SP) – 31 - VW Sedan; 19º Pedro Caracciolo/Breno Machado (SP) – 33 - VW Sedan; 20º Edwin Florence/Lothar Lorius (SP) – 27 - Lloyd 650; 21º Alexandre Szoyka/Sidney Rivitti (SP) – 17 - Simca Tufão; 22º Neville Gonçalves/Enio Alfano (SP) – 29 - DKW Vemag; 23º Paulo Lacerda/Fernando Meirelles (SP) – 23 - VW Sedan; 24º Cícero Solano/Fausto Pereira (SP) – 43 - Renault Gordini; 25º Egon Drygalla/Jurgen Hein (SP) – 15 - VW Sedan.

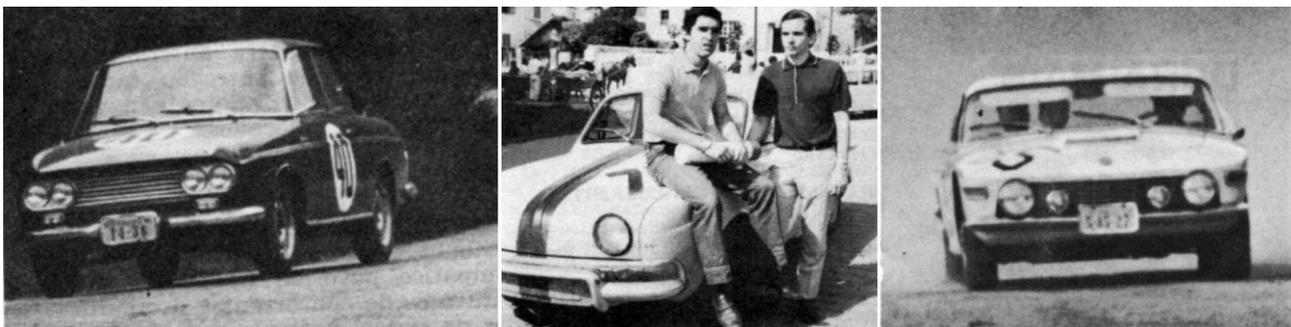


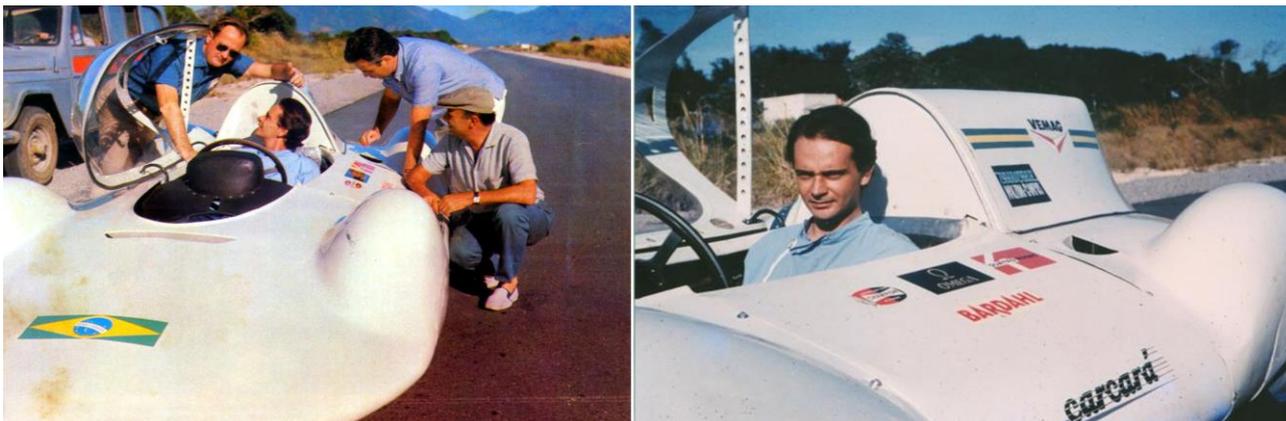
Foto 1 – O Fissore de Mário Valentim Carresi/Domingos Lage terminou em 2º entre os cariocas. – Foto 2 – Emerson Fittipaldi/Roberto Alves Lima venceram a gincana para carros menores e terminaram em 14º no Rally entre os paulistas. – Foto 3 – O Brasinca 85 de Lavacchini/Ramnunno vencedor entre os paulistas.

49 –O RECORDE BRASILEIRO DE VELOCIDADE DO CARCARÁ

Com uma média horária de 212,903 km/h para o quilômetro lançado, o “Carcará”, veículo desenhado por Anísio Campos e construído por Rino Malzoni, estabeleceu, no dia 29 de junho, na Estrada Rio-Santos, o recorde brasileiro de velocidade. O Carcará foi um veículo construído a partir de um chassi de Fórmula Júnior com motor DKW Vemag, para a equipe oficial de competições da fábrica do Ipiranga, com o objetivo de estabelecer o recorde brasileiro de velocidade. A “Tentativa de Recorde” foi cronometrada por equipamento eletrônico, em promoção da Revista Quatro Rodas e, inicialmente, o piloto deveria ser Marinho Camargo que, entretanto, acabou substituído por Norman Casari.

O primeiro percurso foi realizado às 8,30 horas da manhã, no sentido Rio-São Paulo da BR-101, sendo assinalada a velocidade de 214,447 km/h, com o tempo de 16 segundos e 785 milésimos de segundo. Vinte minutos depois, no sentido inverso, o Carcará marcou o tempo de 17 segundos e 35 milésimos, com uma média de 211,329 km/h. A média oficial foi apurada considerando-se os dois tempos registrados, ficando fixado em 212,903 km/h, recorde brasileiro para o quilômetro lançado.

Até então, a maior média registrada numa prova de Quilômetro Lançado, embora não homologado pela FIA, era de 208,092 km/h, registrado por Júlio de Moraes no seu De Moraes Fiat, em 24 de setembro de 1933, na Estrada Rio-Petrópolis.



Na foto da esquerda, Jorge Lettry, Anísio Campos e Rino Malzoni. Com Casari ao volante e, à direita Casari.

50 –5ª ETAPA DO CARIOCA DE KART

A 5ª etapa do Campeonato Carioca de Kart foi disputada no dia 2 de julho no Kartódromo do Motel Country Clube Bandeirante, na Barra da Tijuca, apresentando os seguintes resultados: 1 – Categoria Internacional: 1º (38) Aurelino Machado; 2º (19) João Renha; 3º (26) Mucio Lodi; 4º (53) Homero Rubin; 5º (39) Otávio Durão; 6º (34) César Faria; 7º (28) Ellis Marshburn. 2 – Categoria Brasil: 1º (10) Jaime Abrunhosa; 2º (8) Roberto Batista; 3º (22) Marcelo Santos; 4º (16) Isidoro Danon; 5º (77) Paulo Furlanetto; 6º (69) Paulo Reis; 7º (36) Sérgio Puertas.

51 –PRÊMIO ANIVERSÁRIO ACESP

Nos dias 2 e 3 de julho foi disputado em Interlagos, o “Prêmio Aniversário do ACESP”, evento composto de quatro corridas.

No sábado, dia 2, como primeira prova foi disputada a corrida para Cronistas Esportivos que foi vencida por Luiz Filinto da Silva Júnior, do Canal 2, pilotando um Simca. Participaram dessa corrida apenas quatro jornalistas, e o vencedor correu com o mesmo carro que logo depois venceria a prova para estreantes e que seria desclassificado por irregularidades técnicas. Por se tratar de uma prova festiva, os carros não foram vistoriados.

[Ver RESULTADOS 1966/40](#)

Depois dessa prova alinharam para a largada os 24 participantes da prova destinada a Estreantes e Novatos, com carros com preparação do Grupo 1. Dada a largada os Simca pularam na frente, com Fernando Giannetti em primeiro e Luiz Guzzardi em segundo. Na segunda volta capotou na curva 2 o DKW Vemag de Vicente Hilário Neto. A partir da segunda volta, Victorio Zambello assumiu a segunda colocação, porém sem conseguir acompanhar o ritmo do Simca líder. O terceiro era Jan Balder (DKW) e o quarto Guzzardi (Simca).



A largada da prova de estreantes e novatos

Na 5ª volta, a vantagem de Giannetti era de 28 segundos. Na 6ª volta o Renault de Arnaldo Gonçalves subiu no barranco da curva do Pinheirinho, mas conseguiu permanecer na corrida. Jan Balder abandonou depois de completar 11 voltas, quando era o terceiro. Giannetti manteve a liderança, mas acabou levando um grande susto quando o seu carro na última volta começou a falhar, por falta de gasolina e, com isso, Zambello terminou a corrida muito próximo.

Ao final da corrida foram apresentadas reclamações contra os Simca nºs 7 e 86, como os concorrentes não concordaram com a vitória, foram imediatamente desclassificados, passando a vitória para o JK de Victorio Zambello, ficando em segundo Paulo Kato (Renault 1093), em terceiro Adolpho Naves (DKW Vemag), em quarto Giancarlo Baldratti (Simca) e em quinto Stanley Ostrower (Renault 1093).

[Ver RESULTADOS 1966/41](#)



Foto 1 – A luta entre as Alfa Romeo Giulia de Piero Gancia (23) e Emílio Zambello (25) – Foto 2 – Ludovino Perez Jr. (VW 1600)

No domingo, dia 3, foram disputadas duas corridas, sendo a primeira para carros de Turismo enquadrados no Grupo 5 da FIA, foi amplamente dominada pelas duas Alfa Romeo Giulia da equipe Jolly Gancia, com Piero Gancia e Emílio Zambello se revezando na liderança sem serem, em qualquer momento da corrida, ameaçados pelos demais participantes.

Ótima luta foi travada pelo terceiro lugar entre os Simca de Lúcio Naja e Roberto Gomez, pelo JK de Leonardo Campana Jr. e pelo VW com motor 1.300 cc de Ludovino Perez Júnior. Embora com menos

potência que os carros dos seus adversários, Ludovino chegou a ocupar a terceira colocação, porém ao final da prova prevaleceu a superioridade mecânica dos seus adversários, cabendo-lhe apenas a sexta posição, mas vencendo na categoria abaixo de 1.300 cc.

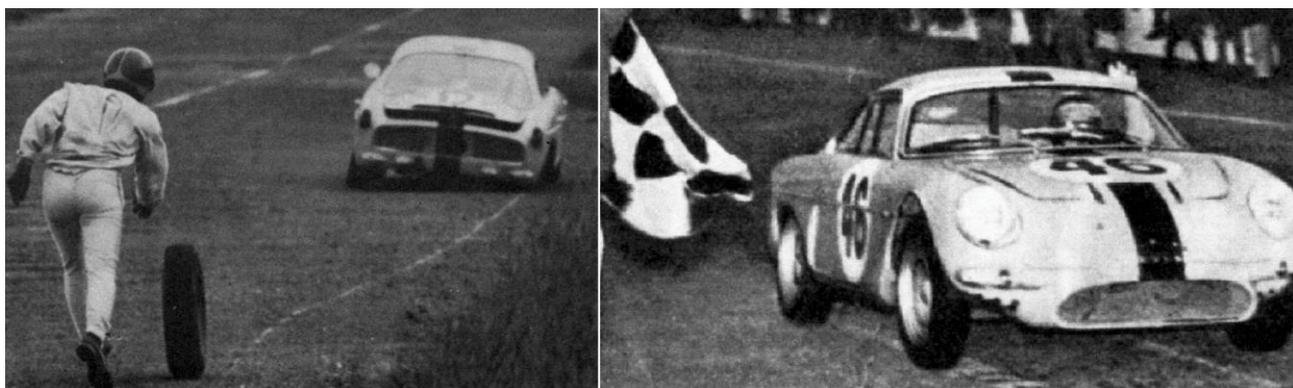
[Ver RESULTADOS 1966/42](#)

A prova principal do “Prêmio Aniversário ACESP” reuniu os carros dos Grupos 3 (GT), 6 (Protótipos) e 8 (Força Livre) e teve a participação de 10 carros, com maior destaque para a equipe Willys, que se fez presente com dois Willys 1300 (os Alpine modificados) e três Interlagos, além da carretera Chevrolet de Camillo Christóforo. Completavam a lista de inscritos o Karmann Ghia Porsche 1600, da equipe Dacon, duas carreteras Ford e o Malzoni de José Ramos.

Baixada a bandeira de largada tomou a ponta o Willys 1300 de Luiz Pereira Bueno, seguido pelo outro Willys 1300, de Bird Clemente, pela carretera de Camillo Christóforo e pelo Karmann Ghia Porsche de José Carlos Pace, que logo se distanciaram dos demais. Luizinho fazia uma corrida espetacular e, na 5ª volta registrou o novo recorde para a categoria, com o tempo de 3m51s5, média de 124,406 km/h.

Na 11ª volta, Luizinho entrou nos boxes com o motor falhando. Os mecânicos não localizaram o problema e o carro partiu novamente, tendo caído para a quarta colocação.

Na volta seguinte, José Carlos Pace parou o Karmann Ghia Porsche na curva do Sargento, com pane no conduto de óleo do seu carro. Mais uma volta e foi a vez de Luizinho parar no mesmo lugar com a ponta de eixo do seu carro partida. E, finalmente, no mesmo lugar, foi a vez de Emerson Fittipaldi perder uma roda, ficando os três pilotos assistindo o restante da corrida juntos.



À esquerda, Emerson Fittipaldi com a roda que se soltou do seu Interlagos e, à direita, Bird Clemente (Willys 1300) recebendo a bandeirada da vitória

Na 15ª volta, Bird Clemente tinha 51 segundos de vantagem para Camillo Christóforo, quando surgiu um boato de que Bird deveria ser penalizado com 1 minuto por queima de largada. Ao tomar conhecimento, Luiz Greco sinalizou para que Bird aumentasse a velocidade, para abrir maior distância para Camillo. Dessa forma, na 18ª volta, a vantagem tinha sido ampliada para 1 minuto e 3 segundos. Para tranquilizar ainda mais a equipe Willys, Camillo parou nos boxes faltando duas voltas para completar a gasolina. Seus mecânicos foram atendidos pelos da equipe Willys que, esportivamente, lhe cederam a gasolina, e Camillo retornou à corrida, mas então com 3m10s de atraso em relação a Bird, com o terceiro colocado, Carol Figueiredo, uma volta atrás dos dois primeiros. O quarto foi Francisco Lameirão (Interlagos) e o quinto Nelson Marcílio (Ford TC).

[Ver RESULTADOS 1966/43](#)

Numa espécie de “pré-estreia”, foram realizadas no Autódromo de Jacarepaguá, no Rio de Janeiro, no dia 3 de julho, três corridas, que também serviram como teste para a inauguração do autódromo.

As corridas foram divididas por marcas, primeiro para Volkswagen, depois para DKW Vemag e, finalmente, para Renault de fabricação da Willys.

A primeira das corridas, para carros Volkswagen Sedan, recebeu o nome de “Prova Associação Brasileira de Cronistas Automobilísticos”, e foi vencida por Marcus Vinícius, seguido por José Carlos Fernandes e Armando Barreto.

[Ver RESULTADOS 1966/44](#)

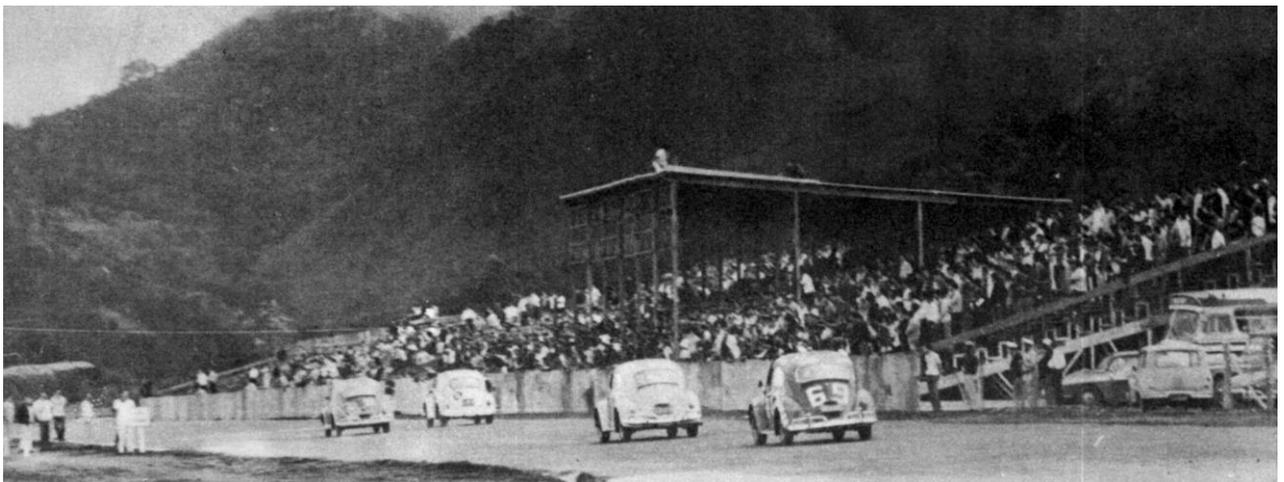
Terminada a prova do “Fuscas”, alinharam quatro DKW Vemag para a “Prova Associação dos Repórteres Fotográficos do Rio de Janeiro”. Renato Malcotti venceu com grande facilidade, terminando 15 segundos à frente do segundo colocado, que foi o veterano Wanderley Mariz. O terceiro foi Neudy Gerald e o quarto Waldir Farias.

[Ver RESULTADOS 1966/45](#)

A terceira prova do programa, para carros Renault Dauphine, Gordini ou 1093, recebeu o nome de “Prova Associação de Cronistas Desportivos”, contou com a participação de 7 carros, sendo vencida por Narciso Sá Portela, seguido por Waldemar Silva e Aécio Castro Torres.

[Ver RESULTADOS 1966/46](#)

Quando os carros se dirigiam para participar de uma prova do tipo “vale-tudo”, com a participação de todos os carros que correram anteriormente, o VW n 2 de Célio Barroso de Assis capotou. O piloto foi socorrido por populares e levado pelo carro do Corpo de Bombeiros para o pronto socorro, pois não havia no local uma ambulância de prontidão, felizmente sem maiores consequências para o piloto. Essa prova acabou não sendo realizada.



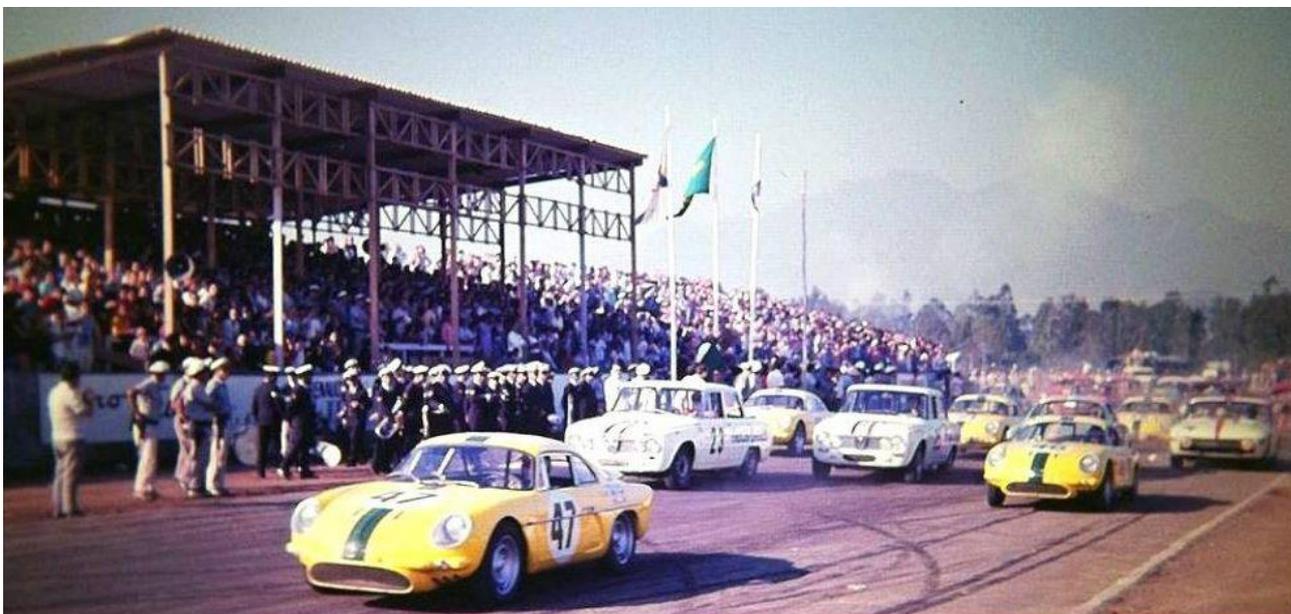
Passagem dos carros na prova dos Volkswagen

53 – INAUGURAÇÃO DO AUTÓDROMO DE JACAREPAGUÁ – RJ – GP GOVERNADOR NEGRÃO DE LIMA

A inauguração da pista do anel externo do Autódromo de Jacarepaguá aconteceu no dia 10 de julho com uma corrida que contou com a participação da equipe oficial de Willys, assim como da equipe Jolly Gancia. A Willys foi representada pelos dois Willys 1300 e três Interlagos e a equipe Jolly Gancia por duas Alfa

Romeo Giulia. Também se fez presente o Karmann Ghia Porsche 1.600 da equipe Dacon, além do Brasinca do petropolitano Aylton Varanda.

O mais rápido na prova da classificação foi Luiz Pereira Bueno, ao volante do Willys 1300 nº 46, com o tempo de 1m07s4, média de 144,214 km/h.



A largada da prova

As dez primeiras colocações ficaram assim definidas:

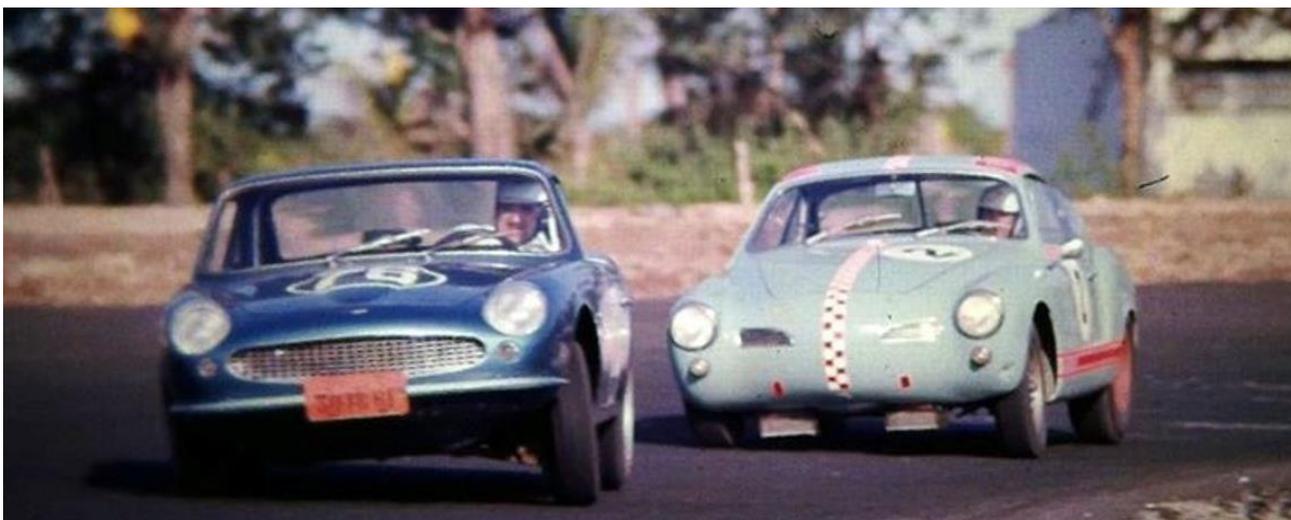
1º	Luiz Pereira Bueno	SP	46	Willys 1300	1m07s4	144,214 km/h
2º	Carol Figueiredo	SP	47	Willys 1300	1m07s4	144,214 km/h
3º	Piero Gancia	SP	23	Alfa Romeo Giulia TIS	1m11s0	136,901 km/h
4º	José Carlos Pace	SP	2	Karmann Ghia Porsche	1m11s3	136,325 km/h
5º	Emílio Zambello	SP	25	Alfa Romeo Giulia TIS	1m11s7	135,565 km/h
6º	Aylton Varanda	RJ	4	Brasinca	1m12s0	135,000 km/h
7º	Francisco Lameirão	SP	21	Willys Interlagos	1m12s2	134,626 km/h
8º	Luiz Terra Smith	SP	22	Willys Interlagos	1m12s4	134,254 km/h
9º	Emerson Fittipaldi	SP	12	Willys Interlagos	1m12s7	133,700 km/h
10º	Celso Gerbassi	RJ	33	DKW Malzoni	1m13s8	131,707 km/h

A largada para os 27 carros alinhados, aconteceu às 15 horas, com Carol Figueiredo assumindo a ponta, seguido por Luizinho, Piero e José Carlos Pace.

Depois de completar a quarta volta, o Brasinca, cujo motor vinha falhando desistiu da prova e na 7ª volta Luiz Pereira Bueno assumiu a liderança.

Na 12ª volta, o Gordini nº 55 de Hélio Martins perdeu uma roda, felizmente, sem maiores consequências, a não ser a desistência do piloto, e na volta 14, o Renault 1093 de Narciso Portela capotou espetacularmente na curva norte, ficando o carro destruído, mas felizmente sem problemas físicos para o piloto. Outro acidente havia sido registrado um pouco antes, com a capotagem do Protótipo Curitiba de Márcio Leitão.

Quando tudo caminhava para mais uma dupla vitória da equipe Willys, Luiz Pereira Bueno parou seu carro na curva Sul, com o cubo da roda quebrado.



76 – Aníbal Fusetti (DKW Malzoni) e 2 – José Carlos Pace (Karmann Ghia Porsche)

A partir de então, Carol Figueiredo assumiu a liderança que manteve até o final da corrida, sem ser ameaçado pelos seus perseguidores.

Interessante luta foi travada por José Carlos Pace, no Karmann Ghia Porsche e Piero Gancia na Alfa Romeo Giulia, com vitória para o primeiro. A outra Alfa Romeo, pilotada por Emílio Zambello, sofreu com problemas no motor, não conseguindo ir além de um sétimo lugar, atrás dos três Interlagos da equipe da Willys.

[Ver RESULTADOS 1966/47](#)



Os Willys 1300 de Carol Figueiredo (47) e Luiz Pereira Bueno (46)

54 – CAMPEONATO BAIANO DE KART

Em julho foi disputado no circuito improvisado de Água de Meninos, em Salvador, a 7ª Etapa do Campeonato Baiano de Kart, numa pista de 600 metros, que teve o seguinte resultado: 1º (28) Élcio Paiva – Mini Riomar – 30 voltas; 2º (9) Leonardo Godoy – Rois Riomar – 30 voltas; 3º (10) Bruno Neuwirth – 28 voltas; 4º (8) Mário Gonzalez – 26 voltas; 5º (31) Raimundo Castro – 14 voltas.

55 – II ETAPA DO CAMPEONATO PARANAENSE

A segunda etapa do campeonato paranaense, foi organizada pelo Automóvel Clube do Paraná, sob supervisão da Federação Paranaense de Automobilismo, e realizada no dia 17 de julho, na pista do Trevo de Tarumã, na BR-116.

Antes da prova houve uma apresentação dos Simca de Euclides Pinheiro, com manobras radicais e pilotagem em duas rodas.

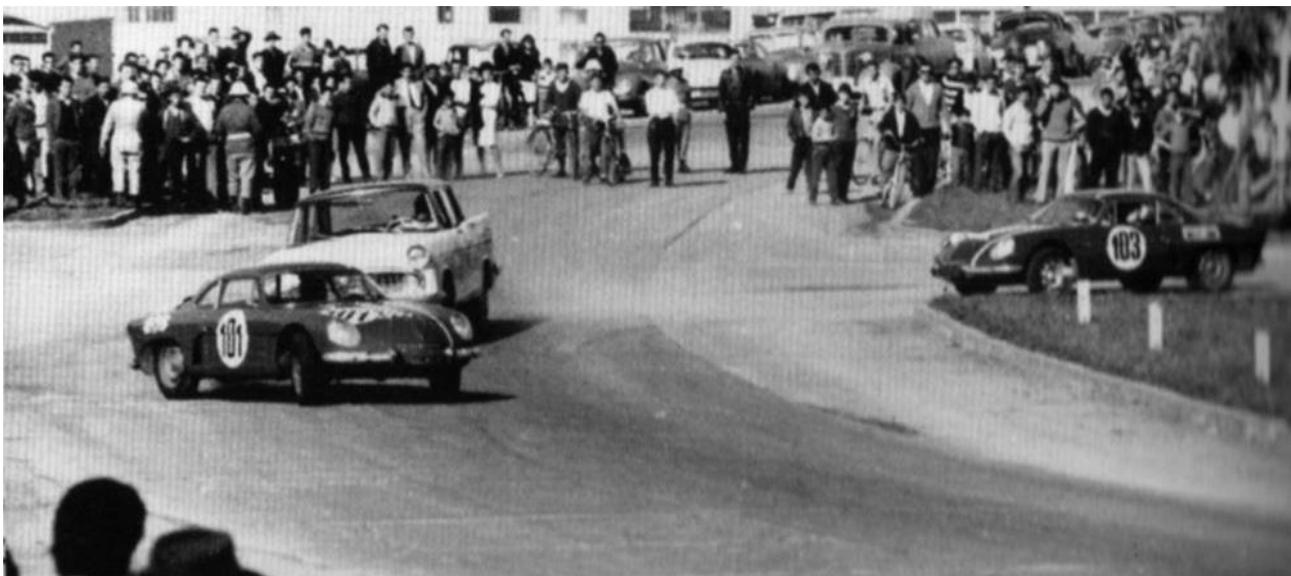
Para a corrida, estavam inscritos 29 carros, porém na categoria acima de 1.300 cc, havia apenas 3 concorrentes. Como o regulamento exigia a presença de no mínimo quatro carros, Euclides inscreveu de última hora seu carro para validar a categoria, como era interesse da Simca, porém avisou que correria poucas voltas.

Iniciada a corrida, quem assumiu a liderança foi Euclides Pinheiro no seu Simca Emi-Sul, seguido pelos Interlagos de Ettore Beppe, Luiz Ricciardella e Marcos Olsen. Na segunda volta, Beppe passou por Euclides, que parou na volta seguinte, conforme havia avisado antes do início da corrida.

Até a 12ª volta, Beppe liderava chegando há abrir 20 segundos para Ricciardella, tudo indicando que venceria a prova com facilidade, porém, na volta seguinte o piloto recorreu aos boxes para completar a água do motor do seu carro, caindo para a terceira colocação.

Beppe continuou andando muito forte e, na volta 24 assumiu novamente a liderança, para parar novamente, na volta 39 para completar a água do radiador do seu carro. Com isso, perdeu duas voltas em relação aos líderes e não teve mais condições de recuperar as posições, concluindo a prova na terceira colocação atrás de Ricciardella e Marcos Olsen. O quarto colocado foi Carlos Colli Monteiro que venceu na classe até 850 cc.

[Ver RESULTADOS 1966/48](#)



Na primeira volta da prova, Ettore Beppe (Interlagos-101) está à frente do Simca de Euclides Pinheiro e de Luiz Ricciardella (Interlagos 103) que venceu a prova.

56 – INAUGURAÇÃO DO KARTÓDROMO DE VOLTA REDONDA

A inauguração do Kartódromo de Volta Redonda aconteceu no dia 17 de julho, com a realização de três provas, que contaram com a participação de pilotos do Rio de Janeiro e de São Paulo. O kartódromo foi construído com a colaboração da Cia. Siderúrgica Nacional em terreno do Aeroclube de Volta Redonda. A

pista, com 1.005 metros de extensão e 6 metros de largura se enquadrava dentro das especificações internacionais. Os resultados das provas foram os seguintes: 1 – Prova Aeroclube de Volta Redonda – Classe 100 cc – Internacional: 1º 14 – Paulo Monteiro (RJ) – Tecno Parilla – 25 voltas; 2º 74 - Orlando Penarúbia (SP) – Rois McCulloch – 25 voltas; 3º 59 – Carlos Alberto Savoia (SP) – Mini McCulloch – 25 voltas; 4º 19 - João Renha (RJ) – Mini Parilla – 25 voltas; 5º 40 - Aluízio Lage (RJ) – Mini McCulloch – 25 voltas; 6º 9 – Vitório Danielli (RJ) – Tecno Parilla – 25 voltas; 7º 25 – Maneco Combacau (SP) – Mini Riomar – 25 voltas; 8º 285 - C. P. Cunha (SP) – Rois McCulloch – 24 voltas; 9º 62 – L. Serão (RJ) – Mini McCulloch – 23 voltas; 10º 39 – Otávio Durão (RJ) – Rois McCulloch – 22 voltas. 2 – Prova Jubileu de Prata – Classe 125 cc – Brasil: 1º 7 – Emerson Fittipaldi (SP) – Mini Riomar – 25 voltas; 2º 32 - Totó Porto Filho (SP) – Mini Riomar – 25 voltas; 3º 25 – Maneco Combacau (SP) – 25 voltas; 4º - 11 – Joaquim Cacao Mattos (SP) – Mini Riomar – 25 voltas; 5º 34 – César Faria (RJ) Mini Riomar – 25 voltas; 6º - 72 – Ivan Perrotti (SP) – Marban Riomar – 25 voltas; 7º 132 – Murilo Pozzi (SP) – Silpo – 25 voltas; 8º 12 – Mauro Arthur Forjaz (RJ) – Mini Riomar – 24 voltas; 9º 277 – Luiz Polastri (RJ) – Mini Riomar – 24 voltas; 10º 134 - Aguinaldo Serra (SP) – Silpo – 24 voltas. 3 – Uma Hora de Volta Redonda – Classe 125 cc – Internacional: 1º 11 - Joaquim Cacao Mattos (SP) – Mini Riomar – 53 voltas; 2º 72 – Ivan Perrotti (SP) – Marban Riomar – 51 voltas; 3º 20 - Antônio Geraldo (RJ) – Silpo – 51 voltas; 4º 277 – Luiz Polastri (277) – Mini Riomar – 51 voltas; 5º 7 – Emerson Fittipaldi (SP) – Mini Riomar – 50 voltas; 6º 18 – J. B. Silva Reis (RJ) – Silpo – 50 voltas; 7º 227 – A. J. Estelis (SP) – Silpo – 49 voltas; 8º 3 – Marcelo Santos (RJ) – Silpo – 49 voltas; 9º 153 – Sílvio Toledo Piza (SP) – Mini Riomar – 49 voltas; 10º 22 - Bruno Baratino (SP) – Mini Riomar – 47 voltas.



O início de uma das provas.

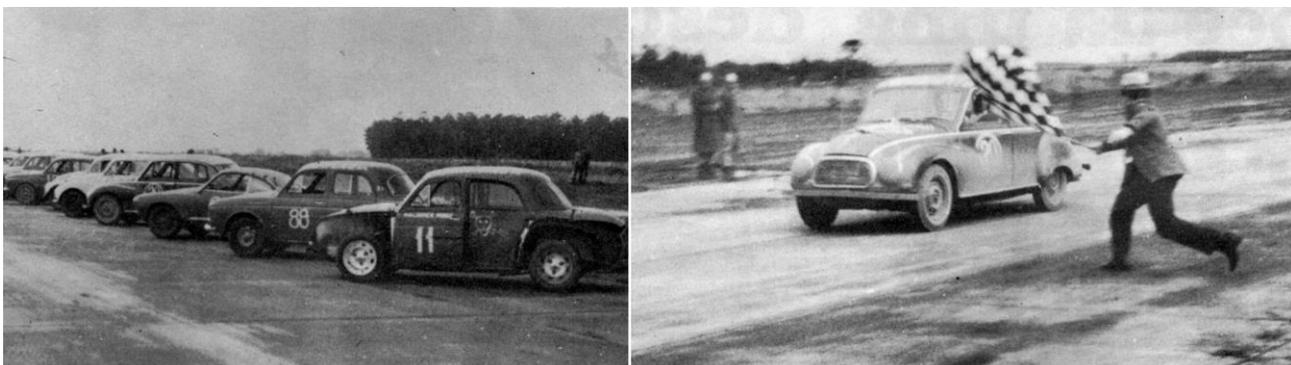
57 – II CIRCUITO DA CIDADE DE SANTA MARIA - RS

O II Circuito da Cidade de Santa Maria foi disputado em 50 voltas num circuito de 1.200 metros na Base Aérea de Camobi, com a participação de 11 carros com preparação livre, divididos em duas classes: A para Volkswagen Sedan e Karmann Ghia, e B para DKW e Renault Willys.

Na prova de classificação, o carro mais rápido foi o DKW Vemag de Elias Pacheco, com o tempo de 1m05s2. A corrida, com largada ao estilo Le Mans, teve a liderança inicial de Elias Pacheco, sendo ultrapassado pelo uruguaio Juan Muniz na terceira volta. Porém a liderança de Muniz durou pouco, com o uruguaio abandonando na 7ª volta com o motor fundido. Com isso, Elias retornou à liderança, seguido de perto pelo DKW de Sérgio Ughini. Pouco depois foi a vez de Elias abandonar com o motor fundido, para em seguida

Ughini passar a enfrentar problemas com a embreagem do seu DKW. Aproveitando-se desses problemas, Lino Trevisan, DKW nº 20 assumiu a liderança que manteve até o final, ficando em segundo Paulo Tagliari (Karmann Ghia) e terceiro Carlos Lorenzoni (DKW Vemag).

[Ver RESULTADOS 1966/49](#)



Os carros alinhados para a largada ao estilo "Le Mans" e a chegada de Lino Trevisan

58 – FESTIVAL DE KART DE SALVADOR - BA

Foi realizado na pista improvisada da Lagoa do Abaeté, no dia 24 de julho, o 1º Festival de Kart de Salvador, que teve o seguinte resultado: 1º (9) Leonardo Godoy – Rois Riomar; 2º (28) Élcio Paiva – Mini Riomar; 3º (10) Bruno Newirth; 4º (12) Kurts Kaepler; 5º (8) Mário Gonzalez; 6º (4) Paulo Medeiros; 7º (2) Aureo Rohrs.



Élcio Paiva venceu em Águas de Meninos e foi 2º em Abaeté.

59 – 6ª ETAPA DO CARIOCA DE KART

A sexta etapa do Campeonato Carioca de Kart foi disputada no sábado, 6 de agosto, na pista do Motel Country Club Bandeirantes, com o seguinte resultado: 1 – Categoria Internacional (A): 1º César Faria – 34 – Tecno BM – 27 voltas; 2º Aurelino Leal – 38 – Tecno Parilla – 27 voltas; 3º João Renha – 19 – Mini Parilla –

27 voltas; 4º Horácio Orfila – 16 – Fox McCulloch – 26 voltas; 5º Homero Rubin – 53 – Tecno Parilla – 25 voltas; 6º Vitório Danielli – 9 – Tecno Parilla – 21 voltas; 7º Paulo Macedo – 1 – Dart McCulloch – 20 voltas; 8º Leopoldo Serão – 62 – Mini McCulloch – 12 voltas; 9º Octávio Durão – 39 – Rois McCulloch – 10 voltas. 2 – Categoria Brasil (B): 1º João Vital – 2 – Silpo – 25 voltas; 2º César Faria – 34 – Mini Riomar – 25 voltas; 3º Antônio Monarca – 50 – Silpo – 24 voltas; 4º Lincoln Gomide – 3 – Silpo – 24 voltas; 5º Marcelo Santos – 22 – Silpo – 24 voltas; 6º Sérgio Puertas – 36 – Sprint Silpo – 23 voltas; 7º Jorge Itam – 52 – Silpo – 23 voltas; 8º Isidoro Danon – 16 – Silpo – 23 voltas; 9º Carlos Eduardo Gagliano – 81 – Silpo – 23 voltas; 10º Jaime Abrunhosa – 10 – Silpo – 21 voltas; 11º Paulo Furlanetto – 77 – Silpo – 21 voltas.



César Faria venceu na classe Internacional

60 – III ETAPA DO CAMPEONATO PARANAENSE - LONDRINA

No dia 7 de agosto foi a vez da cidade de Londrina receber uma etapa do Campeonato Paranaense de Automobilismo. Foi a terceira de um campeonato que pela primeira era disputado de forma regular, promovido pelo Automóvel Clube do Paraná, desta feita numa promoção da Tribuna do Paraná.

O circuito escolhido tinha 2.000 metros e estava situado no Jardim Shangrila, nas proximidades das antenas de televisão da cidade, e foi disputado em 100 voltas, perfazendo 200 quilômetros de distância.

A largada da prova ocorreu às 9 horas do domingo e repetiu a vitória das duas primeiras etapas, de Luiz Gastão Ricciardella, da Scuderia Transparaná. Seu principal adversário e companheiro de equipe, Ettore Beppe voltou a enfrentar problemas mecânicos se atrasando com paradas não programadas nos boxes. Outro piloto bem colocado no campeonato, Marcos Olsen, também teve problemas ficando apenas na nona colocação geral e terceiro na categoria GT. O segundo colocado foi o piloto Bernardo Trindade Filho, também da Scuderia Transparaná, que pilotou um Renault Teimoso, vencendo na sua classe de carros até 850 cc. O terceiro e vencedor da classe de 851 a 1.300 cc, foi o DKW Vemag de Tadeu Briggmann. Nessa etapa não participaram os carros da classe acima de 1.301 cc.

[Ver RESULTADOS 1966/50](#)



Luiz Ricciardella (Interlagos-103), Tomazzo Taruma (R-Teimoso) e Edison Graczyk (R-1093)

61 – 3 HORAS DE KART DE RIBEIRÃO PRETO

As 3 Horas de Ribeirão Preto, de kart, foram disputadas no dia 7 de agosto, tendo o seguinte resultado: 1º (74) Orlando Penarúbia/Irineu Cinti – Rois McCulloch – 237 voltas; 2º (125) Pedro Victor Delamare/Roberto Gomez – Mini Riomar - 228 voltas; 3º (1) Marivaldo Fernandes/Carol Figueiredo – Mini Riomar – 22 voltas; 4º (11) Joaquim Cacao Mattos/Lian Duarte – Mini Riomar – 220 voltas; 5º (77) Durval Viscardi/Teodoro Horst – Silpo – 219 voltas; 6º (12) Ângelo Alonso/Fernando Guerra – Sprint – 217 voltas; 7º (20) – Tony Rocha/Geraldo Rocha – Silpo – 216 voltas; 8º (94) Tite Catapani/Cláudio Araújo – Mini Riomar – 215 voltas; 9º (123) Hélio Pagano/Ivo Pagano – Rois – 205 voltas; 10º (169) Nelson Aliperti Jr./Walter Travaglini Fº - Silpo – 199 voltas.



Kart-74 de Orlando Penarúbia/Irineu Cinti, vencedor da prova

62 – V CIRCUITO DE PIRACICABA

Depois de muita confusão, adiamento por duas semanas, retirada da inscrição da equipe Willys e debaixo de muita desorganização, foi disputado no dia 14 de agosto a 5ª Edição do Circuito de Piracicaba.

Os desentendimentos começaram quando foi apresentado o regulamento da prova que vetava a participação de carros com motores importados. Segundo o chefe da equipe Willys, Luiz Antônio Greco, o regulamento tinha sido elaborado para beneficiar os DKW Malzoni, tirando da prova os Willys 1300. Pouco tempo depois, o Automóvel Clube de Piracicaba suprimiu o item referido fazendo com que Greco inscrevesse a equipe Willys em peso, com seus Willys 1300, Interlagos e Renault 1093.

O capítulo seguinte dessa “novela” aconteceu na véspera da prova, quando Marinho, representando a equipe Vemag se apresentou com um Belcar, carro que tinha rendimento muito próximo ao do Malzoni na pista piracicabana.

Como o regulamento previa a possibilidade de se fazer corridas separadas para cada grupo, no caso de haver mais de quatro carros inscritos para cada um, imediatamente Greco se rebelou contra essa possibilidade, informando aos organizadores da prova que só correria se houvesse apenas uma largada, pois não colocaria seus carros para correrem sozinhos como protótipos e GT. Porém a comissão organizadora se mostrou irredutível e com isso, a equipe Willys retirou sua inscrição levando os carros de volta para São Bernardo do Campo.

Dessa forma, apenas o Karmann Ghia Porsche da Dacon, pilotado por José Carlos Pace, passou a ser o principal adversário de Marinho, para a prova no dia 31 de julho, mas, quando tudo parecia resolvido, uma forte chuva caiu em Piracicaba no sábado obrigando os organizadores a adiarem a corrida por falta de segurança.

A nova data foi estabelecida para 14 de agosto e, como a Federação Paulista de Automobilismo entendeu que se tratava apenas de um adiamento, proibiu novas inscrições, assim como manteve os tempos de classificação, com Marinho à frente, para protesto da equipe Dacon que, não tendo participado da prova de classificação, deveria largar com José Carlos Pace no último pelotão.

No sábado, 13 de agosto, foram realizados novos treinos quando a “bruxa” andou solta, com Marinho queimando a junta do cabeçote do seu DKW e Pace fundindo o motor Porsche do Karmann Ghia da Dacon, fazendo com que seus mecânicos viajassem para São Paulo buscar as peças de reposições para colocar o carro em condições de competir no domingo.



Jan Balder vencedor da prova para Estreantes e Novatos

No domingo, às 9,30 horas alinharam os carros para a prova do Grupo II, com 12 participantes. Jan Balder com o DKW nº 11 da equipe Vemag não teve adversários, partindo na ponta na qual se manteve até o final, terminando a corrida 13 segundos à frente de outro DKW Vemag, o nº 16 do piracicabano Angi Munhoz. O terceiro foi o Simca de Giancarlo Baldratti e o quatro o DKW de Antônio Everaldo.

[Ver RESULTADOS 1966/51](#)

Às 11,15 horas foram alinhados os carros da prova principal, com o carro da Dacon ficando pronto alguns minutos antes dessa hora.

Dado o sinal de largada, constatou-se que o carro de Lúcio Naja ficou parado, com os freios travados, obrigando que os que estavam atrás fizessem uma verdadeira ginástica para não se acidentarem.

A primeira volta foi completada com Marinho (DKW 10) em primeiro, Moco (Karmann Ghia 2) em segundo, Walter Hahn Jr. (Simca 88) em terceiro, Maks Weiser (DKW 14) em quarto, Romeo Partezan (Malzoni 16) em quinto e Volante 13 (DKW 13) em sexto. Na segunda volta, quem passou na ponta foi Moco, seguido por Marinho, Hahn, Weiser, Volante 13 e Partezan, pela ordem. Moco, para assumir a dianteira, tinha feito a volta mais rápida, com o tempo de 1m52s0, média de 90,000 km/h, porém o Karmann Ghia abandonou na volta seguinte com o motor fundido, deixando a liderança para Marinho que, sem ter com que se preocupar, passou a rodar com tempos acima de 1m57s, para vencer a prova com 38 segundos de vantagem para Walter Hahn Jr. O terceiro foi Romeo Partezan (DKW Malzoni) e o quatro Maks Weiser (DKW).

[Ver RESULTADOS 1966/52](#)



No início da corrida, Marinho Camargo (DKW Vemag) aparece à frente Walter Hahn Jr. (Simca), José Carlos Pace (Karmann Ghia Porsche), Maks Weiser (DKW Vemag) e Romeo Partezan (DKW Malzoni)

63 – 500 QUILÔMETROS DE LAGES

No dia 14 de agosto foi realizada a prova 500 Quilômetros de Lages, em Santa Catarina, que teve a estreia de Luiz Pereira Bueno na equipe Transparaná, de Londrina. Bueno estreou e venceu formando dupla com Ettore Beppe. A corrida teve o domínio completo da equipe de Curitiba, conquistando os três primeiros lugares, ficando em segundo Carlos Colli Monteiro/Bernardo Trindade Fº (Renault Teimoso) e em terceiro Luiz Pereira Bueno/Luiz Ricciardella (Interlagos). O quatro colocado foi o Simca de Eres Casagrande/Sílvio Camargo, e o quinto o DKW de Cassiano e Carlos Koke.

[Ver RESULTADOS 1966/53](#)

64 – AUTOMÓVEL CLUBE ESTADUAL DE SÃO PAULO - ACESP

Em agosto, o Automóvel Clube Estadual de São Paulo – ACESP passou por profundas modificações, alterando seu nome para Automóvel Clube Paulista e trocando seu presidente, saindo Oscar Malzoni e entrando Ângelo Juliano. Com essas modificações, o clube se integrou à Federação Paulista de

Automobilismo e à Confederação Brasileira de Automobilismo, trazendo a paz desportiva para o automobilismo paulistano, sem as ameaças de suspensão a que eram alvos pilotos e equipes automobilísticas paulistas.

65 – EQUIPE WILLYS E VEMAG

A Willys Overland do Brasil decidiu reduzir a sua equipe de competição para apenas dois carros e dois pilotos, com a surpreendente declaração do chefe da equipe, Luiz Greco, de que a medida foi adotada por economia. Os dois Alpine, que corriam como “Protótipos Willys 1300” e os pilotos Bird Clemente e Luiz Pereira Bueno passaram então a defender as cores da Willys, até 1968, quando o Departamento de Competições foi reestruturado. Wilson Fittipaldi Jr., Carol Figueiredo, Francisco Lameirão, Emerson Fittipaldi, Pedro Victor Delamare, Lian Abreu Duarte, Luiz Fernando Terra Smith, Danilo Lemos e Waldemyr Costa foram liberados pela fábrica, que também vendeu as Berlinetta Interlagos e os Gordini, sendo que dois dos Interlagos foram vendidos para os cariocas Sérgio Palhares e Sérgio Carvalho.

Por seu lado, em função dos problemas causados pela disputa entre Automóvel Clube do Brasil e Confederação Brasileira de Automobilismo e pela venda da fábrica à Volkswagen, a Vemag anunciou sua retirada das pistas. Seus Malzoni e DKW, inicialmente foram transferidos para a equipe MM de Marinho Camargo, Milton Masteguin e Luiz Roberto Costa.

65 – CAMPEONATO GAÚCHO DE KART



Os pilotos antes das corridas

No dia 21 de agosto, foi realizada a primeira etapa do Campeonato Gaúcho de Kart, no Kartódromo de Tarumã. Foram realizadas três provas, sendo a primeira destinada a pilotos estreantes, disputada em 25 voltas, foi vencida por João Carlos Rosa Carvalho (MC-9), ficando em segundo Rubens Borges Fortes Jr. (MC-90) e em terceiro José Alfredo Becher (MC-9). A segunda corrida, para pilotos veteranos, com motores de 100 cc, foi disputada numa distância de 50 milhas e sagrou-se vencedora a dupla Clóvis e Carlos Alberto Moraes (MC-90), ficando em segundo Júlio Corbet/Carlos Daudt Correia (MC-90) e em terceiro Ismael Chaves Barcelos/Iilton Brigom (MC-45). A terceira prova, intitulada de “Força Livre” foi vencida por Júlio Corbeta (MC-90), ficando em segundo José Alencar Castro (MC-90), em terceiro Valter Doknet (MC-90) e em quarto Raffaele Rositto/Hugo Espindola (MC-45).

67 – FEDERAÇÃO CATARINENSE DE AUTOMOBILISMO

No dia 24 de agosto foi fundada a Federação Catarinense de Automobilismo, sendo eleito para presidente o Sr. Oscar Cardoso Filho. A Federação Catarinense foi constituída por 12 clubes das cidades de Florianópolis, Joinville, Itajaí, Blumenau, Mafra, Lages, Joaçaba, Tubarão, Videira, Caçador, Chapecó e Herval do Oeste.

68 – UMA HORA DE CALOUROS

Abrindo a semana da Velocidade, foi realizada no dia 28 de agosto, no autódromo de Interlagos, a prova “Uma Hora de Calouros”, com a participação de 20 pilotos.

A largada da prova foi efetuada às 15 horas, com Jan Balder assumindo imediatamente a dianteira, com seu DKW Vemag, para vencer a prova de ponta a ponta. Intensa luta se verificou pela segunda posição entre o DKW de Marco Grilli, o JK de Von Stuck e o Simca de João Odmur Costa, com os carros trocando constantemente de posição até a bandeirada de chegada, obedecendo essa ordem.

[Ver RESULTADOS 1966/54](#)



Jan Balder venceu a Uma Hora para Estreantes e Novatos

69 – II 3 HORAS DA GUANABARA

A inauguração do circuito completo do Autódromo de Jacarepaguá ocorreu no dia 28 de agosto, com a disputa da prova “3 Horas da Guanabara”.

Essa prova estava inicialmente programada para o dia 21 de agosto, porém as chuvas que caíram sobre a cidade do Rio de Janeiro naquela semana fizeram com que os organizadores, com antecedência, adiassem a sua realização para o dia 28, deixando-a a apenas uma semana da segunda prova da Semana da Velocidade de São Paulo, também com duração de três horas.

Com as alterações ocorridas na equipe Willys, a saída da Vemag das competições e com a Simca sem carros competitivos e se preparando para participar do GP Argentino de Turismo Melhorado, as principais equipes estavam assim compostas: A Willys, se apresentou pela primeira vez com sua nova formação: os dois Willys 1300 e os pilotos Luiz Pereira Bueno e Bird Clemente. A Jolly Gancia, com as Alfa Romeo Giulia para Emílio Zambello e Jaime Pistilli, não contando com a presença de Piero Gancia que se encontrava em viagem para o exterior. A Dacon, incentivada pelo bom desempenho do Karmann Ghia Porsche de 1600 cc, trocou seu motor por um de 2.000 cc, com o carro sendo inscrito para José Carlos Pace e Wilson Fittipaldi Jr., que havia

saído da Willys. Um carro semelhante foi inscrito por Marivaldo Fernandes, contando com a assistência técnica da Dacon. De Petrópolis, ressurgiu o Protótipo Atlas, com motor Alfa Romeo, para ser pilotado por Mário Olivetti. Completavam a lista de inscritos o Malzoni de Aníbal Fusetti, quatro Interlagos, cinco Renault 1093, três DKW Vemag, um Simca, o Volkswagen com “kit” Okrasa, de Luiz Felipe Gama Cruz, além de um antigo Porsche 356, que seria pilotado pelo carioca Marcus Vinícius.

No sábado foi realizada a prova de classificação, com o grid de largada ficando assim definido:

2 José Carlos Pace/Wilson Fittipaldi Jr. Karmann Ghia Porsche 1m45s4	47 Bird Clemente Willys 1300 1m46s6	47 Luiz Pereira Bueno Willys 1300 1m46s6
45 Marivaldo Fernandes Karmann Ghia Porsche 1m48s7	23 Emílio Zambello Alfa Romeo Giulia TIS 1m56s1	
5 Jaime Pistilli Alfa Romeo Giulia TIS 1m57s0	35 Carlos Erymá Willys Interlagos 1m57s4	96 Norman Casari/Mauro Sá Mota DKW Vemag 2m00s3
65 Mário Olivetti Atlas Alfa Romeo 2m00s8	66 Waldemyr Costa Willys Interlagos 2m00s9	
18 Sérgio Palhares Willys Interlagos 2m01s9	76 Aníbal Fusetti DKW Malzoni 2m02s2	37 Antônio Pinto de Souza Renault 1093 2m09s4
27 Luiz Felipe Gama Cruz/Fábio Crespi VW Okrasa 2m09s5	49 Lair Carvalho Renault 1093 2m11s0	
9 Neudy Geraldés DKW Vemag 2m11s2	30 Manuel Maria Willys Interlagos 2m12s5	14 Narciso Portela Renault 1093 2m13s2
24 Petrônio Affonso Renault 1093 2m13s7	1 Sérgio Moniz Simca Rallye 2m14s7	
16 Marcus Vinícius Porsche 356 2m24s7	50 Wanderley Mariz DKW Vemag	75 Fernando Pereira Renault 1093

Exatamente às 10 horas de um domingo de sol intenso foi dada a largada da prova, com a bandeirada sendo baixada pelo Ministro da Educação e Cultura, Moniz de Aragão. Quando os carros entraram no “miolo” do circuito, Marivaldo Fernandes vinha muito forte, saiu da pista e ficou atolado à beira do lago ali existente. Com ajuda de populares, conseguiu retornar à prova, mas perdeu duas voltas nesse imprevisto. Com isso, a primeira volta foi completada na seguinte ordem: 1º (2) Pace; 2º (47) Bird; 3º (46) Bueno; 4º

(23) Zambello; 5º (18) Sérgio Palhares, que fazia sua reestreia; 6º (5) Pistilli; 7º (65) Olivetti; 8º (66) Waldemyr; 9º (35) Erymá; 10º (27) Cruz; 11º (50) Mariz; 12º (96) Mota; 13º (30) M. Maria; 14º (76) Fusetti; 15º (75) Feiticeiro; 16º (37) Souza; 17º (49) Lair; 18º (14) Narciso; 19º (14) Neudy; 20º (1) Moniz; 21º (16) Vinícius; 22º (24) Petrônio; e quase duas voltas depois, Marivaldo Fernandes em 23º lugar.



Marivaldo Fernandes – Karmann Ghia Porsche nº 45

Ao serem completadas 10 voltas, Luiz Greco sinalizou para Bird apenas acompanhar o Karmann Ghia de Pace, com o chefe da equipe Willys contando com os problemas de pneus que vinham afligindo os carros da equipe Dacon. O Karmann Ghia de Pace liderava, com o tempo de 18m06s, com Bird em segundo e Bueno em terceiro, Zambello em quarto, Palhares em quinto, Pistilli em sexto, Erymá em sétimo e os demais. Nessa altura já havia abandonado a prova o antediluviano Porsche do carioca Marcus Vinícius que enfrentava problemas com o trambulador de marcha mesmo antes do início da corrida.

Na vigésima volta Pace ainda liderava, com o tempo de 36m37s, podendo-se observar que o ritmo de prova havia diminuído, pois a primeira hora tinha sido coberta em 18m06s e a segunda em 18m31s. Bird e Bueno mantinham suas posições, vindo em quarto Zambello, com uma volta de desvantagem, e Marivaldo em quinto, já começando a ameaçar a posição do piloto da Alfa Romeo, sexto Palhares, em sétimo Olivetti e em oitavo Pistilli.

Na 22ª volta, a previsão de Luiz Greco se concretizou, quando o Karmann Ghia Porsche nº 2 entrou nos boxes com o pneu traseiro direito completamente destruído. Efetuada a troca, Pace retornou, perdendo uma volta para o líder que passou a ser Bird Clemente.

Com 30 voltas completadas, Bird Clemente liderava, com o tempo de 54m49s, seguido por Luiz Pereira Bueno. José Carlos Pace era o terceiro, uma volta atrás, seguido por Marivaldo Fernandes na mesma volta de Pace. O quinto era Emílio Zambello, seguido por Olivetti, Pistilli e Erymá, todos com 28 voltas. Sérgio Palhares que vinha fazendo uma excelente corrida tinha recorrido aos boxes e perdido muitas posições.

Na 34ª volta, o Karmann Ghia Porsche nº 2 parou novamente com o mesmo problema, pneu traseiro direito dechapado. A equipe Dacon aproveitou para trocar os quatro pneus, reabastecer e substituir José Carlos Pace por Wilson Fittipaldi Jr.

Nesse momento, Greco sinalizou para que seus pilotos não forçassem demais o ritmo, pois se não tivessem problemas mecânicos, venceriam tranquilamente a corrida.

Ao se completar a volta 40, Bird liderava com o tempo de 1h12m30s, com Luiz Pereira Bueno em segundo, com 39 voltas, Marivaldo em quarto, também com 39 voltas, seguidos por Wilsinho e Zambello, com 38 voltas. Nessa altura da prova, haviam abandonado Petrônio Affonso, na volta 35, Mário Olivetti na 36 e Wanderley Mariz na 39.



José Carlos Pace (Karmann Ghia Porsche - 2) e Luiz Pereira Bueno (Willys 1300 - 46)

Na volta 47, nova parada do Karmann Ghia nº2, com o mesmo problema: pneu estourado. Com 50 voltas completadas, Bird liderava com o tempo de 1m30s56s. Em segundo, com 49 voltas vinha Luizinho, seguido por Marivaldo, na mesma volta e com 47 voltas seguiam Wilsinho e Zambello. Novo abandono ocorreu nesse intervalo, o do VW de Luiz Felipe Gama Cruz e Fábio Crespi na volta 46. Bird Clemente passeava pela pista quando se completaram 60 voltas. Com o tempo de 1m49m42s, liderava com uma volta de vantagem para Luizinho e Marivaldo e três para Wilsinho e Zambello. Na volta 61 Bird entrou nos boxes, os mecânicos examinaram os pneus e decidiram não os trocar. O carro foi reabastecido e retornou perdendo pouco mais de 15 segundos com a operação. Na mesma volta parou Marivaldo para reabastecer, cabendo a Luizinho parar na volta 64, apenas reabasteceu e retornou à prova. Na volta 70, Bird liderava com o tempo de 2h09m18s, o segundo era Luizinho com 69 voltas, o terceiro Wilsinho e o quarto Marivaldo, ambos com 68 e com Zambello em quinto, primeiro do Grupo V (Turismo), com 67 voltas. Na volta 78 Wilsinho, que imprimia um ritmo muito forte conseguiu passar por Luizinho assumindo a segunda colocação, porém quando completava a volta 80, teve novo pneu estourado. Parou nos boxes, trocou o pneu e retornou a toda velocidade. Com 80 voltas Bird liderava com o tempo de 2h27m55s, vindo a seguir Luizinho e Wilsinho com 79 voltas, Marivaldo com 78 e Zambello com 76 voltas. Depois de retornar à pista, Wilsinho recuperou a posição perdida para Luizinho, pois este enfrentava problemas na embreagem de seu carro e assim, quando a prova atingiu a 90ª volta, Bird liderava com o tempo de 2h47s11s, vindo Wilsinho em segundo, com 89 voltas, Luizinho em terceiro, também com 89, Marivaldo, 88, Zambello 86, Erymá, 84 e Pistilli, também com 84 voltas. Ao se completarem 3 horas de corrida, Bird Clemente recebeu a bandeirada de chegada, tendo completado 97 voltas, com a dupla José Carlos Pace/Wilson Fittipaldi Jr, com 96, em segundo, Luiz Pereira Bueno em

terceiro, também com 96, em quarto Marivaldo Fernandes, com 95, Emílio Zambello, com 93, Jaime Pistilli com 91 e com Carlos Erymá recebendo a bandeirada de chegada empurrando seu Interlagos, na sétima posição, completando 90 voltas.

[Ver RESULTADOS 1966/55](#)



47 – Bird Clemente (Willys 1300) vencedor da prova, perseguido pelo 45 – Marivaldo Fernandes (Karmann Ghia Porsche)

70 – ETAPA DO CAMPEONATO PAULISTA DE KART - SANTOS

No dia 28 de agosto foi disputada mais uma etapa do Campeonato Paulista de Kart, num circuito improvisado de 850 metros, em Marapé, em Santos, com os seguintes resultados: 1ª Prova Extra de 125 cc: 1º Francisco Plumary Jr. – 20 v; 2º Celso Mello; 3º Antônio Figueiredo; 4º Jacaré; 5º Caetano Damiani. 2ª Prova Extra de 125 cc: 1º Sílvio Toledo Piza; 2º José Coelho Romano; 3º Carlos Panuncio; 4º Edson Barreiro; 5º Joca. 1ª Prova de Estreantes – 125 cc: 1º Renato Perez; 2º Norival Laranjeiras; 3º Carlos Catapani. 2ª Prova de Estreantes – 100 cc: 1º José Claudino Beceari; 2º Iberê Venturini; 3º Armando Gianetti. Etapa do Campeonato classe 125 cc: 1º Stitzi – 20 v – 15m45s; 2º Durval Viscardi; 3º Maneco Combacau; 4º Aniello Ambrosini; 5º Neville Hoff; 6º Tite Catapani; 7º Miguel Fasanelli; 8º Marcos Troncon; 9º Carlos Savoia; 10º Joaquim Cacao Mattos. Etapa do Campeonato classe 100 cc: 1º Carlos Savoia – 20 v – 16m25s5; 2º Orlando Penarúbia; 3º Henry Strasser; 4º Arildo Barbosa. Etapa do Campeonato classe 200cc: 1º Juca – 20 v – 15m53s; 2º Milton “Fumaça” Stella; 3º Carlos Federici; 4º Waldir Gianetti; 5º Miguel Fasanelli; 6º Emerson Fittipaldi.

71 – V 3 HORAS DE VELOCIDADE - INTERLAGOS

Em prosseguimento à “Semana da Velocidade” foi realizada no dia 4 de setembro, a prova “3 Horas de Velocidade”, disputada no autódromo de Interlagos e destinada aos carros dos Grupos 5 (Turismo), 3 (GT) e 6 (Protótipos), numa prova que não fazia, como era praticado, até então, a divisão dos participantes do Grupo 5, por classes de cilindrada.

Inscreveram-se 33 carros, porém na hora a largada estavam presentes 22 deles, sendo a lista de favoritos semelhante à das 3 Horas da Guanabara disputada uma semana antes.

As principais alterações eram a ausência do Porsche de Marivaldo Fernandes, que preferiu preparar melhor o carro para a prova de 500 Quilômetros, válida para o Campeonato Brasileiro, a qual ele liderava e que seria disputada três dias depois. O outro Porsche, o da equipe Dacon, teria ao volante, diferentemente da prova do Rio, apenas José Carlos Pace, ficando Wilsinho escalado para a prova de 500 Quilômetros. Embora sem o Porsche de Marivaldo, a prova foi reforçada pela presença de dois DKW Malzoni, o de Francisco Lameirão, que corria por uma equipe particular, mas com assistência de Jorge Lettry e o de José Ramos.

E antes da largada surgiu o primeiro desentendimento: O Karmann Ghia Porsche de José Carlos Pace não tinha marcha ré! O regulamento internacional previa a exigência dessa marcha, por questão de segurança, podendo ser usada principalmente em caso de acidente. Paulo Goulart, dono da equipe, argumentava que, como era proibido andar de marcha ré na pista, a havia substituído por uma quinta marcha. Luiz Greco da Willys se manteve tranquilo, pois sabia que, caso fosse batido pelo carro de Goulart, bastaria apresentar uma reclamação e o carro seria desclassificado. Goulart, por sua vez, providenciou um abaixo-assinado, que deveria ter unanimidade para ser validado, não o conseguiu, mas a direção de prova resolveu autorizar a participação do carro, pendente de reavaliação ao final da corrida, em ao estilo do famoso “jeitinho brasileiro”.



A largada da prova com Pace (2) e Bueno (47) na frente

O grid de largada foi definido por sorteio, cabendo a Marivaldo Fernandes (Karmann Ghia Porsche nº 45) a posição de honra, mas como ele e mais onze carros não se apresentaram para a largada, o grid teve que ser redefinido, ficando assim constituído:

2 José Carlos Pace Karmann Ghia Porsche	46 Luiz Pereira Bueno Willys 1300	73 José Ramos DKW Malzoni
4 Francisco Lameirão DKW Malzoni	76 Lúcio Naja DKW Malzoni	
47 Bird Clemente Willys 1300	28 Roberto Gomez Simca Rallye	90 Jair Santiago/Zoroastro Avon Simca Rallye

89 Ruy Santiago Simca Rallye	5 Jaime Pistilli/Leonardo Campana Jr. Alfa Romeo Giulia T15	
23 Emílio Zambello Alfa Romeo Giulia T15	32 Waldomiro Pieski DKW Vemag	10 Marinho Camargo DKW Vemag
19 Charlez Marzanasco DKW Vemag	1 Xavante DKW Vemag	
35 Jan Balder DKW Vemag	17 Carlos Mesa Fernandes Renault 1093	3 Alberico Peliciotti Renault 1093
111 Alfredo Lemos Praça Renault 1093	31 Berco Acherboin Renault 1093	
8 Ari e Adalberto Iasi Renault 1093	20 Nilo Vinhaes DKW Vemag	

Iniciada a corrida, José Carlos Pace (Moco) disparou na liderança, completando a primeira volta em 4m12s, vindo em segundo Bird Clemente (4m23s5); Luiz Pereira Bueno (4m24s7); Francisco Lameirão e Marinho Camargo.



O DKW Malzoni de Francisco Lameirão

Durante as cinco primeiras voltas, Moco foi melhorando seu tempo, atingindo 4m07s e aumentando sua vantagem para os Willys 1300.

Na 6ª volta, Luizinho passou por Bird, e a ordem de passagem era a seguinte: 1º (2) Moco; 2º (46) Luizinho; 3º (47) Bird; 4º (4) Lameirão; 5º (10) Marinho; 6º (23) Zambello; 7º (73) Ramos; 8º (89) Ruy; 9º (90) Jota; 10º (28) Argentino.

Na 16ª volta, Luiz Greco sinalizou para Bird entrar nos boxes, a pretexto de reabastecimento, mas instruiu seu piloto a reduzir a marcha, pois já notava fumaça no motor, parada que lhe custou a perda da terceira colocação para o Malzoni de Lameirão. Na altura da 26ª volta, o carro de Bird chegou à curva do “S” soltando muita fumaça. Com grande dificuldade conseguiu chegar aos boxes, onde foi constatada a falta de pressão do óleo, tendo que se retirar da prova.

Nessa altura, parecia que o Karmann Ghia Porsche finalmente alcançaria sua primeira vitória e já estava com quase uma volta à frente de Luizinho, porém, na volta 33, teve que parar na subida dos boxes, com o motor engripado, ficando fora da disputa.

Com esse abandono, Luizinho ficou soberano na prova, vencendo com média de 116,650 km/h e nove segundos de vantagem para Lameirão que fez uma corrida digna de registro. Marinho foi o terceiro, vencendo no Grupo 5.

Ao final da prova, a Federação Paulista de Automobilismo – FPAU, decidiu suspender a Equipe Dacon, tendo em vista a irregularidade com relação à caixa de câmbio do carro de José Carlos Pace. Com isso, seus pilotos poderiam se inscrever nos 500 Quilômetros, mas como pilotos independentes. Uma das decisões mais ridículas, típica de uma entidade ainda em formação.

[Ver RESULTADOS 1966/56](#)



O vencedor da prova: Luiz Pereira Bueno (Willys 1300 nº 46)

72 – IX 500 QUILÔMETROS DE INTERLAGOS

Apenas três dias após a disputa das 3 Horas de Velocidade, foi realizada a IX edição dos “500 Km de Interlagos”, prova válida para a segunda etapa do Campeonato Brasileiro de Automobilismo, promovida pela Confederação Brasileira de Automobilismo.

Tradicionalmente, a distância entre as duas provas, sempre foi curta, com a prova de 3 horas sendo disputada no domingo que antecedia o dia 7 de setembro, feriado nacional, data da realização dos 500 Quilômetros de Interlagos. Ocorre que nas provas anteriores, com exceção da realizada em 1964, quando os regulamentos eram semelhantes, mas naquele ano, 7 de setembro caiu numa segunda-feira e, com isso havia uma distância de mais de uma semana entre as provas. Nos demais anos, os regulamentos técnicos eram distintos, com a prova de 3 horas disputadas nos anos de 1962 e 1963 por carros do antigo Grupo III do Anexo J da FIA e a de 500 Quilômetros por carros Sport e da Mecânica Nacional. Por sua vez, em 1965,

as 3 Horas foram disputadas por carros de Turismo (Grupo 5) e a de 500 Km por carros de Fórmula, Sport, GT e Protótipos.

Entretanto, em 1966, os regulamentos eram iguais e a distância entre as provas muito pequeno o que acabou prejudicando as duas provas.

Para os 500 Quilômetros de Interlagos, os favoritos eram mais uma vez os dois carros da Equipe Willys, com Luiz Pereira Bueno e Bird Clemente. Com a inusitada suspensão da Equipe Dacon, Wilson Fittipaldi inscreveu o Karmann Ghia Porsche que vinha sendo pilotado por ele e por José Carlos Pace, como carro particular, fazendo-se apenas a troca do seu número, de 2 para 77, enquanto a equipe de boxe era a mesma da Dacon, apenas com a ausência de Paulo Goulart que teve de assistir a prova de outro local. O outro Porsche, que já vinha sendo inscrito por Marivaldo Fernandes, também estava presente, assim como o Malzoni de José e Armando Ramos, notando-se a ausência do Malzoni que tanto sucesso alcançou nas 3 Horas, pilotado por Francisco Lameirão. Por sua vez, retornava, para defender a sua liderança no campeonato Piero Gancia, ao volante da sua Alfa Romeo Giulia TIS.



Os carros alinhados para a largada com um Willys Itamaraty como "carro madrinha"

No total, estavam inscritos 30 carros, mas apenas 20 se apresentaram para a tradicional largada ao estilo Indianápolis, tendo um Aero Willys Itamaraty como carro madrinha. Os carros alinharam na seguinte ordem, cuja definição foi efetuada por sorteio, uma sistemática antiquada, com a CBA deixando, mais uma vez, de realizar a prova de classificação na véspera da corrida.

46 Bird Clemente Willys 1300	77 Wilson Fittipaldi Jr. Karmann Ghia Porsche	76 José Augusto Gontijo/Anibal Fusetti DKW Malzoni
73 Armando e José Ramos DKW Malzoni	47 Luiz Pereira Bueno Willys 1300	
45 Marivaldo Fernandes Karmann Ghia Porsche	66 Waldemyr Costa Willys Interlagos	90 Ruy Santiago Simca Rallye
89 Jair Santiago	87 Lúcio Naja	

Simca Rallye		Simca Rallye	
28 Roberto Gomez Simca Rallye	23 Piero Gancia Alfa Romeo Giulia TIS	33 Roberto Faria DKW Vemag	
1 Xavante DKW Vemag		32 Waldomiro Pieski DKW Vemag	
6 Paulo Guaraciaba/Waldir Lomazzi Renault Teimoso	8 Ari e Adalberto Iasi Renault 1093	17 Carlos Mesa Fernandes/Pedro Oliver Renault 1093	
10 Marinho Camargo DKW Vemag		3 Alberico Peliciotti Renault 1093	

A autorização para largada da prova foi dada às 14 horas com o Malzoni nº 73 assumindo a liderança da prova, porém Wilsinho (Karmann Ghia Porsche 77) o ultrapassou na curva 2 e Bird (Willys 1300 nº 46) fez o mesmo na curva 3. Ainda na primeira volta o Malzoni 76 entrou nos boxes com o para-brisa quebrado, continuando na prova depois que os mecânicos tiraram os pedaços de vidro que ficaram no carro.

A primeira volta foi completada na seguinte ordem: 1º (77) Wilsinho; 2º (47) Luizinho; 3º (45) Marivaldo; 4º (46) Bird; 5º (10) Marinho; 6º (23) Gancia; 7º (73) José Ramos; 8º (90) Ruy Santiago; 9º (28) Roberto Gomez; 10º (89) Jair Santiago; 11º (87) Lúcio Naja; 12º (66) Waldemyr Costa; 13º (8) Adalberto Iasi; 14º (32) Waldomiro Pieski; 15º (33) Roberto Faria; 16º (1) Xavante; 17º (6) Guaraciaba; 18º (3) Peliciotti; 19º (17) Mesa; 20º (76) Gontijo.



José e Armando Ramos (Malzoni-73) perseguido por Marinho Camargo (DKW-10)

Na segunda volta, Wilsinho manteve a liderança, com Luizinho em segundo e Bird em terceiro, depois de ultrapassar Marivaldo. O quinto era Piero Gancia, o sexto Marinho, o sétimo Ruy Santiago, e o oitavo Ramos.

Na 5ª volta os dois líderes tinham aumentado a vantagem para o terceiro, e na sétima, quase que Luizinho assumia a liderança no retão, quando o carro de Fittipaldi foi atrapalhado por carros retardatários.

Na nona volta, ocorreu a primeira grande alteração entre os primeiros, quando Fittipaldi parou na curva 1, desceu do carro, abriu o capô e retornou à prova, para efetuar a sua primeira parada nos boxes, onde trocou os quatro pneus e verificou um vazamento de óleo do motor. Com isso Luizinho assumiu a liderança e abriu duas voltas de vantagem para o Karmann Ghia Porsche.

Piero Gancia que tinha parado para fixar o filtro de óleo e trocar dois fusíveis do seu carro, vinha recuperando terreno juntamente com Fittipaldi, que imprimia um ritmo muito forte, ganhado mais de um segundo por volta em relação ao carro líder.

Assim, na volta 20, liderava a prova o Willys 1300 nº 47 de Luiz Pereira Bueno, seguido por seu companheiro de equipe Bird Clemente, no Willys 1300 nº 46 e por Marivaldo Fernandes no Karmann Ghia Porsche nº 45. Com uma volta de desvantagem vinham Marinho Camargo no DKW Vemag nº 10, Wilson Fittipaldi Jr. no Karmann Ghia Porsche nº 77, e o Malzoni 73 de José Ramos.

Com uma hora de corrida e 45 voltas percorridas, Luizinho liderava, com Bird em segundo, com os dois tendo quase uma volta de vantagem para Marivaldo, que corria em terceiro, o quarto era Wilson Fittipaldi Jr. e o quinto Piero Gancia, que vinha se recuperando. Atrás de Gancia era travada uma luta muito interessante entre o Malzoni nº 73 de José Ramos e o DKW Vemag de Marinho Camargo.

Na volta 54 foi a vez da “bruxa” atacar a equipe Willys, quando Bird Clemente entrou nos boxes com o pneu traseiro direito dechapado. Bird retornou, mas havia perdido a segunda colocação para Marivaldo Fernandes.



Marinho Camargo (DKW-10) terminou a prova na quarta colocação geral.

Na volta 60, Wilsinho entrou novamente nos boxes, dessa vez com um pneu dechapado. Efetuou a troca, retornou à corrida para abandonar na volta 67 com a quebra do câmbio do seu Karmann Ghia Porsche.

Em seguida, Marivaldo recuperou a volta que tinha de atraso em relação a Luizinho e, na 71ª volta, quando o piloto da Willys parou nos boxes para reabastecer, o Karmann Ghia Porsche assumiu a liderança, para perdê-la pouco depois, quando parou nos boxes com o pneu dechapado. Ao retornar, Marivaldo estava 50 segundos distante de Luizinho. A partir de então, Marivaldo começou a descontar a diferença entre eles, até que na volta 112 tinha caído para apenas 39s5; Na volta 114 Bird parou e efetuou nova troca de pneus, com os mecânicos constatando que o rolamento de uma das rodas traseiras estava deteriorado, forçando a suspensão, sendo constatado outros problemas. Bird insistiu com Greco e se arriscou em continuar na corrida.

Duas capotagens foram verificadas: A primeira foi o DKW de Waldomiro Pieski, na curva dois, o piloto foi atirado fora do carro, mas socorrido por populares, ficou constatado que não teve gravidade, e pouco depois, na mesma curva, foi a vez do Renault nº 3 de Alberico Peliciotti, que bateu num carro que tinha ficado estacionado à beira da pista, também capotando e, mais uma vez, sem maiores consequências para o piloto.

Na 126ª volta a diferença entre os líderes tinha caído para 30s1, mas o esforço de Marivaldo pagou seu preço, com o carro soltando muita fumaça, o obrigando a parar nos boxes. Quando saiu dos boxes, foi ultrapassado por Bird, ficando uma diferença de 3 segundos entre os dois e, enquanto o público vibrava com uma possível disputa entre os dois, Marivaldo foi obrigado a parar na volta seguinte, para abandonar a corrida com um cabeçote do motor rachado.

Daí para a frente, os dois carros da Willys se limitaram a concluir a prova nas duas primeiras colocações, com Bird, em segundo, três voltas à frente de Piero Gancia, que era de 4 a 5 segundos mais rápido que o piloto da Willys, mas não havia mais tempo para que o alcançasse, mesmo tendo descontado uma volta. O quarto colocado foi Marinho Camargo e o quinto o Malzoni dos irmãos José e Armando Ramos.

Com esses resultados, Piero Gancia assumiu a liderança do campeonato, com Marivaldo Fernandes em segundo e Luiz Pereira Bueno em terceiro.

[Ver RESULTADOS 1966/57](#)



A chegada dos Willys 1300: 47 – Luiz Pereira Bueno (vencedor) e 46 – Bird Clemente (2º colocado)

73 – 50 MILHAS DE KART DE CAMPO GRANDE - RJ

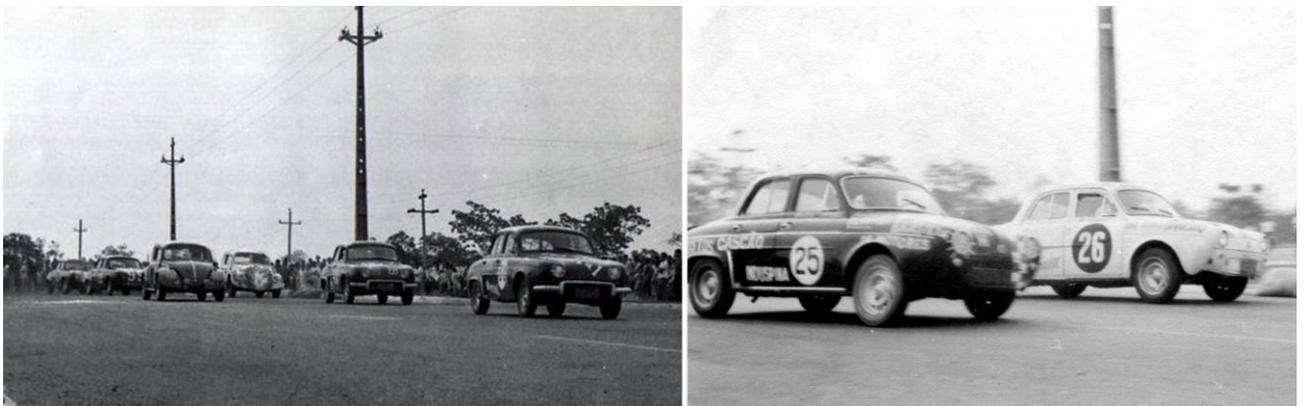
No dia 10 de setembro foi realizada a prova de Kart “50 Milhas de Campo Grande”, promovida pelo Jornal do Brasil. O circuito escolhido foi traçado no bairro da zona leste carioca, abrangendo as Ruas Coronel Agostinho, Major Almeida Costa, Augusto Vasconcelos e Praça Dr. Raul Boaventura, em frente à Estação da E. F. Central do Brasil. O resultado da prova foi o seguinte: 1º (27) Mário Júlio de Moraes – 133 voltas (1º B); 2º (17) Henry Hulsmeyer – 131 voltas (1º A); 3º (53) Homero Rubin – 129 voltas (2º A); 4º (34) César Faria – 114 voltas (2º B); 5º (70) – Jaime Reis – 108 voltas (3º B); 6º (40) Aluízio Lage – 81 voltas (3º A); 7º (5) – Antônio Celso Vieira – 80 voltas (4º A); 8º (19) João Renha – 77 voltas (5º A); 9º (52) Jorge Itam – 73 voltas (4º B); 10º (33) Hélio Leonardo – 61 voltas (5- B).

74 – PRÊMIO FORÇAS ARMADAS – BRASÍLIA - DF

Retomando as corridas em Brasília, a Federação Automobilística do Distrito Federal – FADF organizou no dia 18 de setembro a “Prova Força Armadas”, para pilotos estreantes e novatos.

O circuito escolhido se situava no Setor Hoteleiro Norte, à época sem construções, que basicamente era um “quadrado”, com largada no eixo monumental, na altura onde atualmente está o Hotel Casablanca, dobrando à direita pela Avenida W-3 Norte, seguindo até a Avenida do atual “Centro Empresarial Varig”. Ao final dessa Avenida, fazia nova curva à direita, pelo estacionamento público em frente ao “American Office Tower”, observe-se que na época havia essa passagem, o que não ocorre atualmente. A última curva do circuito era a alça de acesso ao Eixo Monumental, com uma curva à direita, atual Hotel Manhattan Plaza, totalizando 2.200 metros.

Participaram da prova 18 carros, sendo dois de Goiânia e a vitória ficou com José Antônio Pedroso, que pilotou um Renault 1093 nº 3. O segundo colocado foi Jorge Dino, com Gordini nº 12, o terceiro Pedro Paulo Santi, com Renault Teimoso nº 11, o quarto o goiano Dezinho Motta, DKW nº 12, e o quinto João Braz de Souza, com o Volkswagen nº 18.



*Logo após a largada o R-Teimoso 30 de Otávio Fanalli apareci na frente de um pelotão.
Disputa entre o Gordini nº 25 de Sérgio Bandeira de Melo e o Dauphine nº 26 de Waldir Lomazzi*

75 – CAMPEONATO GAÚCHO DE KART

Foi disputada no dia 18 de setembro a segunda etapa do Campeonato Gaúcho de Kart, vencendo a categoria principal, a Força Livre, o piloto Clóvis de Moraes, depois de intensa disputa com Júlio Corbeta que ficou na segunda colocação.

76 – CAMPEONATO PARANAENSE DE KART

A prova válida para o Campeonato Paranaense de Kart, disputada no dia 18 de setembro, teve o seguinte resultado: 1º Guilherme Castilho; 2º Enzo Scaletti; 3º Walter Romeiro; 4º Agostinho Leão; 5º Luiz Moura Brito; 6º Luís Fernando Aguiar; 7º Udo Labarchi; 8º Luiz Fernando Groconke.

77 – NOVO CÓDIGO NACIONAL DE TRÂNSITO

O Código Nacional de Trânsito, instituído pela Lei nº 5.108, de 21 de setembro de 1966, foi outra lei que reconhecia a existência da Confederação Brasileira de Automobilismo – CBA.

No seu artigo 4º, o referido código elencava para o Conselho Nacional de Trânsito, um representante da CBA, nos seguintes termos:

Art. 4º O Conselho Nacional de Trânsito, com sede no Distrito Federal, subordinado diretamente ao Ministério da Justiça e Negócios interiores, é o órgão máximo normativo da coordenação da política e do sistema nacional de trânsito e compor-se-á dos seguintes membros:

e) um representante da Confederação Brasileira de Automobilismo;

Também assegurava o comando das competições desportivas à Confederação:

Art. 18 – As provas desportivas, inclusive seus ensaios, só poderão realizar-se em vias públicas, mediante prévia licença da autoridade de trânsito.

§ 1º - A realização de provas desportivas, de acordo com este artigo, será precedida de caução ou fiança, e contrato de seguro em favor de terceiros, contra riscos e acidentes, em valores previamente arbitrados pela autoridade competente.

§ 2º - A realização de provas ou competições automobilísticas e os respectivos ensaios dependem sempre de autorização expressa da Confederação Brasileira de Automobilismo ou de entidades estaduais e a ela filiadas.

À CBA, também foi delegada ações junto à alfândega:

Art. 24 – As Confederações Desportivas poderão ser autorizadas a realizar entendimento junto às autoridades alfandegárias visando a facilitar a entrada e a saída do material a ser utilizado pelas delegações que participem de competições internacionais.

Da mesma forma, foi-lhe deferida a possibilidade de expedição de permissão internacional para conduzir veículos, certificado de circulação e caderneta de passagem nas alfândegas:

Art. 25 – Compete aos Departamentos de Trânsito e às Circunscrições Regionais de Trânsito a expedição da Permissão Internacional para Conduzir, Certificado Internacional de Circulação e Caderneta de Passagem nas Alfândegas, sendo que o Conselho Nacional de Trânsito poderá atribuir aquela competência à Confederação Brasileira de Automobilismo, ao Touring Club do Brasil ou a outra entidade idônea.

Essa foi mais uma derrota dos dirigentes do Automóvel Clube do Brasil.

78 – CAMPEONATO CARIOCA DE AUTOMOBILISMO

A abertura do Campeonato Carioca de Automobilismo de 1966 ocorreu no dia 25 de setembro, com a realização de duas corridas: uma preliminar para Estreantes e Novatos, disputada em 15 voltas pelo circuito completo do recém-inaugurado autódromo de Jacarepaguá e a prova principal, para pilotos graduados.

O regulamento do campeonato, previa para os pilotos graduados, a premiação para três categoria: Grupo 3 (GT), Grupo 5 (Turismo) e Grupo 6 (Protótipos), sendo que a categoria Turismo teria classes até 850 cc, de 851 a 1.300 cc e acima de 1.301 cc.

Para os pilotos estreantes e novatos, a categoria seria do Grupo II (Turismo), também subdividido em três classes, nos moldes do Grupo 5 dos pilotos graduados.

A prova de estreantes e novatos teve a participação de 15 carros, com o grid de largada estabelecido por uma prova de classificação, ficando assim formado:

13 Sérgio Cardoso Simca Tufão Rallye 2m06s7	51 Nelson Cintra Renault Gordini 2m10s8	1 "Hansa" FNM 2000 JK 2m10s8
57 Renault 1093 Carlos Alberto Sicupira 2m11s1	89 João Aguiar de Souza Renault 1093 2m12s5	
18	87	22

Paulo Lins Renault 1093 2m15s4	Giu Ferreira Renault Gordini 2m15s5	Álvaro Costa Renault Gordini 2m17s5
11 Jorge Leonso VW Sedan 2m19s2	56 Paulo Sérgio Pires Renault 1093 2m24s6	
4 "Cri-Cri" VW Sedan 2m24s7	67 João Ribas Renault Gordini 2m25s3	26 José Prado VW Sedan 2m33sa3
27 "Dr. Jivago" Simca Tufão Rallye	25 Roberval Vasconcelos VW Sedan	



A largada da prova de Estreantes e Novatos

A largada da prova foi dada às 14,30 horas, com o Simca nº 13, de Sérgio Cardoso, assumindo a liderança e logo começando a abrir vantagem para seus concorrentes, com o JK nº 1 em segundo e o R-1093 nº 57 em terceiro. Sérgio Cardoso continuou abrindo vantagem, sem atender à sinalizado do seu boxe para que diminuísse o ritmo de corrida e, esse esforço cobrou seu preço, com o Simca entrando nos boxes, faltando uma volta para o término da prova, com um pneu dianteiro completamente dechapado.

Com isso, "Dr. Jivago", no Simca nº 27, que tendo largado na última fila, vinha recuperando terreno e se encontrava na segunda colocação, acabou vencendo a prova, com o R-1093 nº 57 de Sicupira em segundo. O Simca de Sérgio Cardoso retornou à pista para receber a bandeirada de chegada na sétima posição.

[Ver RESULTADOS 1966/58](#)

A prova principal teve a participação de 16 pilotos, com destaque para os dois Willys Interlagos comprados da equipe oficial da Willys, que seriam pilotados por Sérgio Palhares e Sérgio Carvalho. Além desses dois Interlagos, "pintavam" como favoritos o DKW de Norman Casari e o Interlagos de Carlos Erymá.

Depois da prova de classificação, o grid de largada ficou assim formado:

96 Norman Casari DKW Vemag 1m56s2	35 Carlos Erymá Willys Interlagos 1m58s0	18 Sérgio Palhares Willys Interlagos 1m58s1
--	---	--

19 Renato Malcotti DKW Vemag 2m01s0	75 Fernando Pereira Renault 1093 2m07s3	
37 Antônio Pinto Souza Renault 1093 2m09s2	57 Gilberto Corrêa Renault 1093 2m10s6	49 Lair Carvalho Renault 1093 2m10s7
14 Narciso Sá Renault 1093 2m13s6	22 Sérgio Carvalho Willys Interlagos 2m14s0	
1 Sérgio Moniz Simca Tufão Rallye 2m15s3	3 Waldemar Silva Renault 1093 2m15s9	9 Neudy Gerales DKW Vemag
30 Manuel Maria Willys Interlagos	27 Luiz Felipe Gama Cruz Simca Tufão Rallye	
39 Heitor Palhares Simca Rallye		

Baixada a bandeira de largada, tomou a ponta o Interlagos 18 de Sérgio Palhares, seguido pelo DKW 96 de Norman Casari, pelo Interlagos 35 de Carlos Erymá, pelo Interlagos 22 de Sérgio Carvalho e pelo surpreendente DKW 19 de Renato Malcotti.



96 – Norman Casari (DKW); 35 – Carlos Erymá (Interlagos) – 75 – Fernando Pereira (R-1093)

Com exceção da luta entre Malcotti e Carvalho, as posições de Palhares, Casari e Erymá logo se definiram, até que na 16ª volta o carro de Palhares passou pelos boxes falhando, para na volta seguinte ceder a liderança a Casari. Palhares ainda tentou continuar, mesmo com o motor falhando, mas teve que abandonar definitivamente na volta 18.

Após assumir a liderança, Casari pode diminuir um pouco o ritmo, sem que com isso viesse a ser ameaçado por Carlos Erymá. Renato Malcotti, que ocupava a quarta posição, acabou abandonando a corrida na volta 21, enquanto o mesmo fim teve o Interlagos de Sérgio Carvalho, parando na volta 23. Quem se beneficiou desses abandonos foi Fernando “Feiticeiro” Pereira, para alcançar um merecido terceiro lugar ao final da corrida.

[Ver RESULTADOS 1966/59](#)

79 – CAMPEONATO PARANAENSE DE AUTOMOBILISMO

A prova de encerramento do Campeonato Paranaense de Automobilismo foi realizada no dia 25 de setembro, no Circuito do Trevo de Tarumã, tendo como principal atrativo a presença de Luiz Pereira Bueno, que fazia sua estreia na Scuderia Transparaná.

A largada, ao estilo Indianápolis, tendo como carro madrinha um Renault R-8 pilotado pelo presidente do Automóvel Clube do Paraná, foi dada, às 10 horas, para 26 carros, assumindo a liderança Ettore Beppe, seguido por Luiz Pereira Bueno e Luiz Fernando Terra Smith, piloto de São Paulo que também correu pela Scuderia Transparaná. Um pouco atrás vinham Luiz Gastão Ricciardella e Marcos Olsen

Quando Beppe e Smith tiveram que abandonar a corrida, Luiz Pereira Bueno ficou tranquilo conduzindo o seu Interlagos até receber a bandeirada de chegada como vitorioso.

Os Interlagos de Ricciardella e Olsen tiveram que parar nos boxes, do que se aproveitou Carlos Alberto Colli Monteiro para conquistar o segundo lugar ao volante do seu Renault Teimoso, também da Scuderia Transparaná. O terceiro foi Ricciardella e o quarto Olsen.

Ver RESULTADOS 1966/60



Luiz Pereira Bueno estreou na Equipe Transparaná vencendo a etapa do Campeonato Paranaense

80 – RESULTADO DO CAMPEONATO PARANAENSE DE AUTOMOBILISMO DE 1966

Com a realização da sua quarta e última etapa, o Campeonato Paranaense de 1966 apresentou os seguintes resultados:

1 – Categoria GT

P	Piloto	Carro	1 – 29/03 Tarumã	2 – 17/07 Tarumã	3 – 07/08 Londrina	4 – 25/09 Tarumã	Total
1º	Luiz Ricciardella	Willys Interlagos	12	12	12	9	45
2º	Marcos Olsen	Willys Interlagos	7	9	7	7	30
3º	Ettore Beppe	Willys Interlagos	5	7	9	3	24
4º	Luiz Pereira Bueno	Willys Interlagos	-	-	-	12	12
5º	Ruy Jorge Leão	Willys Interlagos	9	-	-	-	9
6º	Edison Zappe	Willys Interlagos	-	-	3	5	8
7º	Edwaldo Vicceli	Willys Interlagos	-	-	5	-	5

2 – Categoria Turismo até 850 cc

P	Piloto	Carro	1 – 29/03 Tarumã	2 – 17/07 Tarumã	3 – 07/08 Londrina	4 – 25/09 Tarumã	Total
---	--------	-------	---------------------	---------------------	-----------------------	---------------------	-------

1º	Carlos Colli Monteiro	Renault Teimoso	12	12	5	12	41
2º	Bernardo Trindade Fº	Renault Teimoso	-	-	12	9	21
3º	Marins Camargo Neto	Renault 1093	-	9	7	-	16
	Edison Graczyk	Renault 1093	9	-	-	7	16
5º	Luiz Augusto de Andrade	Renault 1093	-	-	9	-	9
6º	Tomazzo Taruma	Renault 1093	-	7	-	-	7
7º	Gilberto Menezes	Renault 1093	-	5	-	-	5
	Nelson Roberto	Renault 1093	-	-	-	5	5
9º	Luciano Borghesi	Renault 1093	-	-	3	-	3
	Mário Soares	Renault 1093	-	-	-	3	3

3 – Categoria Turismo de 851 a 1.300 cc

P	Piloto	Carro	1 – 29/03 Tarumã	2 – 17/07 Tarumã	3 – 07/08 Londrina	4 – 25/09 Tarumã	Total
1º	Vitório Colle	DKW Vemag	12	12	9	-	33
2º	Olidir Pereira	DKW Vemag	-	5	3	12	20
3º	Tadeu Briggmann	DKW Vemag	-	-	12	-	12
4º	Vicente Ciccarino	DKW Vemag	-	9	9	9	9
5º	Ottilio Mery	DKW Vemag	-	7	-	-	7
	Saliba Merhi Neto	DKW Vemag	-	-	7	-	7
	Mário Wilson Soares	DKW Vemag	-	-	-	7	7
8º	Edgard dos Santos	DKW Vemag	-	-	5	-	5
	Dado Andrade	DKW Vemag	-	-	-	5	5
10º	Fernando Hauer	DKW Vemag	-	3	-	-	3
	Luiz Moura Brito	DKW Vemag	-	-	-	3	3

4 – Categoria Turismo acima de 1.301 cc

P	Piloto	Carro	1 – 29/03 Tarumã	2 – 17/07 Tarumã	3 – 07/08 Londrina	4 – 25/09 Tarumã	Total
1º	Bruno de Carvalho	Simca	12	-	-	-	12
2º	Alarico Pie	Simca	-	12	-	-	12
3º	Duarte Figiatio	Simca	-	9	-	-	9



Luiz Gastão Ricciardella (Interlagos 103) foi o principal campeão paranaense de 1966

80 – RALLY DA SERRA DO MAR

No dia 25 de setembro, o Centauro Moto Clube realizou seu tradicional Rally da Serra do Mar, com patrocínio da Pirelli. A largada da prova ocorreu em São Paulo, seguindo por Diadema, Serra Velha de Santos, Via Pedro Taques, Itanhaém, Peruíbe, Pedro de Toledo, BR-116 e São Paulo. Além dos trechos de

regularidade foi disputado um quilômetro de aceleração e uma etapa chamada de “média optativa”, em que os concorrentes tiveram de percorrer um trecho de cerca de 7 quilômetros de terra e pedras soltas com um tempo mínimo.

A prova do Quilômetro de Aceleração foi vencida por Jan Balder com seu DKW Vemag nº 35, na classe até 1.300 cc, e Jairo Jampietro, com Aero Willys nº 38, na classe acima de 1.300 cc.

A prova da média optativa foi vencida por Ulisses Guimarães (VW nº 26), seguido por Sérgio Forelli (Gordini nº 25) e Hugo Caradezzi Neto (VW nº 34).

Dos 28 carros que largaram, apenas o Interlagos nº 60 não completou o percurso, sendo o seguinte o resultado: 1º Roberto Rocha/Arthur Antônio Mondin (SP) – 29 - VW Sedan – 91 pontos; 2º Paulo César Mansur/Franco Consonni (SP) – 43 - VW Sedan – 105 pts; 3º Mário Manzoli/Sérgio Manzoli (SP) – 50 - VW Sedan – 177 pts; 4º Luiz Roberto Simões/Sérgio Gaeta Câmara (SP) – 30 - VW Sedan – 223 pts; 5º Paulo Lacerda/Fernando Meirelles (SP) – 48 - VW Sedan – 227 pts; 6º Luiz Otávio Machado/Antônio Paggiaro (SP) – 55 - Renault Gordini – 302 pts; 7º Peter Moacyr Beck/Aurélio Zuffelato (SP) – 49 - VW Sedan – 333 pts; 8º João Carlos Freitas/José Raymundo Vieira Fº (SP) – 45 - Renault Gordini – 434 pts; 9º Jan Balder/Alfredo Maslowski (SP) – 35 - DKW Vemag – 504 pts; 10º Arthur Mondin/Alberto Mondin (SP) – 46 - VW Sedan – 607 pts.



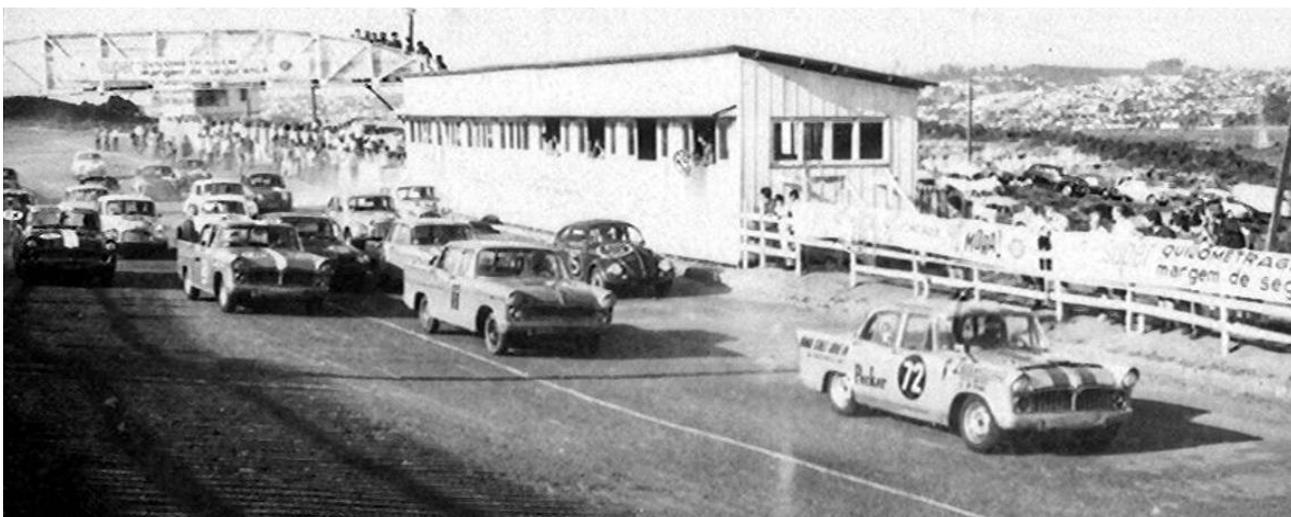
Foto 1 – Jan Balder com problemas no seu DKW – Foto 2 – Arthur Mondim/Arthur Antônio Mondim vencedores da prova

82 – PRÊMIO FARIA LIMA (INTERLAGOS)

A Associação Paulista de Volantes de Competição – APVC resolveu homenagear o Prefeito de São Paulo, José Vicente Faria Lima, organizando uma corrida com o seu nome, nos dias 1 e 2 de outubro.

No sábado foi organizada uma corrida para Estreantes e Novatos, disputada em 10 voltas, com a participação de 15 carros enquadrados na categoria Turismo Grupo II. João Odmur Costa, pilotando um Simca venceu de ponta a ponta, ficando em segundo lugar o DKW de Marco Grilli e em terceiro o FNM-JK de Hans Grun, que correu sob o apelido de “Von Stuck”.

[Ver RESULTADOS 1966/61](#)



A largada da prova de Estreantes e Novatos

No domingo foi realizada a prova “Faria Lima”, que tinha um regulamento bem difícil de compreender, uma vez que foram disputadas duas baterias chamadas de classificatórias, com a participação dos mesmos carros, para selecionar dez desses carros para participarem da prova final.

Largando 14 carros, a primeira bateria foi vencida por Francisco Lameirão com DKW Malzoni, com José Carlos Pace terminando essa bateria na oitava colocação com uma volta a menos. A segunda bateria foi vencida por Pace, com Lameirão em segundo, ambos com o mesmo número de voltas. Moco venceu a terceira bateria, considerada final, com Giaffone em segundo e Lameirão em nono com apenas 7 voltas. Assim, Giaffone, Zambello e Hahn Jr., que completaram as 30 voltas, somando-se as 3 baterias, ficaram em segundo, terceiro e quarto lugar, com Pace em primeiro, com 29 voltas.



Francisco Lameirão (Malzoni-4) vencedor da primeira bateria

A primeira bateria, teve largada ao estilo Le Mans, com Emílio Zambello (Alfa Romeo Giulia) assumindo a liderança, com Lameirão se atrasando. Quando os carros chegaram ao retão, Pace assumiu a liderança, seguido por Zambello e Giaffone, que na curva do Lago assumiu a segunda colocação. A primeira volta foi completada com Pace em primeiro, Giaffone em segundo, Lameirão em terceiro, Zambello em quarto, Hahn Jr. em quinto, Gomez em sexto e Waldemyr Costa em sétimo. Na 2ª volta o Karmann Ghia Porsche

continuou na ponta enquanto Lameirão passou por Giaffone na curva 4. Pace completou a segunda volta com 20 segundos de vantagem para Lameirão, porém o Karmann Ghia passou a abrir a porta do piloto nas curvas, fazendo com que Pace passasse a pilotar segurando a porta e o piloto acabou parando na curva do Sargento, permitindo a vitória de Lameirão.

[Ver RESULTADOS 1966/62](#)

A segunda bateria, com saída dessa vez ao estilo Indianápolis, foi liderada logo após a largada por Lameirão, Giaffone e Zambello. Correndo com uma primeira marcha muito longa, Pace se atrasou, mas ainda na primeira volta assumiu a liderança e não houve maiores modificações até o final, com Pace em primeiro, Lameirão em segundo, Giaffone em terceiro e Zambello em quarto.

[Ver RESULTADOS 1966/63](#)



Passagem dos concorrentes, vendo-se, da esquerda para a direita: 23 – Emílio Zambello (Alfa Romeo Giulia TIS), 31 - Affonso Giaffone Jr. (Alfa Romeo GTZ) e 4 – Francisco Lameirão (DKW Malzoni)



José Carlos Pace (Karmann Ghia Porsche) foi o vencedor da prova.

A última bateria, que era a única que valia alguma coisa, teve dez carros alinhados de acordo com os melhores resultados obtidos nas duas baterias anteriores, com Lameirão assumindo a liderança, seguido por Giaffone e por Pace, que assumiu a liderança já no retão. A partir de então foi iniciada uma luta entre Pace e Lameirão, com o piloto do Malzoni dando tudo que o carro podia, enquanto Pace procurava não

desgastar tanto os pneus do Karmann Ghia Porsche, porém, ao ser completada a oitava volta, Pace passou sozinho, sem que Lameirão aparecesse. Chegou-se a pensar num acidente, com isso, a ambulância de plantão partiu para a pista e retornou logo depois com o piloto, que desceu com a cara aborrecida, esclarecendo que não havia se acidentado, mas que o motor do Malzoni havia quebrado.

Com o abandono, a prova chegou ao final com a primeira vitória de um dos Karmann Ghia Porsche da equipe Dacon, com Affonso Giaffone Jr. em segundo, Emílio Zambello em terceiro, Walter Hahn Jr. em quarto e Waldemyr Costa em quinto.

[Ver RESULTADOS 1966/64](#)

83 – CAMPEONATO PAULISTA DE KART - PIRACICABA

A penúltima etapa do Campeonato Paulista de Kart foi disputada em outubro, na cidade Piracicaba, tendo o seguinte resultado: 1 – Categoria A – Internacional 100 cc: 1º Carlos Savoia (59) Mini McCulloch – 20 voltas; 2º Henry Strasser (164) Mini McCulloch – 19 voltas; 3º Arildo Barbosa (85) Silpo McCulloch – 18 voltas. 2 – Categoria B – Internacional 200 cc: 1º Emerson Fittipaldi (7) Mini Riomar – 20 voltas; 2º Miguel Fasanelli (8) Silpo – 20 voltas; 3º C. Frederich (240) Silpo McCulloch – 19 voltas. 3 – Categoria C – Brasil 125 cc: 1º Emerson Fittipaldi (7) Mini Riomar – 20 voltas; 2º Maneco Combacau (25) Mini Riomar – 20 voltas; 3º Teodoro Horst (70) Silpo – 20 voltas; 4º Pedro Victor Delamare (98) Mini Riomar – 19 voltas; 5º Anielo Ambroseli (42) Silpo – 19 voltas; 6º Marcos Troncon (16) Silpo – 19 voltas.



Emerson Fittipaldi, venceu nas classes 125 e 200 cc

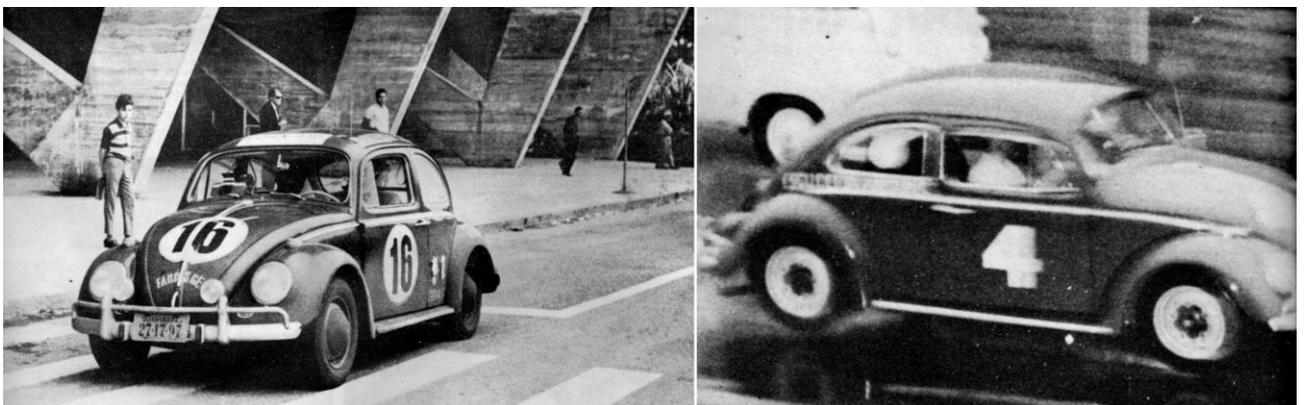
84 – KART EM VOLTA REDONDA

Em outubro foi realizada uma prova de Kart no Kartódromo de Volta Redonda, com o seguinte resultado: 1º João Renha (19) – Mini McCulloch – 30 voltas em 33m09s2; 2º (401) Ludovino Gonçalves; 3º (32) Geraldo Rocha; 4º (285) Cezar Cunha; 5º (402) Nelson Amorim, 6º (400) Fernando Sampaio; 7º (276) – Pedro Flores.

85 – I RALLY NACIONAL DA GUANABARA

O I Rally Nacional da Guanabara, prova promovida pela Revista Autoesporte, Alitália e Pirelli, foi realizada nos dias 7 e 8 de outubro, com 1.422,480 quilômetros, partindo 21 carros de São Paulo e 23 do Rio de

Janeiro. Participaram da prova pilotos do Rio de Janeiro, São Paulo, Minas Gerais, Paraná e Rio Grande do Sul, sendo o seguinte o resultado: 1º Jorge Eduardo Souza/Sérgio Gotkorzewicz (RJ) – 16 - VW Sedan – 31 pontos; 2º Aristóteles Cordeiro/Antônio Sérgio Moreira (RJ) – 4 - VW Sedan – 89 pts; 3º Arthur Mondin/Arthur Antônio Mondin (SP) – 29 - VW Sedan – 127 pts; 4º Francisco Magalhães/Aylton Silveira (RJ) – 44 - Aero Willys – 139 pts; 5º Álvaro Acar/Gilberto Acar (RJ) – 6 - Karmann Ghia VW – 146 pts; 6º Sílvio Podcameni/Sérgio Podcameni (RJ) – 20 - VW Sedan – 181 pts; 7º Mário Valentim Carresi/Domingos Lage (MG) – 10 - DKW Fissore – 193 pts; 8º Renzo Lavancini/João Ramunno (SP) – 41 - Willys Itamaraty – 216 pts; 9º Mário Guzzardi/Sylvio Soares (SP) – 27 - VW Sedan – 223 pts; 10º Paulo Lins/João Sá (RJ) – 18 - Renault 1093 – 239 pts; 11º Toninho Da Matta/Marcelo Campos (MG) – 42 - Simca Rallye – 240 pts; 12º Emanuel Schachner/Simão Edelman (RJ) – 8 - Karmann Ghia VW – 263 pts; 13º Horst Schupp/Jorge Souquet (RJ) – 26 - VW Sedan – 271 pts; 14º Reginaldo Finotti/Luiz Fernando Mondin (SP) – 31 - VW Sedan – 275 pts; 15º Peter Moacyr Beck/Aurélio Zuffelato (SP) – 11 - VW Sedan – 333 pts; 16º José de Alencar Faria/Franco Consonni (SP) – 99 - Simca Tufão – 375 pts; 17º Jairo Luiz Jampietro/Renato Ziria (SP) – 69 - Aero Willys – 432 pts; 18º Antônio Carlos Mendes/Octávio Landi (RJ) – 22 - VW Sedan – 469 pts; 19º Roberto Jacobi/Luiz Caldas Milano (RS) – 15 - VW Sedan – 480 pts; 20º Henrique Moura Costa/Jorge Gostkorzewicz (RJ) – 14 - VW Sedan – 490 pts; 21º Mário Handofsky/Márcio Alves Cardoso (RJ) – 52 - VW Sedan – 538 pts; 22º Raul Paranhos/Victor Paranhos (RJ) – 12 - Willys Interlagos – 560 pts; 23º Nivio Ziviani/Odilon Castrioto Fº (RJ) – 28 - VW Sedan – 606 pts; 24º Luiz Roberto Simões/Sérgio Gaeta Câmara (SP) – 17 - VW Sedan – 668 pts; 25º João Ricardo Rodrigues/Viviana Delburgo (RJ) – 50 - VW Sedan – 697 pts; 26º Nicelea de Oliveira/Mayard Bernard (RJ) – 38 - Renault Teimoso – 729 pts; 27º Sérgio Luiz Sade/Ernesto Traub Fº (PR) – 5 - VW Sedan – 735 pts; 28º Francisco Beck/Luiz Carlos Simões (SP) – 55 - DKW Vemag – 751 pts; 29º Antônio Morandi Rudge/Roberto de Aguiar (SP) – 19 - VW Sedan – 807 pts; 30º Juan Eduardo Frabregues/Carlos Calza (SP) – 21 - DKW Vemag – 816 pts; 31º Jayme Barbosa/João Júlio Caesar (RJ) – 58 - VW Sedan – 912 pts; 32º Gianfranco Matarazzo/João Mottin Fº (SP) – 77 - VW Sedan – 943 pts; 33º Paulo Lacerda/Fernando Meirelles (SP) – 13 - VW Sedan – 952 pts; 34º Giu Ferreira/Luiz Alberto Pimentel (RJ) – 40 - Renault Gordini-986 pts; 35º César Colanesi/Moisés Nunes Jr. (SP) – 43 - VW Sedan – 1077 pts; 36º José Maurício Vasconcellos/Eurico Silveira (RJ) – 32 - DKW Vemag – 1126 pts; 37º Francisco Simões/Cyro Marinoni (SP) – 39 - Simca Tufão – 1153 pts; 38º Ivaldo da Matta/Glauco de Freitas (MG) – 30 - Renault 1093 – 1198 pts; 39º Vicente Martins Neto/Pedro Isar Neto (SP) – 3 - Karmann Ghia VW – 1234 pts; 40º Massimo de Sambuy/João Paulo Del Mar (SP) – 25 - VW Sedan – 1995 pts; 41º Acyr Teixeira/Arnaldo Luiz Matos (SP) – 87 - Renault Gordini – 2693 pts.



**16 – Jorge Eduardo Souza/Sérgio Gotkorzewicz, vencedor da prova e
4 – Aristóteles Cordeiro/Antônio Sérgio Moreira, segundo colocado**

85 – II ETAPA DO CAMPEONATO CARIOCA

A segunda etapa do Campeonato Carioca de Automobilismo foi disputada no dia 9 de outubro, apresentando com maior atração a presença de dois DKW Malzoni, para Norman Casari e Celso Gerbassi. Uma curiosa prova para Volkswagen Kombi, foi vencida por Sérgio Cardoso, ficando em segundo Marcus Vinícius.

[Ver RESULTADOS 1966/65](#)

A prova de estreantes teve a seguinte ordem de largada:

6 Humberto Fonseca FNM 2000 JK 2m02s3	13 Sérgio Cardoso Simca Tufão 2m02s9	11 Armando Barreto FNM 2000 JK 2m03s3
27 Dr. Jivago Simca Tufão 2m07s0	51 Nelson Cintra Renault 1093 2m09s0	
87 Giu Ferreira Renault 1093 2m10s5	89 João Aguiar de Souza Renault 1093 2m11s2	57 Carlos Sicupira Renault 1093 2m12s1
22 Álvaro Costa Renault 1093 2m10s1	25 Roberval Vasconcelos VW Sedan 2m23s5	
25 José Prado VW Sedan 2m26s2	28 Luiz Cardassi FNM 2000 JK	7 Carlos Mariz Renault 1093
3 Manoel Santiago DKW Fissore		



À esquerda o Simca vencedor da prova e à direita, o pódio: Armando Barreto (2), Sérgio Cardoso (1º), e “Dr. Jivago” (3º)

A prova foi facilmente vencida por Sérgio Cardoso, que dessa vez não exigiu do seu carro mais do que ele poderia resistir, vencendo a prova. O líder do campeonato, “Dr. Jivago”, foi apenas o terceiro, batido também pelo FNM JK de Armando Barreto.

[Ver RESULTADOS 1966/66](#)

Para a disputa da prova principal, que recebeu o nome de “Prova Eloy Gogliano”, numa justa homenagem ao Presidente da Federação Paulista, começou com a demonstração de superioridade do DKW Malzoni de Norman Casari, registrando o tempo de 1m48s9 para a pole-position, quase oito segundos à frente de Sérgio Palhares, que foi o segundo colocado, com o tempo de 1m56s2, ficando o grid de largada assim formado:

96 Norman Casari DKW Malzoni 1m48s9	18 Sérgio Palhares Willys Interlagos 1m56s2	35 Carlos Erymá Willys Interlagos 1m56s4
22 Sérgio Carvalho Willys Interlagos 1m57s1	98 Mauro Sá Mota DKW Vemag 1m59s4	
19 Renato Malcotti DKW Vemag 2m00s2	27 Luiz Felipe Gama Cruz VW Okrasa 2m01s8 (NL)	11 Paulo César Newlands Alfa Romeo Spyder 2m02s6
17 Carlos Augusto Palhares Willys Interlagos 2m04s5 (NL)	75 Fernando Pereira Renault 1093 2m06s9	
57 Gilberto Augusto Renault 1093 2m11s8	14 Narciso Sá Renault 1093 2m12s0	1 Sérgio Moniz Simca Tufão 2m12s6
3 Waldemar Silva Renault 1093 2m16s9	94 Hélio Mazza Willys Interlagos	
9 Neudy Geraldes DKW Vemag	50 Wanderley Mariz DKW Vemag	33 Geraldo Gerbassi DKW Malzoni
39 Heitor Palhares Simca Rallye		

Na corrida, Casari pulou na frente e foi gradativamente se afastando dos seus adversários. Na segunda volta o segundo lugar era do Interlagos 35 de Carlos Erymá, perseguido pelo Interlagos 18 de Sérgio Palhares, que na segunda volta assumiu o segundo lugar. Gerbassi que tinha largado no final do pelotão de largada, vinha se recuperando e na quarta volta ocupava a quinta colocação. Com 15 voltas, metade da corrida, Celso Gerbassi ocupava a segunda colocação, seguido por Sérgio Palhares e Sérgio Carvalho. Dois abandonos entre os favoritos, tinham ocorrido: Erymá, Interlagos 35, com problemas mecânicos e Hélio

Mazza, Interlagos 94, que saiu da pista ficando parado na beira do lago, sem ter condições de retornar à prova. Essas posições não se modificaram até o final da prova, terminando em quinto lugar Mauro Sá Mota, conquistada depois de uma luta muito forte com Renato Malcotti durante toda a corrida.

[Ver RESULTADOS 1966/67](#)

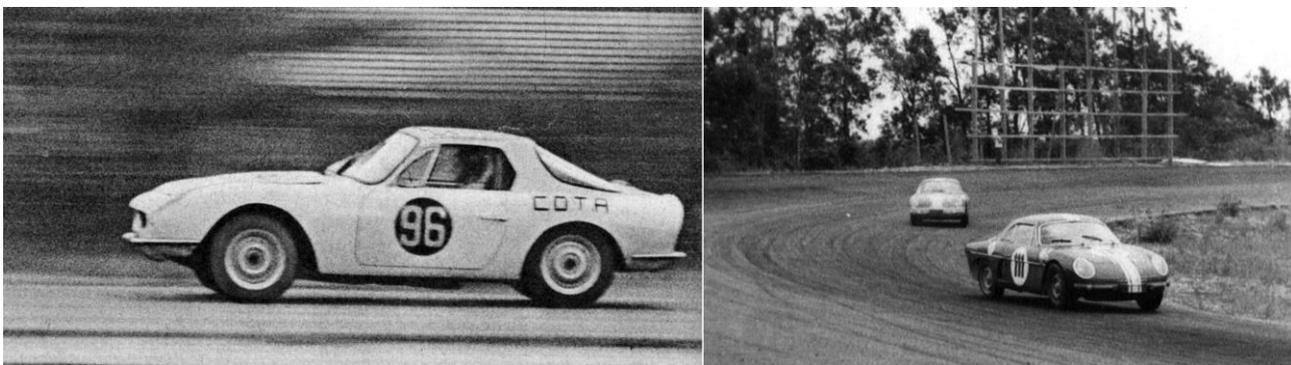


Foto 1 – Norman Casari, vencedor da prova com seu Malzoni e

Foto 2 – Maurício Chulam Neto (Interlagos – 111) em luta com Carlos Erymá (Interlagos – 35)

87 – IV ETAPA DO CAMPEONATO PAULISTA - INTERLAGOS

O final do Campeonato Paulista ocorreu nos dias 15 e 16 de outubro, com a disputa da 4ª Etapa do Campeonato.

Foi uma prova bastante esvaziada, com a participação de poucos pilotos.

No sábado, dia 15, foi realizada uma prova para estreantes e novatos, vencida com grande facilidade pelo FNM-JK de “Hans Stuck”, ficando Giancarlo Baldratti (Simca) em segundo, Nelson Barbosa (DKW) em terceiro, Victorio Zambello (JK) em quarto e Antônio Fonseca da Silva (Simca) em quinto.

[Ver RESULTADOS 1966/68](#)

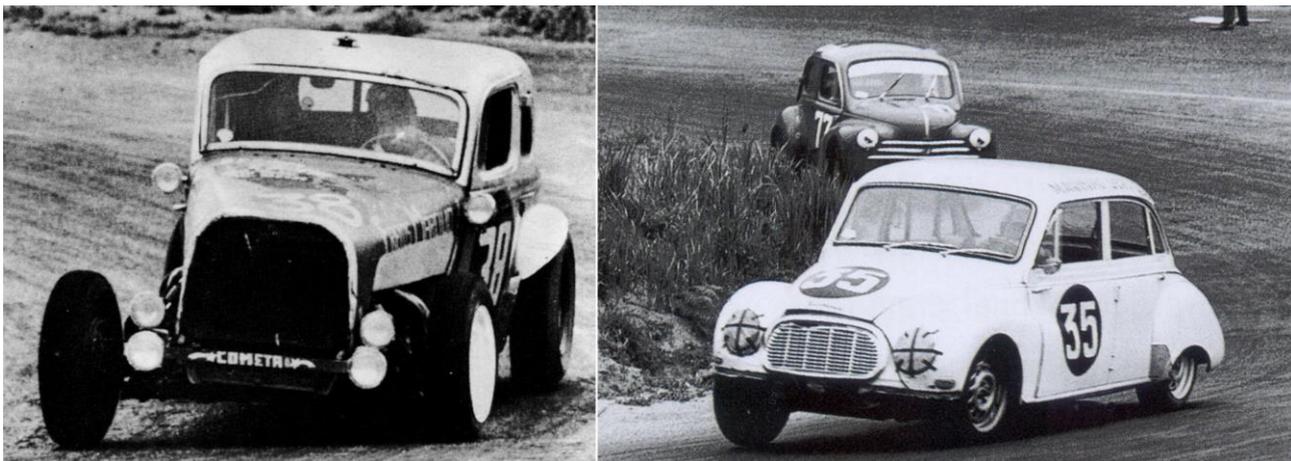


Foto 1 – João Odmur Costa (Simca-72) em luta com Marcos Grilli (DKW-6).

Foto 2 – Von Stuck (FNM JK 96) vencedor da prova, perseguido por Marcos Grilli (DKW-6)

No domingo, inicialmente foi disputada a prova para a categoria Força Livre, que teve a participação de 9 carros. Dada a saída, assumiu a liderança a carretera de Ayres Bueno Vidal seguido por Nelson Marcílio (Ford), Jan Balder (DKW) e Emerson Fittipaldi (Renault 4CV). Ayres acabou abandonando depois da primeira volta, deixando Marcílio à frente, sem haver grandes modificações até o final da fraca prova.

[Ver RESULTADOS 1966/69](#)



38 – Nelson Marcílio (Ford TC) vencedor da prova; 35 – Jan Balder (DKW) e 77 -Emerson Fittipaldi (Renault 4CV)

Pouco depois foi a vez da prova para os Grupos 3, 5 e 6, que contou com a participação do DKW Malzoni de Francisco Lameirão, que havia feito ótimas corridas recentemente e do Brasinca de Walther Hahn Jr., que não teve o seu carro aprontado para a corrida e se socorreu do carro do cantor Juca Chaves, que, embora não estando tão preparado, foi muito útil para o piloto, garantindo-lhe o título da sua categoria.

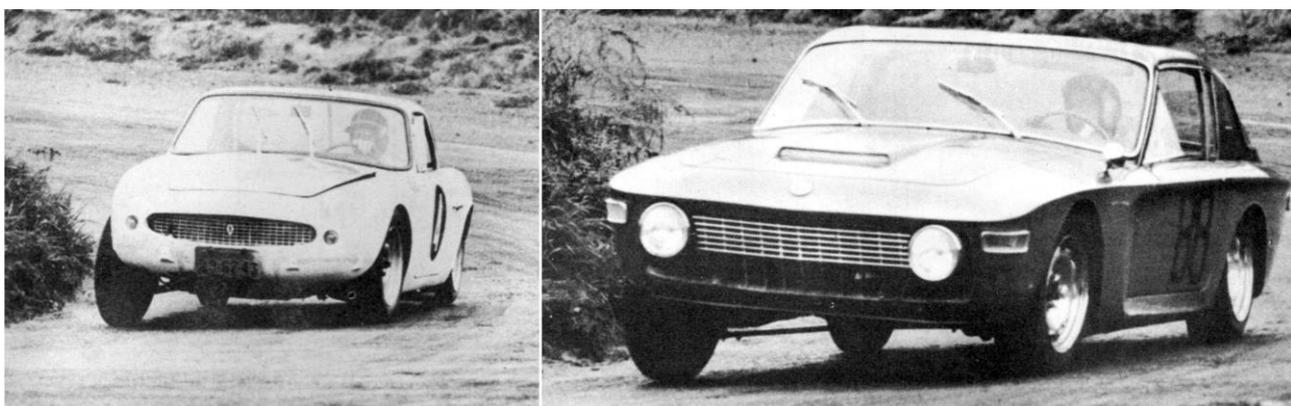
Largaram 11 carros, com o Malzoni assumindo imediatamente a liderança da prova seguido pelo Brasinca (carro que tinha seu nome alterado para Uirapuru).

Os carros completaram a primeira volta na seguinte ordem: 1º (4) Lameirão; 2º (88) Hahn Jr.; 3º (28) Gomez; 4º (86) Von Stuck; 5º (35) Balder; 6º (66) Waldemyr; 7º (72) Ruy Santiago; 8º (16) Partezan; 9º (111) Lemos Praça; 10º (94) Acherboin; 11º (19) Marzanasco.

A cada volta Lameirão foi aumentando sua vantagem e na segunda volta Balder superou Gomez e Stuck e passou a apertar Hahn Jr. Quando a prova parecia definida, na penúltima volta Jan Balder rodou e com isso perdeu a ótima posição que mantinha, terminando em sétimo lugar.

Lameirão venceu com a média de 113,767 km/h, com Hahn (Brasinca) em segundo, Waldemyr Costa (Interlagos) em terceiro, Roberto Gomez (Simca) em quarto e Ruy Santiago (Simca) em quinto.

[Ver RESULTADOS 1966/70](#)



Francisco Lameirão (Malzoni – 4) vencedor da prova e Walter Hahn Jr. (Brasinca – 88) o segundo colocado.

88 – RESULTADO DO CAMPEONATO PAULISTA

1. TURISMO FORÇA LIVRE

2. TURISMO GRUPO 5

3. GT /PROTÓTIPOS GRUPOS 3 E 6

P	Piloto	Pontos	P	Piloto	Pontos	P	Piloto	Pontos
1º	Camillo Christófaró	45	1º	Roberto Gomez	48	1º	Walter Hahn Jr.	41
2º	Nelson Marcílio	30	2º	Charlez Marzanasco	42	2º	Romeo Partezan	33
3º	Emerson Fittipaldi	26,7	3º	Lúcio Naja	21	3º	Waldemyr Costa	21,6
4º	Piero Gancia	22	4º	Jaime Pistilli	16,5	4º	Francisco Lameirão	21,3
5º	Roberto Gomez	19	5º	Alfredo Lemos Praça	15,6	5º	Marinho Camargo	16,5
6º	Dante Di Camillo	15,6	6º	Ruy Santiago	11	6º	Carol Figueiredo	12,1
7º	Jan Balder	13,2	7º	Waldomiro Pieski	10,8	7º	Hélio Mazza	10,8
8º	José Carlos Pace	12,1		Von Stuck	10,8	8º	Eduardo Scuracchio	9,9
9º	Caetano Damiani	11	9º	Claude Bernard	9	9º	Pedro Victor Delamare	8,4
10º	Donato Malzone	11	10º	Jan Balder	8,4			



Camillo Christófaró (Chevrolet TC)



Roberto Gomez (Simca Tufão)



Walter Hahn Jr. (Brasinca 420GT)

89 – PROVA SEMANA DA ASA – BRASÍLIA - DF

No domingo, dia 16 de outubro, com largada às 15 horas, foi iniciada a prova “Semana da Asa”, para Estreantes e Novatos, com a participação de 12 carros.

O primeiro carro a largar foi o 26 de Waldir Lomazzi, mas ainda na primeira volta, assumiu a liderança o Renault Teimoso nº 11 de Pedro Paulo Santi. Entretanto, nas voltas seguintes, o Renault 1093 nº 33 de Tito Passarinho foi para frente, até que na sétima volta, Flávio Lima no Renault 1093 nº 2 assumiu a liderança que manteve até o final.



33 – Tito Passarinho (R-1093) – 42 – Paulo César Lopes (Teimoso) – 16 – Alfredo Amaral (Gordini)

Na oitava volta, liderava a prova o R-1093 de Flávio Lima, seguido pelo R-1093 de Tito Passarinho, Teimoso de Santi; Volkswagen de Redondo, Teimoso de Lopes, e Simca 21 de Geraldo Alves.

Aos poucos o Simca foi avançando, assim como o Fusca 13. Pouco depois, o R-1093 de Passarinho parou nos boxes e, com isso a ordem de passagem passou a ser: Flávio Lima-Geraldo Alves-Gilberto Redondo. O Teimoso de Pedro Paulo Santi, tinha abandonado com o motor fundido.

O Simca chegou a ser superado pelo Fusca de Redondo, recuperou a posição, mas em seguida teve que parar nos boxes, perdendo muito tempo.

A prova chegou ao seu final com o R-1093 nº 2 de Flávio Lima à frente, com o Fusta 13 de Gilberto Garcia Redondo em segundo e o Renault Teimoso de Paulo César Lopes em terceiro.

[Ver RESULTADOS 1966/71](#)

A se lamentar a pressão que recebeu o piloto Geraldo Alves, por parte do Sargento La Torraca, da Polícia Militar de Brasília, para que o piloto não competisse. Para que se possa entender o episódio, lembramos que Geraldo Alves, conhecido como “Geraldo Maluco”, foi o piloto que no final de 1965, se envolveu num acidente em corrida que causou a morte de um menor de idade. O piloto não foi suspenso pela Federação e muito pelos pelo Tribunal Esportivo, não cabendo a um policial tentar impedir a participação legal do piloto na competição.

90 – 100 QUILÔMETROS DE GOIÂNIA

No dia 23 de outubro, como parte das comemorações do aniversário de Goiânia, foi organizada uma prova automobilística, num circuito de 2.300 metros, com largada na Avenida Tocantins, contornando a Praça Cívica, seguindo pela Avenida Araguaia até atingir novamente a Avenida Anhanguera.

Não tendo sido fundada a Federação Goiana de Automobilismo, a prova foi organizada pelo Automóvel Clube de Goiânia, sob a supervisão da Federação Automobilística do Distrito Federal – FADF, embora inicialmente se destinasse apenas a pilotos estreados e novatos, acabou sendo franqueada também aos pilotos graduados.

Inscreveram-se 28 carros, com pilotos de Brasília e Goiânia e apenas um de São Paulo, que era o piloto Edgar de Mello Filho, piloto que anos mais tarde se consagraria como campeão brasileiro.

O evento foi bastante festivo, com a disputa de corridas de bicicletas e motos antes da prova automobilística.



23 – Roberto Faria (DKW Vemag) – 42 – Paulo César Lopes (Renault Teimoso)

Na vistoria técnica efetuada antes da largada foram desclassificados três carros: o VW nº 10 de José Boto por estar equipado com dupla carburação; o Renault 1093 nº 25 de Luiz Motta Teixeira e o DKW nº 25 de Cláudio Pereira por problemas no “Santo Antônio”. Além desses, não compareceu para a largada o Gordini nº 44 de Elias Jabur Bittar. Com isso, 24 carros alinharam para largada, tomando a dianteira o Simca nº 67, pilotado por José Maria Macedo.

Em segundo lugar corria o DKW 33, de Rafael Aguirre. Roberto Faria, DKW 23 “catou” uma guia na segunda volta ficando de fora, o mesmo acontecendo com Paulo Guaraciaba no Renault Teimoso nº 28.

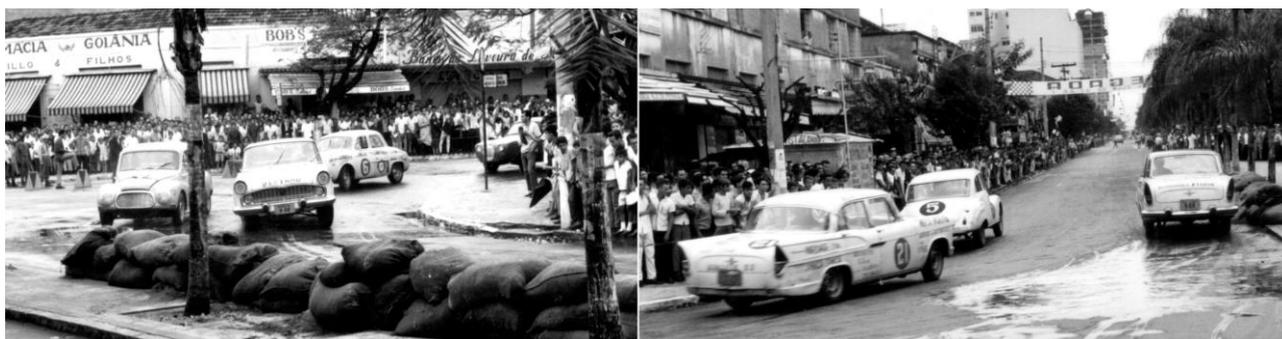
Ainda nas primeiras voltas o Renault 1093, de Tito Passarinho superou o DKW 33, assumindo a segunda colocação, e na 6ª volta, ultrapassou o Simca 67, passando a liderar a corrida.

O Simca 22, de Dezinho Motta, na 7ª volta assumiu a segunda colocação, sendo seguido pelo 1093 nº 73 de José Antônio Pedroso, pelo 1093 nº 6, de Flávio Lima, pelo DKW 33 de Rafael Aguirre e pelo DKW 5 de Edgar de Mello Fº.

Na volta seguinte o Renault 1093 nº 73 foi excluído por bater no 1093 nº 2, com isso as colocações passaram a ser: 1º 333 – Tito Passarinho; 2º 22 – Dezinho Motta; 3º 6 – Flávio Lima; 4º 5 – Edgar de Mello Filho; 5º 33 – Rafael Aguirre; 6º 40 – Carlos Alberto Braz; 7º 42 – Paulo César Lopes; 8º 99 – Ernani Roberto. Na 12ª volta o Simca nº 21 de Geraldo Alves foi excluído por entrar nos boxes por local não permitido. Nessa altura também tinha sido excluído da prova pelos comissários desportivos o VW 69 de Antônio Saboya Lima. Na 20ª volta, desistiu o Renault 1093 nº 6 de Flávio Lima.

Depois da metade de prova o Simca nº 22, de Goiânia, começou a descontar a diferença que o separava do carro líder o Renault 1093, de Brasília, fazendo com que o público local vibrasse muito. Mas enquanto o piloto brasileiro fazia as curvas com grande segurança, o piloto goiano as fazia de forma desesperada e, dessa forma, acabou “achando” uma guia e empenando a roda traseira direita. Mesmo assim, continuou andando forte, enquanto o seu boxe o chamava para trocar a roda. O piloto não respeitou o aviso e continuou na prova, mas não teve mais como se aproximar de Passarinho que venceu bem a prova.

[Ver RESULTADOS 1966/72](#)



*Foto 1: 22 – Dezinho Mota (Simca), 12 – Marcos Jardim (DKW), 6 – Flávio Lima (Gordini).
Foto 2: 5 - Edgar de Mello Fº (DKW), 20 – Dezinho Mota (Simca), 21 – Geraldo Alves (Simca)*

91 – X GP ARGENTINO DE TURISMO MELHORADO

Disputado de 19 a 29 de outubro, o X Grande Prêmio Argentino de Turismo Melhorado, foi destaque na imprensa brasileira, em função da participação de equipe Simca, com a inscrição de seis carros do modelo Emi-Sul.

Quando a Simca decidiu participar da prova, foi alertada que mesmo montadoras muito experientes, como Mercedes Benz e Volvo fracassaram na primeira tentativa.

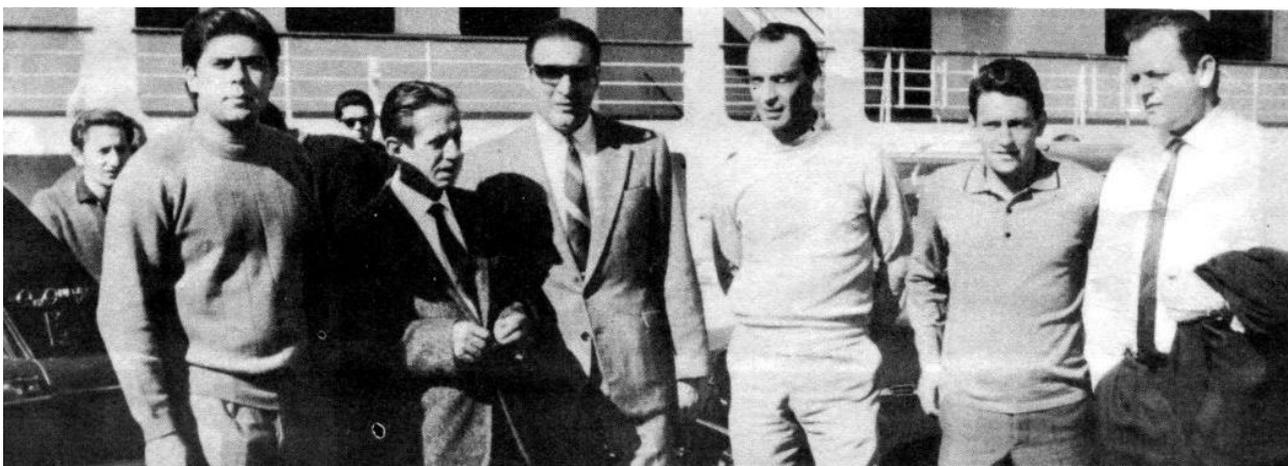
Essa era uma das provas mais difíceis do mundo, com um índice de menos de 20% dos carros que largavam chegavam ao final.

Mas, se não bastasse as dificuldades decorrentes da prova, a Simca enfrentou outros empecilhos para participar da prova. Tudo começou quando tomou conhecimento de que naquela época não era fornecido, no Brasil, “carnet” internacional para trânsito de caminhões no exterior. O chefe da equipe, Chico Landi, partiu de São Bernardo do Campo, em São Paulo, com caminhões e carros de competição esperando que tudo estaria solucionado ao chegar à fronteira com o Uruguai. Chegando à fronteira, carros, caminhões e equipamentos ficaram retidos por vários dias. Depois da excessiva perda de tempo, conseguiram entrar no

Uruguai a se entusiasmarem ao chegarem à cidade de Colônia, que estava a apenas 42 quilômetros da Argentina, bastando atravessar o Rio da Prata, de navio.

Novo problema surgiu na travessia, pois o barco de transporte para até 70 veículos estava em conserto, e o que estava em funcionamento, podia transportar apenas 30 de cada vez. Os carros de corrida foram para a Argentina, mas não havia espaço para os caminhões, tendo a Simca que fretar uma viagem extra do barco, para que estes pudessem chegar ao país vizinho.

Ao chegarem à Argentina, mais um problema. Os caminhões ficaram retidos na alfândega, com as autoridades daquele país fazendo uma série de exigências, consideradas absurdas pela equipe Simca. A sede do fabricante foi acionada e até o presidente da Argentina foi envolvido e finalmente os caminhões e peças de reposição foram liberados.



Equipe Simca recebida na Argentina: Joaquim Cacao Mattos, Chico Landi, Jayme Silva, Fernando Toco Martins, e Ciro Cayres

Até a imprensa argentina criticou o comportamento aduaneiro, tratando uma equipe oficial de uma montadora estrangeira, como se fossem verdadeiros contrabandistas, sobretudo quando se dirigiam à Argentina, para prestigiar uma prova esportiva importante realizada naquele país.

Com todos esses problemas, os carros, além de pouco confiáveis, não puderam ser revisados adequadamente, e o carro de Jayme Silva acabou largando para essa prova duríssima, com problemas na embreagem. Além disso, os caminhões que deveriam partir muitas horas antes da estrada ser fechada, para poder funcionar como posto de assistência técnica e reabastecimento, não puderam seguir, ficando retidos na área da largada da prova.

Depois de todos esses problemas, seria pedir muito, que algo saísse bem. Deve-se, no entanto, observar que, apesar dos atrasos provocados pela burocracia alfandegária, tanto no Brasil, como na Argentina, a culpa foi da falta de planejamento da equipe Simca, pois tendo se preparado por mais de um ano para participar da prova, deveria checar os problemas alfandegários e se prevenir para que tal não atrapalhasse a participação da equipe nessa corrida.

Quando ao Grande Prêmio, tratava-se de uma corrida destinada a carro de Turismo com preparação limitada, dividido em quatro classes: A – até 700 cc; B – de 701 a 1.150 cc; C – de 1.151 a 1.600 cc; e D – acima de 1.601 cc.

A prova foi dividida em seis etapas:

- 1 – De Pilar (Buenos Aires) a Villa Carlos Paz (Córdoba) – 780 quilômetros.
- 2 – Villa Carlos Paz (Córdoba) a San Juan (San Juan) – 685,4 quilômetros.
- 3 – San Juan (San Juan) a San Fernando del Valle (Catamarca) – 724,9 quilômetros.
- 4 - San Fernando del Valle (Catamarca) a San Miguel (Tucumán) – 625,5 quilômetros.

5 – San Miguel (Tucumán) a La Falda (Córdoba) – 652 quilômetros.

6 – La Falda (Córdoba) a Pergamino (Buenos Aires) – 774,8 quilômetros.

Às 2 horas da manhã do dia 19 de outubro foi dada a largada, em De Pilar, na província de Buenos Aires, para nada menos que 375 carros.



O Simca de Ciro Cayres após abandonar a prova.

Às 2h45, o Renault 1093 de Horácio Flaget derrapou numa mancha de óleo atingindo o público e ferindo 15 pessoas. Nessa etapa que era a mais veloz, teve o domínio do BMW 1800 TI de Carlos Alberto Ballbe, sendo perseguido pela Alfa Romeo GTA do uruguaio Carlos Lepro.

Entre os carros brasileiros, Lauro Soares ficou parado na linha de largada e Fernando Toco Martins abandonou a prova após 100 quilômetros com o virabrequim do motor do seu carro quebrado, o que era um mau presságio.

Pouco depois, Carlos Benavidez, que pilotava um Auto Union 1000S sofreu um grave acidente, matando uma e ferindo sete pessoas.

O Ford Mustang de Oscar Cabalen, que seria o vencedor da corrida apresentou um problema no motor, sendo obrigado a perder tempo para reparos.

A segunda baixa brasileira ocorreu a 209 quilômetros, quando Ciro Cayres também teve o virabrequim do motor do seu carro quebrado, enquanto o uruguaio Hector Fojo começou a enfrentar problemas com o comando de válvulas do motor do seu carro.

Oscar Cabalen retornou à corrida e embora a estrada já tivesse sido reaberta ao tráfego, conseguiu recuperar terreno, para chegar ao final da etapa dentro do tempo mínimo estabelecido pelo regulamento da prova.

Os pilotos dos três Simca sobreviventes, tiveram que recorrer a postos de gasolina para reabastecerem seus carros, pela ausência dos caminhões de apoio da equipe. Jayme Silva que ia bem, apesar dos problemas com a embreagem, que poderia ser solucionada no intervalo entre esta e a próxima etapa, teve o virabrequim quebrado quando faltavam apenas 50 quilômetros para a chegada da etapa.

Dos 375 carros que largaram para essa etapa, apenas 298 chegaram a Villa Carlos Paz, sendo recolhidos ao parque fechado, com o seguinte resultado:

1 – Classificação Geral:

1º Carlos Alberto Ballbe – 835 – BMW 1800 TI – 4m56s16s.

2º Carlos Lepro – 537 – Alfa Romeo GTA – 5h06m58s,

3º Pedro Sancha – 846 – Chevrolet 4000 Super – 5h07m10s.

2 – Classe “A” – até 700 cc:

1º Alberto Taruselli – 136 – De Carlo – 6h22m31s.

2º Rogélio Scaramella – 51 – De Carlo – 6h23m58s.

3º Juan Carlo Gallo – 160 – De Carlo – 6h36m07s.

3 – Classe “B” – de 701 a 1.150 cc:

1º Eduardo Copello – 356 – Renault 1093 – 5h34s10s.

2º Carlos Ruesch – 436 – Renault 1093 – 5h43m29s.

3º Danilo Bonamicci – 332 – Renault 1093 – 5h45m29s.

4 – Classe “C” – de 1.150 a 1.600 cc:

1º Carlos Lepro – 537 – Alfa Romeo GTA – 5h06m58s.

2º Rodrigues Larreta – 674 – Fiat 1500C – 5h15m08s.

3º Carlos Reutemann – 630 – Fiat 1500C – 5h16m23s.

5 – Classe “D” – acima de 1.601 cc:

1º Carlos Alberto Ballbe – 835 – BMW 1800 TI – 4m56s16s.

2º Pedro Sancha – 846 – Chevrolet 4000 Super – 5h07m10s.

3º Antônio Castro – 826 – Chevrolet 4000 Super – 5h08m46s.

Para participar da segunda etapa, restavam, entre os carros da equipe brasileira, o de Humberto Evangelista e o de Hector Fojo. Enquanto Evangelista não enfrentava problemas, o de Fojo funcionava apenas em seis cilindros. Como o tempo para manutenção foi de apenas 20 minutos, a Simca decidiu que deveria largar, passar a primeira fase de serra, para então receber a manutenção adequada e continuar na corrida.



Carlos Alberto Ballbe, venceu a primeira etapa ao volante de um BMW 1800TI

A largada da segunda etapa ocorreu às 7 horas de manhã do dia 21 de outubro, largando 256 carros. Essa etapa, com 685,4 quilômetros era constituída de trechos em serra, com a mais alta atingindo 2.000 metros de altitude, e maior parte da etapa tinha piso de cascalho.

O carro de Fojo passou por mais de 50 carros no trecho de serra e, conforme combinado, parou e trocou o comando de válvulas.

O vencedor da etapa foi Oscar Cabalen, no Ford Mustang, iniciando a recuperação que lhe daria a vitória ao final da prova. Depois dessa etapa, registrou-se o abandono da Alfa Romeo GTA de Carlos Lepro, que não resistiu ao péssimo estado do calçamento da pista. E foi também o fim para as pretensões dos carros

brasileiros. Hector Fojo gastou outro comando de válvulas e teve que abandonar, enquanto o carro de Humberto Evangelista teve o comando de válvulas quebrado, defeito apresentado nos demais carros nacionais, demonstrando o quanto eram frágeis esses carros.

1 – Classificação Geral:

1º Oscar Cabalen – 863 – Ford Mustang – 5h33m45s.

2º Antônio Castro – 826 – Chevrolet 4000 Super – 5h37m25s

3º Carlos Alberto Ballbe – 835 – BMW 1800 TI – 5h37m51s.

2 – Classe “A” – até 700 cc:

1º Rogélio Scaramella – 51 – De Carlo – 6h53m42s.

2º Juan Ratto – 15 – NSU Prinz – 6h54m57s.

3º Hector Iglesias – 20 – De Carlo – 7h21m48s.

3 – Classe “B” – de 701 a 1.150 cc:

1º Carlos Ruesch – 436 – Renault 1093 – 6h03m10s.

2º Zagalo Moreno – 333 – Saab 96 Sport – 6h07m12s.

3º Danilo Bonamicci – 332 – Renault 1093 – 6h07m41s.

4 – Classe “C” – de 1.150 a 1.600 cc:

1º Rodrigues Larreta – 674 – Fiat 1500C – 5h44m15s.

2º Eduardo Canedo – 700 – Fiat 1500C – 5h46m20s.

3º Roque Namur - 522 – Fiat 1500C – 5h46m59s.

5 – Classe “D” – acima de 1.601 cc:

1º Oscar Cabalen – 863 – Ford Mustang – 5h33m45s.

2º Antônio Castro – 826 – Chevrolet 4000 Super – 5h37m25s.

3º Carlos Alberto Ballbe – 835 – BMW 1800 TI – 5h37m51s.

Às 6,30 horas da manhã do dia 23, partiram os 164 carros “sobreviventes” para a etapa até a província de Catamarca, numa distância de 724,9 quilômetros. Foi mais uma etapa com pouco asfalto e muitas dificuldades para os participantes.



O uruguaio Carlos Lepro (Alfa Romeo GTA) abandonou depois da segunda etapa.

A BMW que liderou a primeira etapa abandonou em Huaco enquanto Oscar Cabalen continuou recuperando o tempo perdido na primeira etapa, vencendo novamente.

1 – Classificação Geral:

1º Oscar Cabalen – 863 – Ford Mustang – 5h34m51s.

2º Osvaldo Juchent – 874 – Peugeot 404 – 5h39m18s.

3º José Migliore – 852 – Peugeot 404 – 5h44m12s.

2 – Classe “A” – até 700 cc:

1º Rogélio Scaramella – 51 – De Carlo – 7h00m53s.

2º Pecora – 114 – De Carlo – 7h18m38s.

3º Hector Iglesias – 20 – De Carlo – 7h49m02s.

3 – Classe “B” – de 701 a 1.150 cc:

1º Danilo Bonamicci – 332 – Renault 1093 – 6h24m47s.

2º Carlos Ruesch – 436 – Renault 1093 – 6h25m10s.

3º Júlio Castellani – 368 – Auto Union 1000S – 6h27m02s.

4 – Classe “C” – de 1.150 a 1.600 cc:

1º Rodrigues Larreta – 674 – Fiat 1500C – 5h49m54s.

2º Alfonso Marin – 652 – Fiat 1500C – 6h01m22s.

3º Humberto Manglia - 510 – Fiat 1500C – 6h06m10s.

5 – Classe “D” – acima de 1.601 cc:

1º Oscar Cabalen – 863 – Ford Mustang – 5h34m51s.

2º Osvaldo Juchent – 874 – Peugeot 404 – 5h39m18s.

3º José Migliore – 852 – Peugeot 404 – 5h44m12s.



O Simca Emil Sul de Hector Fojo foi o que durou mais tempo na prova

A largada em Catamarca e chegada em Tucumán, com distância de 625,5 quilômetros, considerada a mais dura, com os concorrentes passando por serras e estradas em mau estado de conservação, com subidas de até 3.000 metros. Foi nova vitória de Cabalen, seguido por José Migliore e Osvaldo Juchet, que seriam os três primeiros ao final da prova.

1 – Classificação Geral:

1º Oscar Cabalen – 863 – Ford Mustang – 7h32m20s.

- 2º José Migliore – 852 – Peugeot 404 – 7h44m58s.
 3º Osvaldo Juchent – 874 – Peugeot 404 – 7h52m48s.
- 2 – Classe “A” – até 700 cc:
- 1º Rogélio Scaramella – 51 – De Carlo – 9h22m40s.
 2º Aldo Delgado – 32 – Isard 700 – 9h57m27s.
 3º Espartaco – 180 – De Carlo – 10h37m28s.
- 3 – Classe “B” – de 701 a 1.150 cc:
- 1º Hector Gradassi – 312 – Auto Union S – 8h20m22s.
 2º Carlos Ruesch – 436 – Renault 1093 – 8h27m16s.
 3º Danilo Bonamicci – 332 – Renault 1093 – 8h42m34s.
- 4 – Classe “C” – de 1.150 a 1.600 cc:
- 1º Rodrigues Larreta – 674 – Fiat 1500C – 7h54m05s.
 2º Alfonso Marin – 652 – Fiat 1500C – 8h19m55s.
 3º Humberto Manglia - 510 – Fiat 1500C – 8h20m26s.
- 5 – Classe “D” – acima de 1.601 cc:
- 1º Oscar Cabalen – 863 – Ford Mustang – 7h32m20s.
 2º José Migliore – 852 – Peugeot 404 – 7h44m58s.
 3º Osvaldo Juchent – 874 – Peugeot 404 – 7h52m48s.



Dois participantes da Classe “B”: 426 – Dora M. Bavio (R-1093) com problemas mecânicos e 332 – Danilo Bonamicci (R-1093) – vencedor da classe.

Em contrapartida à quarta etapa, a quinta, com 652 quilômetros entre Tucumán e La Falda, foi considerada a mais amena, com topografia mais plana e maior quantidade de retas asfaltadas.

Em San Antônio de La Paz, o Mustang de Cabalen começa a soltar fumaça do motor. Piloto e acompanhante pararam, verificam o problema e partiram novamente, e pouco antes da chegada, foram obrigados a parar para trocar um pneu furado, porém esses problemas não foram suficientes para tirar a liderança de Cabalen.

1 – Classificação Geral:

- 1º Oscar Cabalen – 863 – Ford Mustang – 4h40m53s.
 2º Eduardo Canedo – 700 – Fiat 1500C – 4h46m07s.
 3º José Migliore – 852 – Peugeot 404 – 4m48s16s.

2 – Classe “A” – até 700 cc:

- 1º Aldo Delgado – 32 – Isard 700 – 6h27m24s.
 2º Hector Iglesias – 210 – De Carlo – 6h38m29s.
 3º Rogélio Scaramella – 51 – De Carlo – 6h52m27s.

3 – Classe “B” – de 701 a 1.150 cc:

1º Danilo Bonamicci – 332 – Renault 1093 – 5h21m54s.

2º Hector Gradassi – 312 – Auto Union S – 5h22m15s.

3º Enrique Vivo – 345 – Saab 96 Sport – 5h26s20.

4 – Classe “C” – de 1.150 a 1.600 cc:

1º Eduardo Canedo – 700 – Fiat 1500C – 4h46m07s.

2º Alfonso Marin – 652 – Fiat 1500C – 4h53m26s.

3º Jorge Ahumada - 714 – Fiat 1500C – 4h57m30s.

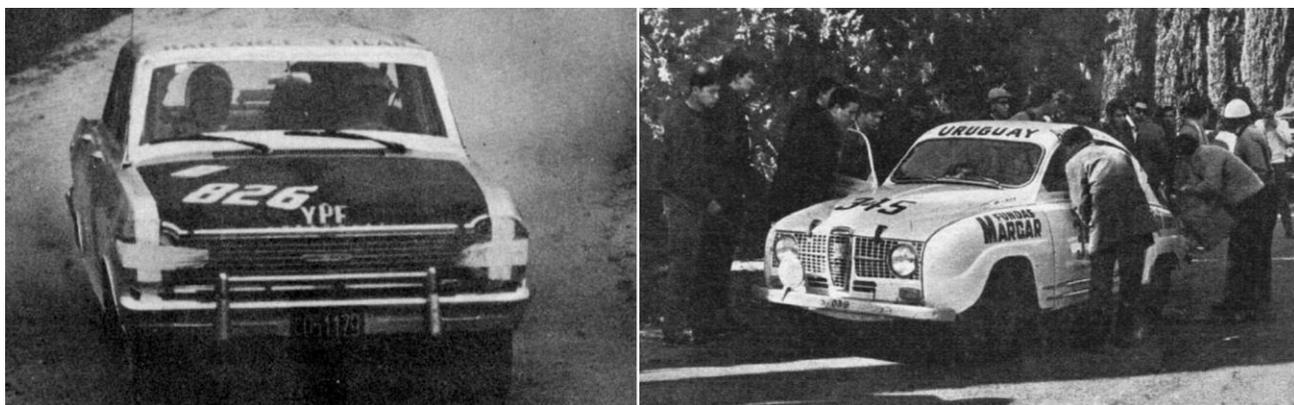
5 – Classe “D” – acima de 1.601 cc:

1º Oscar Cabalen – 863 – Ford Mustang – 4h40m53s.

2º Eduardo Canedo – 700 – Fiat 1500C – 4h46m07s.

3º José Migliore – 852 – Peugeot 404 – 4m48s16s.

A última etapa foi muito importante para os 83 carros que restavam, pois, algumas posições deveriam ser decididas nos 774,8 quilômetros até Pergamino na província de Buenos Aires.



826 – Antônio Castro (Chevrolet 4000) e 345 – Enrique Vivo (Saab)

O resultado dessa etapa foi a seguinte:

1 – Classificação Geral:

1º Oscar Cabalen – 863 – Ford Mustang – 4h49m35s.

2º Máximo Boulée – 900 – Peugeot 404 – 5h09m28s

3º Antônio Castro – 826 – Chevrolet 4000 Super – 5h12m15s.

4º Norberto Castanon – 888 – Peugeot 404 – 5h14m43s.

5º Osvaldo Juchent – 874 – Peugeot 404 – 5h16m32s.

6º Domingo Suarez – 842 – Peugeot 404 – 5h19m48s.

7º José Migliore – 852 – Peugeot 404 – 5m20s02s.

8º Antônio Médiçi – 924 – Chevrolet 4000 Super – 5h22m03s.

9º J. M. A. Reyes – 704 – Fiat 1500C – 5h25m27s.

10º Diego Baudrix – 656 – Fira 1500C – 5h26m42s.

2 – Classe “A” – até 700 cc:

1º Espartaco – 180 – De Carlo – 6h49m59s.

2º Rogélio Scaramella – 51 – De Carlo – 6h52m53s.

3º Félix Nunes – 34 – Isard 700 – 7h05m38s.

4º Aldo Delgado – 32 – Isard 700 – 7h13m09s.

5º Plácido Garcia – 10 – Isard 10 – 7h18m52s.

6º Hector Iglesias – 210 – De Carlo – 7h24m58s

3 – Classe “B” – de 701 a 1.150 cc:

1º Danilo Bonamicci – 332 – Renault 1093 – 5h23m44s.

2º Hector Gradassi – 312 – Auto Union S – 5h32m40s.

3º Carlos Ruesch – 436 – Renault 1093 – 5h35m24s

4º Oscar Rodriguez – 337 – Saab 96 Sport – 5h47m56s.

5º Grey Rock – 421 – Austin Morris – 4h49m52s.

6º José Bianchi – 437 – Lancia Appia – 5h55m31s.

4 – Classe “C” – de 1.150 a 1.600 cc:

1º J. M. A. Reyes – Fiat 1500C – 5h25m27s.

2º Diego Baudrix – 656 – Fiat 1500C – 5h26m42s.

3º Ricardo Carranza – 632 – Fiat 1500 C – 5h31m20s.

4º Juan Concaro – 746 – Fiat 1500C – 5h31m30s.

5º Angel Di Nezio – 660 – Fiat 1500C – 5h36m29s.

6º Selim Kesen – 718 – Fiat 1500C – 5h37m20s.

5 – Classe “D” – acima de 1.601 cc:

1º Oscar Cabalen – 863 – Ford Mustang – 4h49m35s.

2º Máximo Boulée – 900 – Peugeot 404 – 5h09m28s

3º Antônio Castro – 826 – Chevrolet 4000 Super – 5h12m15s.

4º Norberto Castanon – 888 – Peugeot 404 – 5h14m43s.

5º Osvaldo Juchent – 874 – Peugeot 404 – 5h16m32s.

6º Domingo Suarez – 842 – Peugeot 404 – 5h19m48s.

7º José Migliore – 852 – Peugeot 404 – 5m20s02s.

8º Antônio Médici – 924 – Chevrolet 4000 Super – 5h22m03s.

9º El Puma – 848 – Peugeot 404 – 5h29m14s.

10º Arturo La Cava – 814 – Dodge Valiant 111 – 5h33m10s.

Com a soma dos tempos, Cabalen venceu na geral, seguido por Migliore e Juchet.

[Ver RESULTADOS 1966/73](#)



Oscar Cabalén (Mustang) vencedor da prova

92 – III ETAPA DO CAMPEONATO CARIOCA DE AUTOMOBILISMO

A terceira etapa do Campeonato Carioca de Automobilismo foi disputada no dia 30 de outubro, no Autódromo Internacional do Rio de Janeiro, em Jacarepaguá.

A grande novidade na prova dos Estreantes e Novatos, foi a estreia da Alfa Romeo Giulia TIS que o piloto Sérgio Cardoso havia comprado nas vésperas da Equipe Jolly Gancia. Se correndo com um Simca Emi Sul, o piloto vinha vencendo com facilidade, com a Alfa Romeo, sua superioridade foi ainda maior e, mesmo largando no final do pelotão de largada, já liderava a prova ao final da primeira volta e, na terceira, sua vantagem para o segundo colocado era de mais de 28 segundos, e de 50 segundos depois de 13 voltas. Ao final das 15 voltas de prova, Cardoso tinha colocado pelo menos uma volta sobre todos os demais participantes. O segundo colocado foi “Dr. Jivago” (Simca), e o terceiro Carlos Sicupira (Renault 1093).

[Ver RESULTADOS 1966/74](#)



Sérgio Cardoso estreou a Alfa Romeo Giulia TIS que comprou da Equipe Gancia e venceu com facilidade

A prova dos pilotos graduados foi disputada debaixo de chuva e, mesmo com essa dificuldade, Norman Casari venceu novamente, ao volante do seu DKW Malzoni. Celso Gerbassi que também corria com um DKW Malzoni, não teve como acompanhá-lo, uma vez que o limpador de para-brisas do seu carro não estava funcionando, com o que se aproveitaram Sérgio Palhares, Sérgio Cardoso e Maurício Chulam Neto para o superarem para terminarem a prova nessa ordem.

[Ver RESULTADOS 1966/75](#)



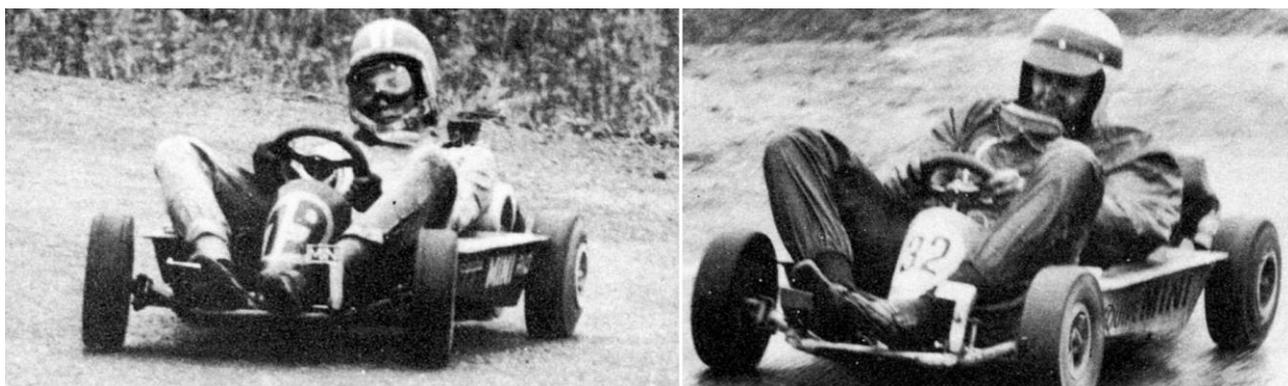
Norman Casari venceu a prova de Pilotos Graduados ao volante do seu DKW Malzoni

93 – CEM QUILÔMETROS DE PELOTAS - ESTREANTES

A Associação Pelotense de Automobilismo organizou o III Cem Quilômetros para Estreantes, que foi vencido por José A. Lemos (Interlagos), seguido por Carlos R. Fonseca (R-1093), Luiz Sinibaldi (DKW), “Turco” (R-1093), e Oswaldo Rochefort (R-1093).

94 – 3 HORAS DE KART DE VOLTA REDONDA - RJ

As 3 horas de Kart de Volta Redonda foi disputada no dia 30 de outubro, com a participação de 40 pilotos, tendo o seguinte resultado: 1º Toni Rocha/João Renha (RJ) – 19 - Mini McCulloch (1º/INT) – 138 vts; 2º Carlos Savoia/Luís Savoia (SP) – 59 - Mini McCulloch (2º/INT) – 137 vts; 3º Marcelo Santos/Paulo Furlanetto (RJ) – 177 - Silpo Kart (1º/BRA) – 135 vts; 4º Nelson Amorim/Max (RJ) – 356 - Mini Riomar (2º/BRA) – 134 vts; 5º Roberto Batista/Toni Rocha (RJ) – 18 - Mini Riomar (3º/BRA) – 133 vts; 6º Tite Catapani/Roberto Gomez (SP) – 46 - Mini Riomar (4º/BRA) – 133 vts; 7º Walter Ronhert/José Alencar Castro (RS) – 1 – Mini McCulloch (3º/INT) – 132 vts; 8º Antônio Carlos Guimarães/Roberto Mendonça (SP) 13 - Mini McCulloch (1º/200) – 132 vts; 9º Rubens Amato/José Coelho Romano (SP) – 133 - Mini Riomar (5º/BRA) – 131 vts; 10º Dante Melani/Santiago Marban (SP) – 258 (6º/BRA) – 130 vts; 11º Martius Jarjour/Aziz Abrasz (MG) – 3 - Mini McCulloch (2º/200); 12º Milton “Fumaça” Stella/Nelson Aliperti Jr. (SP) – 9 - Mini McCulloch (3º/200).



19 – João Pedro Renha e 32 – Wilson Fittipaldi Jr.

95 – RALLY DAS FLORES

O Rally das Flores, promovido pela Volkswagen do Brasil foi disputado no dia 5 de novembro entre São Paulo e Poços de Caldas, num trajeto de 280 quilômetros, com o seguinte resultado: 1º Aristóteles Cordeiro/Antônio Sérgio Moreira (RJ) – 4 – 15 pontos perdidos; 2º Reginaldo Finotti/Luiz Fernando Mondin (SP) – 33 – 29 pp; 3º Álvaro Acar/Gilberto Acar (RJ) – 6 – 32 pp; 4º Pedro Caracciolo/Luís Machado (SP) – 99- 39 pp; 5º Emanuel Schachner/Simão Edelman (RJ) – 8 – 50 pp; 6º Marlene Diamante/Carlos Calza (SP) - 46 – 53 pp; 7º Cláudio Santos/Renato Zirk (SP) – 9 – 53 pp; 8º Paulo César Mansur/Franco Consonni (SP) – 23 – 59 pp; 9º Inês Russowaky/Lea Brickmann (SP) – 47 – 76 pp; 10º Breno Trau/Dietman Schupp (SP) – 24 – 79 pp; 11º Paulo Lacerda/Fernando Meirelles (SP) – 13 – 81 pp; 12º Sílvio Podcameni/Mauro Podcameni (RJ) – 20 – 88 pp; 13º Arthur Mondin/Alberto Mondin (SP) – 19 – 94 pp; 14º Peter Moacyr Beck/Aurélio Zuffelato (SP) – 11 – 123 pp; 15º Daisy Moritz/Gunter Eberhardt (SP) – 48 – 129 pp; 16º Mário Guzzardi/Sylvio Soares (SP) – 27 – 154 pp; 17º Cipriano Batista/Antônio Monteiro (SP) – 22 – 158 pp; 18º Flávio Guzzi/Mário R. Guzzardi (SP) – 29 – 164 pp; 19º Irene Beck/Dieter Beck (SP) – 10 – 190 pp; 20º Stella Alves de Souza/Jorge Alves de Souza (SP) – 16 – 214; 21º Emílio Camanzi/Rui Barbosa (SP) – 15 – 226 pp;

22º Octávio Landi/Horst Schupp (RJ) – 18 – 226 pp; 23º Paulo Narkvitz/Alcides Ciarnuto (SP) – 7 – 362 pp; 24º Sérgio Gaeta Câmara/Luiz Roberto Simões (SP) – 17 – 368 pp; 25º Henrique Moura Costa/Jorge Gostkorzewicz (RJ) – 14 – 437 pp; 26º José Malia/Waldir Vizoni (SP) – 5 – 462 pp; 27º Gilberto Barricatti/Alfredo Maslowski (SP) – 43 – 479 pp; 28º Harry Schutte/Otto Kerr (SP) – 1 – 822 pp; 29º João Miterreger/Ruth Miterreger (SP) – 3 – 906 pp; 30º Elmo Kaup/César Campelo (SP) – 35 – 1229 pp; 31º Gláucia Carvalho/Vera Lúcia Thompson (SP) – 21 – 1277 pp; 32º Hilbert Krause/Rodolf Hann (SP) – 37 – 1563 pp; 33º Klaus Schuepmann/Francisco Ramos (SP) – 39 – 1748 pp; 34º Renato Tichauer/Rubens Russowski (SP) – 45 – 1898 pp; 35º Emílio Comino/Ricardo Moretti (SP) – 90 – 5899 pp; 36º Arnaldo Gonçalves/Adriana Comino (SP) – 30 – 6911 pp.

96 – 12 HORAS DE LAGES - SC

Como parte dos festejos de comemoração do bicentenário da cidade de Lages, no interior de Santa Catharina, o Automóvel Clube de Lages organizou uma corrida de 12 horas, no circuito de 5.530 metros. Foram inscritos 47 carros, entre os quais se destacavam a Scuderia Transparaná de Londrina, PR, contando com a presença de pilotos de renome como Luiz Pereira Bueno, Luiz Fernando Terra Smith, Ettore Beppe e Luiz Gastão Ricciardella, além de diversos Simca, como os de Plínio Luersen, dos gaúchos Juvenal Martini/Walter Dal Zotto, e Orlando Menegaz/Ítalo Bertão, assim como o JK de Raffaele Rosito. Depois de efetuada a vistoria técnica, oito desses carros não foram aprovados, mesmo assim, 39 carros estavam presentes ao grid de largada, definido por sorteio, com os carros de maior cilindrada à frente, que ficou assim constituído:

20 Menelau dos Santos/Deodato Amaral Simca Tufão	35 Plínio Luersen/Osni Pilar Simca Tufão	74 Orlando Menegaz/Ítalo Bertão Simca Chambord
26 L. Lima/J. Veronese/A. Zanchi Simca Tufão	61 Ivecio Spezia Simca Chambord	
5 Itacir Roveda Simca Tufão	33 Elson Della Costa/Eres Casagrande Simca Chambord	43 Raffaele Rosito/Ismael Chaves FNM 2000 JK
21 Ademar Bornhausen/Antônio Gonçalves Simca Rallye	77 Walter Dal Zotto/Juvenal Martini Simca Chambord	
13 Vivaldir Simca Rallye	34 Bruno Gargione/Darci Baggio Simca Chambord	87 José Madrid/Rui Souza Neto Simca Chambord
204 Antônio Nodari/Voltaire Castilhos Simca Rallye	100 Luiz Pereira Bueno/Luiz Terra Smith Willys Interlagos	
17 Luiz Carlos Fagundes/Alfredo L. Praça Willys Interlagos	8 Augusto Carbonera/Elly Batistella Willys Interlagos	66 Arno Luersen Willys Interlagos
101 Ettore Beppe/Luiz Ricciardella Willys Interlagos	22 Eudócio Marchoffer Willys Interlagos	

10
Clito Zapelini Neto/Ademar Boff
DKW Vemag

111
Alfredo Luiz/Breno Mayer
DKW Vemag

55
Aisar Kalil
DKW Vemag

59
José e Luiz Sinibaldi
DKW Vemag

113
Olivir e Olidir Pereira
DKW Vemag

11
Alberto Castagna/Lourival Knaul
DKW Vemag

58
Dino Di Leoni/Francisco Feoli
DKW Vemag

18
Tadeu Briggmann/Cláudio Kiryla
DKW Vemag

14
Lino Trevisan
DKW Vemag

60
Felipe Prates
DKW Vemag

30
Wolycicki
Renault Gordini

104
Bernardo Trindade Fº
Renault Teimoso

16
C. Whitaker/D. Gugelmin/S. Gugelmin
Renault Gordini

31
Ilton Brigoni/Paulo Nienaber
Renault 1093

75
Ling Jr.
Renault 1093

3
Edécio Cé/Odilon Franchi
Renault 1093

79
Gilberto Hoff/João Ferreira Neto
Renault 1093

45
Marcello
Renault 1093

105
Élvio Ringel/Danilo Lemos
Renault 1093



A largada da prova com o Simca 20 de Deodato Amaral/Menelau dos Santos em primeiro plano

A largada da prova, que estava prevista para a zero hora do dia 13 de novembro, foi adiada para as 7 horas de manhã, em face das fortes chuvas que caíram em Lages, e que continuaram, embora mais amenas, durante toda a corrida.

Desde a largada, começou uma luta impressionante pela vitória entre o Simca de Plínio Luersen/Osni Pilar e o Interlagos de Luiz Pereira Bueno/Luiz Fernando Terra Smith.

E foi nesse ritmo que a prova se desenvolveu durante 12 horas, com a equipe Transparaná, de Londrina, Paraná, demonstrando sua categoria, com a dupla Ettore Beppe/Luiz Gastão Ricciardella se mantendo na terceira posição durante a maior parte da prova.

Destaque também para os Simca de Eres Casagrande/Elson Della Costa e de Menelau dos Santos/Deodato Amaral que fizeram ótima corrida, terminando em quarto e quinto, respectivamente.

A dupla gaúcha Raffaele Rosito/Ismael Chaves Barcellos, conduziu de forma agressiva o seu FNM-JK, dando show com derrapagens controladas, mas que lhe custaram perda de tempo consertando estragos ocasionados pelas derrapagens, e terminando na sexta colocação.

Plínio Luersen e Osni Pilar venceram a prova no tempo de 12h00m22s0, para 1.283,520 quilômetros de prova, com a média de 106,902 km/h.

[Ver RESULTADOS 1966/76](#)



O Simca vencedor nº 35, de Plínio Luersen/Osni Pilar, passando pelo DKW-59 de José e Luiz Sinibaldi e tendo em sua perseguição o Interlagos-101 de Ettore Beppe/Luiz Ricciardella

97 – VIII MIL MILHAS BRASILEIRAS

As Mil Milhas Brasileiras, disputadas nos dias 19 e 20 de novembro foi uma prova bastante prestigiada, tanto pelo público, que compareceu maciçamente, como pelos pilotos, congregando os melhores carros que corriam no Brasil.

Foram nada menos que 47 carros inscritos, com maior destaque para a equipe Dacon que estreava seus novos carros, os protótipos Karmann Ghia com motor Porsche, com carroceria confeccionada em fibra de vidro. Além da nova carroceria que reduzia o peso do carro para pouco mais de 700 kg, os carros foram equipados com rodas de 5½ polegadas na dianteira e 9 polegadas na traseira, melhorando a aderência e procurando acabar com os sérios problemas com pneus que vinham prejudicando os protótipos com carroceria original de aço. A Dacon inscreveu quatro desses carros, dois com motor de 2.000 cc, para as duplas Wilson Fittipaldi Jr./Ludovino Perez e José Carlos Pace/Totó Porto Filho, e dois com motor de 1.600 cc, para as duplas Anísio Campos/Francisco Lameirão e Rodolpho Costa/Lian Duarte. A principal adversária da Dacon era a Equipe Willys, com seus dois Alpine/Willys 1300, equipados com motor de 1.300 cc, que

seriam pilotados por Luiz Pereira Bueno/Luiz Fernando Terra Smith e Bird Clemente/Carol Figueiredo. Entre as chamadas “carreteras”, o destaque era o Chevrolet Corvette de Camillo Christófaru/Eduardo Celidônio, que passara por uma revisão completa, inclusive com o rebaixamento da sua carroceria, que ficou tão baixa quanto os Karmann Ghia e Alpine. Diversos DKW Malzoni foram inscritos, mas os que mais se destacavam eram os carros da equipe MM, oriundos da antiga equipe Vemag, que seriam conduzidos por Marinho César Camargo/Eduardo Scuracchio, Emerson Fittipaldi/Jan Balder e Norman Casari/Carlos Erymá. Completava a lista dos favoritos as Alfa Romeo da equipe Jolly Gancia, com a Giulia TIS de Piero Gancia/Emílio Zambello e a GT Zagato de Affonso Giaffone Jr./Joaquim Cacao Matos e a Giulia TIS de Jaime Pistilli/Leonardo Campana Jr. Outras presenças importantes eram do DKW Mickey Mouse que tinha sido vendido ao “Volante 13”, que formou dupla com Walter Hahn Jr.; da carretera Gordini que pertencera à equipe Willys, com motor de R-8 pilotada por Marivaldo Fernandes/Hélio Mazza; da carretera DKW, ex-fábrica, de Roberto Dal Pont/Pedro Victor Delamare, da carretera Simca também ex-carro de fábrica, de Jayme Silva/Fernando Toco Martins, e das carreteras de Caetano Damiani/Bica Votnamis (fabricada por Votnamis), Victorio Azzalin/Expedito Marazzi (carro que pertenceu a Ivo Rizzardi e que fora vencedora da prova de 1965) e de Justino de Maio/Décio D’Agostino, com o carro que De Maio tinha comprado de Caetano Damiani e efetuado alterações na sua carroceria.

Na prova de classificação, o mais rápido foi o Karmann Ghia Porsche 2000 de Wilson Fittipaldi Jr./Ludovino Perez Jr., com o tempo de 3m43s0, ficando em segundo lugar o Willys 1300 de Luiz Pereira Bueno/Luiz Terra Smith, com o tempo de 3m47s8, e em terceiro o Corvette de Camillo Christófaru/Eduardo Celidônio, com 3m53s6.



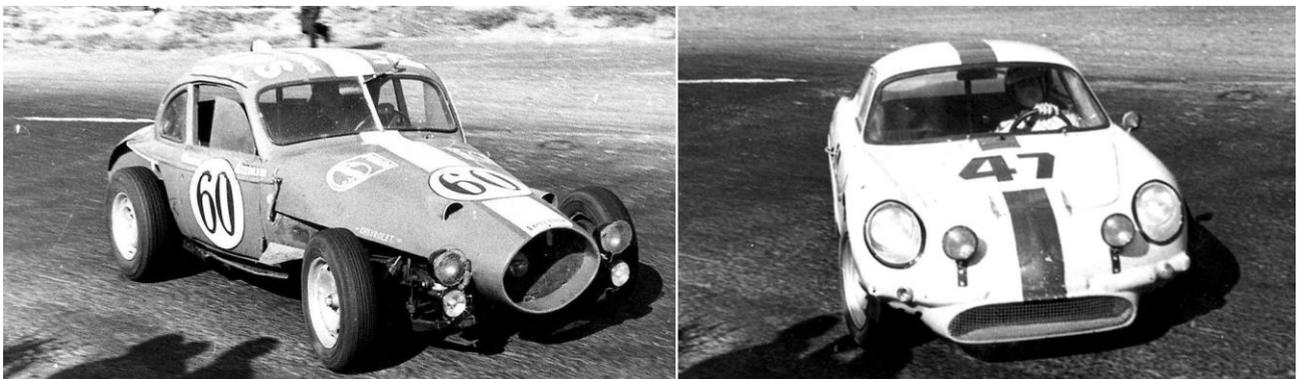
A largada da prova, vendo-se em primeiro plano: 26 – Jayme Silva/Fernando Toco Martins (Simca TC) e 6 – Anísio Campos/Francisco Lameirão (KG Dacon Porsche)

Para a largada ao estilo “Le Mans”, os carros ficaram assim alinhados:

P	Pilotos	UF	Nº	Carro	Tempo	Média
1º	Wilson Fittipaldi Jr./Ludovino Perez Jr.	SP	77	KG Dacon Porsche 2000	3m43s0	129,148 km/h
2º	Luiz Pereira Bueno/Luiz Terra Smith	SP	47	Willys 1300	3m47s8	126,427 km/h
3º	Camillo Christófaru/Eduardo Celidônio	SP	18	Chevrolet Corvette TC	3m53s3	123,446 km/h
4º	Marinho Camargo/Eduardo Scuracchio	SP	10	DKW Malzoni	3m53s3	123,446 km/h
5º	Bird Clemente/Carol Figueiredo	SP	46	Willys 1300	3m59s6	120,200 km/h
6º	Anísio Campos/Francisco Lameirão	SP	6	KG Dacon Porsche 1600	3m59s8	120,100 km/h
7º	Emerson Fittipaldi/Jan Balder	SP	7	DKW Malzoni	4m00s7	119,651 km/h
8º	Norman Casari/Carlos Erymá	RJ	4	DKW Malzoni	4m00s9	119,552 km/h
9º	Affonso Giaffone Jr./Joaquim Cacao Mattos	SP	31	Alfa Romeo GTZ	4m01s7	119,156 km/h
10º	Volante 13/Walter Hahn Jr.	SP	13	DKW Vemag MM	4m04s4	117,840 km/h
11º	Jayme Silva/Fernando Toco Martins	SP	26	Simca TC	4m06s8	116,694
12º	Roberto Dal Pont/Pedro Victor Delamare	SP	11	DKW Vemag TC	4m07s2	116,505 km/h
13º	Hélio Mazza/Marivaldo Fernandes	RJ	45	Renault Gordini TC	4m09s1	115,616 km/h

14º	Armando Ramos/José Ramos	SP	73	DKW Malzoni	4m09s5	115,431 km/h
15º	Emílio Zambello/Piero Gancia	SP	23	Alfa Romeo Giulia TIS	4m10s5	114,970 km/h
16	Caetano Damiani/Bica Votnamis	SP	34	Chevrolet TC	4m11s8	114,376 km/h
17º	Nelson Marçílio/Donato Malzone	SP	38	Ford TC	4m13s2	113,744 km/h
18º	Jaime Pistilli/Leonardo Campana Jr.	SP	5	Alfa Romeo Giulia TIS	4m14s1	113,341 km/h
19º	Ayres Bueno Vidal/Mário Coutinho	SP	1	Ford TC	4m15s2	112,853 km/h
20º	Jair Santiago/Ruy Santiago	SP	89	Simca Rallye	4m15s2	112,853 km/h
21º	Breno Fornari/Afonso Hoch	RS	35	Simca TC	4m15s6	112,676 km/h
22º	Justino de Maio/Décio D'Agostinho	SP	50	Chevrolet TC	4m19s2	111,111 km/h
23º	Victorio Azzalin Fº/Expedito Marazzi	SP	60	Chevrolet TC	4m20s1	110,727 km/h
24º	José Maria Salles/Rubens Apovian	SP	15	VW Porsche	4m26s2	108,189 km/h
25º	Adalberto Iasi/Ari Iasi	SP	8	Renault Gordini TC	4m26s3	108,149 km/h
26º	Roberto Gomez/Romeo Partezan	SP	28	Simca Rallye	4m26s2	108,189 km/h
27º	Antônio Sceppa/Marco Grilli	SP	86	DKW Vemag	4m26s5	108,068 km/h
28º	Luiz Meneghelo/Luiz Filinto	SP	80	Simca Rallye	4m27s2	107,784 km/h
29º	João Odmur Costa/Gonzalez	SP	72	Simca Rallye	4m28s0	107,463 km/h
30º	Charlez Marzanasco/Osório de Araújo	SP	19	DKW Vemag	4m29s9	106,706 km/h
31º	Abelardo Aguiar/Armando Lagoeiro	RJ	65	Atlas Alfa Romeo	4m31s0	106,273 km/h
32º	Fernando Pereira/Lair Carvalho	RJ	49	Renault Gordini TC	4m31s2	106,195
33º	Aníbal Fusetti/Xavante	SP	76	DKW Malzoni	4m33s2	105,417 km/h
34º	Waldomiro Pieski/Roberto Mendonça	SP	91	DKW Vemag	4m33s4	105,340 km/h
35º	Edgar Gouveia/Ezio Pastore	SP	17	Renault 1093	4m39s0	103,226 km/h
36º	Domingos Papaléo/Salvador Ciancaruso	SP	85	Fiat 1100 TC	4m42s0	102,128 km/h
37º	Marcelo Audrá/Paulo Kato	SP	42	Renault 1093	4m58s1	96,612 km/h
38º	Élvio Ringel/Luiz Tlamber	SP	54	Renault 1093	4m59s1	96,289 km/h
39º	Carlos Mesa Fernandes/Pedro Oliver	SP	48	Renault 1093	4m59s9	96,032 km/h
40º	Lincoln Olivério/Von Stuck	SP	96	FNM 2000 JK	(NL)	
41º	José Carlos Pace/Totó Porto Fº	SP	2	KG Dacon Porsche 2000		
42º	Lian Duarte/Rodolpho Costa	SP	12	KG Dacon Porsche 1600		
43º	Maurício Chulam Neto/Ciro Cayres	RJ	75	Willys Interlagos	(NL)	
44º	Lúcio Naja/Zoroastro Avon	SP	27	Simca Rallye		
45º	José Augusto Gontijo/Ubaldo Lolli	SP	14	Willys Interlagos		
46º	Bernardo Trindade Fº/Danilo Lemos	PR	81	Willys Interlagos	(NL)	
47º	Ettore Beppe/Carlos Colli Monteiro	PR	82	Willys Interlagos		

Às 21,30 horas, os carros estavam alinhados, com Piero Gancia inquieto, uma vez que sua Alfa Romeo nº 23, com problemas de ignição não havia chegado, o que ocorreu somente 15 minutos depois. O carro de Ciro Cayres, que quebrara uma biela do motor durante a prova de classificação não pode ser reparado e por isso não alinhou. Por sua vez o Karmann Ghia nº 12 tivera um problema detectado pela manhã, com um pistão batendo no cabeçote, mas o carro foi reparado a tempo. Pouco antes da largada, se descobriu que o óleo decantara em alguns dos DKW e o Malzoni de Marinho teve que trocar as velas de ignição.



***A Carretera Chevrolet vencedora em 1965, desta feita foi pilotada por Victorio Azzalin Fº e Expedito Marazzi.
O Willys 1300 teve a condução de Luiz Pereira Bueno/Luiz Fernando Terra Smith***

Às 22 horas, finalmente foi dada a largada, com os carros com motor DKW nºs 4, 10, 11 e 13 largando atrasados por causa do problema da decantação do óleo nos motores de dois tempos, assim como o VW Porsche nº 15 que também se atrasou.

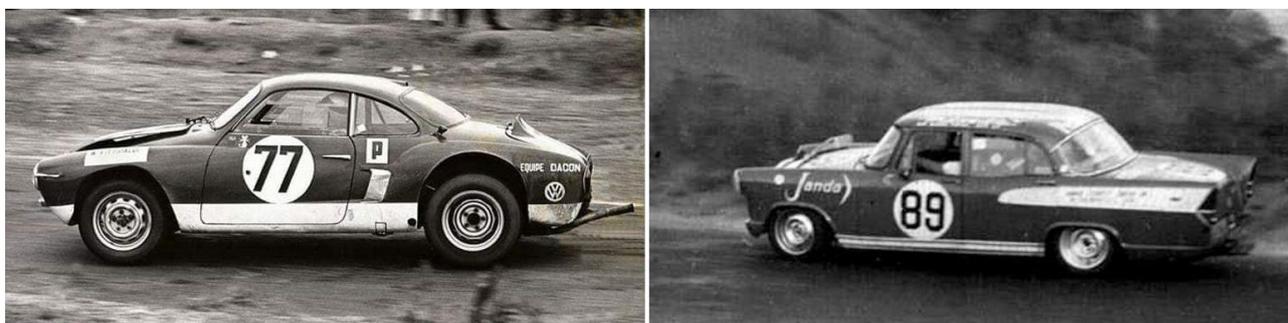
A primeira volta foi completada com Luiz Pereira Bueno no Willys nº 47 na ponta, com a Carretera nº 18 de Camillo Christóforo em segundo, o Karmann Ghia nº 77, de Wilson Fittipaldi Jr. em terceiro, Bird Clemente, Willys nº 46 em quarto e José Carlos Pace, Karmann Ghia nº 2 em quinto.

Na segunda volta a Carretera Corvette nº 34 de Caetano Damiani bateu no barranco na curva do Pinheirinho quebrando a caixa de direção e entortando o chassi e com isso perdeu 30 voltas até retornar à corrida.

Na 10ª volta o líder era Wilson Fittipaldi Jr., com Camillo Christóforo em segundo e o Karmann Ghia de José Carlos Pace em terceiro, sendo que este último assumiu a liderança duas voltas depois.

Com 20 voltas completadas, os Karmann Ghia nºs 2 e 77 lideravam a corrida, seguidos pelos Willys 47 e 46, pelo Corvette 18, Karmann Ghia 12, Alfa Romeo 31, Alfa Romeo 23, Malzoni 73 e 7.

Nessa altura, alguns abandonos já eram notados: o VW Porsche nº 15, que completou apenas 5 voltas, o Renault 1093 nº 54, com 12 voltas e a Alfa Romeo nº 5 depois de completar a 20ª volta.



77 – Wilson Fittipaldi Jr./Ludovino Perez Jr. (KG Dacon Porsche) e 89 – Jair e Ruy Santiago (Simca)

Com 21 voltas, abandonaram os 1093 nºs 42 e 48 e 3 na volta 24 foi a vez do Karmann Ghia Porsche nº 12, de Anísio Campos/Francisco Lameirão com o motor engripado.

Nessa mesma volta abandonaram o Willys de Bird/Carol e Corvette de Justino De Maio/Décio D'Agostino.

Nessa fase da corrida, Camillo Christóforo passou com um farol apagado, não tendo atendido a sinalização para parar nos boxes imediatamente, foi penalizado em duas voltas, sendo descontadas as voltas 27 e 28. Isso quase lhe custou a vitória no final da corrida, pois teve que dar duas voltas a mais que os demais competidores.

Na volta 33, José Augusto Gontijo, que pilotava o Interlagos nº 14 levou um “chega pra lá” de uma carretera, rodopiou e saiu da pista, felizmente sem maiores consequências para o piloto, mas o carro ficou fora da prova. Outro abandono registrado foi do Malzoni dos irmãos José e Armando Ramos. Pouco depois a Alfa Zagato nº 31, que corria entre os dez primeiros, teve que parar com a junta do cabeçote queimada perdendo quase duas horas nos reparos.

Ao serem completadas 45 voltas, o Willys nº 47 de Bueno/Smith liderava a corrida, vindo em segundo o Malzoni nº 7 de Emerson/Balder, com 43 voltas. O terceiro era a Alfa Romeo nº 23 de Gancia/Zambello e o quarto o Corvette nº 18 de Camillo/Celidônio, ambos com 43 voltas. O quinto era o Karmann Ghia de Moco/Totó, com 42 voltas, o sexto o Karmann Ghia nº 12 de Rodolpho/Lian, o sétimo o Malzoni nº 4 de Casari/Erymá, o oitavo o Simca nº 89 e Jota/Erre, o nono o Malzoni nº 10 de Marinho/Scuracchio, o 10º a Carretera Gordini de Marivaldo/Mazza, e o décimo-primeiro o Simca nº 26 de Jayme/Toco, todos com 41 voltas.

Os Karmann Ghia nºs 12 e 77 enfrentavam problemas com os cacos de vidro dos para-brisas que se quebraram e travavam as respectivas pedaleiras fazendo com que parassem diversas vezes para limpar o local. Para piorar as coisas para a Dacon, o carro de José Carlos Pace tinha ficado sem gasolina na curva do Sargento, caindo para a quinta colocação.

Com 60 voltas completadas o Willys nº 47 continuava na liderança, vindo o Corvette 18 em segundo com 58 voltas, e em terceiro o Karmann Ghia nº 2, em quarto o Malzoni nº 7 e em quinto a Alfa nº 23, esses também com 58 voltas. O sexto colocado era o Malzoni 4 com 56 voltas e o sétimo o Malzoni nº 10. Nessa altura da prova o Karmann Ghia nº 77 ocupava a 14ª colocação.

Ao serem completadas 80 voltas, a dupla Luiz Pereira Bueno/Luiz Fernando Terra Smith mantinha a liderança no Willys nº 47. O segundo colocado era o Malzoni nº 7 de Emerson Fittipaldi/Jan Balder, com 79 voltas, e o terceiro o Karmann Ghia Porsche nº 2, de José Carlos Pace/Totó Porto Fº, também com 79 voltas. O 4º passou a ser o Malzoni nº 10 de Marinho Camargo/Eduardo Scuracchio, com 78 voltas, enquanto o Malzoni nº 4 de Norman Casari/Carlos Erymá era o 5º, com 76 voltas e o Corvette de Camillo Christófaru/Eduardo Celidônio era o 6º com 75 voltas, depois de ter ficado parado na pista por falta de gasolina.



23 – Piero Gancia/Emílio Zambello (Alfa Romeo Giulia TIS) e 2 – José Carlos Pace/Totó Porto Fº (KG Dacon Porsche)

Nessa fase tinham ocorrido novos abandonos: o Malzoni 76, o Interlagos 82, o Fiat 95, e a Carretera Ford nº 1, restando 30 carros na prova.

Às 4m25 horas da manhã, o Willys 47, que liderava a corrida parou nos boxes com uma manga de eixo quebrada, o reparo levou 30 minutos e, com isso, a liderança passou para o Malzoni 7. Mas o novo líder pouco depois teve que parar para reabastecer cedendo a liderança para o Karmann Ghia Porsche 2, quando foram completadas 100 voltas, ou metade da corrida e a ordem dos carros era a seguinte: 1º 2 (KG Porsche) José Carlos Pace/Totó Porto Fº - 100 voltas; 2º 7 (DKW Malzoni) Emerson Fittipaldi/Jan Balder – 99 voltas; 3º 10 (DKW Malzoni) Marinho Camargo/Eduardo Scuracchio – 97 voltas; 4º 4 (DKW Malzoni) Norman Casari/Carlos Erymá – 97 voltas; 5º 47 (Willys 1300) Luiz Pereira Bueno/Luiz Terra Smith – 96 voltas; 6º 77 (KG Porsche) Wilson Fittipaldi Jr./Ludovino Perez Jr. – 96 voltas; 7º 23 (Alfa Giulia) – Piero Gancia/Emílio Zambello – 97 voltas; 8º 26 (Carretera Simca) Jayme Silva/Fernando Toco Martins – 95 voltas; 9º 18 (Carretera Corvette) Camillo Christófaru/Eduardo Celidônio – 95 voltas; 10º 45 (Carretera Gordini R-8) Marivaldo Fernandes/Hélio Mazza – 95 voltas.

Com o dia amanhecendo, começaram os problemas no câmbio do Karmann Ghia Porsche nº 2, que liderava a corrida, não entrando a 2ª e 4ª marchas. Pouco depois foi a vez de Piero Gancia se acidentar, quando o banco da sua Alfa Romeo quebrou, o piloto caiu dentro do carro que capotou, felizmente sem maiores consequências físicas para Gancia, mas o carro ficou fora da corrida.

Diante desse quadro, quando foram completadas 120 voltas, o líder era o Malzoni nº 7, vindo em segundo, também com 120 voltas o KG Porsche nº 2, mesmo com os problemas na caixa de câmbio. O terceiro era o Malzoni nº 10, com 119 voltas. O quarto era o Malzoni nº 4, com 118 voltas e o quinto o Willys 1300 47, que estava parado nos boxes para trocar outra manga de eixo quebrada, dessa feita na curva do Pinheirinho, quando era pilotado por Smith. O sexto era o Corvette nº 18, que vinha se recuperando.

Na volta 140, o KG Porsche 2 tinha recuperado a liderança, seguido pelo Malzoni 7. Em terceiro e quarto, com 138 voltas vinham os Malzoni 10 e 4. O quinto era o Corvette 18, com 137 voltas, e em sexto o KG Porsche 77, que vinha se recuperando depois de ter um terminal de direção quebrado na curva do Sargento.

Pouco depois o Willys 1300 nº 47 quebrou pela terceira vez a manga de eixo.

Completadas 150 voltas ou 75% da prova, o 2 liderava, seguido pelo 7, 4, 10 e 18, posições que se mantiveram na volta 170.

Com 180 voltas completadas, faltando apenas 21 para o final, tudo indicava que o Karmann Ghia Porsche nº 2 venceria a prova, uma vez que o Malzoni 7, embora com o mesmo número de voltas, não o ameaçava.

Às 11,35 horas o carro líder parou na curva da Ferradura. Moco que o pilotava na ocasião passou a fazer sinais desesperados para os boxes, tentando informar que uma roda havia se soltado. Francisco Lameirão que estava fora da corrida pegou uma roda e partiu em socorro ao seu companheiro de equipe. Ao chegar ao local, constatou que a pane era outra: quebrara-se o terminal de direção.

Com a demora no conserto do Karmann Ghia, os Malzoni passaram a ocupar as 3 primeiras colocações, com os carros nºs 7, 10 e 4, faltando menos de vinte voltas para o término da corrida.

Por seu turno, o Corvette nº 18, então pilotado por Eduardo Celidônio recebeu ordem do seu box para “baixar a bota”, pois estava na mesma volta dos carros 10 e 4.

Ao ser completada a volta 189, o Malzoni 7 liderava com uma volta de vantagem para os carros 10, 4 e 18, que vinham a seguir.



O Malzoni de Jan Balder e Emerson Fittipaldi esteve muito próximo de vencer a prova

Balder rodava em 4m10s, enquanto Celidônio corria em 3m55s, pouco depois, Celidônio passou a rodar em 3m50s, e os cálculos do box dos Malzoni informava que o 7 venceria, com o 18 em segundo, mesmo descontando 20 segundos por volta.

Ao completar a volta 195, faltando apenas 6 para o final da prova, o Malzoni 7 passou pelos boxes com o motor funcionando apenas em dois cilindros, com Celidônio se aproximando. Balder entrou nos boxes

quando faltavam apenas 4 voltas para o final. Crispim e seus mecânicos fizeram de tudo, mas o carro retornou à pista com apenas dois cilindros funcionando e com isso o Corvette 18 assumiu a ponta.

Logo após assumir a liderança, Camillo sinalizou para Celidônio com um funil, informando que ele deveria parar para reabastecer o carro, o que deu novas esperanças à equipe dos Malzoni.

Na volta 199, faltando apenas duas para o final, Celidônio parou nos boxes para reabastecer. Perdeu apenas 20 segundos, mas, quando Celidônio deu partida no motor, o carro não pegou. A expectativa era grande e Celidônio tentou novamente o motor pegou e o carro partiu para vencer da prova. O Malzoni 7, falhando ainda foi superado pelo Malzoni 10, terminando a corrida na terceira colocação.

Observe-se que, caso não tivesse sido penalizado pelos problemas com um farol, a Carretera Corvette nº 18, teria 203 voltas e sua vitória teria acontecido sem as dificuldades que enfrentou no final da corrida.

Para que tenhamos um cálculo correto de velocidade e, como o número de voltas de 203 não interferiu no resultado da prova preferimos considerar essa quantidade de voltas para o carro vencedor, com Camillo Christófaros sendo ainda o autor da melhor volta, com o tempo de 3m45s0, média de 128,000 km/h.

O quarto colocado foi o Malzoni de Casari/Erymá, o quinto o KG Porsche de Pace/Totó, o sexto o Simca de Jayme/Toco, o sétimo o Alpine de Bueno/Smith, o oitavo o KG Porsche de Wilsinho/Ludovino, o nono e décimos, os Simca de Jair e Ruy Santiago e de Fornari/Hoch, respectivamente.

[Ver RESULTADOS 1966/77](#)



A chegada vitoriosa da Carretera Chevrolet nº 18, com Eduardo Celidônio ao volante e Camillo Christófaros (de roupa escura) vibrando na faixa dos boxes.

98 – UMA HORA DE KART EM BANGU - RJ

Como parte das comemorações do 5º Aniversário da Administração Regional de Bangu, na cidade do Rio de Janeiro, foi realizado no dia 20 de novembro, na Av. Cônego de Vasconcelos uma corrida de uma hora para karts. Largaram 21 pilotos, terminando apenas sete nas seguintes colocações: 1º 32 – Geraldo Renha (BRA) – 72 voltas; 2º 16 - Isidoro Danon (BRA) – 68 voltas; 3º 59 - Edgard Amaral Souza (INT) – 67 voltas; 4º 51 – Ronaldo Sérgio Ribeiro (BRA) – 66 voltas; 5º 19 – João Renha (INT) – 59 voltas; 6º 77 – Paulo Furlanetto (BRA) – 50 voltas; 7º 17 – Henri Thomas (INT) – 41 voltas.

99 – RESULTADO DO CAMPEONATO PARANAENSE DE KART

O resultado do Campeonato Paranaense de Kart foi o seguinte: 1º Enzo Scaletti (Silpo) – 96 pontos; 2º Rodolfo Germano Labsch (Rois) – 41 pontos; 3º Luiz Moura Brito (Silpo) – 37 pontos; 4º Guilherme Castilho

(Mini) – 36 pontos; 5º Luís Gilde Leão Filho (Silpo) – 35 pontos; 6º Luís Fernando Aguiar (Silpo) 32 pontos; 7º Walter Romeiro (Silpo) – 29 pontos; 8º Carlo Papagna – 26 pontos; 9º Egon Werner Schrappe (Silpo) – 18 pontos; 10º Agostinho Ermelino de Leão (Silpo) – 13 pontos.

100 – IV ETAPA DO CAMPEONATO CARIOCA

A quarta etapa do campeonato carioca realizada no dia 27 de novembro foi uma repetição das etapas anteriores.

Na prova de Estreantes e Novatos, mais uma vez se verificou a supremacia da Alfa Romeo Giulia de Sérgio Cardoso que liderou de ponta a ponta, ficando em segundo lugar mais uma vez “Dr. Jivago”. Na classe até 850 cc, nova vitória de Carlos Sicupira e na classe até 1.300 cc, a vitória ficou com Henrique Fracalanza.

[Ver RESULTADOS 1966/78](#)



Sérgio Cardoso venceu novamente ao volante de sua Alfa Romeo Giulia TIS

Na prova principal, nova repetição, com Norman Casari vencendo com facilidade, sempre seguido a certa distância por Sérgio Palhares. O que mudou foi o terceiro colocado que dessa vez foi Maurício Chulam Neto. Na categoria Turismo, classe até 850 cc, a vitória ficou com Fernando Pereira, na classe até 1.300 cc, venceu Mauro Sá Mota e acima de 1.301 cc, o vencedor foi Fábio Crespi.

[Ver RESULTADOS 1966/79](#)



Casari venceu com o Malzoni e se sagrou campeão antecipadamente,].

101 – 300 MILHAS DE CASCAVEL

As 300 Milhas de Cascavel foram disputadas no dia 4 de dezembro, num circuito com piso de terra, com 5.500 metros de extensão, no local em que fica atualmente o “Parque São Paulo”. A largada foi dada na Rua Carlos Gomes, onde atualmente se localiza a agência da Caixa Econômica Federal, quase em frente à Poderauto Peças. A pista seguia pelo lado do Cemitério, dobrando à esquerda na Rua do Rosário, iniciando uma grande curva, de aproximadamente 100 metros a partir da Rua Joaquim Távora, em seguida Rua Belo Horizonte, Avenida General Osório, Rua Nilo Peçanha e à esquerda a Rua Padre Anchieta, e ao lado da antiga sede dos “Postes Cavan”, fundos da Empresa Herbioeste, para subir até à Rua Carlos Gomes, na esquina do Posto Centro Oeste.

Disputada por 17 carros, a prova foi vencida pelo piloto de Curitiba, João de Barros, que pilotou um Simca. Destaque nessa prova para a presença de Luiz Pereira Bueno, que correndo num Renault 1093, pouco pôde fazer na luta contra os Simca com muito mais potência. Outro destaque foi a presença de Pedro Muffato, piloto que mais tarde se destacaria no cenário nacional.

Os cinco primeiros foram: 1º João de Barros (Simca); 2º Adolfo Cortese (Simca); 3º Ângelo Cunha (DKW); 4º Zilmar Beux/Volmar Beux (Simca) e 5º Remi Pagnoncelli (DKW).

[Ver RESULTADOS 1966/80](#)



Pedro Muffato e Villie Tien (Simca Chambord)

102 – 6 HORAS DE PASSO FUNDO

A Associação Automobilística de Passo Fundo organizou no dia 4 de dezembro as 6 Horas de Passo Fundo, assim como provas para pilotos estreantes e novatos. O circuito tinha largada na Avenida Presidente Vargas, seguindo pela Rua Duque de Caxias, Rua Coronel Pelegri e retorno para a Avenida Presidente Vargas.

Inicialmente foi disputada uma prova para Estreantes com a duração de uma hora, sagrando-se vencedor Paulo Tagliari ao volante de um DKW Vemag. O segundo colocado foi Miguel Lima com Gordini e o terceiro Alberto Sanchez, também com Gordini.

Por classes, os vencedores foram: “A” – até 850 cc (Renault Gordini/Dauphine/1093) – Miguel Lima; “B” – de 851 a 1.000 cc (DKW) – Paulo Tagliari; “C” – de 1.001 a 1.300 cc (VW) – Levino Tagliari; “D” acima de 1.301 cc e GT (Simca/FNM/Aero Willys/Interlagos/Karmann Ghia) – Orides Bruschi (Simca).

[Ver RESULTADOS 1966/81](#)

A prova de 6 Horas, foi vencida pela dupla Plínio Luersen/Osni Pilar, pilotando o Simca, com o qual, tinham vencido as 12 Horas de Lages, ficando em segundo a dupla Ronaldo Wesper/Rui Menegaz, também com Simca. Na classe até 1.300 cc, sagrou-se vencedora a dupla Roberto Giordani/Luiz Araújo, ficando em segundo lugar José e Luiz Sinibaldi, ambas as duplas pilotando carros DKW Vemag.

[Ver RESULTADOS 1966/82](#)



A largada da prova

103 – V ETAPA DO CAMPEONATO CARIOCA DE AUTOMOBILISMO

A prova de encerramento do Campeonato Carioca de Automobilismo de 1966 ocorreu no dia 4 de dezembro com a disputa da quinta etapa do torneio.



13 - Sérgio Cardoso (Alfa Romeo Giulia T15) é perseguido por 78 – Dr. Jivago (Simca) e 60 – Henrique Fracalanza (DKW)

A prova de estreantes e novatos não teve grandes alterações, com Sérgio Cardoso levando sua Alfa Romeo Giulia TIS a uma fácil vitória, ficando em segundo lugar um surpreendente Henrique Fracalanza que, pilotando seu DKW Vemag, bateu carros de maior potência que o seu como os Simca de “Dr. Jivago” e Wilson Masid e o JK de Wagner Ballian.

Com a vitória Cardoso consolidou o seu título de campeão carioca, ficando com o vice-campeonato o piloto que correu sob o pseudônimo de “Dr. Jivago”. Na classe até 850 cc, o campeão foi Carlos Sicupira e na classe até 1.300 cc, José Prado, que, mesmo sem vencer uma única etapa, se valeu da regularidade para conquistar o título.

[Ver RESULTADOS 1966/82](#)

Para a prova de Pilotos Graduados, cujo título de campeão já estava definido em favor de Norman Casari, a grande novidade era a presença de Sérgio Cardoso na sua Alfa Romeo Giulia TIS, o que animou muito a competição.

A primeira volta foi dominada, como se esperava por Casari, mas o segundo colocado era Sérgio Cardoso, que havia ultrapassado Sérgio Palhares na entrada do “miolo” da pista. Palhares era o terceiro, Chulam o quarto e Malcotti (DKW) o quinto.

Na segunda volta, Casari manteve a ponta, seguido por Cardoso, Chulam, Malcotti, Erymá, Mariz e Palhares, sendo que este último havia derrapado e saído da pista na entrada do “miolo”.

A partir de então, Sérgio Palhares começou a recuperar terreno, tendo ultrapassado Wanderley Mariz na terceira volta, para na volta seguinte passar para a quarta posição.

Nessa volta, Wanderley Mariz que vinha na oitava colocação capotou na curva do “S”, com o carro ficando totalmente danificado, mas felizmente sem maiores consequências físicas para o piloto.

Na 7ª volta, o carro de Casari quebrou a embreagem na entrada do “miolo”, ficando fora da corrida, que passou a ter uma luta pela liderança entre Sérgio Cardoso, Chulam e Palhares.

Na 9ª volta Sérgio Cardoso fez a volta em 1m53s5, aumentando para 11 segundos sua vantagem para Chulam e 17,5 para Palhares, vantagem que se manteve estável até a 14ª volta.

Na 18ª volta o segundo colocado passou a ser Sérgio Palhares que havia reduzido a vantagem de Cardoso para apenas 12 segundos.



Os carros alinhados para a largada, com Norman Casari (Malzoni-96), Sérgio Cardoso (Alfa Romeo Giulia-13) e Sérgio Palhares (Interlagos-18) na primeira fila

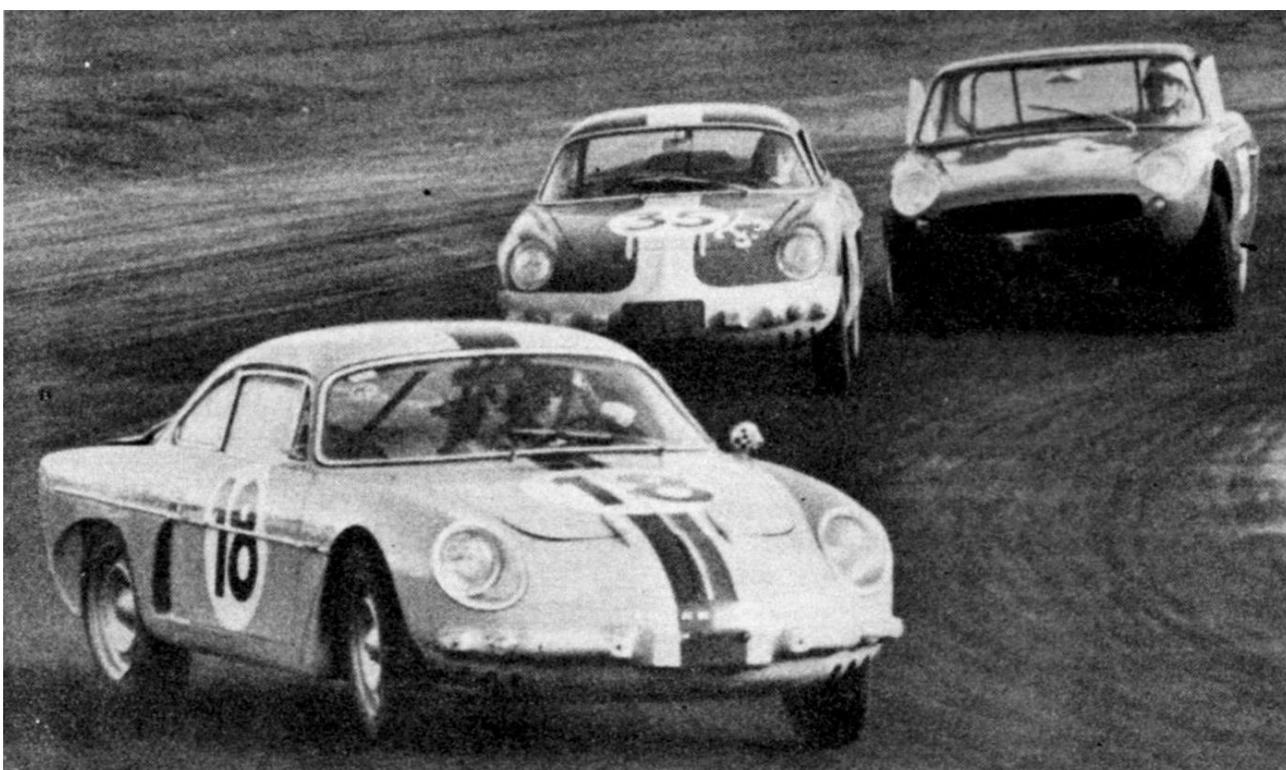
Na volta 21 a diferença tinha caído para 7,5 segundos, notando-se que os pneus da Alfa Romeo já não respondiam corretamente e tudo indicava que nas últimas 5 voltas a luta seria grande.

Na volta 24, quando Cardoso se aproximou de Celso Gerbassi, que corria num DKW Malzoni, este começou a tentar atrapalhar a corrida do líder e, no “S” Gerbassi quase saiu da pista tocado por Cardoso, que estava muito irritado com a atitude antiesportiva e inaceitável do piloto do Malzoni, que continuou atrapalhando o piloto da Alfa Romeo por mais uma volta, uma atitude lamentável e ainda maior pela inércia dos comissários desportivos que não tomaram qualquer atitude contra o piloto.

Diante desse episódio, Palhares se aproveitou para assumir a liderança, que seria ainda beneficiado na volta seguinte, quando o pneu dianteiro direito da Alfa Romeo estourou na entrada do “miolo”, com o carro seguindo reto, indo parar dentro do lago.

A vitória de Palhares foi muito merecida, mas o destaque negativo foi a atitude de Celso Gerbassi, que merecia uma punição exemplar, o que não aconteceu pela “convivência” do diretor de prova, Sr. Amadeu Girão e seus comissários desportivos.

[Ver RESULTADOS 1966/83](#)



18 – Sérgio Palhares (Interlagos) – 35 – Carlos Erymá (Interlagos) e 33 – Celso Gerbassi (Malzoni)

104 – CAMPEONATO CARIOCA DE AUTOMOBILISMO

O resultado final do Campeonato Carioca de Automobilismo de 1966 foi o seguinte:

1 – Campeonato de Pilotos Graduados (Geral):

P	Piloto	Carro	1 – 25/09	2 – 09/10	3 – 29/10	4 – 27/11	5 – 04/12	Total
1º	Norman Casari	DKW Malzoni	12	12	12	12	-	48
2º	Sérgio Palhares	Willys Interlagos	-	7	9	9	12	37
3º	Maurício Chulam Neto	Willys Interlagos	-	-	5	7	9	21
4º	Carlos Erymá	Willys Interlagos	9	-	-	-	7	16
5º	Celso Gerbassi	DKW Malzoni	-	9	3	-	-	12
6º	Sérgio Carvalho	Willys Interlagos	-	5	7	-	-	12
7º	Fernando Pereira	Renault 1093	7	-	-	-	2	9
8º	Renato Malcotti	DKW Vemag	-	2	2	-	5	9
9º	Mauro Sá Mota	DKW Vemag	-	3	-	3	-	6
10º	Narciso Sá	Renault 1093	5	-	-	-	-	5

	Carlos Augusto Palhares	Willys Interlagos	-	-	-	5	-	5
12º	Robert Herbert	Karmann Ghia VW	-	-	-	-	3	3
13º	Antônio Pinto de Souza	Renault 1093	2	-	-	-	-	2
	Fábio Crespi	Simca Tufão	-	-	-	2	-	2
15º	Wanderley Mariz	DKW Vemag	-	-	1	1	-	2
16º	Paulo César Newlands	Alfa Romeo Spyder	-	1	-	-	-	1

2 – Campeonato de Pilotos Graduados (Protótipos):

P	Piloto	Carro	1 – 25/09	2 – 09/10	3 – 29/10	4 – 27/11	5 – 04/12	Total
1º	Norman Casari	DKW Malzoni	-	12	12	12	-	36
2º	Celso Gerbassi	DKW Malzoni	-	9	9	-	12	30

3 – Campeonato de Pilotos Graduados (GT):

P	Piloto	Carro	1 – 25/09	2 – 09/10	3 – 29/10	4 – 27/11	5 – 04/12	Total
1º	Sérgio Palhares	Willys Interlagos	-	12	12	12	12	48
2º	Sérgio Carvalho	Willys Interlagos	9	9	9	-	-	27
3º	Maurício Chulam Neto	Willys Interlagos	-	-	7	9	9	25
4º	Carlos Erymá	Willys Interlagos	12	-	-	-	7	19
5º	Carlos Augusto Palhares	Willys Interlagos	-	-	-	7	-	7
	Paulo César Newlands	Alfa Romeo Spyder	-	7	-	-	-	7

4 – Campeonato de Pilotos Graduados (Turismo Geral):

P	Piloto	Carro	1 – 25/09	2 – 09/10	3 – 29/10	4 – 27/11	5 – 04/12	Total
1º	Renato Malcotti	DKW Vemag	-	9	12	3	12	36
2º	Fernando Pereira	Renault 1093	9	7	-	1	9	26
3º	Mauro Sá Mota	DKW Vemag	-	12	-	12	-	24
4º	Narciso Sá	Renault 1093	7	5	7	-	-	19
5º	Wanderley Mariz	DKW Vemag	-	-	9	7	-	16
6º	Gilberto Augusto	Renault 1093	5	3	1	-	7	16
7º	Norman Casari	DKW Vemag	12	-	-	-	-	12
8º	Fábio Crespi	Simca Tufão	-	-	-	9	2	11
9º	Lair Carvalho	Renault 1093	-	-	2	-	5	7
10º	Heitor Palhares	Simca Rallye	-	-	5	-	-	5
	Amauri Mesquita	FNM 2000 JK	-	-	-	5	-	5
12º	Waldemar Silva	Renault 1093	2	2	-	-	-	4
13º	Antônio Pinto de Souza	Renault 1093	3	-	-	-	-	3
	Fernando Barcelos	DKW Vemag	-	-	3	-	-	3
	Sérgio Cardoso	Alfa Romeo Giulia TIS	-	-	-	-	3	3
16º	Luiz Felipe Gama Cruz	VW Okrasa	-	-	-	2	-	2
17º	Sérgio Moniz	Simca Tufão	1	1	-	-	-	2
18º	José Joaquim Campos	Renault 1093	-	-	-	-	1	1

5 – Campeonato de Pilotos Graduados (Turismo até 850 cc):

P	Piloto	Carro	1 – 25/09	2 – 09/10	3 – 29/10	4 – 27/11	5 – 04/12	Total
1º	Fernando Pereira	Renault 1093	12	12	-	12	12	48
2º	Narciso Sá	Renault 1093	9	9	12	7	3	40
3º	Gilberto Augusto	Renault 1093	7	7	7	5	9	35
4º	Lair Carvalho	Renault 1093	-	-	9	9	7	25
5º	Waldemar Silva	Renault 1093	3	5	-	-	-	8
	José Joaquim Campos	Renault 1093	-	-	-	3	5	8
7º	Antônio Pinto de Souza	Renault 1093	5	-	-	-	-	5

6 – Campeonato de Pilotos Graduados (Turismo de 851 a 1.300 cc):

P	Piloto	Carro	1 – 25/09	2 – 09/10	3 – 29/10	4 – 27/11	5 – 04/12	Total
1º	Renato Malcotti	DKW Vemag	9	9	12	7	12	49
2º	Mauro Sá Mota	DKW Vemag	-	12	-	12	-	24
3º	Wanderley Mariz	DKW Vemag	-	5	9	9	-	23
4º	Neudy Geraldês	DKW Vemag	7	7	-	5	-	19
5º	Norman Casari	DKW Vemag	12	-	-	-	-	12
6º	Fernando Barcelos	DKW Vemag	-	-	7	-	-	7

7 – Campeonato de Pilotos Graduados (Turismo acima de 1.301 cc):

P	Piloto	Carro	1 – 25/09	2 – 09/10	3 – 29/10	4 – 27/11	5 – 04/12	Total
1º	Sérgio Moniz	Simca Tufão	12	12	-	3	7	34
2º	Heitor Palhares	Simca Rallye	7	9	12	5	-	33
3º	Fábio Crespi	Simca Tufão	-	-	-	12	9	21
4º	Luiz Felipe Gama Cruz	Simca Tufão	9	-	-	7	-	16
5º	Sérgio Cardoso	Alfa Romeo Giulia TIS	-	-	-	-	12	12
6º	Amauri Mesquita	FNM 2000 JK	-	-	-	9	-	9

8 – Campeonato de Estreantes e Novatos (Geral):

P	Piloto	Carro	1 – 25/09	2 – 09/10	3 – 29/10	4 – 27/11	5 – 04/12	Total
1º	Sérgio Cardoso	Alfa Romeo Giulia TIS	1	12	12	12	12	49
2º	Dr. Jivago	Simca Tufão	12	7	9	9	7	44
3º	Carlos Alberto Sicupira	Renault 1093	9	3	7	-	-	19
4º	Wagner Ballian	FNM 2000 JK	3	-	-	5	5	13
5º	Armando Barreto	FNM 2000 JK	3	9	-	-	-	12
6º	Henrique Fracalanza	DKW Vemag	-	-	1	2	9	12
7º	Paulo Lins	Renault 1093	5	-	5	-	-	10
8º	Álvaro Costa	Renault 1093	7	-	-	-	-	7
	Carlos B. Souza	Simca Tufão	-	-	-	7	-	7
10º	Wilson Masid	Simca Tufão	-	-	3	1	3	7
11º	Nelson Cintra	Renault 1093	-	5	-	-	-	5
12º	Luiz Cardassi	FNM 2000 JK	-	1	-	3	1	5
13º	Giu Ferreira	Renault 1093	2	-	2	-	-	4
14º	Carlos Alberto Mariz	Renault 1093	-	2	-	-	-	2
15º	Araken Gomes	DKW Vemag	-	-	-	-	2	2

9 – Campeonato de Estreantes e Novatos (Até 850 cc):

P	Piloto	Carro	1 – 25/09	2 – 09/10	3 – 29/10	4 – 27/11	5 – 04/12	Total
1º	Carlos Alberto Sicupira	Renault 1093	12	9	12	12	-	45
2º	Paulo Lins	Renault 1093	7	-	9	9	-	25
3º	Álvaro Costa	Renault 1093	9	-	-	-	12	21
4º	Giu Ferreira	Renault 1093	5	-	7	-	5	17
5º	João Aguiar de Souza	Renault 1093	3	-	-	7	7	17
6º	João Ribas	Renault 1093	2	-	-	5	9	16
7º	Nelson Cintra	Renault 1093	-	12	-	-	-	12
8º	Carlos Alberto Mariz	Renault 1093	-	7	5	-	-	12
9º	Paulo Pires	Renault 1093	-	-	3	-	-	3
10º	Delma Carvalho	Renault 1093	-	-	2	-	-	2

10 – Campeonato de Estreantes e Novatos (De 851 a 1.300 cc):

P	Piloto	Carro	1 – 25/09	2 – 09/10	3 – 29/10	4 – 27/11	5 – 04/12	Total
1º	José Prado	VW Sedan	7	7	9	7	7	37
2º	Henrique Fracalanza	DKW Vemag	-	-	12	12	12	36
3º	Roberval Vasconcelos	VW Sedan	5	12	7	9	-	33
4º	Jorge Leonso	DKW Vemag	12	-	-	-	-	12
5º	Araken Gomes	DKW Vemag	-	-	-	3	9	12
6º	Sérgio Ernesto	VW Sedan	-	-	-	5	5	10
7º	Cri-Cri	VW Sedan	9	-	-	-	-	9
	Manoel Santiago	DKW Fissore	-	9	-	-	-	9
9º	Mário Marques Tourinho	VW Sedan	-	-	-	2	-	2

11 – Campeonato de Estreantes e Novatos (Acima de 1.301 cc):

P	Piloto	Carro	1 – 25/09	2 – 09/10	3 – 29/10	4 – 27/11	5 – 04/12	Total
1º	Sérgio Cardoso	Alfa Romeo Giulia TIS	7	12	12	12	12	55
2º	Dr. Jivago	Simca Tufão	12	7	9	9	9	46
3º	Wagner Ballian	FNM 2000 JK	9	-	-	5	7	21
4º	Wilson Masid	Simca Tufão	-	-	7	2	5	14
5º	Luiz Cardassi	FNM 2000 JK	-	5	-	3	3	11
6º	Armando Barreto	FNM 2000 JK	-	9	-	-	-	9
7º	Carlos B. Souza	Simca Tufão	-	-	-	7	-	7



Casari – Campeão de Pilotos Graduados e Sérgio Cardoso de Estreantes e Novatos

105 – CAMPEONATO GAÚCHO DE KART

A última etapa do Campeonato Gaúcho de Kart, realizada no dia 4 de dezembro foi marcada por acidentes. Na prova de estreantes, Cláudio Menegaz saiu da pista, quando o acelerador do seu kart ficou travado, desceu um barranco, mas não se machucou em função da terra fofa que havia no final da sua queda. Na prova de Pilotos, Ismael Chaves Barcelos, que já havia conquistado o título por antecipação, se chocou com o kart de José Bohrer, tendo Ismael uma perna e a bacia fraturados.

A prova de pilotos foi vencida por Solon Radim, ficando em segundo Sérgio Soares Lança, terceiro José Alencar Castro, em quarto Clóvis de Moraes e em quinto Júlio “Lalo” Corbeta.

O resultado da prova de Estreantes foi a seguinte: 1º José Becker; 2º José Luiz Duarte; 3º Antônio Pegoraro; 4º Rubens Fortes; 5º Wilson Drago.

106 –KART EM SÃO CRISTÓVÃO - RJ

A prova realizada no Campo de São Cristóvão, no dia 10 de dezembro, teve o seguinte resultado: 1º 32 – Geraldo Rocha – Silpo (BRA); 2º 19 – João Renha – Mini McCulloch (INT); 3º 3 – Lincoln Gomide – Silpo (BRA); 4º 15 - Antônio Bandeira – LB McCulloch (INT); 5º 40 – Aluizio Lage – Mini McCulloch (INT); 6º 17 - Henry Thomaz (INT); 7º 81 – Amadeu Gagliano – Silpo (BRA); 8º 59 – Edgar Amaral (INT); 9º 34 – César Faria – Tecno Parilla (INT); 10º 69 – Paulo Reis – Rois (BRA).

107 – ÚLTIMA ETAPA DO CAMPEONATO PAULISTA DE KART

A última etapa do Campeonato Paulista de Kart foi disputada no Kartódromo do Estoril, localizado às margens da Represa Billings, numa pista de 636 metros. Os resultados foram os seguintes: 1 – Categoria “A” – 100 cc – Internacional: 1º Orlando Penarúbia (74) Rois McCulloch – 20 voltas; 2º “Jacaré” (9) Rois McCulloch – 20 voltas; 3º Carlos Savoia (59) – Mini McCulloch – 20 voltas; 4º Henry Strasser (164) Mini McCulloch – 20 voltas. 2 – Categoria “B” – 200: 1º Emerson Fittipaldi (7) Mini Riomar – 20 voltas; 2º Milton “Fumaça” Stella (9) – Rois McCulloch – 20 voltas; 3º Miguel Fasanelli (8) – Silpo – 20 voltas; 4º Walter Giannetti (144) Mini McCulloch – 20 voltas. 3 – Categoria “C” – 125 cc – Brasil: 1º Maneco Combacau (25) Mini Riomar – 20 voltas; 2º Emerson Fittipaldi (7) Mini Riomar – 20 voltas; 3º Marcos Troncon (16) Silpo – 20 voltas; 4º Pedro Victor Delamare (98) – Mini Riomar – 20 voltas; 5º Tite Catapani (94) – Mini Riomar – 20 voltas; 6º Joaquim Cacao Mattos (11) Mini Riomar – 19 voltas; 7º Teodoro Horst (70) Silpo – 18 voltas; 8º N. Hoft (17) Silpo – 17 voltas; 9º Anielo Ambroseli (42) – Silpo – 16 voltas; 10º Durval Viscardi (77) Silpo – 16 voltas; 11º Miguel Fasanelli (8) - Silpo – 15 voltas.

108 – RESULTADO DO CAMPEONATO PAULISTA DE KART

1 – Categoria “A” – 100 cc – Internacional: Campeão – Carlos Savoia – 52 pontos; 2º Henry Strasser – 50 pontos; 3º Orlando Penarúbia e “Jacaré” – 42 pontos; 5º Arildo Barbosa – 20 pontos.

2 – Categoria “B” – 200 cc: Campeão – Milton “Fumaça” Stella – 60 pontos; 2º Emerson Fittipaldi – 40 pontos; 3º Waldir Giannetti – 34 pontos; 4º Miguel Fasanelli – 31 pontos; 5º Fernando Giannetti – 28 pontos.

3 – Categoria “C” – 125 cc – Brasil: Campeão – Emerson Fittipaldi – 59 pontos; 2º Maneco Combacau – 46 pontos; 3º Durval Viscardi – 42 pontos; 4º Teodoro Horst – 40 pontos; 5º Pedro Victor Delamare – 30 pontos.

109 –150 MILHAS DE INTERLAGOS

A festa de encerramento da temporada paulista de automobilismo foi feita com a realização da prova “150 Milhas de Interlagos” promovida pela Associação Paulista de Volantes de Competição – APVC, no dia 11 de dezembro.

O evento foi iniciado com a realização de uma prova para Estreantes e Novatos, dividida em duas baterias de 10 voltas pelo circuito completo, com resultado apurado pela distância e tempo somados das duas baterias. Apresentaram-se para a largada da prova apenas 11 carros, com o Renault 1093 nº 88 de Fausto Dabbur assumindo a liderança seguido pelo de número 3, de Emerson Maluf, pelo nº 1 de Freddy O’Hara e pelo Simca de Paulo Emílio Alves.

Na segunda volta os dois primeiros trocaram de posição que novamente foi invertida na terceira volta, com as posições de mantendo nessa situação até o final da bateria, beneficiando-se Fausto Dabbur da quebra do motor do carro de Maluf ocorrida na última volta.

Na segunda bateria, sem a presença de Maluf, Fausto Dabbur venceu com tranquilidade, seguido pelo Simca de Paulo Emílio Alves. Na soma das duas baterias Fausto Dabbur ficou em primeiro, Paulo Emílio Alves em segundo e Francisco Salvatore (VW) em terceiro.

[Ver RESULTADOS 1966/84](#)



A disputa da prova de Estreantes e Novatos, tendo à frente o R-1093-88 de Fausto Dabbur, em luta com o nº 1 de Freddy O’Hara.

As 150 Milhas foram disputadas pelo Circuito Externo, de 3.250 metros, que deveria ser percorrido 74 vezes, totalizando 240,5 quilômetros ou 149,44 milhas.

O grande favorito da prova, Camillo Christófaru não participou, pois o motor da sua carretera Corvette “engripou” pouco antes da corrida.

A largada da prova ocorreu às 17 horas ao estilo “Le Mans”, com a participação de apenas 10 carros. Os primeiros a sair foram o JK de Von Stuck, o Interlagos de Waldemyr Costa e o DKW de Waldomiro Pieski, mas antes de ser completada a primeira volta, a carretera Ford de Nelson Marcílio assumiu a liderança seguida de perto pelo DKW Malzoni de José Ramos.

Na terceira volta, o DKW de Pieski capotou na curva 2, partindo imediatamente a ambulância que estava de plantão para o local do acidente, de onde removeu o piloto, que contava com poucos ferimentos, diretamente para um Hospital.

Na falta de uma ambulância no autódromo, a prova teve que ser interrompida na 6ª volta, com pouco mais de 9 minutos de corrida.

Quando a ambulância retornou, os carros foram alinhados em fila indiana e a corrida foi reiniciada, quando voltaram a lutar pela liderança a carretera 38 e o Malzoni 73.

Em terceiro lugar vinha a carretera de Ayres Bueno Vidal, que chegou a ultrapassar o Malzoni, para perdê-la em seguida, pois a carretera teve o coxim do motor partido, fazendo com que o piloto ficasse muito tempo parado nos boxes.

Na 20ª volta, o Simca de Roberto Gomez entrou nos boxes soltando muita fumaça, retornou, para abandonar na volta seguinte.

Com 24 voltas completadas, corriam sete carros, pois o carro de Ayres Bueno Vidal estava nos boxes, com seus mecânicos trocando o coxim do motor, e corriam na seguinte ordem: 1º Nelson Marcílio (28); 2º José Ramos (73); 3º Waldemyr Costa (66); 4º Von Stuck (96); 5º Charlez Marzanasco (19); 6º Berco Acherboin (48); e em 7º Elvino Ringel (6).

Ao serem completadas 29 voltas a diferença de Marcílio para Ramos era de apenas 2 segundos. Von Stuck, que havia passado para a terceira colocação com seu JK, foi obrigado a abandonar depois de 46 voltas, com o motor fundido.

Pouco depois, Ayres Bueno Vidal retornou à prova com sua carretera Ford, com muitas voltas de atraso, mas andando muito rápido, estabeleceu a melhor volta da prova com o tempo de 1m23s1.

Marcílio mantinha a ponta, embora muito pressionado por Ramos. O Malzoni começou a superaquecer, quando perdeu a correia do ventilador, mesmo assim, continuou a perseguir a carretera, à espera que ocorresse algum problema com esse carro, o que acabou acontecendo na última volta, quando um pneu estourou. A carretera ainda se arrastou até à linha de chegada, mesmo com uma roda sem pneu, perdendo uma corrida ganha para o DKW Malzoni. O terceiro foi o Interlagos de Waldemyr Costa, o quarto o DKW de Charlez Marzanasco e o quinto o R-1093 de Berco Acherboin.

[Ver RESULTADOS 1966/85](#)



A prova foi muito disputada entre Nelson Marcílio (Ford 38) e José Ramos (Malzoni 73). Ramos venceu com seu Malzoni sem o para-brisas enquanto Marcílio acabou em segundo recebendo a bandeirada de chegada em três rodas.

110 –PROVA MARCÍLIO DIAS - BRASÍLIA

No dia 11 de dezembro foi disputada em Brasília a “Prova Marcílio Dias”, em homenagem à Semana da Marinha, destinada a pilotos graduados, com a participação de 13 carros.

Iniciada a corrida, o DKW Vemag nº 23 de George Pappas assumiu a liderança, seguido pelo Interlagos nº 18 de Ricardo Penta. Pappas liderava com certa tranquilidade, quando na 6ª volta teve que parar nos boxes com o motor falhando. Com isso, Penta assumiu a liderança que, no entanto, durou pouco tempo, pois na oitava volta teve o motor do seu Interlagos fundido.

A partir de então, começou outra corrida que acabou sendo dominada pelo Renault 1093 de Tito Passarinho, que foi escoltado até a bandeirada de chegada por outro Renault 1093, pilotado por João

Antônio Pedrosa. Em terceiro se classificou o R-1093 de Carlos Alberto Braz/Carlos Henrique Barão e em quarto o Renault Teimoso de Hamilton Medeiros/Pedro Paulo Santi.

[Ver RESULTADOS 1966/86](#)

111 –PROVA LUIZ CAMPOS – FORTALEZA - CE

A prova Luiz Campos foi disputada no circuito do Pici, em Fortaleza, Ceará, com a participação de cinco carros. Dada a largada, ao estilo Le Mans, tomou a ponta o Karmann Ghia de Neném Pimentel, seguido por Armando Barbosa e César Figueiredo. Em quarto lugar corria Antônio Cirino e em quinto Everaldo Campos. Antes de ser completada a primeira volta, Armando e César passaram o Karmann Ghia e, na volta seguinte foi a vez de César Figueiredo assumir a liderança da prova. Porém, na 6ª volta, o DKW que liderava a prova teve um pistão furado e abandonou a corrida, que passou a ser comandada por Armando Barbosa que não teve dificuldade em pontear a corrida até receber a bandeirada de chegada. O segundo foi Everaldo Campos (VW Sedan), o terceiro Antônio Cirino (VW Sedan), o quarto Neném Pimentel (Karmann Ghia VW), e quinto César Figueiredo (DKW Vemag).



Foto 1 – Largada da prova e Foto 2 – Chegada vitoriosa de Armando Barbosa.

112 –ENCERRAMENTO DO CARIOCA DE KART NA LAGOA

A última etapa do Campeonato Carioca de Kart foi disputada numa pista improvisada no “Castelinho”, ou seja, na Praça Jean Sebelius, na Lagoa Rodrigo de Freitas, no dia 17 de dezembro, promovida pela Administração Regional da Lagoa, como parte das comemorações pelo 1º aniversário da Administração de Negrão de Lima.

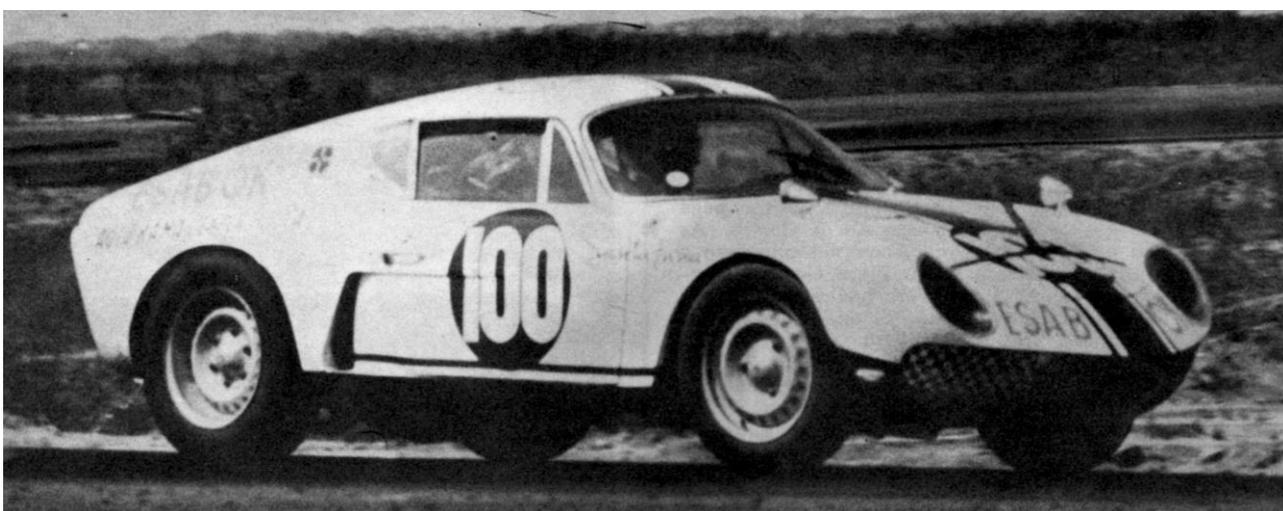
A etapa foi disputada em prova única, com classificação separada para as categorias Brasil e Internacional. O resultado geral, foi o seguinte: 1º 34 – César Faria – Tecno Parilla (1º Internacional); 2º 38 – Aurelino Leal – Tecno Saetta (2º Internacional); 3º 3 – Lincoln Gomide – Silpo (1º Brasil); 4º 20 – Toni Rocha – Silpo (2º Brasil); 5º 15 - Vitório Danieli – Fox McCulloch (3º Internacional); 6º 19 – João Renha – Mini McCulloch (4º Internacional); 7º 7 – Adrian Hulsmeyer – Mini Rois (3º Brasil); 8º 32 – Geraldo Rocha – Silpo (4º Brasil); 9º 40 – Aluizio Lage – Mini McCulloch (5º Internacional); 10º 8 – Roberto Batista – Silpo (5º Brasil).

Os campeões cariocas de 1966 foram: Aurelino Leal na categoria Internacional e Antônio Monarca na categoria Brasil.

113 – MIL QUILÔMETROS DA GUANABARA

O encerramento do primeiro campeonato brasileiro promovido pela Confederação Brasileira de Automobilismo – CBA ocorreu com a disputa, no dia 18 de dezembro, dos “1000 Quilômetros da Guanabara”, prova realizada no recém-inaugurado autódromo de Jacarepaguá.

Piero Gancia chegava ao Rio de Janeiro na liderança do campeonato, com Marivaldo Fernandes, que havia corrido em parceria com Gancia na primeira prova do campeonato, disputada em Brasília, em segundo lugar. Luiz Pereira Bueno, vencedor da segunda etapa, os 500 Quilômetros de Interlagos era o terceiro, com grandes chances de alcançar o título. Bird Clemente que tinha terminado a corrida de Interlagos em segundo lugar, não tinha mais chances, uma vez que correria em dupla com Pereira Bueno. Por sua vez, os Cariocas Mário Olivetti e Carlos Bravo, segundos em Brasília, não tinham carros em condições de lutarem pela vitória em Jacarepaguá.



Um dos carros que mais chamou a atenção foi o Interlagos com motor Simca de Ricardo Achar.

Com relação aos inscritos, o maior destaque era a equipe Dacon, que inscreveu seus quatro Karmann Ghia Porsche com carroceria de fibra de vidro. Dois tinham motor de 2 litros: o nº 2 com José Carlos Pace/Totó Porto Filho e o nº 77 para Wilson Fittipaldi Jr./Ludovino Perez Jr., e dois motor de 1,6 litros: o nº 6 para Anísio Campos/Francisco Lameirão e o nº 12 para Lian Duarte/Rodolpho Costa. Entretanto, apesar de serem levados para o Rio de Janeiro, os carros com motor 1.6 nem foram para a pista, com a equipe retirando suas inscrições.

A equipe Willys se apresentou com seus tradicionais Alpine, com motor 1.300 cc, que corriam como “Protótipos Willys 1300”. Seus pilotos eram: Luiz Pereira Bueno/Bird Clemente no carro nº 47 e Luiz Fernando Terra Smith/Marivaldo Fernandes no 46. Marivaldo, conseguiu uma vaga na equipe, pois era um dos poucos que tinham condições de lutar pelo campeonato e Luiz Greco, como chefe da equipe, apostava no piloto de Guarujá.

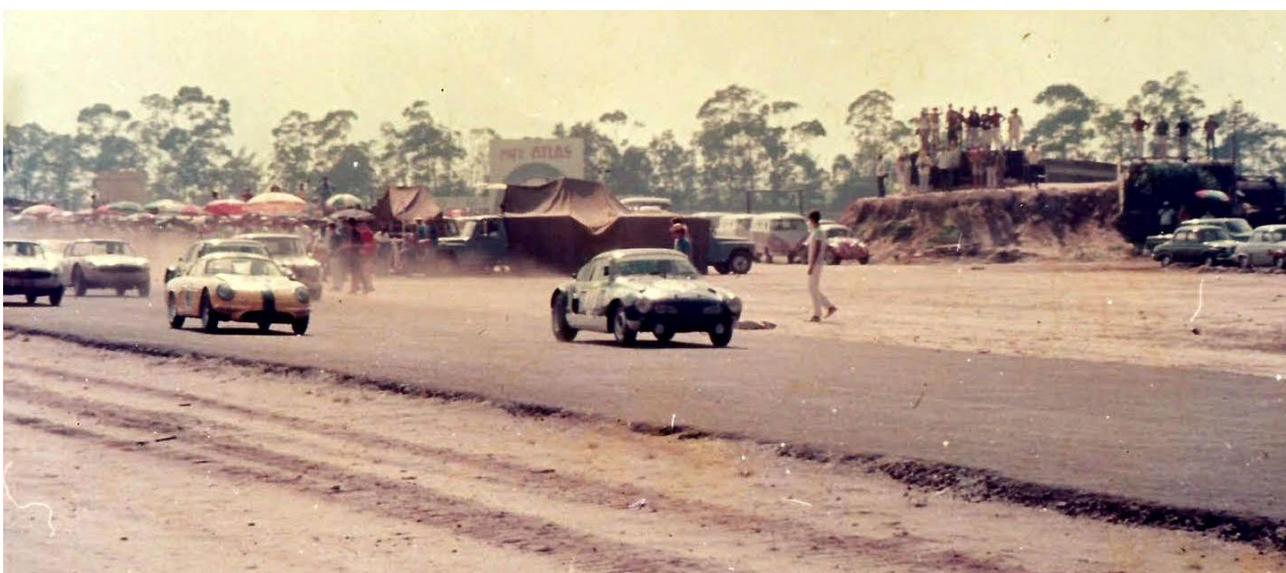
A equipe MM, que tanto sucesso alcançou nas Mil Milhas, acompanhou no Rio de Janeiro os mesmos carros daquela prova: o 10 com Marinho César Camargo, que tinha dessa feita como parceiro seu sobrinho Joaquim Cacao Mattos, o 7 com os jovens Emerson Fittipaldi/Jan Balder e o 96, dos cariocas Norman Casari/Carlos Erymá. Ainda em carros Malzoni estavam inscritos: Aníbal Fusetti/José Augusto Gontijo (nº 76) e Celso Gerbassi/Newton Alves (nº 33).

A equipe Jolly Gancia levou para o Rio de Janeiro duas Alfa Romeo Giulia TIS. A principal delas para o líder do campeonato Piero Gancia, que foi inscrito com seu tradicional parceiro Emílio Zambello e outra Giulia,

que dessa vez teria ao volante uma dupla de peso: **Ciro Cayres/Ubaldo Lolli**. Recebendo ajuda da equipe oficial dos Alfa Romeo, também estava inscrita a Giulia da equipe Colégio Arte e Instrução, com os cariocas **Sérgio Cardoso/Carlos Sicupira**.

Um protótipo que chamou muita atenção foi um Interlagos modificado no qual foi instalado um motor V-8 de Simca entre eixos. Esse carro foi construído por Antônio Ferreirinha, o “Federal” e Manoel de Oliveira, o Manoel do Plástico, na oficina da Rua Teodoro da Silva em Vila Isabel, para Ricardo Achcar. Os idealizadores do carro foram ajudados na sua fase final por Herculano, irmão de Antônio, construtor de carros de corrida que mais tarde se consagraria com os famosos “Heve”.

Além desses carros, deve-se destacar a presença de diversos Willys Interlagos, sendo os principais os de Sérgio Palhares, que teria Mário Olivetti como parceiro, Sérgio Carvalho/Carlos Augusto Palhares, ambos preparados por Luigi Ciaí, e Maurício Chulam Neto/Hélio Mazza e Ronaldo Rebecchi/Fernando Pereira, preparados na Oficina Feiticeiro, de Fernando Pereira.



Iniciada a corrida, assumiu a ponta o KG Dacon Porsche de Wilson Fittipaldi Jr./Ludovino Perez Jr., seguido pelo Willys 1300 de Luiz Pereira Bueno/Bird Clemente.

Foi inscrito ainda o Karmann Ghia com motor VW equipado com Kit Okrasa de Robert Herbert e o Simca dos paulistas **Jair e Ruy Santiago**, além de diversos Renault, Simca, DKW e Volkswagen.

Na prova de classificação disputada no sábado dia 17, o mais rápido foi o Karmann Ghia Porsche 2000 de Wilson Fittipaldi Jr. com o tempo de 1m40s8, ficando assim definido o grid de largada:

77 Wilson Fittipaldi Jr./Ludovino Perez Jr. Karmann Ghia Porsche	2 José Carlos Pace/Totó Porto Fº Karmann Ghia Porsche	47 Luiz Pereira Bueno/Bird Clemente Willys 1300
10 Marinho Camargo/J. Cacao Mattos DKW Malzoni	7 Emerson Fittipaldi/Jan Balder DKW Malzoni	
96 Norman Casari/Carlos Erymá DKW Malzoni	46 Luiz Terra Smith/Marivaldo Fernandes Willys 1300	13 Sérgio Cardoso/Carlos Sucupira Alfa Romeo Giulia TIS
18 Sérgio Palhares/Mário Olivetti Willys Interlagos	33 Celso Gerbassi/Newton Alves DKW Malzoni	

23 Piero Gancia/Emílio Zambello Alfa Romeo Giulia TIS	25 Ciro Cayres/Ubaldo Lolli Alfa Romeo Giulia TIS	22 Sérgio Carvalho/Carlos A. Palhares Willys Interlagos
100 Ricardo Achcar/Milton Amaral Interlagos Santa Fúria	98 Mauro Sá Mota/Bob Sharp DKW Vemag	
35 Fernando Pereira/Ronaldo Rebecchi Willys Interlagos	27 Luiz F. Gama Cruz/Abelardo Aguiar VW Okrasa	78 Fábio Crespi/Dr. Jivago Simca Tufão
49 Lair Carvalho/Gilberto Kamnitzer Renault 1093	89 Jair e Ruy Santiago Simca Rallye	
57 Gilberto Augusto/Paulo Lins Renault 1093	42 André Gustavo/Paulo César Lopes Renault Teimoso	111 Maurício Chulam Neto/Hélio Mazza Willys Interlagos
37 Antônio P. Souza/Carlos Bravo Renault 1093	26 Marcus Vinícius/José Prado VW Porsche	
11 Robert Herbert/Armando Lagoeiro Karmann Ghia Okrasa	76 Aníbal Fusetti/José Augusto Gontijo DKW Malzoni	41 Paulo Guaraciaba/Waldir Lomazzi Renault Teimoso

Iniciada a corrida, os dois Karmann Ghia Porsche tomaram a ponta, com Wilsinho em primeiro e Moco em segundo, seguidos pelo Willys 1300 de Bueno e os demais.

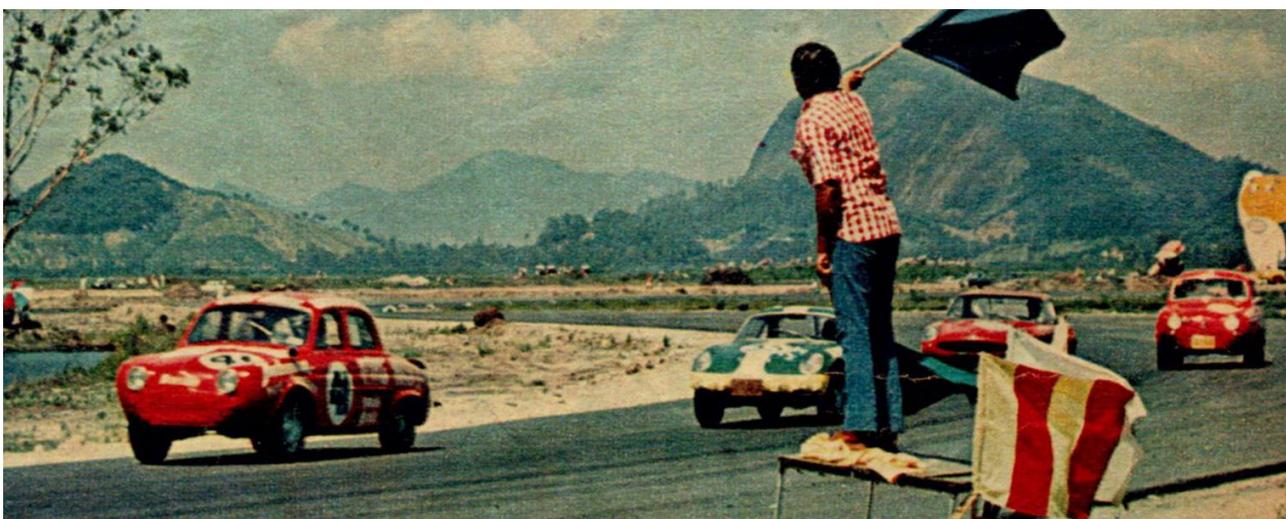
Ao se completar a primeira hora de corrida, a ordem era a seguinte: 1º 77 – Wilson Fittipaldi Jr./Ludovino Perez Jr. – Karmann Ghia Porsche – 31 voltas; 2º 2 – José Carlos Pace/Totó Porto Fº - Karmann Ghia Porsche – 31 voltas; 3º 47 – Luiz Pereira Bueno/Bird Clemente – Willys 1300 – 30 voltas; 4º 46 – Luiz Terra Smith/Marivaldo Fernandes – Willys 1300 – 30 voltas; 5º 10 – Marinho Camargo/Joaquim Cacaio Mattos – DKW Malzoni – 30 voltas; 6º 7 – Emerson Fittipaldi/Jan Balder – DKW Malzoni – 30 voltas; 7º 96 – Norman Casari/Carlos Erymá – DKW Malzoni – 29 voltas; 8º 23 – Piero Gancia/Emílio Zambello – Alfa Romeo Giulia TIS – 29 voltas; 9º 25 – Ciro Cayres/Ubaldo Lolli – Alfa Romeo Giulia TIS – 29 voltas; 10º 18 – Sérgio Palhares/Mário Olivetti – Willys Interlagos – 29 voltas.



35 – Fernando Pereira/Ronaldo Rebecchi (Interlagos) seguido por Ciro Cayres/Ubaldo Lolli (Alfa Romeo Giulia TIS)

Nessa fase da corrida, os dois carros da Dacon lideravam com tranquilidade, com uma volta de vantagem para os demais. Deve-se registrar que o Santa Fúria Simca de Ricardo Achcar tinha parado algumas vezes nos boxes com problema de superaquecimento e, na volta 18 tinha perdido uma roda no miolo do circuito o que o fez perder muito tempo no reparo, antes de retornar à prova.

Ao se completar a segunda hora da corrida, o Karmann Ghia Porsche nº 2 estava na ponta, correndo junto com o 77, sendo as seguintes as posições: 1º 2 – Moco/Totó (KG Porsche) – 67 voltas; 2º 77 – Wilson/Ludovino (KG Porsche) – 67 voltas; 3º 47 – Bueno/Bird (Willys 1300) – 66 voltas; 4º 46 – Smith/Marivaldo (Willys 1300) – 66 voltas; 5º 10 – Marinho Cacaio (Malzoni) – 64 voltas; 6º 7 – Emerson/Balder (Malzoni) – 64 voltas; 7º 96 – Casari/Erymá (Malzoni) – 63 voltas; 8º 23 – Gancia/Zambello (Alfa Romeo) – 63 voltas; 9º 25 – Ciro/Lolli (Alfa Romeo) – 63 voltas; 10º 18 – Palhares/Olivetti (Interlagos) – 62 voltas.



Passagem do Renault Teimoso de Paulo Guaraciaba/Waldir Lomazzi, seguido pelo Interlagos de Fernando Pereira/Ronaldo Rebecchi e DKW Malzoni de Celso Gerbassi/Newton Alves.

Nessa fase da corrida, não houve grandes modificações, entre os carros colocados nas dez primeiras posições, observando-se que os quatro primeiros levavam boa vantagem para os demais, com os carros da Dacon uma volta à frente dos carros da Willys, que levavam duas voltas de vantagem para os Malzoni.

Com três horas de corrida, profundas modificações foram verificadas, com o dez primeiros passando na seguinte ordem: 1º 77 – Wilson/Ludovino (KG Porsche) – 100 voltas; 2º 2 – Moco/Totó (KG Porsche) – 100 voltas; 3º 46 – Smith/Marivaldo (Willys 1300) – 96 voltas; 4º 7 – Emerson/Balder (Malzoni) – 96 voltas; 5º 96 – Casari/Erymá (Malzoni) – 94 voltas; 6º 10 – Marinho/Cacaio (Malzoni 10) – 93 voltas; 7º 23 – Gancia/Zambello (Alfa Romeo) – 92 voltas; 8º 13 – Cardoso/Sicupira (Alfa Romeo) – 91 voltas; 9º 22 – Carvalho/Palhares (Interlagos) – 89 voltas; 10º 89 – Jair/Ruy (Simca) – 88 voltas.

Nessa fase da corrida, o fato mais destacado foi o acidente sofrido pelo Willys 1300 de Luiz Pereira Bueno. Quando o carro chegou à curva Norte, derrapou no óleo derramado na pista, foi para o acostamento que estava cheio de pedras e uma delas partiu o cárter do motor. O carro perdeu mais de 25 minutos nos reparos caindo muito na tabela de classificação. A se destacar também a espetacular capotagem do Malzoni nº 33, que deu três cambalhotas, ficou completamente destruído, retornando à corrida muito tempo depois, sem os vidros e uma porta, uma situação absurda que foi aceita pelos comissários desportivos. Nessa fase da corrida, abandonou o Interlagos de Sérgio Palhares e o Alfa Romeo de Ciro Cayres perdeu muito tempo parado nos boxes. Notava-se que a vantagem dos Porsche já alcançava 4 voltas

para o Willys de Smith/Marivaldo que, por sua vez, tinha perdido a vantagem que tinha para o Malzoni de Emerson/Balder, correndo os dois carros na mesma volta.

Ao se completar a quarta hora de corrida, a ordem dos carros era a seguinte: 1º 77 –Wilson/Ludovino (KG Porsche) – 133 voltas; 2º 2 – Moco/Totó (KG Porsche) – 133 voltas; 3º 46 – Smith/Marivaldo (Willys 1300) – 128 voltas; 4º 7 – Emerson/Balder (Malzoni) – 126 voltas; 5º 96 – Casari/Erymá (Malzoni) – 124 voltas; 6º 23 – Gancia/Zambello (Alfa Romeo) – 123 voltas; 7º 13 – Cardoso/Sicupira (Alfa Romeo) – 122 voltas; 8º 10 – Marinho/Cacaio (Malzoni) – 119 voltas; 9º 22 – Carvalho/Palhares (Interlagos) – 119 voltas; 10º 47 – Bueno/Bird (Willys 1300) – 117 voltas.

A se destacar que os Porsche tinham aumentado a vantagem para 5 voltas sobre o carro da Willys, que se firmava na terceira colocação, então com duas voltas de vantagem para o Malzoni mais bem colocado. Impressionante era a regularidade da dupla Gancia/Zambello que já ocupava a sexta colocação, mesmo com um carro cujo circuito lhe era nitidamente desfavorável, travado como era o de Jacarepaguá. Por seu lado, a dupla Bueno/Bird vinha andando muito forte, depois do reparo no cárter do seu carro e já ocupava a décima posição na corrida.



Foto 1 – 22 – Sérgio Carvalho/Carlos Augusto Palhares (Interlagos) e 46 – Marivaldo Fernandes/Luiz Terra Smith (Willys 1300) e Foto 2 – Sérgio Cardoso/Carlos Sicupira (Alfa Romeo Giulia) e 10 – Marinho Camargo/Joaquim Cacaio Mattos (Malzoni)

Com cinco horas de corrida, pouco mais da sua metade, as primeiras colocações tinham passado por muitas modificações: 1º 77 – Wilson/Ludovino (KG Porsche) – 166 voltas; 2º 46 – Smith/Marivaldo (Willys 1300) – 160 voltas; 3º 2 – Moco/Totó (KG Porsche) – 159 voltas; 4º 7 – Emerson/Balder (Malzoni) – 158 voltas; 5º 96 – Casari/Erymá (Malzoni) – 156 voltas; 6º 23 – Gancia/Zambello (Alfa Romeo) – 154 voltas; 7º 10 – Marinho/Cacaio (Malzoni) – 151 voltas; 8º 47 – Bueno/Bird (Willys 1300) – 150 voltas; 9º 13 – Cardoso/Sicupira (Alfa Romeo) – 148 voltas; 10º 111 – Chulam/Mazza (Interlagos) – 147 voltas.

O Karmann Ghia de Moco/Totó, tinha efetuado uma parada para verificar a suspensão, perdendo bastante tempo, mas retornando à corrida, perdendo a segunda colocação para o carro de Marivaldo/Smith. O Willys nº 47 vinha se recuperando e aparecia na oitava posição.

Com seis horas, o Karmann Ghia nº 2 tinha perdido ainda mais terreno, aparecendo apenas na quarta posição, com os carros correndo na seguinte ordem: 1º 77 – 192 voltas; 2º 46 – 185 voltas; 3º 7 – 183 voltas; 4º 2 – 182 voltas; 5º 23 – 177 voltas; 6º 10 – 176 voltas; 7º 47 – 175 voltas; 8º 96 – 174 voltas; 9º 13 – 172 voltas; 10º 111 – 169 voltas.

O Porsche nº 2, depois da primeira parada, retornou aos boxes onde se verificou que a capa da barra de torção tinha rachado, com o carro perdendo cerca de 9 voltas para que fosse efetuado o reparo. O Malzoni 96 tinha perdido cerca de 29 minutos parado com problemas no carburador. Notava-se a contínua recuperação do Willys nº 47 e a regularidade da Alfa 23.

Assim, com sete horas de corrida, 75% da distância percorrida, as colocações estavam assim: 1º 77 – 226 voltas; 2º 46 – 224; 3º 2 – 223 voltas; 4º 7 – 220 voltas; 5º 47 – 215 voltas; 6º 23 – 214 voltas; 7º 10 – 2º 0 voltas; 8º 111 – 204 voltas; 9º 13 – 204 voltas; 10º 89 – 202 voltas.

Nessa fase, o carro 77 tinha ficado parado na pista com o cabo do acelerador partido. Ludovino Perez Jr., que conduzia o carro, conseguiu levar o carro até os boxes onde foram feitos os reparos e o carro retornou à corrida. Essa parada fez o carro perder nada menos que cinco voltas e então, o carro 46 ficou a apenas duas voltas atrás, com o Porsche 2, três voltas atrás do líder. Depois de completar a volta 210, o Malzoni nº 10, embora ainda aparecesse na classificação geral, tinha abandonado com o engripamento do motor.

Com oito horas completadas, os dois carros da Dacon voltavam a ocupar as duas primeiras posições: 1º 77 – 257 voltas; 2º 2 – 256 voltas; 3º 46 – 256 voltas; 4º 7 – 249 voltas; 5º 47 – 246 voltas; 6º 23 – 241 voltas; 7º 13 – 229 voltas; 8º 35 – 229 voltas; 9º 111 – 225 voltas; 10º 27 – 225 voltas.

O Porsche 77 tinha perdido rendimento, com problemas na embreagem e estava apenas uma volta na frente do 2. Gancia, na Alfa 23, se mantinha na 6ª posição, o que lhe garantia a conquista do campeonato, sem ter a sua posição ameaçada, enquanto Marivaldo, no carro 46, procurava imprimir o mais forte ritmo possível tentando alcançar o segundo lugar, que lhe daria o título.

Ao ser completada a nona hora da corrida, Marivaldo tinha recuperado a segunda colocação depois que o carro de Moco tinha perdido terreno com uma parada nos boxes.

As posições eram as seguintes: 1º 77 – 287 voltas; 2º 46 – 285 voltas; 3º 2 – 285 voltas; 4º 7 – 282 voltas; 5º 47 – 276 voltas; 6º 23 – 274 voltas; 7º 35 – 255 voltas; 8º 13 – 253 voltas; 9º 96 – 253 voltas; 10º 27 – 251 voltas.

As últimas 14 voltas da prova foram marcadas pela recuperação do Karmann Ghia Porsche nº 2, que retornou à segunda colocação e a do Malzoni 96, que subiu da 9ª para a 7ª posição, mas vinte voltas atrasado em relação a Piero Gancia, o sexto colocado, posição que lhe assegurou a conquista do Campeão Brasileiro.

Wilson Fittipaldi Jr./Ludovino Perez Jr., venceram no tempo de 9h14m47s2, média de 1208,402 km/h. Em segundo ficaram José Carlos Pace/Totó Porto Filho, com duas voltas de atraso, tendo registrado a melhor volta da corrida, com o tempo de 1m43s5, média de 115,826 km/h. O terceiro foi a dupla Marivaldo Fernandes/Luiz Terra Smith, com o mesmo número de voltas do segundo colocado, o quarto o Malzoni de Emerson Fittipaldi/Jan Balder e o quinto Bird Clemente/Luiz Pereira Bueno.

[Ver RESULTADOS 1966/87](#)



A prova foi totalmente dominada pelos Karmann Ghia Porsche da Dacon, vencendo o 77 com Wilson Fittipaldi Jr./Ludovino Perez Jr. e ficando em segundo o 2 de José Carlos Pace/Totó Porto Filho.

114 – CAMPEONATO BRASILEIRO DE AUTOMOBILISMO

As provas válidas para o Campeonato Brasileiro de 1966 foram as seguintes: 1 – 01/05/1966 – Mil Quilômetros de Brasília; 2 – 07/09/1966 – 500 Quilômetros de Interlagos; 3 – 18/12/1966 – Mil Quilômetros da Guanabara.

A pontuação seguia à seguinte regra: 1º - 15 pontos; 2º - 11 pontos; 3º - 9 pontos; 4º - 7 pontos; 5º - 6 pontos; 6º - 5 pontos; 7º - 4 pontos; 8º - 3 pontos; 9º - 2 pontos; e 10º 1 ponto.

A essa pontuação foram acrescentados os seguintes fatores:

Classes: até 1.300 cc – 1.2; de 1301 a 2.500 cc – 1.1; acima de 2.501 cc – 1.0.

Categorias: Turismo Grupo 5 – 1.1; GT e Protótipos – 1.0.



Piero Gancia foi o primeiro campeão brasileiro na era CBA

Dentro desses critérios, a colocação final do Campeonato, Geral e por Categorias/Classes, ficou assim:

1 – Geral:

P	PILOTO	UF	CARRO	1	2	3	TOTAL
1º	Piero Gancia	SP	Alfa Romeo Giulia TIS	18,0	10,8	6,0	34,8
2º	Marivaldo Fernandes	SP	Alfa Romeo/K Ghia Porsche/Willys 1300	18,0	3,3	10,8	32,1
3º	Ludovino Peres Jr.	SP	Interlagos/K Ghia Porsche	10,8		16,5	27,3
4º	Luiz Pereira Bueno	SP	Willys 1300		18,0	7,2	25,2
5º	Bird Clemente	SP	Willys 1300		13,2	7,2	20,4
6º	Wilson Fittipaldi Jr.	SP	K Ghia Porsche			16,5	16,5
7º	José Carlos Pace	SP	K Ghia Porsche			12,1	12,1
	Totó Porto Fº	SP	K Ghia Porsche			12,1	12,1
9º	Mário Olivetti	RJ	Atlas Alfa Romeo	11,0			11,0
	Carlos Bravo	RJ	Atlas Alfa Romeo	11,0			11,0
11º	Pedro Victor Delamare	SP	Interlagos	10,8			10,8
	Luiz Terra Smith	SP	Willys 1300			10,8	10,8
13º	Marinho Camargo	SP	DKW Vemag		9,1		9,1
14º	Celso Gerbassi	RJ	DKW Malzoni	8,4			8,4
	Newton Alves	RJ	DKW Malzoni	8,4			8,4
	Emerson Fittipaldi	SP	DKW Malzoni			8,4	8,4

	Jan Balder	SP	DKW Malzoni			8,4	8,4
18º	Lulla Gancia	SP	Fiat Abarth 850 TC	7,9			7,9
	Felice Albertine	SP	Fiat Abarth 850 TC	7,9			7,9
20º	Armando Ramos	SP	DKW Malzoni		7,2		7,2
	José Ramos	SP	DKW Malzoni		7,2		7,2
22º	Paulo Guaraciaba	DF	Renault Teimoso	6,6			6,6
	Aladino Borges	DF	Renault Teimoso	6,6			6,6
24º	Emílio Zambello	SP	Alfa Romeo Giulia TIS			6,0	6,0
25º	Jair Santiago	SP	Simca Rallye		5,5		5,5
26º	Waldemyr Costa	SP	Interlagos		4,8		4,8
27º	Enio Garcia	DF	Simca Rallye	4,4			4,4
	Toninho Martins	DF	Simca Rallye	4,4			4,4
	Norman Casari	RJ	DKW Malzoni			4,4	4,4
	Carlos Erymá	RJ	DKW Malzoni			4,4	4,4
31º	André Gustavo	DF	Renault Teimoso	3,9			3,9
	Paulo César Lopes	DF	Renault Teimoso	3,9			3,9
33º	Sérgio Cardoso	RJ	Alfa Romeo Giulia TIS			3,6	3,6
	Carlos Alberto Sicupira	RJ	Alfa Romeo Giulia TIS			3,6	3,6
35º	Antônio Pinto de Souza	RJ	Renault 1093	2,6			2,6
	Fernando Barcelos	RJ	Renault 1093	2,6			2,6
	Luiz Felipe Gama Cruz	RJ	VW Okrasa			2,6	2,6
	Abelardo Aguiar	RJ	VW Okrasa			2,6	2,6
39º	José Augusto Gontijo	SP	DKW Malzoni		2,4		2,4
	Aníbal Fusetti	SP	DKW Malzoni		2,4		2,4
41º	Roberto Faria	DF	DKW Vemag		1,3		1,3
42º	Lair Carvalho	RJ	Interlagos	1,2			1,2
	Gilberto Augusto	RJ	Interlagos	1,2			1,2
	Fernando Pereira	RJ	Interlagos			1,2	1,2
	Ronaldo Rebecchi	RJ	Interlagos			1,2	1,2

2 – Turismo Grupo 5 até 850 cc:

P	PILOTO	UF	CARRO	1	2	3	TOTAL
1º	Paulo Guaraciaba	DF	Renault Teimoso	14,5	14,5	14,5	43,5
2º	André Gustavo	DF	Renault Teimoso	11,8		19,8	31,6
	Paulo César Lopes	DF	Renault Teimoso	11,8		19,8	31,6
4º	Waldir Lomazzi	DF	Renault Teimoso		14,5	14,5	29,0
5º	Lulla Gancia	SP	Fiat Abarth 850 TC	19,8			19,8
	Felice Albertine	SP	Fiat Abarth 850 TC	19,8			19,8
	Pedro Oliver	SP	Renault 1093		19,8		19,8
	Carlos Mesa Fernandes	SP	Renault 1093		19,8		19,8
9º	Gilberto Kamnitzer	RJ	Renault 1093	7,9		11,8	19,7
10º	Aladino Borges	DF	Renault Teimoso	14,5			14,5
11º	Lair Carvalho	RJ	Renault 1093			11,8	11,8
12º	Antônio Pinto de Souza	RJ	Renault 1093	9,2			9,2
	Fernando Barcelos	RJ	Renault 1093	9,2			9,2
	Gilberto Augusto	RJ	Renault 1093			9,2	9,2
	Paulo Lins	RJ	Renault 1093			9,2	9,2
16º	Maurício Chulam Neto	RJ	Renault 1093	7,9			7,9
17º	José Muhana	DF	Renault 1093	6,6			6,6
	Nilson Freitas	DF	Renault 1093	6,6			6,6
19º	Flávio Paula Lima	DF	Renault 1093	5,2			5,2
	Amaury Castro	DF	Renault 1093	5,2			5,2

3 – Turismo Grupo 5 de 851 a 1.300 cc:

P	PILOTO	UF	CARRO	1	2	3	TOTAL
1º	Roberto Faria	DF	DKW Vemag	19,8	14,5		34,3
2º	George Pappas	DF	DKW Vemag	19,8			19,8
	Marinho Camargo	SP	DKW Vemag		19,8		19,8
	Luiz Felipe Gama Cruz	RJ	VW Okrasa			19,8	19,8
	Abelardo Aguiar	RJ	VW Okrasa			19,8	19,8

4 – Turismo Grupo 5 acima de 1.301 cc:

P	PILOTO	UF	CARRO	1	2	3	TOTAL
1º	Piero Gancia	SP	Alfa Romeo Giulia TIS	18,0	18,0	18,0	54,0
2º	Jair Santiago	SP	Simca Rallye		12,1	8,1	20,2
3º	Marivaldo Fernandes	SP	Alfa Romeo Giulia TIS	18,0			18,0
	Emílio Zambello	SP	Alfa Romeo Giulia TIS			18,0	18,0
5º	Sérgio Cardoso	RJ	Alfa Romeo Giulia TIS			13,3	13,3
	Carlos Alberto Sicupira	RJ	Alfa Romeo Giulia TIS			13,3	13,3
7º	Enio Garcia	DF	Simca Rallye	12,1			12,1
	Toninho Martins	DF	Simca Rallye	12,1			12,1
9º	Ruy Santiago	SP	Simca Rallye			8,1	8,1

5 – GT e Protótipos:

P	PILOTO	UF	CARRO	1,0	2,0	3,0	TOTAL
1º	Ludovino Perez Jr.	SP	Interlagos/K Ghia Porsche	13,2		16,5	29,7
2º	Luiz Pereira Bueno	SP	Willys 1300		18,0	7,2	25,2
3º	Bird Clemente	SP	Willys 1300		13,2	7,2	20,4
4º	Wilson Fittipaldi Jr.	SP	K Ghia Porsche			16,5	16,5
5º	Marivaldo Fernandes	SP	K Ghia Porsche/Willys 1300		5,5	10,8	16,3
6º	Mário Olivetti	RJ	Atlas Alfa Romeo	15,0			15,0
	Carlos Bravo	RJ	Atlas Alfa Romeo	15,0			15,0
8º	Pedro Victor Delamare	SP	Interlagos	13,2			13,2
9º	José Carlos Pace	SP	K Ghia Porsche			12,1	12,1
	Totó Porto Fº	SP	K Ghia Porsche			12,1	12,1
11º	Celso Gerbassi	RJ	DKW Malzoni	10,8			10,8
	Newton Alves	RJ	DKW Malzoni	10,8			10,8
	Luiz Terra Smith	SP	Willys 1300			10,8	10,8
14º	José Ramos	SP	DKW Malzoni		9,9		9,9
	Armando Ramos	SP	DKW Malzoni		9,9		9,9
16º	Gilberto Augusto	RJ	Interlagos	8,4			8,4
	Lair Carvalho	RJ	Interlagos	8,4			8,4
	Emerson Fittipaldi	SP	DKW Malzoni			8,4	8,4
	Jan Balder	SP	DKW Malzoni			8,4	8,4
20º	Waldemyr Costa	SP	Interlagos		7,7		7,7
21º	Norman Casari	RJ	DKW Malzoni			6,0	6,0
	Carlos Erymá	RJ	DKW Malzoni			6,0	6,0
23º	Fernando Pereira	RJ	Interlagos			4,8	4,8
	Ronaldo Rebecchi	RJ	Interlagos			4,8	4,8
25º	José Augusto Gontijo	SP	DKW Malzoni		4,4		4,4
	Aníbal Fusetti	SP	DKW Malzoni		4,4		4,4
27º	Hélio Mazza	RJ	Interlagos			3,6	3,6
	Maurício Chulam Neto	RJ	Interlagos			3,6	3,6
29º	Robert Herbert	RJ	K Ghia Okrasa			2,2	2,2
	Armando Lagoeiro	RJ	K Ghia Okrasa			2,2	2,2
31º	Sérgio Carvalho	RJ	Interlagos			1,2	1,2
	Carlos Augusto Palhares	RJ	Interlagos			1,2	1,2

	Emerson Fittipaldi	-	9	-	-	-	-	-	-	9
	Lian Duarte	-	9	-	-	-	-	-	-	9
	Carlos Mesa Fernandes	-	-	-	-	-	9	-	-	9
	Pedro Oliver	-	-	-	-	-	9	-	-	9
12º	Antônio Pinto de Souza	3	-	6	-	-	-	-	-	9

2 – Turismo de 851 a 1.300 cc

P	Piloto	Mil Km Brasília	24 Hrs Interl.	Inaug. Jacarep.	3 Hrs Rio	3 Hrs Interl.	500 Km Interl.	Mil Milhas	Mil Km GB	Total
1º	Marinho Camargo	-	6	-	-	9	9	-	-	24
2º	Luiz Felipe Gama Cruz	-	-	9	-	-	-	-	9	18
3º	Roberto Faria	9	-	-	-	-	6	-	-	15
	Norman Casari	-	6	-	9	-	-	-	-	15
5º	Neudy Geraldes	-	-	6	6	-	-	-	-	12
6º	Wanderley Mariz	6	-	4	-	-	-	-	-	10
7º	George Pappas	9	-	-	-	-	-	-	-	9
	Carol Figueiredo	-	9	-	-	-	-	-	-	9
	Francisco Lameirão	-	9	-	-	-	-	-	-	9
	Mauro Sá Mota	-	-	-	9	-	-	-	-	9
	Antônio Sceppa	-	-	-	-	-	-	9	-	9
	Marco Grilli	-	-	-	-	-	-	9	-	9
	Abelardo Aguiar	-	-	-	-	-	-	-	9	9
14º	Charlez Marzanasco	-	-	-	-	3	-	6	-	9

3 – Turismo acima de 1.301 cc

P	Piloto	Mil Km Brasília	24 Hrs Interl.	Inaug. Jacarep.	3 Hrs Rio	3 Hrs Interl.	500 Km Interl.	Mil Milhas	Mil Km GB	Total
1º	Piero Gancia	9	6	9	-	-	9	-	9	42
2º	Emílio Zambello	-	9	6	9	-	-	-	9	33
3º	Jair Santiago	-	1	-	-	6	6	9	4	26
4º	Roberto Gomez	-	3	-	-	9	-	4	-	16
5º	Marivaldo Fernandes	9	6	-	-	-	-	-	-	15
6º	Ruy Santiago	-	1	-	-	-	-	9	4	14
7º	Ubaldo Lolli	-	9	-	-	-	-	-	-	9

4 – GT

P	Piloto	Mil Km Brasília	24 Hrs Interl.	Inaug. Jacarep.	3 Hrs Rio	3 Hrs Interl.	500 Km Interl.	Mil Milhas	Mil Km GB	Total
1º	Waldemyr Costa	-	-	-	6	-	9	-	-	15
2º	Carlos Erymá	-	3	-	9	-	-	-	-	12
3º	Pedro Victor Delamare	9	-	-	-	-	-	-	-	9
	Ludovino Perez Jr.	9	-	-	-	-	-	-	-	9
	Francisco Lameirão	-	9	-	-	-	-	-	-	9
	Fernando Pereira	-	-	-	-	-	-	-	9	9
	Ronaldo Rebecchi	-	-	-	-	-	-	-	9	9

5 – Protótipos

P	Piloto	Mil Km Brasília	24 Hrs Interl.	Inaug. Jacarep.	3 Hrs Rio	3 Hrs Interl.	500 Km Interl.	Mil Milhas	Mil Km GB	Total
1º	Luiz Pereira Bueno	-	-	-	4	9	9	2	2	26
2º	José Carlos Pace	-	-	6	6	2	-	3	6	23
3º	Bird Clemente	-	-	-	9	-	6	-	2	17
4º	Wilson Fittipaldi Jr.	-	-	-	6	-	-	1	9	16
5º	Ludovino Perez Jr.	-	-	-	-	-	-	1	9	10
6º	Mário Olivetti	9	-	-	-	-	-	-	-	9
	Carlos Bravo	9	-	-	-	-	-	-	-	9
	Carol Figueiredo	-	-	9	-	-	-	-	-	9
	Marinho Camargo	-	-	-	-	-	-	9	-	9
	Eduardo Scuracchio	-	-	-	-	-	-	9	-	9
11º	Celso Gerbassi	6	-	3	-	-	-	-	-	9
	Totó Porto Fº	-	-	-	-	-	-	3	6	9
	Emerson Fittipaldi	-	-	-	-	-	-	6	3	9

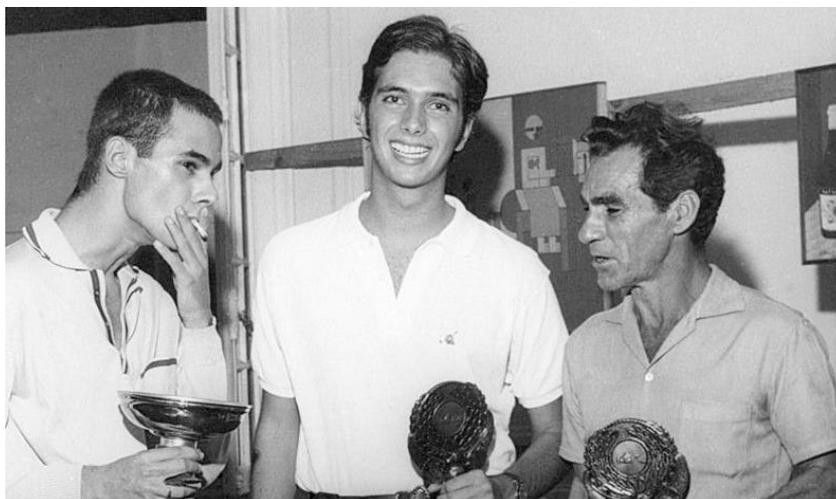
	Jan Balder	-	-	-	-	-	-	6	3	9
15º	Marivaldo Fernandes	-	-	-	3	-	2	-	4	9
16º	Newton Alves	6	-	-	-	-	-	-	-	6



Piero Gancia

117 – SÉRGIO CARDOSO

No dia 26 de dezembro, o piloto Sérgio Cardoso, atendeu a um pedido dos policiais que haviam detido indivíduos que estavam “puxando” carros na Barra da Tijuca, cedendo espaço no seu carro para conduzir os suspeitos, quando um desses tentou fugir atacando Sérgio que acabou batendo num poste. Conduzido ao Instituto Brasileiro de Investigações Córdio Vasculares, onde ficou constatado que Sérgio tinha levado um tiro e que o projétil estava alojado em seu crânio. Operado, levou alguns meses para se recuperar.



Sérgio Cardoso, ao centro, tendo à sua direita Carlos Sicupira e à esquerda Antônio da Memória