

II GRANDE PRÊMIO ESTADO DA GUANABARA



Ciro Caires, Jaime Silva e, por pouco tempo, Pedro (Jaú) Agüera, levaram à vitória, no domingo 16 de maio, na Barra da Tijuca, o protótipo Simca, nº 62, antigamente conhecido como tempestade e já rebatizado como Perereca. Os quinhentos quilômetros da prova foram cobertos pelo vencedor no tempo de 4h24m35s2/10, 116 voltas no circuito de 4,300m, o que dá a boa média horária de 113,641 quilômetros. A vitória do carrão vermelho da Simca faz justiça à fabricação nacional e se constitui na mais brilhante conquista da equipe dirigida por Chico Landi. Para efeito de prêmio, não foi considerada a

vitória do 62, já que os protótipos corriam "hors concours". O prêmio de primeiro coube ao que chegou segundo, o Abarth Simca n.º 26, dirigido por Fernando "Tôco" Martins e Jaime Silva, que cobrira 114 voltas da pista. Cumprindo mais uma excelente atuação, chegando a seguir, o Interlagos 21, dirigido pelo regularíssimo Luís Perelra Bueno, com 112 voltas.

A DISPUTA NA SECRETARIA

Mais uma vez, a prova começou a ser disputada na secretaria... O primeiro regulamento da competição previa a participação

de carros do grupo III, GT e Protótipos, mas só motores "GEIA". Quando os dois novos protótipos DKW-Malzone treinaram, alguns dias antes, em Interlagos, e um deles mandou para o cronômetro o tempo sublime de 3 e 55, tudo parecia côr-de-rosa para a trinca Lettri-Marinho-Malzone. Mas, ao apagar das luzes, a cláusula "GEIA" caiu, e foram admitidos novos bichos-papões à contenda; Abarth-Simca, Alpines e até um Ford Cortina. A modificação acabou por favorecer, ainda mais, o confronto Brasil-Estrangeiro, com a supremacia do Perereca sobre o Abarth, e de um Interlagos sobre o Alpine. E,

PERERECA NA BARRA



de ambos, sobre o outro Abarth (que quebrou, mas correu), e o Ford Cortina que, a rigor, não tinha mesmo chance. E foi uma pena que os Malzonis tenham apresentado problemas (desta vez, inclusive, não foi motor) porque fizeram corridas ótimas e bem que tinham condições de dar uma grande alegria à turma da Vemag.

SAÍDA PARA 25

Vinte e cinco carros alinharam para a partida. De acordo com os tempos da classificação, na primeira fila, os dois Abarths,

26 e 44, e o Malzoni nº 7 — Tôco, Ciro e Marinho. Jaime Silva comandava o Perereca, que saiu em último por não ter participado da prova de classificação. Norman Cesari dirigia o outro Malzoni, o 17, enquanto Cacaio se apresentava na direção de uma velha Porsche com motor 1600. Na equipe da Willys, Bird saiu com o Alpine 43, Luisinho com a berlineta 21, Wilsinho com a 22 e Pace com a 12. Perigo foi na saída, dada em ocasião imprópria quando ainda trafegavam na pista, em sentido contrário, uma ambulância e um jipe. E os carros foram se encontrar bem na boca da curva do S. Ainda bem que todo

mundo desviou na medida. Outro detalhe: desta vez a saída foi dada depois da Curva Um (Jesus está chamando). Mas, saíram. 26, 44 e 7 foi a ordem de tomada da curva do S. Na primeira passagem, passaram colados os dois Abarths, logo seguidos do 7, e mais atrás, juntinhos, 43, 21 e 22, situação que se manteve inalterada nas 10 primeiras voltas. Jaime Silva subia de colocação a cada volta, saindo em último, passando 9: na 1ª volta; 8º, na segunda e terceira; e 5º daí em diante. Os dois Abarths viraram na base dos 2 e 8, tempo mantido também pelo Ma-

CONTINUA

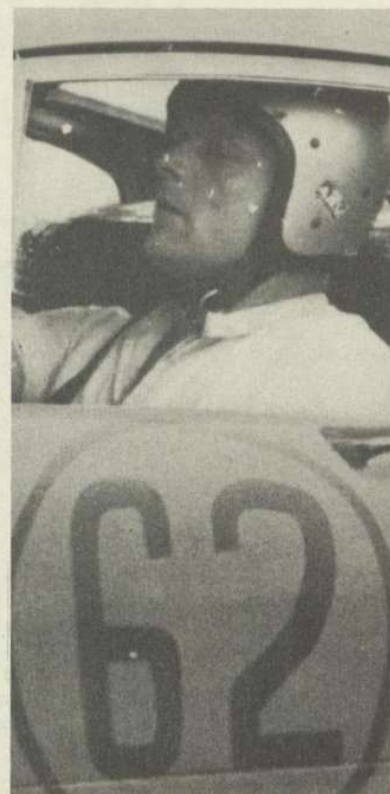


NO FINAL DA RETA, O PERERECA SEGUI DO ABARTH E DOS OUTROS ADVERSÁRIOS PREPARA-SE PARA TOMAR A CURVA 1 (JESUS ESTÁ CHAMANDO)

rinho. Enquanto 2 e 11 era a média do Bird e 2 e 13, do Jaime. Tudo quente.

Na décima volta, 26 e 44 estavam separados 2 segundos, e o ponteiro mantinha 12 segundos sobre Marinho, 25 sobre o Bird e 44 sobre o Jaime. Na vigésima volta, Ciro passou pelo Tôco e "foi embora", virando na base dos 2 e 5. Começava a chuva fina e Ciro tocava firme. Tôco seguia suas pegadas, Marinho, com os limpadores de pára-brisas quebrados, foi ficando: dos 15 segundos que o separavam do 44, a diferença chegou aos 55 na vigésima quinta volta, quando Ciro já tinha 17 segundos sobre o Tôco. Ciro continua baixando o sarrafo e, com mais cinco voltas, já está 50 segundos à frente de Tôco, um minuto e meio sobre o Marinho, tendo os três uma volta sobre o Jaime. Ai a chuva engrossa e Marinho é obrigado a dirigir de cabeça p'ra fora sendo ultrapassado Jaime que, assim, fica rodando com o mesmo número de voltas daquele. Na trigésima quinta volta, Ciro saca outra volta sobre Jaime e Marinho, mantendo 100 segundos à frente do Tôco. A berlineta 22 de Wilsinho, começa a ratear, Marinho pára e entrega a direção a Chiquinho Lameirão. Quando o 7 sai já ficou uma volta atrás de Jaime Silva. Bird Clemente deu azar e "beija" uma guia na curva da ponte, entorta a suspensão dianteira esquerda, leva o carro até o box, onde ele é reparado. E o Alpine sai de novo, já bem atrasado, nas mãos do Wilsinho, que tinha parado

com o 22 fora da corrida. Na quadragésima volta, Ciro saca uma volta sobre o Tôco, enquanto que Jaime se aproxima deste. As diferenças são: uma volta e segundos sobre o 26; uma volta e 40 segundos sobre o 62 e duas voltas e 45 segundos sobre o 21. Logo depois, se processam substituições nos Simcas, com Lolli assumindo o 44, Jaime no 26 e Ciro na Perereca. Jaime aperta o passo e logo consegue descontar a volta que tinha de desvantagem em relação ao 44. Chiquinho Lameirão que começara tímido, vai melhorando de produção, mas numa disputa acirrada com Wilsinho, sai da pista na curva do S, batendo no aramado de proteção: era a 67ª volta, Marinho corre do box para ajudá-lo e assume a direção. Levou, porém, bandeira preta e foi desclassificado! De qualquer forma, o carro não tinha mais condições para prosseguir. Algumas paradas seguidas dos Abarths, deram chance a que o Perereca assumisse a vanguarda e, nessa altura, 69ª volta (quando o 44 parou definitivamente por quebra de engrenagem do "câmbio") tinha 3 voltas de vantagem sobre o segundo e o terceiro, respectivamente, 26 e 21. Daí em diante, foi só manear. Deu tempo para dar a direção do 62 ao Jaú, que andou receoso e entortou na saída da curva da Ponte. Voltou Ciro para receber a bandeirada final. A berlineta 15 que, surpreendentemente, vinha mantendo a 4ª colocação, parou na última volta, por falta de gasolina, foi reabastecido, voltou, mas ficou 5º, logo depois da berlineta 12, do Môco.



CIRO CAIRES FOI PEÇA IMPORTANTE NA GRANDE VITÓRIA DOS 500 KM

www.pumaclassic.com.br

AS EQUIPES

Tôdas as três equipes oficiais de fábrica funcionaram com inteligência e fizeram o máximo que lhes era possível. Muito se critica, em geral, a falta de visão de um box. E nós mesmos somos dos que mais o fazem. Desta vez, todavia, todos agiram com a cabeça. Começamos pela Simca, que resolveu ir prá cabeça com o seu protótipo, que é o grande lance, a grande jogada da fábrica. Landi botou os seus dois melhores pilotos na direção do Perereca, confiou nêle, e acabou ganhando com o carro que melhor lhe convinha. Não foi, afinal, vitória facilitada, como da outra vez em Brasília. Para isso, contou com condutores que desceram a lenha. Não ficou bem explicado o recuo do 26 na metade da corrida, mas ninguém, em sã consciência, poderá afirmar que a vitória do 62 de-

veu-se a êsse fator. É bem verdade que êle dispunha de dois carros lá na frente, na primeira metade da carreira, e de um outro à sua retaguarda na outra metade. Mas equipe é para isso mesmo. A equipe da Vemag, igualmente, andou certinha, funcionando o box na medida. Sem perda de tempo, sem trocas inúteis de pilotos, com prestígio para os volantes, mesmo quando, a princípio, poderia parecer que êles ainda não estavam familiarizados com o veículo. E tanto Casari, com Lameirão, provaram o acêrto da orientação do box. Comentou-se que a troca de pilotos, Lameirão por Marinho, no meio do percurso, teria sido proposital, para forçar a desclassificação, já que o carro não teria condições de prosseguir. Não acreditamos e não ouvimos nada no box (onde estávamos) capaz de levar a essa conclusão. Nota 100

para Jorge Lettri. Luís Antônio Greco, no box da Willys, também funcionou perfeitamente. Pilotos certos e determinados para cada veículo, e a substituição do Bird pelo Wilsinho, no Alpine, é inobjetable. Andaram dizendo que Wilson Fittipaldi Júnior voltou com o 43 só para tirar da competição o Chiquinho Lameirão, e por isso teria "encostado" no garôto, para forçar a sua quebra. Senhores, vamos deixar de maldade nesses julgamentos. Então alguém pode acreditar que um chefe de equipe poderia dar tal instrução a um piloto e, mais ainda, que êste aceitaria a triste incumbência contra um colega? Corrida é corrida, mas não se joga com a integridade dos volantes a êsse ponto. E o Greco sabe disso.

CONTINUA

VISÃO GERAL DE VÁRIOS CONCORRENTES NA 1.ª PASSAGEM PELO "S"



www.pumaclassic.com.br

PERERECA NA BARRA

"CACAIO" PILOTANDO O PORSCHE



OS CARROS

O Perereca. Ah! Fêz a melhor corrida de sua curta vida. Como andou o monstinho vermelho da Simca. Ganhou na raça uma bela prova, deu alegrias à turma comandada pelo velho Chico e demonstrou que, no futuro, vai dar o que falar. Os Abarths andam meio "resfriados". Sem nunca terem sido exigidos a fundo, comumente apresentam problemas. Ora é o freio que falta, ora é a suspensão, ora é ora. O 44, por exemplo, está bem esmerilhado e, ou não termina as competições, ou chega aos bagaços, como em Brasília. Já o 26 sempre se recupera melhor, mesmo quando, durante a carreira, apresenta problemas. Parece mais vitaminado. Os Malzonis. Estes estão uma jóia. Parece que acertaram o caminho os três responsáveis pelos bichinhos, a começar por mestre Jorge Lettri. Tanto mais se considerarmos que ainda fazem experiências. O 7 era bem diferente do 17, seja em motor, seja em suspensão, seja mesmo em projeto. Aquê é mais leve, tem motor mais possante cêrca de 12 cavalos, suspensão com amortecimento diagonal, o que consideramos vantagem. Quanto ao projeto, pensamos que êle deve ser melhorado, porque o branquinho caía muito de frente. Lameirão bateu exatamente por isso. Os Interlagos, como os Abarths, também estão sofrendo de estafa. Até parecem os jogadores do Santos. O seu carro-guia, o ótimo Alpine, ainda não foi bem acertado; precisa ficar nas mãos do Brizzi por uns quinze dias. Quanto às berlinetas, vale ressaltar a regularidade apresentada pela 21, que está sempre lá, embora não seja aparentemente a mais quente de tôdas. Dos demais carros, vale a pena falar só do Ford Cortina. Não é nenhuma ma-



MARINHO (7) E MÔCO (12) COLADOS AO COMPLETAREM A CURVA DO "S"

ravilha e, em consequência, não faz cartaz da famosa marca. Mas é preciso considerar que se trata de um carro Standard, de baixa potência, ou seja só 75 HP.

OS PILOTOS

CIRO E JAIME — A dupla vencedora guiou dentro de suas conhecidas características. Ambos são dois pilotos vigorosos e deram o seu "show", principalmente em pista molhada. Atuações normais de dois volantes de categoria, que guiam firme e com coragem. Jáú não esteve nos seus melhores dias. Precisa, a nosso ver, de maior adaptação ao Perereca, que não é um carro mole. Em abono de Jaime, vale o registro de que, na prova

de classificação, fêz a volta da Barra em 1m55s6/10, que passa a ser o novo recorde oficial da pista. Bateu por larga margem o recorde anterior de Marivaldo Fernandes, com Porsche, que era superior aos dois minutos. Tôco e Lolli, que manejaram, também, os dois abarths, andaram dentro de sua boa gama técnica.

LUISINHO — Estêve grande o Pereira. Está fazendo jus ao título de "melhor de 64". Está guiando o "fino", e fino aqui não é só gíria, porque quer dizer fino mesmo. O môco não passa de giro, nem que o delegado mande. E por 50 metros, para não subir 200 giros, êle muda a marcha e reduz em seguida. Está ótimo.

O DKW-MALZONE (7) DE MARINHO E LAMEIRÃO NA CURVA UM



www.pumaclassic.com.br

BIRD CLEMENTE — Continua sem sorte o passarinho. Desta vez, foi beijar o meio-fio e o carro ficou fora de corrida. Até então, vinha guiando com acerto, embora sem o élan das temporadas passadas. Falta um pouco de condição psicológica para o Bird. Acho que o Greco deve dar uma de conselheiro no môço, para levantar a moral.

WILSINHO — Também não esteve nos seus melhores dias. De qualquer modo, continua provando que é o que está mais adaptado ao Alpine. Tocando sempre forte.

MÔCO — Continua o mesmo, atirando-se com uma fúria de leão. Não acreditamos que o excesso de fome nas curvas o ajude muito, mesmo porque andou saindo da pista com muita frequência.

TERRA SMITH — Está cada dia melhor o môço que vinha correndo na equipe oficial da fábrica e que, desta vez, correu avulso, em dupla com o Pedro Victor De Lamare. Vai longe o Chimite.

MARINHO — Deu "show" o Marinho. Mostrou sua sede desde o pulo de partida e andou com o Malzoni de forma a entusiasmar. Está atravessando boa fase, e com mais possibilidades mecânicas (como parece que terá) vai enfileirar vitórias. No que depender de piloto, Jorge Lettri, pode dormir sossegado.

CASARI — Grande revelação, o Norman Casari. Revelação, não porque ele fôsse um desconhecido, mas sim porque entrou no protótipo, não precisou mais do que umas três voltas para dominar o bicho e mandou brasa. Direitinho.

LAMEIRÃO — Outro que andou bem, num carro que lhe era quase desconhecido. Vai devagar, mas vai firme, o Chiquinho.

CACAIO — Fêz a sua melhor corrida, desde que o conheço. A bordo do Porsche, fêz milagres. A tal ponto, que despertou a atenção da Willys e vai passar a correr em sua equipe.

Os demais, destaque para Alex Xavier, o "marcha lenta" que de lento não teve nada. E o português José Loureiro, que dirigiu o Cortina, não disse a que veio.



CLASSIFICAÇÃO

- | | |
|---|--|
| 1º — 62 - Simca Tempestade - CÍRO CAIRES, JAÚ, JAIME SILVA - 116 voltas | 7º — 84 - 1093 - TERRA SMITH e SMITH e DE LAMARE - 101 voltas. |
| 2º — 26 - Abarth - Simca - JAIME SILVA e FERNANDO "TÔCO" MBARTINS - 114 voltas. 1º acima de 130 cc. | 8º — 27 - Interlagos - LUIZ FILIPE e GILBERTO AUGUSTO 95 voltas. |
| 3º — 21 - Interlagos - LUIS PEREIRA BUENO - 112 voltas. 1º até 1.300 cm3. | 9º — 1093 - MILTON AMARAL - 92 voltas. |
| 4º — 12 - Interlagos - JOSÉ CARLOS KACE - 103 voltas. | 10º — 64 - Gordini ENIO GARCIA e TONINHO - 89 voltas. |
| 5º — 15 - Interlagos - ALEX e BRUCUTU - 103 voltas - 1º até 850 cm3 | 11ª — 11 - Korsche - CACAIO e RUBENS - 88 voltas. |
| 6º — 32 - Cortina - JOSÉ LOUREIRO - 101 voltas | 12º — 17 - NORMAN CASARI e ANÍSIO CAMKOS - 87 voltas. |
| | 13º — 17 A - VW - FERES FRAINHA e CARUJA - 87 voltas. |