



UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA
INSTITUTO DE CIÊNCIAS HUMANAS
DEPARTAMENTO DE HISTÓRIA

EDUARDO DA MOTTA CALVO

**Bóldos envenenados do Planalto Central:
História do automobilismo e do kartismo no DF (1960-1985)**

BRASÍLIA

2018



UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA
INSTITUTO DE CIÊNCIAS HUMANAS
DEPARTAMENTO DE HISTÓRIA

**Bóldos envenenados do Planalto Central:
História do automobilismo e do kartismo no DF (1960-1985)**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Departamento de História do Instituto de Ciências Humanas da Universidade de Brasília para a obtenção do grau de licenciado e bacharel em História, sob a orientação do Prof. Dr. José Luiz de Andrade Franco.

BRASÍLIA

2018



UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA
INSTITUTO DE CIÊNCIAS HUMANAS
DEPARTAMENTO DE HISTÓRIA

**Bólidos envenenados do Planalto Central:
História do automobilismo e do kartismo no DF (1960-1985)**

BANCA EXAMINADORA:

Prof. Dr. José Luiz de Andrade Franco (Orientador)

Prof. Dr. Kelerson Semerene Costa

Prof. Dr. Vicente Dobroruka

Data da defesa:

10/12/2018

BRASÍLIA

2018

AGRADECIMENTOS

Primeiramente gostaria de dedicar este trabalho à memória do meu avô Juventino Calvo Alonso e da minha avó Aldoná Guimarães Motta. Queridos e amados, foram fontes inesgotáveis de sabedoria, compreensão e altivez para a minha formação como sujeito histórico. Dedico também este trabalho à memória de Samuel Garrido, amigo querido.

À minha mãe Carolina e ao meu pai Aníbal, sinto-me incapaz de traduzir em palavras o que significou minha criação, mas certamente me transmitiram em grande parte a força e a sabedoria que possuem. Foram enormes as oportunidades e privilégios que tive graças ao trabalho, esforço e dedicação de vocês. Os agradeço por tudo. À minha irmã Andrea, por ter me cuidado e compartilhado desses momentos chave em nossa criação. Pelo apoio e aconselhamento nos diversos momentos, positivos ou negativos, também sou grato. Às minhas únicas tias, Susana, Mariah e Marcia, mulheres guerreiras, vocês foram referências para a minha formação. Aos meus familiares mais próximos e mais distanciados hoje em dia, sou consciente do impacto que tiveram no meu desenvolvimento como pessoa, e os agradeço por tudo.

Aos amigos e colegas que compõem as turmas e círculos, seria difícil começar a citar um por um. Prefiro me abster e deixar minha dedicatória. Todas e todos estão guardadas(os) na memória e no coração.

Às professoras e professores que me brindaram com seu conhecimento e me auxiliaram nesta caminhada, em especial ao meu orientador José Luiz Franco que abraçou o tema. Agradeço pelas discussões frutíferas, e pelo empenho e participação em todo o processo. Ao professor Kelerson Semerene, pelo apoio e paciência nos momentos iniciais do pré-projeto. Agradeço à Albene Menezes, André Cabral Honor, André Gustavo Araújo, André Pereira Leme Lopes, Carlos Eduardo Vidigal, Celso Fonseca, Daniel Faria, Edlene Oliveira Silva, Eleonora Zicari C. de Britto, Jaime Almeida, Luiz Paulo Ferreira Nogueiro, Maria Filomena Coelho, Marcelo Balaban, Marcos Aurélio, Neuma Brilhante Rodrigues, Selma Pantoja, Susane Rodrigues de Oliveira, Tiago Luis Gil, Vicente Dobroruka.

Agradeço enormemente à Raimundo Nonato Gurgel, José Alexandre Rodrigues, Francisco Ribeiro, Wagner Rossi e Osdymer Montenegro Matos pelo tempo e depoimentos. À comunidade Kart Vintage, pelo apoio, fontes cedidas e convite ao V Encontro Kart Vintage, foi um momento espetacular.

Finalmente, aos que não foram citados, talvez por lapso de memória, fica o meu agradecimento. Muito obrigado.

RESUMO

O trabalho monográfico a seguir discorre sobre a história de Brasília a partir da análise do cenário automobilístico. Apontando o automobilismo como uma marca histórica da identidade cultural da cidade, foi resgatada a memória da cultura automobilística, com ênfase para a categoria do kart no período entre 1960 e 1985. As carreiras dos três maiores expoentes do automobilismo brasileiro deste período – Alex Dias Ribeiro, Nelson Piquet e Roberto Pupo Moreno - também receberam um destaque especial. As principais conclusões destacadas são que o automobilismo teve um grande impacto nas primeiras décadas de Brasília e que lançou diversos pilotos Brasil afora, sendo, portanto, um tema de grande importância para a compreensão da história cultural da cidade.

Palavras-chave: História Cultural, História de Brasília, História do Brasil, História do Automobilismo, Kartismo, História do Automóvel, Automobilismo no Brasil.

ABSTRACT

This paper presents the history of Brasilia through an analysis of the automotive scenery. The memory of the automotive culture, focusing on the kart category in the period between 1960 and 1985, has been rescued, in order to highlight the role of motor racing as a historical mark in the cultural identity of the city. Special attention has been given to the careers of the three main figures of motor racing in Brasilia during that period - Alex Dias Ribeiro, Nelson Piquet and Roberto Pupo Moreno. The main conclusions reached through this analysis include that motor racing had a great impact in the history of the first decades of Brasilia and that it contributed to launch the international career of many pilots, becoming an important piece to understand the cultural history of the city.

Key words: Cultural History, History of Brasília, History of Brazil, History of Motor racing, Karting, History of Automobile, Motor racing in Brazil.

SUMÁRIO

LISTA DE SIGLAS E ABREVIATURAS.....	10
INTRODUÇÃO.....	11
CAPÍTULO 1: O AUTOMOBILISMO NO DF: CIDADE, JUVENTUDE E IDENTIDADE.....	15
CAPÍTULO 2: KART: ESCOLA DE PILOTOS.....	25
CAPÍTULO 3: MAIS QUE VENCEDORES: ALEX DIAS RIBEIRO, NELSON PIQUET, ROBERTO PUPO MORENO.....	45
CAPÍTULO 4: UM DIA NO V ENCONTRO KART VINTAGE.....	54
CONCLUSÃO.....	62
BIBLIOGRAFIA.....	64
FONTES.....	67
DECLARAÇÃO DE AUTENTICIDADE.....	68
ANEXO 1.....	69
ANEXO 2.....	69
ANEXO 3.....	70
ANEXO 4.....	70
ANEXO 5.....	71
ANEXO 6.....	71

ANEXO 7.....	72
ANEXO 8.....	73
ANEXO 9.....	74
ANEXO 10.....	76
ANEXO 11.....	77
ANEXO 12.....	77
ANEXO 13.....	77
ANEXO 14.....	78
ANEXO 15.....	79
ANEXO 16.....	79
ANEXO 17.....	80
ANEXO 18.....	80
ANEXO 19.....	81
ANEXO 20.....	81
ANEXO 21.....	82
ANEXO 22.....	82

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

B.K.C. – Brasília Kart Clube

CAVE – Centro Administrativo, Vivencial e Esportivo do Guar4 II

C.B.A. – Confederaç4o Brasileira de Automobilismo

CEASA – Central de Abastecimento

CENABRA – Central de Abastecimento de Bras4lia

C.N.K. – Comiss4o Nacional de Kart

D.F. – Distrito Federal

D.I.P. – Departamento de Imprensa e Propaganda

DKV – Danpf-Kraft-Wagen

F1 – F4rmula 1

F2 – F4rmula 2

F3 – F4rmula 3

F.A.D.F. – Federaç4o de Automobilismo do Distrito Federal

GP – Grande Pr4mio

GT – Gr4-Turismo

IPES – Instituto de Pesquisas e Estudos Sociais

J.K. – Juscelino Kubitschek

NOVACAP – Companhia Urbanizadora da Nova Capital

P.C. – Piloto de Competiç4o

P.O.C. – Piloto Oficial de Competiç4o

R.A. – Regi4o Administrativa do Distrito Federal

S.O.F. – Setor de Oficinas Sul

S.Q.S. – Superquadra Sul

INTRODUÇÃO

Nobody gonna take my car

I'm gonna race it to the ground

Nobody gonna beat my car

*It's gonna break the speed of
sound*

It's a killing machine

It's got everything

*Like a driving power big fat
tires*

And everything

I love it and I need it, I bleed it

It's a wild hurricane

Alright, hold tight

I'm a highway star [...]

Highway Star, música da banda de hard rock inglesa Deep Purple, do album *Machine Head*, 1972.

Brasília foi inaugurada oficialmente, em 21 de abril de 1960, e se tornou a capital do Brasil. Nos planos de atividades da inauguração, uma corrida foi planejada: o Grande Prêmio JK. A cidade organizou uma corrida que para muitos pode ter parecido inimaginável. O que esse gesto dos dirigentes da CBA à época significou para as gerações que respiraram velocidade durante quase três décadas? Brasília, segundo vários dos pilotos que se aventuraram nas corridas de rua (legais e ilegais), nas corridas nos circuitos improvisados e no Autódromo e no Kartódromo do Guará, respirava terra vermelha, poeira e velocidade. A cidade possibilitou com suas avenidas largas, em sua incipiente urbanização, o desenvolvimento de uma identidade cultural específica, a do automobilismo. Da década de 1960 até, pelo menos, meados da de 1980, a cidade viveu uma época de ouro do automobilismo. O Distrito Federal tornou-se, portanto, um novo e, gradativamente, um grande polo do automobilismo nacional, desenvolvendo uma

comunidade que, reunida em clubes e federações, estabeleceu um novo território para a disputa enérgica das corridas de veículos automotores em suas inúmeras categorias.

A intenção deste trabalho monográfico é expandir o estudo da história de Brasília, ou do Distrito Federal, dentro da área da História Cultural. Com o resgate de uma história pouco estudada no meio acadêmico, pretende-se explorar o mundo do automobilismo e focar, sobretudo, o kartismo. A finalidade do trabalho é resgatar uma parte importante da identidade cultural do Distrito Federal. O trabalho se divide em quatro capítulos, além dos anexos com o material e as fontes separadas para ilustrar esta história.

Foram realizadas entrevistas com diversos personagens que compõem a história do automobilismo no Distrito Federal. Levando em consideração a diferenciação feita por Queiroz¹ entre entrevistas, depoimentos e histórias de vida, os relatos colhidos se enquadram no âmbito das entrevistas. Portanto, em um primeiro momento, tratou-se de analisar e interpretar detidamente as falas dos personagens entrevistados. Para tal foi usada a metodologia da história oral. As fontes orais passaram pelo crivo da interpretação, a partir da delimitação do objeto de pesquisa. Assim, foi feita uma imersão primeira em cada relato registrado. Tarefas como coletar, isolar, organizar e confrontar os depoimentos foram de grande importância para estruturar os fluxos de lembranças particulares e desenhar o contexto social referente à pesquisa². As informações contidas nos depoimentos coletados permitiram a construção de um eixo diacrônico que, posteriormente, viabilizou a elaboração de um ou diversos contextos espaço-temporais (BOSI, 1994). O foco na utilização de fontes e de metodologias da história oral indicaram os seguintes elementos a serem tratados em cada capítulo: tema, episódio, referência, motivo e trama.³ As demais fontes, primárias – como jornais, revistas e livros de época – e secundárias, foram tratadas segundo a mesma lógica.

O primeiro capítulo da monografia introduz o tema do automobilismo e traça um panorama da época de ouro do automobilismo no DF. São mostradas as primeiras corridas de rua, as diversas categorias que corriam, até chegar na posterior proibição destes circuitos e das provas neles realizadas. É abordada também a maneira como

¹ QUEIROZ, Maria Isaura Pereira de. Variações sobre a técnica de gravador no registro da informação viva. São Paulo: T. A. Queiroz, 1991. p. 6.

² SANTOS, A. C. A. Fontes orais: testemunhos, trajetórias de vida e história. *Revista Via Atlântica*, (2000) 4, p.6.

³ *Ibid.*, p.7.

ocorreu a evolução para os circuitos improvisados e os circuitos oficiais. De forma mais superficial, procedeu-se a uma listagem das categorias mais significativas que foram disputadas no DF. A intenção foi ilustrar, ainda que parcialmente, o ambiente da cidade de Brasília e o espaço ocupado pelo automobilismo. Neste capítulo nos valem de inúmeras fontes, tanto textuais como audiovisuais.

O segundo capítulo tem por objeto o kart: o desporto, a máquina e os pilotos. Intenta-se mostrar o quanto o kart, desde que chegou pela primeira vez no DF e se realizaram as primeiras corridas, ajudou como categoria amadora e de estreantes a criar, para muitos apaixonados pela máquina e pela velocidade, uma carreira no mundo automobilístico. Para tal, foi realizada uma breve história do kart: como surge na Califórnia dos anos 1950 e se difunde pelo mundo, chegando ao Brasil no início da década de 1960. Trata-se de entender como se deu a evolução do kart, seus diferentes modelos, e personagens envolvidos. Isto posto, passamos a contar a história do kartismo no DF, por intermédio das entrevistas realizadas com os pilotos, de fontes jornalísticas e audiovisuais. As datações das fontes variam, mas, foi privilegiado um período entre o final dos anos 1970 até 1985, devido ao fato das fontes pesquisadas conterem maior quantidade de informação sobre essa época.

O terceiro capítulo versa sobre as conquistas dos três maiores pilotos brasilienses. Nesta parte se apresenta um pouco dos feitos de Alex Dias Ribeiro, Nelson Piquet e Roberto Pupo Moreno, e a contribuição deles para o desenvolvimento do Distrito Federal como um novo polo no cenário automobilístico brasileiro e até internacional. Foram usados dois livros, o autobiográfico *Mais que vencedor*, de Alex Dias Ribeiro, e *A trajetória de um grande campeão*, de Luiz Carlos Lima, sobre a carreira de Nelson Piquet.

O quarto capítulo narra a vivência no encontro anual organizado pela comunidade de pilotos *Kart Vintage*, cujos participantes são alguns dos personagens entrevistados. Esse último capítulo tem uma estrutura mais informal. Como um diário de campo, ele agrega os fragmentos da memória para relatar a experiência vivida com boa parte da comunidade num dia de velocidade. Se procura passar as sensações dos momentos vividos no circuito Brasília Kart: os encontros, as baterias disputadas pelos pilotos mais experientes, e a participação em uma bateria realizada entre estreantes. A intenção é levar o leitor a participar, em alguma medida, da imersão no ambiente

“vintage” dos pilotos do DF. Para tanto, a linguagem utilizada varia em relação aos outros capítulos. A primeira pessoa é utilizada, e procura-se narrar os fatos de maneira informal.

Na parte final, como conclusão, após ilustrar com os anteriores capítulos o panorama do automobilismo à época, uma breve história do kart nos Estados Unidos e no Brasil, a história dos grandes pilotos brasileiros – Alex Dias Ribeiro, Nelson Piquet e Roberto Pupo Moreno –, e o relato sobre a participação no V Encontro Kart Vintage, poderemos concluir que o automobilismo como esporte possui uma grande história, intimamente ligada à história cultural do Planalto Central. Uma história complexa e intrincada, com inúmeros personagens, com vasta documentação e que pode ser ampliada e revista.

CAPÍTULO 1

O AUTOMOBILISMO NO DF: CIDADE, JUVENTUDE E IDENTIDADE

Os primeiros sinais de automobilismo no Distrito Federal remontam ao ano de 1960, especificamente ao dia 23 de abril, dois dias depois da inauguração da cidade de Brasília, que estava ainda incompleta. A organização de uma corrida foi programada na agenda de comemorações: o Grande Prêmio JK. Este é o marco inicial para desvendar os inícios e o posterior desenvolvimento de uma cultura automobilística brasiliense. Esta corrida foi organizada pela Comissão de Festejos da Inauguração de Brasília, presidida então pelo Ministro Armando Falcão, com o auxílio do Dr. Osvaldo Maia Penido e do Conselheiro Manuel de Teffé – diplomata e antigo piloto brasileiro, responsável em grande medida pela organização da corrida –, e pelo Automóvel Clube do Brasil, presidido então pelo Coronel Silvio Américo Santa Rosa. Segundo o regulamento de prova que se encontra no folheto do Grande Prêmio Juscelino Kubitschek, localizado no Arquivo Público do Distrito Federal:

O AUTOMÓVEL CLUB DO BRASIL, sob os auspícios da Comissão de Festejos da Inauguração de Brasília, realizará no dia 23 de abril de 1960, com início às 8,30 horas, uma prova automobilística, organizada de acordo com o Código Desportivo Internacional, na Capital da República – BRASÍLIA - reservando-se o direito de adiá-la ou suspendê-la por motivo de força maior ou a critério da Comissão Des(p)ortiva do Automóvel Club do Brasil. A prova será disputada em circuito fechado ao público, no sentido dos ponteiros do relógio, na distância de 22 quilômetros (GRANDE PRÊMIO JK, 1960, p. 20).

A corrida foi planejada como evento final das comemorações da inauguração da cidade. Segundo Fernando Morbeck, o folheto sobre a corrida apresenta, em pequenos textos, o contexto da política econômica adotada pelo governo JK no que diz respeito ao desenvolvimento rodoviário e à indústria automobilística. Isso está intimamente ligado ao resgate do esporte, que viveu tempos dourados, desde a década de 1930, a época do famoso circuito da Gávea, o “Trampolim do diabo” – nome dado ao circuito de rua de 11 km, localizado na Zona Sul do Rio de Janeiro, que atravessava diferentes tipos de piso, possuía inúmeras curvas, em suma, uma corrida extremamente perigosa. Tal

circuito fez época, sobretudo, durante a Era Vargas, e as comparações entre os períodos é nítida nos escritos do folheto de apresentação. JK, bem entusiasmado em uma conversa com o Barão de Teffé (diplomata e ex-piloto, que correu no Circuito da Gávea), teria sido apresentado aos planos da organização da corrida, e ele mesmo desenhou o croquis da primeira corrida, realizada na terra vermelha da nova capital. A corrida foi pensada e organizada para complementar a auréola em que estava envolta a nova capital do Brasil: o modernismo (MORBECK, 2016).

O Grande Prêmio JK foi projetado para albergar a disputa em três categorias: Turismo com Preparo, comportando carros nacionais modificados; Turismo Standard, que permitia a inscrição de carros nacionais sem ou com pouca intervenção; e a Mecânica Nacional e Esporte, onde participaram Ferraris e Maserattis, além de protótipos (MORBECK, 2016).

Na primeira categoria, Turismo com Preparo, oito carros nacionais com motores 1.330 cc foram inscritos na prova que marcou o batismo no Cerrado de uma nova arena de “gladiadores motorizados”. Quem saiu vitorioso foi Eugênio Martins pilotando seu DKV Vemag, e tornou-se o primeiro campeão de Brasília. Na segunda corrida do dia, Turismo Standard daria aquele gostinho de curiosidade e expectativa pela participação de um dos mais renomados pilotos brasileiros da história. Chico Landi⁴, a estrela do automobilismo, venceu a corrida e sagrou-se o segundo campeão do Cerrado. Na terceira categoria, Jean Louis de Lacerda venceu a mais esperada corrida do dia a bordo de seu Ferrari 250 TR (MAGALHÃES & ROSSI, 2012).

Após a inauguração de Brasília e a sensação causada pelo Grande Prêmio JK, o automobilismo na cidade começou a ganhar inúmeros adeptos, sendo que muitos colocariam seu talento à prova na pista de rua do Hotel Nacional, que passava pela Rodoviária. A segunda prova realizada na nova capital, os primeiros 1.000 km de Brasília, aconteceu em 1962. A prova foi idealizada e organizada pelo Volks Clube do Brasil, apoiado pelo Automóvel Club do Brasil, no segundo aniversário da “nova capital do Brasil”, ainda no calor e efervescência da construção da cidade. Segundo Silvia Faustino Linhares, que escreveu uma breve história dos 1.000 km de Brasília, a prova deve seu nome à distância aproximada entre a antiga capital Rio de Janeiro e a nova Brasília. A prova logo se tornaria uma das mais tradicionais do Brasil, juntamente com

⁴ Francisco Sacco Landi, o Chico Landi, inscreveu seu nome na história do automobilismo nacional bem antes das empreitadas em Brasília. Bicampeão do GP de Bari (Itália), uma das mais célebres corridas disputadas entre 1947 e 1956, além de ter sido o primeiro representante brasileiro na F1, chegando a disputar seis GPs (MAGALHÃES & ROSSI, 2012).

as 12 horas de Porto Alegre e os 500 km de Interlagos em São Paulo (LINHARES, 2011).

Na primeira edição sagraram-se vencedores os paulistas Antônio Carlos Aguiar e Antônio Carlos Avallone, pilotando o FNM 2000 JK. Vale mencionar a estreia do Willys Interlagos N°3, pilotado por Christian “Bino” Heins e Agnaldo de Goes Filho, que chegaram em terceiro lugar na corrida, e do DKW Vemag⁵, N°5 pilotado por Wilson Fittipaldi Jr. e Luiz Rodrigues, que chegaram no quinto lugar na classificação (PERALTA, 2005). Cabe menção ao piloto Enio Lourenço Garcia, gaúcho de origem, mas radicado em Brasília, que logo se tornou o primeiro grande ídolo brasileiro. Estava inscrito na corrida junto com José Ramos, com o Renault Dauphine da equipe Willys, porém seu companheiro capotou na primeira volta. Enio disputaria inúmeras outras corridas durante a década de 1960, até abandonar o esporte com o fim das corridas de rua em Brasília, em 1970 (LINHARES, 2011).

Os 1.000 km de 1962 foram documentados pelo realizador Jean Manzon, fotógrafo francês radicado no Brasil que trabalhou tanto no DIP, durante o Estado Novo, como produziu inúmeros trabalhos para o IPES antes e durante a Ditadura Militar⁶. Os 1.000 km de Brasília continuaram a ser disputados ao longo das próximas décadas, chamando a atenção o fato de que entre 1963 e 1965 a prova passou a ter a duração de doze horas e não 1.000 km, critério que voltou a ser utilizado a partir de 1966, até a disputa da última prova de rua de Brasília em 1970. Nesses anos as disputas eram entre carros biposto Turismo (carros da indústria nacional ou internacional, como Gordini, DKW, Sinca Chambord, Alfa Romeo), Grã-Turismo (GTs, produção de pequena escala, bipostos) e protótipos (carros fabricados para corrida, sem marca, com diversas peças) (LINHARES, 2011).

Após o período em que se proibiram as corridas de rua na capital, os 1.000 km só retornam no ano de 1974, com a inauguração do Autódromo de Brasília. Nessa fase, os Mavericks da Ford e os Opalas da Chevrolet passariam a compor a maior parte do *grid*. Com a crise do petróleo, em 1976 as corridas de longa duração foram proibidas em

⁵ A empresa estadunidense Willys e a brasileira Vemag (Veículos e Máquina Agrícolas S.A.) foram responsáveis por alavancar e investir no automobilismo brasileiro. A primeira lançando o primeiro automóvel esportivo do Brasil, o Willys Interlagos, que ganhou inúmeras corridas, e a segunda licenciada pela alemã DKW que produzia automóveis no Brasil com um custo mais acessível para os mecânicos e pilotos brasileiros. Esta foi patrocinadora do GT Malzoni fabricado pelo construtor Rino Malzoni que se valia dos serviços da mecânica DKW-Vemag tornando-se, por sua vez, em um grande rival da Willys Interlagos. (MORBECK, 2016)

⁶ 1.000 km de Brasília 1962. Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=xupqUEG5QQw>> Acessado: 10/09/2018 às 12:41.

todo o Brasil. A volta dos 1.000 km ocorreu em 1980, e carros de outras categorias passaram a compor os *grids*⁷, como Stock Car, categoria estadunidense de carros padronizados, com mesmo chassi e mesmo motor. No Brasil corriam os Opalas seis cilindradas, 250S, Volkswagen Passat, Fiat 147, Ford Corcel e Chevette, por exemplo. De 1983 em diante os 1.000 km de Brasília passaram a compor o calendário do Campeonato Brasileiro de Marcas e Pilotos, até 1985, quando as provas de longa duração foram excluídas do calendário nacional de disputas oficiais. A situação se manteve até o retorno dos 1.000 km no final dos anos 1990 (LINHARES, 2011).

Após as primeiras experiências nas corridas de rua, uma equipe de competição de Brasília construiu um protótipo que se tornou a grande lenda dos anos de ouro do automobilismo brasileiro. Trata-se da equipe da oficina Camber e do protótipo que recebeu a alcunha de “Patinho Feio”. A história da oficina Camber começa quando quatro jovens brasileiros, Alex Dias Ribeiro, José Álvaro Vassalo, Helládio Toledo Monteiro Filho e João Luiz Fonseca, apaixonados por carros e tendo vivenciado as diversas corridas de rua disputadas na nova capital decidiram montar uma oficina no quintal da casa de Vassalo. Assim testando seus conhecimentos, parcos na época, mas com um desejo insaciável de velocidade, resolveram montar um protótipo. A partir dos restos do Fusca do pai do Alex, que tinha se acidentado, os quatro amigos investiram na empreitada para criar um carro que pudesse correr. Nas próprias palavras de Alex:

A prova Quinhentos Quilômetros de Brasília seria disputada dali a um mês. Isto foi suficiente para decidirmos entrar na corrida com aquele chassi e o mínimo de lata necessária para passarmos na vistoria técnica, exigida pelo regulamento da competição. [...] Compramos uma boa quantidade de tubos conduítes de eletricidade, usados em construção civil, e começamos a construir o mais estranho e curioso carro que já se viu por aquelas bandas. [...] A máquina ficou pronta. Era vermelha como uma Ferrari e terrivelmente feia. Os quatro faróis de milha parafusados do lado de fora dos para-lamas dianteiros davam-lhe o ar de um gigantesco gafanhoto de quatro olhos. A enorme tomada de ar frontal parecia a boca do bicho-papão. Os para-lamas traseiros em forma de asas de abelha completavam o quadro. Há quem diga que era o protótipo de um formigão mecânico, daqueles de filme de ficção científica (RIBEIRO, 2003, p.50).

Finalmente o *objeto não-identificado* disputou os 500 km de Brasília de 1967 e chegou em expressivo segundo lugar. Assim, apelidado de “Patinho Feio”, o protótipo disputou diversas corridas, até pelo menos 1972. O mais curioso dessa história é que a

⁷ Diz-se do lugar demarcado por espaços onde ficam posicionados os carros antes da largada.

única corrida que o Patinho Feio venceu foi em 1972, no Campeonato Brasiliense, pelas mãos do futuro campeão Nelson Piquet. Ele já estava nos bastidores na época do Patinho Feio e seu início no meio se deu justamente na oficina Camber, dos quatro rapazes citados acima.

A proliferação de competições, com carros de fábrica (nacionais e importados), protótipos e carros de fórmula, nas mais diversas categorias, fez do automobilismo um dos principais esportes nacionais. Brasília tornou-se um centro fervoroso para o automobilismo e ganharia mais um reconhecimento. Em 1974, foi inaugurado o Autódromo de Brasília. A curiosa história deste autódromo remonta à época do campeonato de F1 vencido por Emerson Fittipaldi, em 1972. O regime militar quis aproveitar a façanha para realizar uma prova de F1 em Brasília. O Departamento de Estradas de Rodagem do Distrito Federal encarregou-se da construção do autódromo, tendo como engenheiro responsável Samuel Dias. Inspirando-se no Autódromo Juan y Oscar Gálvez em Buenos Aires, e contando com o apoio do governador Hélio Prates, as obras à cargo da NOVACAP foram concluídas em dois anos. Batizado com o nome de Presidente Emilio Garrastazu Médici, o autódromo possuía capacidade para em torno de 50 mil pessoas. Na inauguração, realizou-se uma corrida de F1, com apenas 40 voltas. Entre os inscritos estavam pilotos ilustres como o argentino Carlos Reutemann, os irmãos Fittipaldi, José Carlos Pace, e o inglês James Hunt. O vencedor da prova foi Emerson Fittipaldi, pela equipe Marlboro Team Texaco, pilotando sua McLaren. Em 1988, com a redemocratização e a promulgação da Constituição Brasileira, o nome do autódromo foi alterado para Nelson Piquet. Com a inauguração do autódromo, Brasília passou a receber corridas de carros de fórmula (monopostos). Por exemplo, a Fórmula Ford⁸, categoria na qual Alex Dias Ribeiro foi campeão em 1973, e na qual correram, representando Brasília, em 1974, José Carlos Catanhede, o “Catanha”, e Ruyter Pacheco, e em 1977 e 1978, Fernando Dias Ribeiro. Também tivemos na capital a Fórmula Super-V⁹, que no ano de seu lançamento no Brasil, 1974, teve uma etapa disputada em Brasília e Nelson Piquet se sagrou campeão da Super Vê em 1976 (PERALTA, 2012).

⁸ A Fórmula Ford foi criada pela Ford Motor Company no início dos anos 1960 como carro monoposto de competição. Durante aquele período era considerada a categoria de acesso após a passagem pelo kart.

⁹ A Fórmula Vee, ou Fórmula Vê, como conhecida no Brasil, surgiu nos EUA pela mão do dono de uma concessionária Volkswagen, Hubert Brundage, que queria expandir a produção para o automobilismo. No Brasil surgiu em 1967 nos 500 km de Interlagos e logo foi extinta. Em 1974 foi criada a Fórmula Super-Vê.

Uma categoria emblemática e tipicamente brasiliense é a Turismo Força Livre. O criador, Raimundo Nonato Gurgel, cearense de origem, foi piloto de várias categorias, incluindo kart e Divisão 1, onde correu com um Maverick. Ele conta que a partir do momento em que decidiu parar de correr, no final dos anos 1970, recebeu um convite para começar a trabalhar na parte de comunicação do meio automobilístico no DF, ligado a FADF (Federação Automobilística do Distrito Federal). Ele comenta que no período em que Luiz Antônio França Ribeiro foi presidente da FADF, pode acompanhar, por um breve tempo, o seu amigo Roberto Pupo Moreno, “Baixo”, pela Europa, para produzir o material de imprensa dele. De volta ao Brasil, Gurgel recebia e divulgava os programas das corridas de que o “Baixo” participava na Fórmula Ford Inglesa. Com a quantidade de corridas das diferentes categorias nacionais realizadas no Autódromo de Brasília, Gurgel teve a ideia de criar uma categoria regional. Com autorização de Luiz Antônio França e Jorge Morais, ambos da FADF, ele criou a Turismo Força Livre. Segundo ele, na categoria corria de tudo, Dodge, Maverick, Opala, Fiat 147, Fusca. Com o sucesso, a categoria logo se dividiu em duas classes: Classe A, até 2.000 cc, e Classe B, acima de 2.000 cc. Ele conta que chegou a ter um *grid de* 61 carros. A decadência começou, segundo nos relata Gurgel, quando da sua saída da FADF, em 1983¹⁰.

Como vimos, durante os anos 1960 e o começo dos anos 1970, os circuitos eram de rua. O circuito traçado por JK, com algumas alterações, permaneceu, durante esse primeiro período, como o principal de Brasília, e percorria o Hotel Nacional, a rodoviária, o prédio da Vale do Rio Doce e parte da W3 Norte. Em 1972, foi inaugurado um autódromo improvisado, ao lado do Estádio Pelezão (no que hoje em dia é o Setor de Oficinas Sul, entre o Carrefour e o Casa Park), onde se realizaram as competições automobilísticas até 1974. As corridas de Kart também eram disputadas em circuitos improvisados. Osdymar Montenegro Matos, o Dimas, ex-presidente (e para a comunidade *Kart Vintage*, o eterno presidente) do Brasília Kart Clube – associação destinada ao Kart no D.F., braço da FADF – enumera os principais circuitos antes da construção do Kartódromo do Guará, em 1976: Banco do Brasil, Fonte Luminosa (circuito da Torre de TV), estacionamento da Polícia Militar (no Setor Policial), Pelézão, CENABRA (onde se encontra a CEASA, hoje em dia), e o circuito no estacionamento do Mané Garrincha. Como se verá no segundo capítulo, o

¹⁰ Entrevista realizada por Eduardo da Motta com Raimundo Nonato Gurgel em seu escritório (Brasília) em 02/04/2018.

desenvolvimento do kart no DF esteve intimamente ligado ao comprometimento e à paixão de pilotos e organizadores, e à criação de alguns dos circuitos mencionados acima, como o circuito do CENABRA, em 1974, e o circuito do estacionamento do Mané Garrincha, que albergou os campeonatos de kart de 1975 e parte de 1976, até a inauguração do Kartódromo do Guará em 1976.¹¹ Esta categoria amadora revelaria em Brasília, para o mundo, três dos melhores pilotos da história do automobilismo brasileiro: Alex Dias Ribeiro, Nelson Piquet e Roberto Pupo Moreno.

Cabe destacar, no universo do automobilismo brasiliense, os “pegas” realizados nas ruas. Segundo mencionado pelos entrevistados, Raimundo Nonato Gurgel, José Alexandre Rodrigues e Ricardo Ortega, os “pegas” tiveram algumas fases. Primeiramente no Hotel Nacional, durante a década de 1960 e inícios de 1970, depois na Escola Caseb da 909 sul, passando pela W4 e W5, entre os anos 1973 e 1974, em um primeiro momento e entre 1978 e 1979, em um segundo momento. Após isso se transferiram para o antigo Giraffas da QI 9 do Lago Sul, a partir de 1981. Aconteciam concomitantemente no balão do Aeroporto e em Taguatinga e outras cidades satélites. Este universo valeria uma exploração em outro trabalho com base na farta documentação da Secretaria de Segurança Pública, que se encontra localizada no Arquivo Público do Distrito Federal.

Brasília teve, desde seus primórdios, uma faceta ligada ao automóvel e em particular à velocidade. Isso fica claro nas entrevistas com pilotos brasilienses, citadas no decorrer do trabalho. Esses indivíduos revelam, em suas memórias, uma impressão muito característica da cidade, que marcou a identidade de parcela significativa da juventude brasiliense, especialmente nos anos 1960-1980. Assim em seu depoimento, Gurgel relata:

[...] Primeiro não tinha pardal naquela época. Cheio de avenida larga pra caramba. [...] a forma da cidade, atraiu essas pessoas que queriam correr. Sempre teve uma ligação em função disso. Teve várias corridas na época, além dos 1.000 km, outras provas que faziam na região. Tudo espaçoso e vazio incentivava a andar sempre, principalmente, em uma época de nossa juventude. Então essa ligação é em função da forma da cidade, a facilidade que você tinha. Você imagina, vir de Goiânia cheio de rua estreita, cheio de cruzamento, mesmo naquela época, aí você chega em uma cidade que não tinha muita gente, que no final de semana muita gente vinha de fora, ela ainda era muito enraizada de pessoas de origem carioca. Esse vazio, e tudo mais,

¹¹ Entrevista realizada por Eduardo da Motta com Osdymar Montenegro Matos no Kartódromo do Guará II (Brasília) em 09/06/2018.

facilitava essas coisas. Você só queria andar com o pé no fundo. Eu capotei três carros nessa época, e capotei um Maverick também. Essa vontade, portanto, de sentir a velocidade, de ter a velocidade, [...] acho que é uma cidade que foi projetada para você ter carro. Toda essa facilidade de você, em uma geração, e na juventude querendo pegar o carro e ver quanto é que dá de velocidade. Tudo isso teve um entrosamento muito grande.¹²

Gurgel nos apresenta uma visão sobre a estrutura urbanística da cidade de Brasília, que durante a década de 1960 estava em construção. Fica evidente como os amplos espaços e avenidas serviram como fator preponderante para o desenvolvimento de uma cultura automobilística, especificamente urbana. Em seu depoimento, José Alexandre Rodrigues comenta sobre sua história em Brasília:

[...] A diferença, no meu caso, é que eu sou um aficionado, fiz uma porção de coisas. [...] Eu sou o único brasiliense campeão de motocross, de motovelocidade, de kart e de carros. Campeão brasiliense nas quatro modalidades. [...] Fizem pela primeira vez um campeonato de ciclomotores no kartódromo do Guará. Na primeira corrida deram uma moto de prêmio. Vários pilotos correram, gente fina, e eu ganhei essa corrida, portanto mais uma modalidade. [...] Eu corria de bicicleta e de carrinho de rolimã. Então quando eles interditaram o Eixão, ficaram seis meses em obras para fazer as tesourinhas. Ali tinha uma curva em 180 graus. E passei seis meses quando moleque descendo aquela curva. E também de bicicleta, a vida inteira de bicicleta. Eu queria mesmo era correr de moto, mas meu pai não deixava. Eu já comecei com essa dualidade, entre bicicletas (duas rodas) e carros (quatro rodas). Eu comecei no kart, depois fui pra moto, voltei pro kart. Ficou nessa brincadeira. E o motocross, a gente brincava de bicicleta com o Wagner (Rossi). Brasília tinha muito terreno baldio, e a gente fazia as pistinhas no meio da terra. Que é hoje em dia o bicicross. Nós fizemos a primeira corrida de bicicross em Brasília. Tinha um cachorro quente, do Kiko. Quem tem mais de 50 anos sabe e comeu muito cachorro quente ali. E o Kiko fez uma corrida num terreno baldio desses. Fui lá, eu e o Wagner, que ganhou essa corrida. Minha bicicleta deu um voo lá que chapou, virou, que o pedal chegou no chão. A gente corre desde moleque! Todo o tipo de terreno. A vida inteira fiz essas coisas todas. Eu faço parte das tribos todas.¹³

¹² Entrevista realizada por Eduardo da Motta com Raimundo Nonato Gurgel em seu escritório (Brasília) em 02/04/2018.

¹³ Entrevista realizada por Eduardo da Motta com José Alexandre Rodrigues no Ferrari Kart do Autódromo Nelson Piquet (Brasília) em 06/05/2018.

Neste caso, o depoimento de José Alexandre revela uma faceta de competitividade em diversas modalidades, cuja ligação com a cultura da velocidade é íntima. Assim destaca-se como em Brasília existiam diversos “nichos”, ou, como menciona o entrevistado, “tribos”, que formaram uma cultura específica ligada ao esporte nos primórdios da história da cidade. Ricardo Ortega, ex-piloto de kart brasileiro, por sua vez, enriquece esta visão com o seguinte relato:

[...] Brasília sempre foi um autódromo. Quem viveu os tempos áureos de Brasília foi muito feliz. Porque treinava na cidade mesmo. Asfalto novo, curvas de tudo quando é jeito, pista larga, não existia pardal, não existia polícia. A gente andava a 200km/h dentro desta cidade. Era muito maneiro. Quem viveu isso, viveu uma época muito romântica de Brasília. Digo romântica porque não tem jeito de viver de novo, entendeu? Tem muita gente hoje. É outra coisa. O Rio mudou para Brasília, os ‘milico’ vieram tudo. Quem mora aqui há muito tempo viu várias identidades desta cidade. Foi o que aconteceu em Brasília. [...] Porque Brasília já não tem essa identidade com automobilismo, não é mais essa coisa com a cidade.¹⁴

Percebe-se nestes testemunhos opiniões similares de indivíduos que corroboram uma visão, uma imagem de uma cidade, que na década de 1960, estava ainda em construção. Podemos imaginar edifícios, ruas e avenidas largas, a urbanização crescente, as migrações, tudo em meio à terra vermelha, no processo de desenvolvimento da nova capital do Brasil. O relato de Ortega nos permite entender como uma das marcas identitárias de parte da juventude, nas primeiras décadas de existência da nova capital, foi o automobilismo. Como bem expressa o entrevistado, a cidade não a possui mais com tanta efervescência. A decadência resultante do encarecimento do esporte, do fechamento de alguns espaços da cidade que eram dedicados à cultura automobilística, a falta de políticas públicas, de incentivos, tudo isso enfraqueceu o cenário da velocidade na capital.

Entre corridas de rua (legais e ilegais), proibições, inauguração de espaços específicos, criação de categorias, memórias de alguns indivíduos importantes no mundo da velocidade foi estruturado, neste capítulo, um panorama geral sobre o cenário automobilístico do Distrito Federal e com a identidade da juventude local. No próximo capítulo, aprofundaremos o estudo pela investigação da modalidade de acesso ao

¹⁴ Entrevista realizada por Eduardo da Motta com Ricardo Ortega no Morro do Asa Delta (Lago Sul, Brasília) em 17/05/2018.

universo do automobilismo, que auxiliou inúmeros pilotos a evoluir e passar a outras categorias superiores. Veremos como o kart, que teve grande destaque em Brasília, serviu como propulsor das carreiras de alguns dos pilotos mais bem-sucedidos no cenário nacional e internacional. Uma breve história do kartismo e de seu desenvolvimento serve de introdução a esse segundo capítulo.

CAPÍTULO 2

KART: ESCOLA DE PILOTOS

2.1 – Os primórdios

O kart, como se conhece hoje em dia, possui uma história particular e remonta à década de 1950. Uma categoria amadora dentro do automobilismo, que é a porta de entrada para muitos pilotos ingressarem, posteriormente, nas categorias superiores e profissionais.

Em meados da década de 1950, especificamente em Glendale, norte de Los Angeles (Califórnia), um sujeito chamado Art Ingels, engenheiro mecânico e designer de carros, que trabalhava na Kurtis Kraft – empresa de carros de corrida e responsável pela fabricação de cinco protótipos vencedores das 500 milhas de Indianapolis – e decidiu se aventurar na ideia de criar um pequeno carro para colocá-lo na pista de corrida. O aspecto mais singular desta história é que o motor do *Kart #1*, como ficou conhecido para o mundo, era de um cortador de grama!

Imagem 1: Kart #1 de Art Ingels.



Fonte: Site Vintage Karts¹⁵

¹⁵ Disponível em: <<https://www.vintagekarts.com/kart1.htm>>. Acesso: 19/09/2018 às 17:17.

A empresa McCulloch, em meados dos anos 1950, tinha criado um motor de dois cavalos e meio e de dois tempos para o mais novo cortador de grama da empresa West Bend. Porém resultou que o produto da West Bend não suportou o motor criado por McCulloch e, oportunamente, Art Ingels comprou um daqueles motores para sua mais nova “engenhoca”. Com a ajuda do parceiro Lou Borelli, eles desenharam o pequeno carro utilizando a mesma tubulação de aço usada para os carros de corrida fabricados na Kurtis Kraft, resultando em um chassi suficientemente leve e que pudesse suportar o peso de um adulto. Os karts, hoje em dia, seguem praticamente o mesmo design que o do *Kart #1*.

Imagem 2: Art Ingels e sua esposa Ruth testando o #1 em Pasadena (Califórnia)



Fonte: COMMISSION INTERNACIONALE DE KARTING – FIA, 2006, p. 2.

A primeira corrida do *Kart #1* impressionou Duffy Livingstone, um famoso piloto da região, que dirigia o infame *Eliminator Tihsepa Mark II*, um Ford Model T 1925, que derrotava Ferraris, Maseratis e Porsches. A invenção de Art Ingels não passou despercebida, e Livingstone logo perguntou se poderia se valer do design para criar um kart próprio. Art Ingels, Borelli e Livingstone logo passariam a se encontrar no estacionamento do estádio Rose Bowl em Pasadena, também ao norte de Los Angeles.

Ali passou a se desenvolver um movimento crescente de admiradores, pilotos, e logo, mais daqueles “pequenos carros” apareceriam (CHILDS, 2015).

Imagem 3: Duffy Livingstone e seu Eliminator Tihsepa Mark II



Fonte: Site Roadkill (2017) ¹⁶

Imagem 4: Kartistas no Rose Bowl, Pasadena em 1957 (Califórnia)



Fonte: CHILDS, 2015, p. 4.

O kartismo, a partir daquele momento, passou a ser difundido pelo estado da Califórnia como um esporte amador, mas que atraía bastante público. Podemos citar nomes como o de Roy Desbrow que junto com Duffy Livingstone foram responsáveis

¹⁶ Disponível em: <<http://www.roadkill.com/quick-history-model-t-in-grand-prix/>>. Acesso: 19/09/2018 às 17:24.

pela criação do famoso *Go Kart 400*. Outro nome importante é o de Don Broberick, um advogado e piloto nas horas vagas, que foi responsável, junto com outros doze membros, da formação do *Go Kart Club of America (GKCA)*, associação que passou a agremiar construtores e pilotos, para poder assim oficializar a categoria, criar um regulamento específico, construir circuitos e organizar corridas (CHILDS, 2015).

Imagem 5: 1º. anúncio de kart, o Go Kart 400 de Desbrow e Livingstone (Revista Car Craft – 09/1958).



Fonte: Site Vintage Karts [200?] ¹⁷

A partir do final dos anos 1950, a categoria do kartismo passou a se disseminar mundo afora. Em 1962, a Federação Internacional do Automóvel (FIA) decidiu criar a Comissão Internacional do Karting (CIK), que possui, até os dias de hoje, sede em Paris. No ano 2000, o CIK, que até então era um braço independente, passa a fazer parte integrante do quadro da FIA. O CIK-FIA organiza o Campeonato Mundial de Karting, que viu inúmeros pilotos se destacarem, como Michael Schumacher, Ayrton Senna e Fernando Alonso, entre outros. Em dezembro de 2017, Felipe Massa – ex-piloto brasileiro de Fórmula 1 – assumiu como presidente da instituição (COMMISSION INTERNACIONALE DE KARTING – FIA, 2006; BERTO, 2017).

Conseqüentemente, a novidade chega no Brasil. Acompanhando o desenvolvimento veloz da indústria automobilística durante os anos do governo JK, diversos engenheiros se aventuraram no mundo da mecânica e do design. Em 1959,

¹⁷ Disponível em: <<https://www.vintagekarts.com/1958.htm>>. Acesso 19/09/2018 às 17:38.

poucos anos depois da invenção de Art Ingels, o pioneiro Cláudio Daniel Rodrigues criou o Rois-Kart¹⁸. Considerado o primeiro kart fabricado em série no país, ele possuía:

Estrutura tubular, motor e tração traseira por coroa e corrente, rodas de Lambretta com freio em apenas uma delas, volante tipo guidão invertido e arranque por meio de cordão, como nos antigos motores de popa. Os primeiros karts foram equipados com motor de 90 cm³ e 4 cv, no ano seguinte substituído por unidades com 125 cm³ e 8 cv (sempre de dois tempos, um cilindro e refrigerado a ar) com embreagem automática *Centromatic* (LEXICAR BRASIL, 2014).

Imagem 6: Rois-Kart pilotado por Carol Figueiredo ¹⁹



Fonte: Site Lexicar Brasil (2014) ²⁰

O pioneiro logo fundou sua própria empresa, Cláudio Daniel Rodrigues Indústria e Comércio Ltda., para poder fabricar, ajustar e renovar seu projeto. Porém, em 1966, Cláudio decidiu abandonar o negócio e seu sócio, o piloto Maneco Combacau, passou a

¹⁸ O vencedor da primeira corrida de kart, que foi realizada com dez Rois-Kart no Jardim Marajoara em 1960, foi Wilson Fittipaldi Jr. O site Allkart realizou uma entrevista com o piloto sobre o início e desenvolvimento do kartismo no Brasil disponível aqui: Parte I: <http://www.allkart.net/newAllkart/2011/09/29/eu-ganhei-a-primeira-corrída-de-kart-da-historia-do-brasil/>; Parte II: <http://www.allkart.net/newAllkart/2011/10/03/devagarzinho-o-kart-te-ensina-tudo/>.

¹⁹ Carol Figueiredo foi um piloto brasileiro que fez sua carreira principalmente no kart. Participou da primeira corrida de kart citada anteriormente, e nas *3 horas de Petrópolis* de 1968. Ali sofreu um grave acidente que interrompeu sua carreira. Voltaria a correr de kart e fazer sucesso pela equipe Mini e pela exitosa equipe Hollywood.

²⁰ Disponível em: <<http://www.lexicarbrasil.com.br/rois-kart/>> Acessado: 19/09/2018 às 17:44.

assumir a empresa junto com os irmãos Wilson e Emerson Fittipaldi. Wilson se dedicou a criar um modelo que tem sua história inscrita na memória do kartismo: o Mini. Finalmente, a Rois-Kart foi absorvida pela Riomar.

O responsável pela criação de um dos primeiros karts, junto com o Rois-Kart, foi João Augusto Conrado do Amaral Gurgel, dono da futura Gurgel Indústria e Comércio de Veículos Ltda, e que se incumbiu das primeiras experiências com carro elétrico no Brasil. Em 1958, Gurgel criou a Moplast Moldagem de Plástico Ltda. e em 1960 surgiu de sua prancheta o Mo-Kart. Em associação com Silvano Pozzi, outro entusiasta da época, passaram a fabricar o que se tornaria o primeiro kart de competição produzido em série do Brasil: “dotado de motor monocilíndrico de dois tempos de fabricação própria, com 125 cm³ e 6 cv (podendo chegar, quando preparado, a 10 cv e 100 km/h)” (LEXICAR, 2014).

Imagem 7: Mo-Kart (1960)



Fonte: Site Vintage Karts (200?)²¹

A empresa Jodora desenvolveu um dos concorrentes à época do Mo-Kart e do Rois-Kart. Com produção em série, o kart Jodora estabeleceu-se no incipiente desenvolvimento do kartismo no Brasil. Apesar de ter conseguido exibir o modelo no I Salão do Automóvel de 1960 (São Paulo) e “ainda que a empresa explorasse na incipiente publicidade da época o uso *na pista, na praia, no campo*, seus karts não

²¹ Disponível em: <<https://www.vintagekarts.com/mokart.htm>>. Acesso 20/09/2018 às 10:37.

conseguiram sobreviver por muito tempo, ofuscados que foram pela grande quantidade de marcas surgidas no início dos anos 1960” (LEXICAR BRASIL, 2014)

Imagem 8: Stand da Jodora no I Salão do automóvel em 1960 (São Paulo)



Fonte: Site Lexicar Brasil (2014) ²²

A empresa Riomar, criada pelos irmãos Mario e César de Carvalho, com o nome de Mecânica Riomar Indústria e Comércio Ltda., foi a empresa que alavancou definitivamente a indústria do kart e, portanto, o kartismo como categoria no Brasil. Nos primeiros anos da década de 1960, passou a investir na Rois-Kart fornecendo motores. No ano 1966, como mencionado acima, os irmãos Fittipaldi já proprietários da Rois-Kart, criaram e desenvolveram o kart Mini, que se tornaria revolucionário no ramo. Com um chassi mais leve e menor, deixando o assento para o piloto mais deitado, foi o sucesso das pistas nas décadas seguintes, conquistando inúmeros campeonatos e impulsionando a carreira de vários pilotos brasileiros. No ano seguinte, a Riomar compra a Rois-Kart, que passou a se dedicar à fabricação do kart Mini e da incipiente Fórmula-Vee, ou Fórmula-Vê. A situação de monopolista do mercado em questão de motores e chassis já o tornaria, na década de 1980, no maior fabricante de karts das Américas e em um dos maiores do mundo (LEXICAR BRASIL, 2014).

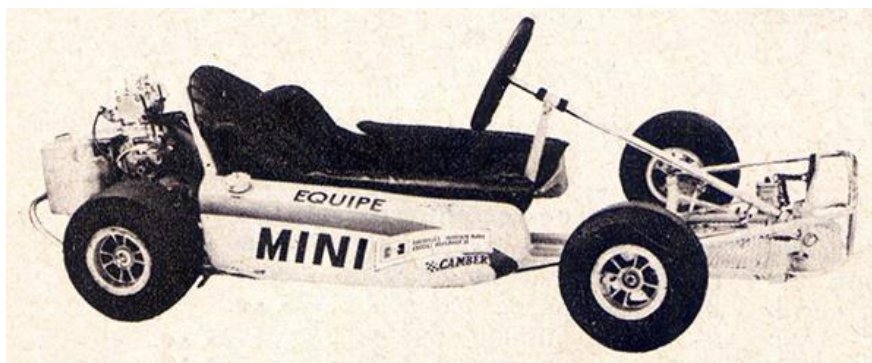
²² Disponível em: <<http://www.lexicarbrasil.com.br/jodora/>> Acessado: 20/09/2018 às 10:39.

Imagem 9: Emerson Fittipaldi pilotando um Mini



Fonte: Site Lexicar Brasil (2014) ²³

Imagem 10: Mini na década de 1970



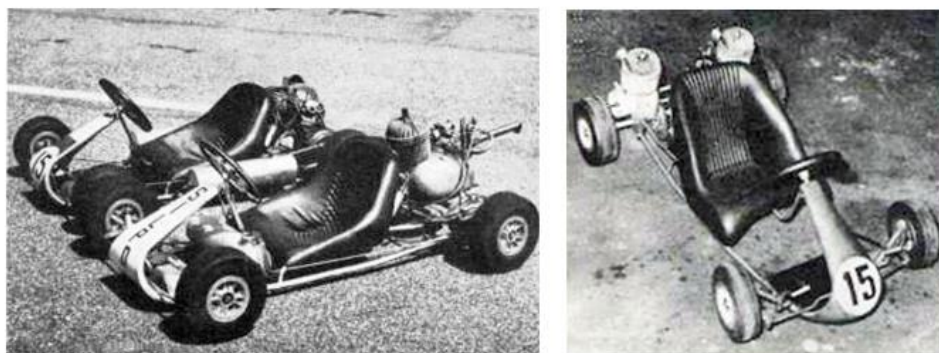
Fonte: Site Lexicar Brasil (2014) ²⁴

Existiram outras empresas que se tornaram importantes no mercado, produzindo karts de competição. Assim, temos a Silpo, empresa de Silvano Pozzi, mencionado acima como agente importante na criação do Mo-Kart. Foi vendida, em 1968, para Afonso Giaffone Jr, que mudou o seu nome para FBM.

²³ Disponível em: <<http://www.lexicarbrasil.com.br/riomar/>>. Acessado: 20/09/2018 às 10:43.

²⁴ Ibid. Acessado: 20/09/2018 às 10:53.

Imagem 11: Três karts Silpo: o protótipo de 1966, com motor e câmbio monobloco (esquerda, à frente), o modelo de série (atrás) e, à direita, um exemplar com dois motores de 100 cm3 para provas da classe de 200 cm3.



Fonte: Site Lexicar Brasil (2014) ²⁵

A Fundação Brasil Motores administrada pelos irmãos Zeca e Affonso Giaffone desenvolveu karts mantendo motores Silpo, mas renovando o carburador, válvulas e cabeçote. Criou o K1, modelo inspirado no kart italiano Tecno, inovador à época, seguido do modelo K2. A FBM logo se converteria na empresa Cox. Um fato importante a ser mencionado é que os irmãos Giaffone criaram a oficina mecânica Tecno, que se especializaria em motores italianos Parrilla, sob a direção do famoso preparador de carros espanhol Lúcio Gascon, o Tchê, mencionado por muitos como um gênio do motor.

Imagem 12: Karts FBM (1968)



Fonte: Site Lexicar Brasil (2014) ²⁶

²⁵ Disponível em: <<http://www.lexicarbrasil.com.br/silpo/>> Acessado: 20/09/2018 às 10:54.

Imagem 13: Kart K1 da FBM (1969)



Fonte: Site Lexicar Brasil (2014) ²⁷

A partir de 1970, a Cox-Noal (Comércio e Indústria de Equipamentos Esportivos Ltda. de São Paulo) assumiu a fabricação dos karts da FBM, ganhando assim o nome Cox. Estes usavam motores da já importante Riomar, ou importados da Komet ou Parilla. A última empresa a ser mencionada é a Sulam Equipamentos Esportivos Ltda, formada em 1973 em São Paulo. Nasceu como empresa especificamente dedicada à fabricação e preparação de karts de competição, e foi pilotando pela equipe Sulam que Ayrton Senna sagrou-se campeão brasileiro em 1978.

Imagem 14: Kart Sulam estreia no Kartódromo de Campinas, 1974 (Piloto não identificado)



Fonte: Lexicar Brasil, 2014 ²⁸

²⁶ Disponível em: <<http://www.lexicarbrasil.com.br/fbm/>> Acessado: 20/09/2018 às 10:57.

²⁷ Ibid. Acessado: 20/09/2018 às 11:00.

Imagem 15: Ayrton Senna (equipe Sulam) e Roberto Pupo Moreno na inauguração do Kartódromo José Carlos Pace em Uberlândia - Minas Gerais (17/12/1978)



Fonte: Arquivo Clay Lopes

2.2 – O kartismo em Brasília

O kartismo passou a se desenvolver fortemente no território nacional e, como vimos, a marca e equipe Mini passou a dominar a categoria nos anos seguintes. Brasília já era considerada uma cidade que possuía uma tradição no universo do automobilismo e, a partir do momento que o kart chega na cidade, uma história e uma tradição específica se construiu em torno dos “pequenos carros”.

Neste capítulo, como adiantado na introdução, se trata, sobretudo, de esboçar uma história do kartismo em Brasília, a partir do uso de algumas fontes específicas. As fontes reunidas variam entre matérias de jornais, entrevistas com personagens envolvidos no meio *kartista* brasileiro e registros fotográficos e audiovisuais.

²⁸ Disponível em: <<http://www.lexicarbrasil.com.br/sulam/>> Acessado: 20/09/2018 às 11:18.

O kartismo em Brasília surgiu entre 1966 e 1968, quando chegaram os primeiros karts. José Alexandre relembra que a oficina Camber, mencionada anteriormente, foi pioneira na nova modalidade e a primeira representante no DF dos karts Mini²⁹.

Osdymar Montenegro Matos, o Dimas, ex-presidente do Brasília Kart Clube, entre 1972 e 1976, e responsável pela reunião dos envolvidos historicamente com kart na comunidade Kart Vintage, nos explicou sobre a configuração institucional do kartismo na época. Dimas morava na SQS 311, e na quadra ao lado, na comercial, funcionava o histórico Automóvel Clube de Brasília, responsável pela organização das primeiras corridas no DF, e também, durante um certo tempo, a CBA (Confederação Brasileira de Automobilismo). Na época, para se criar uma federação, a legislação exigia que se fundassem e reunissem três clubes. Assim surgiram o Motorclube do Planalto, responsável pela parte de rally, o Clube de Automodelismo e o Brasília Kart Clube (BKC), que se agremiaram em torno da FADF. Após entrar no mundo do automobilismo como bandeirinha em uma das últimas corridas de rua de Brasília, em 1970, Dimas conta:

Passei a frequentar a sede do Automóvel Clube de Brasília. Semelhantemente a uma carreira de piloto, dentro da organização você passa por estágios para ir assumindo. De bandeirinha você passar a ser chefe de setor. A cada três bandeirinhas tinha um supervisor. Bandeirando, fui bandeirando, passei para fiscal de setor, chefe de setor.³⁰

Dimas assumiu a presidência do BKC, por onde permaneceria quatro anos, com Osmar Henrique Lobato de Farias como vice-presidente. Ele nos contou alguns detalhes interessantes sobre a organização do BKC. Existia uma carteira de identificação que cada piloto possuía. Para se inscrever como piloto, cada um deveria preencher uma ficha que se tornaria uma espécie de prontuário. Cada participação, e respectiva classificação e tempo, era anotada nessa ficha. À época existiam três categorias. O calouro entrava na categoria Estreante/Novato e precisava de cinco corridas para subir de categoria e entrar na categoria PC (Piloto de Competição). Conseguindo se manter

²⁹ Entrevista realizada por Eduardo da Motta com José Alexandre no Ferrari Kart do Autódromo Nelson Piquet (Brasília) em 06/05/2018.

³⁰ Entrevista realizada por Eduardo da Motta com Osdymar Montenegro Matos no Kartódromo do Guará II (Brasília) em 09/06/2018.

entre os seis primeiros colocados no final do campeonato, o piloto era promovido a POC. (Piloto Oficial de Competição). Dimas ainda nos apresenta alguns aspectos do trabalho de comunicação e marketing realizado pelo BKC:

Aqui [Kartódromo do Guará] atualmente deve ter muita gente com bastante grana. Mas tem gente que não tem tanto recurso. Ou encontra alguém que incentiva, aí dá um pneu de segunda mão, um chassi, e vai montando. Com sucatas, para ir montando aqui. Por aptidão, começo a me sobressair, mesmo com as condições adversas. Não adianta ter carro só. O braço começa a ser o diferencial na competição. À medida que vou alcançando resultados, consigo um mecenas, um patrocinador, alguém que se engrace, ou vou atrás de patrocínio na luta. É regra do marketing e por isso valorizávamos essa parte. Público tá ligado ao patrocínio. Quando terminava a corrida, eu ia datilografar o resultado da corrida e ia de jornal em jornal, de TV em TV, depois do dia inteiro no kartódromo do Guará, para sair seu nome, quem participou, para sair a foto com o patrocínio. Para dar uma forma de retorno ao patrocinador. É sabido que cinco segundos de fala na propaganda custam tanto. Assim que funciona. Essa preocupação é a visão macro que a gente tinha da coisa. Era uma coisa inerente, intrínseca. Na condição de esporte amador, por exemplo, lá atrás nós tivemos a Crush, o refrigerante. Tinha uma fábrica lá em Taguatinga. O dono patrocinava bastante coisa para a gente. Cartazes e credenciais. O cartaz a gente fazia sem data e vinha com pincel atômico e reutilizava. Credencial de mecânico com cordãozinho e sem a data, também reutilizável. A gente saía distribuindo cartazes para o público ficar sabendo.³¹

Podemos ver como existia uma filosofia do faça-você-mesmo, por mais que não adotada explicitamente, nesses primeiros anos depois da reestrela do kart em Brasília. Não à toa, vemos como inclusive um dos circuitos onde o kartismo se desenvolveu era montado e desmontado pelo próprio presidente e pilotos. Isso é relatado por Dimas ao citar por onde o kartismo passou e se desenvolveu:

Começa lá atrás. 1.000 km, as primeiras corridas de kart do estacionamento do Banco do Brasil, onde o Nelson Piquet corria. Depois nós tivemos a Fonte Luminosa. Aquela fonte, essa que está aí, na Torre, foi reconstruída. Tudo corrida de rua. Depois Estacionamento da P.M., no quartel central, no Setor Policial. Tivemos o Pelezão. Aí depois o CENABRA, que é hoje em dia a CEASA. Depois nós fomos para o primeiro estacionamento do Mané Garrincha, para a pista de cima, depois para a de baixo. Nós conseguimos com o Detran demarcar a pista. O traçado era do Cláudio

³¹ Ibid., 09/06/2018.

Bois que correu e é arquiteto. Ali tem um detalhe: a gente tinha um compromisso com o Detran, porque era um estacionamento aberto. A demarcação era feita com pneus. O Vânio da Pneuândia fornecia os pneus. Tudo na mão. Para colocar era fácil, porque eu parava tudo: “Ó ou vocês ajudam ou então não vai dar, vocês fiquem à vontade”. Mas depois da corrida o povo vazava e aí eu, e mais uma meia dúzia, retirava todos os pneus.³²

Ricardo Ortega, apontado como pertencente à primeira geração de kartistas em Brasília, sendo o caçula de uma turma composta por Alex Dias Ribeiro, Nelson Piquet, Ruyter Pacheco, Haroldo Meira, Carmindo, começou a se envolver com automobilismo com o vizinho e amigo Ruyter Pacheco e, segundo ele:

Eu morava na rua onde a Camber começou, na 706 Sul, na garagem do Zeca [José Álvaro Vassalo], um dos donos da Camber. Eu mudei para a 208 e lá morava um amigo, o Ruyter Pacheco que corria de kart. Eu morava no mesmo prédio que ele e a gente sempre saía. Eu estava precisando tramar e fui trabalhar na Camber como vendedor. Comecei a me interessar pra caramba pelo kart, a galera que corria, o Alex, o Nelson, o Ruyter, essa galera toda. Acho que vou correr de kart um dia também.³³

Ortega já tinha presenciado, como muitos dos futuros pilotos, as corridas realizadas nos circuitos de rua. Os 1.000 km, corrida que se tornou uma das mais tradicionais do automobilismo nacional, era uma das atrações de Brasília, e inspirou vários jovens a se aventurar na velocidade das pistas. Ortega começou a correr no início dos anos 1970. Na época o circuito principal era o Pelezão, onde hoje em dia é o Casa Park e o Carrefour do SOF Sul, em Brasília. Segundo Ortega, os karts usados eram 125 cc e 100 cc, ele relembra de karts Comet com motor Parilla. Quando perguntado a respeito do investimento feito na época, nos anos 1970, e comparado com os anos 1980, ele nos respondeu que:

A gente era mais caro ainda. Porque a gente correu com pneu importado. Na época dos 100cc era duro. No começo não. No CENABRA não, pneuzinho Pirelli. Mas depois a coisa foi piorando, quando passou pro 100cc ficou caro. Era jogo de pneu, motor que

³² Ibid., 09/06/2018.

³³ Entrevista realizada por Eduardo da Motta com Ricardo Ortega no Morro do Asa Delta (Lago Sul, Brasília) em 17/05/2018.

tinha que ser feito toda corrida. [...] Tinha uns que não sentiam, que corriam, mas tinham uma estrutura monetária legal, e não tinham problemas para comprar pneu e tal. Outros tinham patrocínio. O Sérgio Slaviero tinha supermercado, concessionária de carro, caminhão, trator, não sei, acho que o Sérgio teve fazenda no Paraná, de café³⁴.

Como mencionado acima, o automobilismo sofreu um duro revés ao serem proibidos os circuitos de rua em 1970. Assim o circuito improvisado do Pelezão se tornou temporariamente o local das corridas de Brasília. Em 1970 e 1971, Alex Dias Ribeiro foi campeão brasileiro de kart. Em 1972, aproximadamente, o kartismo cessou, até a sua reestreia em 1974. Nesse ano, no primeiro semestre, realizou-se um primeiro torneio no CENABRA, onde as categorias estreante/novato, PC (piloto de competição) e POC (piloto oficial de competição) correram juntas. Wagner Rossi, mineiro de origem e desde muito novo em Brasília, estreou nesse primeiro torneio. Ele conta sua visão sobre Brasília:

Eu vejo assim, Brasília já nasceu meio que assim. Inaugurou e já teve 1.000 km. Imagina um garotão levado pelo pai para ver a largada da corrida. Começa a pegar interesse desde cedo, aquele clima de corrida. A gente cresceu assistindo essas corridas. Aquilo já vai te contagiando, aí você começa a dirigir com seu pai, te dando umas lições. Você vendo aquelas pistas, e eram muito mais largas antigamente. Vários autódromos na cidade. Ficava louco. Só quero acelerar aqui. Não tinha esporte, nem incentivo em outro esporte. Precisava arranjar algo. Vou ver como é essa sensação de dirigir rápido. Então tinha esse instinto, esse desejo natural de correr. Você vê, o kart, foi um contágio na turma nos anos 1970. Não tinha outro esporte. O que pegou em Brasília foi o automobilismo. E essa geração dos anos 1960, Moreno, Alex, é igual, a cidade chama para correr. [...] Sempre respirei corrida desde menino. Autorama, 10/11 anos. Bicicleta. Onde é que tem corrida? Ai em 1974 com 14 anos, correndo de kart. Tinha essa geração de Brasília, dos anos 1970. Não tinha futebol, nem time de futebol. Brasília era um autódromo. Pegas no Hotel Nacional. Não tinha o que fazer, roubar o carro do pai e ir para os pegas.³⁵

Assim, vemos como o êxtase gerado pelas primeiras corridas e o desenvolvimento do desporto em Brasília promoveu a criação de novas gerações em outras categorias também. A história do Wagner com o kart começou com o grande

³⁴ Ibid., 17/05/2018.

³⁵ Entrevista realizada por Eduardo da Motta com Wagner Rossi no Marietta (Lago Sul, Brasília) em 24/05/2018.

amigo José Alexandre, vizinho de quadra. Ele morando na SQS 106 e o amigo na SQS 107, a diversão do momento eram as corridas de bicicleta. E assim, após uma corrida interquadras, disputada na SQS 107, conheceram-se e logo pulariam de ponta na febre do kart. Em 1974, Wagner, auxiliado pelo pai, adquiriu o primeiro kart. José Alexandre assim que testou foi contaminado igualmente. No dia 5 de maio de 1974 aconteceu a reestreia do kart no CENABRA, onde correram José Alexandre, Wagner Rossi, Roberto Pupo Moreno, Ricardo Ortega, Cláudio Bois, e onde Nelson Piquet realizou sua despedida do kart. Segundo Rossi:

Altamente amador. Entre quinze amigos. Comprávamos gasolina em um galão só. Em agosto de 1974 fomos expulsos do CENABRA. Resolveram não permitir mais corrida de kart, por causa de obra ou algo assim. Fomos para o estacionamento do ginásio [Nilson Nelson], que virou do estádio Mané Garrincha. Tivemos que sair no meio do ano, foi algo meio louco. Tomaram essa decisão em julho de 1974. Bem escoteiro, nessa época. Ficamos ali naquele estacionamento até 1976, quando inauguraram o kartódromo do Guará.³⁶

Wagner ainda conta que, em 1975, realizaram corridas no estacionamento do Mané Garrincha, e que chegaram os primeiros karts 100 cc. Ou seja, um kart importado e com pneu importado também. Sobre a questão dos pneus, Rossi argumenta que o jogo de pneus era da marca Pirelli, nacional, que durava bastante e não exigia altos investimentos, até 1975. Porém, de acordo com ele:

Uma coisa que se deve levar em conta, que ache que vale a pena encaixar na história. Até antes de 1981, nos tempos do kartódromo do Guará, os tempos eram em torno de 41 segundos. Hoje em dia se vira 36. Aí você diz: Os motores melhoraram tanto assim? Os motores na verdade melhoraram muito pouco. Os motores 100cc são um pouco mais lentos que os foguetes de hoje. Vai ser pouca coisa. O fator que eu acho que até perdeu um pouco de graça no kart foi a evolução dos pneus, o chassi também melhorou. Os pneus de aderência tem uma grande diferença. Ficou muito *grip*³⁷ para pouco motor. E a facilidade para quebrar uma costela?³⁸

³⁶ Ibid., 24/05/2018.

³⁷ Palavra muito usada pelos pilotos, que significa aderência.

³⁸ Ibid., 24/05/2018.

No ano de 1976, o kartódromo do Guar foi inaugurado. Localizado no complexo do CAVE, que é composto pelo Estdio Antônio Otoni Filho, a Feira do Guar, o Teatro de Arena, o ginásio de esporte e a própria Administração da R.A. Dimas relata uma pequena história sobre o kartódromo:

Depois teve aqui o Kartódromo. Qual é a história do kartódromo? Tinha um administrador em Taguatinga chamado Eduardo Mundim. Ele veio a ser o administrador do Guar II. Aqui nessa área ele ia fazer uma pista de ciclismo. Mas conversa vai, conversa vem, ele se animou e topou a ideia de construir o kartódromo.³⁹

Nesta citação do relato de Dimas, podemos supor que existiria algum peso de uma certa influência política, na idealização e construção deste espaço automobilístico para alavancar, de um modo geral, a prática do esporte por uma comunidade de pilotos que só crescia nessa época. No Kartódromo do Guar foi disputado o Campeonato Brasileiro de 1977. Para melhor conceber como decorreu o campeonato utilizaremos como fonte o *Jornal de Brasília*, especificamente a seção de Esportes da terça-feira, dia 15 de fevereiro de 1977. O artigo escrito por Wilson Miranda, editor de esportes, comenta primeiramente sobre a organização do campeonato, comandada pelo BKC., com a supervisão da CBA, CNK e FADF. Assim se elogia o nível de organização e o número expressivo de pilotos - 130 kartistas inscritos (JORNAL DE BRASILIA, 1977).

O campeonato com duração de uma semana, congregou pilotos de dez estados brasileiros. Destaca-se o fato de a categoria ser amadora, porém com um nível de competitividade muito alto. A organização das equipes era minuciosa. Os pilotos, já nessa época, corriam de kart para almejar a entrada nas categorias profissionais do automobilismo. Ou seja, a categoria já se caracterizava como porta de entrada para inúmeros pilotos, que, em sua maior parte, tinha como objetivo alcançar a Fórmula 1. Em um determinado ponto, o autor da matéria ressalta que a CBA não considerava o kartismo como categoria que mereceria maior atenção. Dado o nível do campeonato, o autor supõe que a CBA poderia mudar de enfoque (JORNAL DE BRASILIA, 1977).

³⁹ Ibid., 09/06/2018.

No decorrer do artigo, foi dado um realce aos pilotos de São Paulo, como o campeão Walter Travaglini (equipe Dulcora-Caloi) e para Ayrton Senna, nos seus primeiros anos de kart. Fernando Dias Ribeiro ganhou destaque na matéria como o grande piloto brasileiro, e um dos melhores do Brasil, disputando com paulistas e cariocas. Os pilotos brasileiros com boa classificação e mencionados são: Fernando Dias Ribeiro, Francisco Ferraz, Olavo Bentes Davi, Raimundo Nonato (o Gurgel) e Ennius Marcus Muniz (JORNAL DE BRASÍLIA, 1977, p. 23)

No início dos anos 1980, um jornal chamado *Sport Kar* surgiu com a missão de divulgar e noticiar o universo da velocidade em Brasília, no automobilismo, no kart, e no motociclismo. O editorial do número zero é claro a esse respeito: “*Sport Kar* nasce sob uma profunda vinculação com o esporte automotor, principalmente, com o de Brasília”. (SPORT KAR n.0, 1981, p. 8) Na redação, como responsável pela administração/comercial, estava Gurgel.

No número zero, de outubro de 1981, uma página é inteiramente dedicada à chamada “escola de pilotos para Fórmulas”. Num primeiro parágrafo se citam dois dos grandes pilotos oriundos de Brasília e que começaram no kart: Nelson Piquet e Roberto Pupo Moreno. Em seguida a isso, a matéria cita as categorias que corriam à época, a Classe A dos pilotos veteranos e experientes, e a Classe B dos mais novos. Existia até 1980 a quarta categoria menor, mas foi extinta. No Campeonato Brasileiro de 1981, a classificação na Classe A era liderada por Kades e Amir, seguidos de Wagner Rossi em terceiro lugar. Na Classe B, Antônio Palhares liderava e seguiam Flávio Victor e José Luiz Franco. Ainda é mencionado que o Kartódromo do Guará era um dos melhores no Brasil à época. Os recordes da pista pertenciam à Wagner Rossi com 40’20, na Classe A, e na Classe B, Antônio Palhares, José Luiz Franco e Flávio Victor dividiam o recorde com 40’29. Ainda se menciona que o antigo recorde que era de Ayrton Senna (40’33) por ocasião do Campeonato Brasileiro de Kart de 1977 (SPORT KAR nº 0, 1981).

No número II, de novembro de 1981, a página 11 dedica uma matéria sobre o andamento do Campeonato Brasileiro de 1981. O artigo descreve o atual momento do kartismo, que aparentemente não atraía nem muito público, nem pilotos. Eram dez karts correndo entre todas as categorias. Devido ao alto investimento necessário no mundo do kartismo, o artigo apresenta alguns fatores que estariam minando a categoria: o sucesso

de outras categorias no automobilismo, como os Hot Dodge, e os baixos níveis de investimento nessa categoria, e a monopolização da fabricação de karts e de pneus. Portanto, a necessidade da busca de um bom patrocinador e a paixão de alguns interessados estariam mantendo viva a chama do kartismo. No que diz respeito à sétima etapa do vigente campeonato, onde Wagner Rossi se sagraria vitorioso. A classificação ficaria: 1º Wagner Rossi; 2º Amir Nash; 3º Flavio Victor; 4º José Luiz Franco; 5º Sandro Ferrari e 6º Osvaldo Carvalho. A oitava etapa contou com a pole position de Amir Nash com o tempo de 41,25. Bastava que Wagner Rossi vencesse a etapa para se sagrar campeão antecipado da categoria A, o que aconteceu após haver vários duelos na pista. O curioso do artigo é que, pelo visto, se entrou com um pedido de desclassificação contra Wagner Rossi devido ao fato dele não ter usado o sangue no capacete e estar correndo de tênis. Isto é criticado fortemente no artigo, já que seria absurdo tentar impugnar a vitória de Wagner Rossi por motivos tão esdrúxulos. Na categoria B, José Luiz Franco estava dominando o campeonato com 55 pontos. Faltaria a nona etapa para concluir o Campeonato de 1981, que acabou com Wagner Rossi como campeão da categoria A e José Luiz Franco como campeão da categoria B (SPORT KAR n. II, 1981).

No número III, o jornal apresenta uma matéria em duas páginas da cobertura do 17º Campeonato Brasileiro de Kart realizado em Foz do Iguaçu no mês de fevereiro de 1982. O campeonato foi retransmitido nacionalmente pela TV Bandeirantes, porém pela distância e custos envolvidos o número de participantes, no geral, foi reduzido. O grande destaque do Campeonato, fato que o jornal não pôde deixar de noticiar, foi o excelente desempenho da campeã da categoria Estreantes e Novatos, Maria Cristina Rosito⁴⁰. Ela venceu duas baterias e ficou em segundo na terceira bateria. O brasileiro Wagner Rossi participou de duas categorias. Na Categoria A 125cc e na Categoria A 100cc, na qual foi vice-campeão. O brasileiro José Luiz Franco participou da Categoria B 125cc e também foi vice-campeão. No ano seguinte, o 18º Campeonato Brasileiro de Kart seria disputado em Fortaleza-CE (SPORT KAR n. III, 1982).

⁴⁰ Maria Cristina Rosito foi umas das pioneiras no Brasil a correr de kart. Filha do ex-piloto Raffaele Rosito, começou no motociclismo, sendo campeã gaúcha em 1978, logo mudando para o kartismo. Entre as representantes femininas temos Sophie Kumpen (mãe de Max Verstappen, atual piloto de F1), kartista belga, chegou a disputar a categoria Super A europeia, muito requisitada à época, e venceu o Troféu Andrea Margutti na Fórmula A (campeonato que contou com a participação de Jarno Trulli e Giancarlo Fisichella). Podemos ainda citar as brasileiras, Suzane Carvalho e Bia Figueiredo, ambas com uma bela história no kartismo.

No número IV, uma pequena coluna é dedicada ao Campeonato Brasiliense iniciado em agosto de 1982. Nela, se descreve a primeira etapa do campeonato. Wagner Rossi estrearia com vitória no Grupo A, que naquele ano reunia os pilotos veteranos, o Grupo B, e o Grupo C, que reunia os pilotos das categorias Estreantes/Novatos, e a 4ª Categoria Menor reativada naquele ano (SPORT KAR n. IV, 1982).

Neste capítulo, foi possível aprofundar no universo do kartismo. Em um primeiro momento, vimos o quão rapidamente a onda dos “pequenos carros” se espalhou da Califórnia para o mundo. Logo, a partir da análise das fontes relativas à história do kart, vimos a categoria amadora kart se tornar um divisor de águas na evolução dos pilotos no automobilismo.

A seguir, destacaremos a história de três dos maiores pilotos brasilienses e do Brasil. Alex Dias Ribeiro, Nelson Piquet e Roberto Pupo Moreno conquistaram o maior patamar do automobilismo, a Fórmula 1, iniciando no kart. Portanto, no terceiro capítulo nos dedicaremos a analisar brevemente a carreira de cada um, e suas passagens pelo kartismo.

CAPÍTULO 3

MAIS QUE VENCEDORES: ALEX DIAS RIBEIRO, NELSON PIQUET, ROBERTO PUPO MORENO

3.1 – Joias brasilienses

Brasília se destacou no cenário do automobilismo nacional, seja pelas lendárias corridas nos circuitos de rua da capital, seja pelas modalidades criadas a partir dos anos 1970, ou pelas façanhas de alguns pilotos, crias ‘candangas’ que ocuparam os *grids* das corridas do mais alto estágio do automobilismo mundial, a Fórmula 1.

No título deste capítulo fazemos alusão ao livro escrito por Alex Dias Ribeiro, *Mais que vencedor* (2003). Destacamos a figura dos três maiores pilotos brasilienses Alex Dias Ribeiro, Nelson Piquet e Roberto Pupo Moreno – poderíamos também incluir Nelson Piquet Jr. e Felipe Nasr, que também atingiram a F1, porém o período analisado é até 1985. Dentro do cenário brasiliense, brasileiro, ou mesmo internacional existiram muitos outros pilotos de Brasília que se destacaram. Trata-se de um campo ainda muito pouco explorado e futuras pesquisas ainda têm muito que se aprofundar na história do automobilismo em Brasília.

3.2 – Alex Dias Ribeiro

Alex Dias Ribeiro foi o primeiro grande piloto oriundo da nova capital cerratense. Em sua carreira, como na de vários outros pilotos, também houve uma passagem pelo kartismo. Alex Dias Ribeiro chegou em Brasília antes da inauguração, em 1957, por vontade do pai, médico de carreira. Um filho da terra vermelha, cresceu na Cidade Livre, local fundado pela NOVACAP para receber as famílias dos pioneiros e construtores de Brasília. Alex logo se envolveu com velocidade ao adquirir uma motocicleta e, como ele diz, se tornou “um *hell’s angel* das candangas”. Segundo ele, já

se envolvia nos pegs, desde cedo, nas primeiras avenidas de Brasília. O carro, uma Vemaguete DKW. Junto com uns amigos, resolveu “envenenar” a Vemaguete e colocá-la nos rachas de rua. Os amigos mencionados eram José Álvaro Vassalo, Helládio Toledo Monteiro Filho e João Luiz Fonsesa, os mesmos que, junto com ele, fundaram a oficina mecânica Camber e inventaram o *Patinho Feio*, mencionados anteriormente (RIBEIRO, 2003).

Com o *Patinho Feio*, Alex Dias Ribeiro logo se tornou um piloto conhecido pelo Brasil afora, participando em diversas corridas (ver anexo com o quadro das participações do *Patinho Feio*). Em 1968, venceu o prêmio Victor de Piloto Revelação do Ano, outorgado pela revista Quatro Rodas. Após uma viagem à Miami para estudar computação, Alex conseguiu assistir as 24 horas de Daytona. Ali ele pode vislumbrar um universo automobilístico do mais profissional e moderno que existia então. Ao retornar ao Brasil, em participação nos 1.000 km de Brasília, em 1970, o *Patinho Feio* quebrou duas vezes, assim como nas 25 horas de Interlagos do mesmo ano. Alex e seus sócios decidiram, então, se concentrar exclusivamente na oficina Camber (RIBEIRO, 2003).

Afastado das corridas de automóvel, Alex Dias Ribeiro se envolve com o kartismo:

Mas o gosto pelas corridas estava nas veias e para não enlouquecer com a frustração de ficar fora das pistas, resolvi me dedicar ao kart; o máximo que podia fazer com o meu modesto salário. Nos anos 1970 e 1971 participei de vinte e cinco corridas e tornei-me bicampeão brasileiro de kart, adquirindo muita experiência. Meus companheiros de equipe eram Ruyter Pacheco e Nelson Piquet. Este último, um garoto de dezoito anos que trabalhava na seção de peças da Camber e na manutenção das motocicletas Yamaha que vendíamos. Era bastante esforçado, dedicado e dono de um enorme talento como piloto e acertador de karts, carros e motos. Aprendeu muito comigo, mas era tão bom que foi muito mais longe que o professor! (RIBEIRO, 2003. p. 58, 59)

Alex logo retornaria às corridas de carros com um novo protótipo: o OK-Camber. Com o investimento de outro personagem brasileiro do automobilismo, Luiz Estevão de Oliveira Neto, participou de corridas fora do Distrito Federal também. Após esse período, Alex se envolveu com a grande novidade a aterrissar no Brasil. A Fórmula

Ford, como citado anteriormente, foi criada pela Ford Motor Company no início dos anos 1960 como carro monoposto de competição. Durante aquele período, era considerada a categoria de acesso após a passagem pelo kart. No Brasil, chegou por volta de 1971, e o responsável pela construção dos monopostos era Luiz Antonio Greco e sua empresa Bino Samdaco. Alex se articulou para comprar um dos carros da Fórmula Ford para acelerar nas pistas. Em 1971, estreou na Fórmula Ford, tornando-se vice-campeão em 1972 e campeão em 1973, além de atingir a marca de primeiro colocado no ranking brasileiro de pilotos (RIBEIRO, 2003).

Alex Dias Ribeiro foi ‘puxado’ para a Fórmula 3 pela mão de Jackie Stewart, famoso e vitorioso piloto escocês que o conheceu por intermédio de Emerson Fittipaldi. Na F3, Alex se destacou logo no primeiro ano, e terminou como vice-campeão inglês de 1974, além de correr cinco etapas pela Fórmula Atlantic estadunidense. Em 1975, como Alex nos conta: “seria o ano de lua-de-mel, muitas disputas, batidas, controvérsias, vitórias, recordes, *pole positions*. Isso significava vacas gordas para mim, apesar de muitas provações” (RIBEIRO, 2003, p. 86). Nesse mesmo ano, se consagrou vice-campeão europeu de F3 e ascendeu para a categoria seguinte, a F2, porta de entrada para a Fórmula 1. Em 1976, Alex ficou em quinto no Campeonato Europeu de F2. (RIBEIRO, 2003)

O ano de 1976 foi bastante rico em oportunidades para o piloto brasileiro. No final da temporada de F2, Alex recebeu alguns convites para entrar nas fileiras de equipes de F1. Entre os interessados estavam Bernie Ecclestone da Brabham e Max Mosley, da March. Após uma atenta análise das ofertas realizadas, Alex decidiu entrar na March.

Viajei junto com o Circo para assistir aos GPs do Canadá, EUA e Japão. O dono da March aconselhou-me a levar o capacete na bagagem: - nunca se sabe, talvez apareça uma oportunidade! Ele estava certo. No Canadá, fui convidado por Bubbles Horsley para correr no GP dos Estados Unidos, substituindo Guy Edwards ao volante do Hesketh 308. O carro era velho, lento e ultrapassado. [...] Depois de nove anos de batalha, era maravilhosa (a sensação de estrear). Empolgadíssimo, guiei o melhor que pude e obtive o melhor resultado que o carro permitiu: décimo segundo lugar. (RIBEIRO, 2003, p. 96)

Alex, portanto, se tornaria o primeiro brasileiro a atingir a glória de pilotar e competir em um campeonato de Fórmula 1. Apesar do feito, o candango não conseguiu

emplacar o sucesso que tinha tido nas categorias anteriores. Não pontuando no campeonato de 1977, a equipe March sairia pela primeira vez da F1. Alex ficou de fora do campeonato de F1 em 1978, disputando o Campeonato Europeu de F2, com uma vitória em Nürburgring. Voltou para a F1 na equipe Copersucar, formando dupla com Emerson Fittipaldi. Após a passagem pela F1, se desligou temporariamente do automobilismo, até retornar para disputar o Campeonato Brasileiro de Marcas, com uma passagem pelo Superkart. Alex Dias Ribeiro participou das temporadas da F1 de 1976, 1977 e 1979, totalizando 20 GPs disputados. (RIBEIRO, 2018)

Imagem 16: Alex Dias Ribeiro no kart da Camber no qual corriam também Piquet e Ruiter Pacheco, 1970



Fonte: RIBEIRO, 2003

3.3 – Nelson Piquet

A história de Nelson Piquet Souto Maior, um dos maiores pilotos do automobilismo mundial começou com a transferência da família Souto Maior do Rio de Janeiro para Brasília. O futuro piloto cresceu no Cerrado brasiliense, onde chegou com apenas sete anos de idade, com o pai, então Ministro da Saúde do governo João Goulart, Dr. Estácio Souto Maior. Ele se entusiasmou logo de cara com os autoramas e em seguida com os karts (LIMA, 1986).

Foi na Oficina Camber que tudo começou. Empregado como mecânico de motocicletas, Nelson Piquet descobriu os karts Mini. Ele acabou adquirindo um e começou a sua aventura no meio automobilístico. Correndo tanto em Brasília como em Goiânia, viveu esses primeiros momentos junto de Alex Dias Ribeiro, Ruite Pacheco e, um pouco mais tarde, Roberto Pupo Moreno. Recordando seus tempos de kartismo ele relembra:

Teve um ano em que pararam de fazer corridas de kart em Brasília. Eu tinha um kart com motor Parilla importado e o pessoal de Goiânia me convidou para correr lá. Eu não estava querendo mais correr em Goiânia. Eu ia lá, ganhava tudo e me davam um troféuzinho de visitante muito modesto enquanto os pilotos da cidade ganhavam troféus grandes porque era prova local. Mas essa era uma corrida longa. No início não queriam me deixar correr. Depois concordaram porque meu tanque de combustível era de apenas 5 litros e acharam que eu perderia muito tempo nos reabastecimentos, já que os outros tinham tanques com capacidade bem maior. Acontece que meu kart era mais rápido e consumia bem menos. Eu liderava tranquilo, parava, voltava à corrida, recuperava a posição. Os goianos ficaram loucos e arrumaram uns caras para me bater. Acabei brigando e me desclassificaram. Eu e uns amigos de Brasília espalhamos gasolina e ateamos fogo no palanque no momento em que o prefeito fazia a entrega dos prêmios. Foi aquela correria (LIMA, 1986, p. 14, 15).

Esse espírito competitivo era indicativo de até onde Nelson Piquet podia chegar no mundo do automobilismo. A partir da Camber, Piquet descobriria a maior parte das corridas e se envolveria nelas, com carro emprestado, fuçando aqui, modificando ali. O *Patinho Feio*, protótipo da Camber, foi alterado pelas mãos do mecânico em formação, que foi o único a vencer uma corrida com ele. Nelson logo descobriu a grande aptidão como acertador de carros, coisa pela qual foi sempre reconhecido, mesmo na F1. Desde sempre se aventurando com a parte mecânica dos automóveis, preparando do motor ao chassi, evoluiu e passou a dominar a mecânica Volkswagen. (LIMA, 1986)

Piquet ainda participou de corridas com Fusca e Opala, mas ele tinha grande interesse em comprar um monoposto para competição. Em 1973, a Fórmula Ford estava no seu auge, com Alex Dias Ribeiro sagrando-se campeão. No lançamento da nova equipe de Emerson Fittipaldi, a McLaren, para o qual Piquet foi convidado, conheceu Ricardo Achcar e Ronaldo Rossi, que estavam desenvolvendo a fábrica Polar de carros de competição. Os proprietários resolveram construir um Fórmula Ford para Piquet,

porém ele precisava de capital para investir no projeto. José Luiz Faria, o “Moreno”, que trabalhava como fotógrafo em *O Globo*, e já era conhecido de Piquet, se associou ao piloto e foi responsável por ajudá-lo naquele momento. Logo apareceu a Fórmula Super Vê, e foi necessário modificar o projeto original que era voltado para competição na Fórmula Ford. Com algumas pequenas alterações, o monoposto ficou pronto e estreou no 1º Campeonato Nacional de Fórmula Super Vê, em 1974, com provas em Goiânia, Brasília, Interlagos, Tarumã, Cascavel e Interlagos, mais uma vez (LIMA, 1986).

Após se tornar campeão, em 1976, na Fórmula Super Vê, Piquet saiu do Brasil para competir na F3, onde conseguiu quebrar o recorde de vitórias de Jackie Stewart e tornar-se campeão em 1978. No mesmo ano, realizou a sua estreia na F1, no GP da Alemanha, com um carro da equipe Ensign. Ainda na mesma temporada correu com um McLaren da BS Fabrications. Nelson Piquet disputou a Fórmula 1 de 1978 até 1991, em todas as temporadas. Passou pela Ensign, McLaren, Brabham, Williams, Lotus e Benetton, disputando 208 GPs. Foi campeão em 1981, com o Brabham BT49C, pela equipe Parmalat Racing Team; em 1983, com o Brabham BT52 e BT52B, pela equipe Fila Sport; e em 1987, com o Williams FW11B, pela equipe Canon Williams Honda Team, somando três títulos de Fórmula 1 (PIQUET, 2018).

Imagem 17 – Roberto Pupo Moreno, Nelson Piquet em seus karts, anos 1970.



Fonte: LIMA,1986.

3.4 – Roberto Pupo Moreno

A história do também carioca Roberto Pupo Moreno no automobilismo remonta ao início da década de 1970. Após a mudança para Brasília, com o pai que trabalhava no Banco Central, o “Baixo”, como o apelidaram no universo automobilístico, começou por adquirir uma motocicleta Yamaha Mini Enduro, justamente no local mais efervescente de Brasília: a oficina Camber. Em breve, começou a trabalhar lá, onde partilhava da amizade de Alex Dias Ribeiro e de Nelson Piquet. A oficina se tornaria icônica como o ponto de partida de três dos maiores pilotos de Brasília, mas claramente o local era espaço de encontro entre os entusiasmados com automobilismo no geral (COUTO, 2012).

Assim, o “Baixo” estabeleceu um forte laço com o colega Nelson Piquet. Quando surgiu a oportunidade para o Nelson comprar, junto com outro amigo, dois karts Max Mini, Pupo Moreno pode amaciar o kart de Nelson. Com a ajuda do pai, conseguiu comprar um kart. Trabalhando na Camber, na parte de mecânica de motos, logrou juntar dinheiro para sustentar o kart que na época já demandava bastante investimento. O “Baixo” conta sobre sua relação com Piquet: “Muita gente pensa que nós somos grandes amigos. Na verdade, ele era como se fosse um irmão mais velho para mim” (COUTO, 2012).

No início dos anos de 1970, como citado no capítulo anterior, as corridas de rua foram proibidas após os 1.000 km de Brasília. Nos circuitos improvisados, após as vitórias de Alex Dias Ribeiro em 1970 e 1971, o kart só reestrearia em 1974 no circuito do CENABRA. Neste último e no estacionamento do Mané Garrincha, Roberto Pupo Moreno conseguiu vencer dois campeonatos: em 1974, na categoria Estreante/Novato, e em 1975, na categoria PC. Nesse mesmo ano, o “Baixo” adquiriu na oficina mecânica brasileira Ideal, do dono Waltinho Ferrari, um modelo recém-saído no mercado, o Mini SS da Mini (COUTO, 2012).

No ano de 1976, Roberto Pupo Moreno se sagrou campeão brasileiro de kart na categoria PC 125cc, no Kartódromo do Maqui-Mundi, no Rio de Janeiro. Segundo o piloto:

Eu tinha um motor, um chassi e um jogo de pneus. Como que eu ia correr? Os pilotos de São Paulo tinham três chassis, seis motores. Juntei amigos que não iam andar, peguei motor emprestado de um, motor emprestado de outro, chassi emprestado de um, chassi emprestado de outro. Pedi uma Kombi emprestada para o pai de três garotos que eu preparava o motor, e ele impôs uma única condição: o motorista dele, o Gurgel, ia dirigindo. A minha equipe era eu e o Gurgel (COUTO, 2012).

O “Baixo” sofreu um acidente de moto em um pega realizado no Autódromo de Brasília que o afastaria temporariamente das pistas. No ano de 1979, foi para a Inglaterra para disputar a Fórmula Ford, e conseguiu terminar na sexta posição no campeonato P&O. Em 1980, foi campeão na Fórmula Ford inglesa. Em 1981, ele conseguiu assinar seu primeiro contrato na F3, com o legendário time Lotus. Disputou poucas corridas e venceu logo na sua quarta. Correu na Fórmula Pacific – categoria de automobilismo disputada na bacia do Pacífico em lugares como Nova Zelândia, Austrália, Macau, etc., com carros de fórmula abaixo de 1.600 cc. – e venceu o GP de Macau, no final do ano de 1982. Em 1982 também estreou na F1, chamado para substituir Nigel Mansell que tinha se ferido, e correr com a Lotus 91 #12. Roberto Pupo Moreno ainda competiu na Fórmula Atlantic, na F2, na 24 horas de Le Mans, na Fórmula Indy, na Fórmula 3000 Internacional e assegurou uma carreira nos Estados Unidos, adiando o objetivo maior que era a F1. (MORENO, 2015)

Em 1987 voltou para a F1, participando das duas últimas corridas do ano pela equipe AGS. Mas, apesar de sua performance de alto nível, melhorando o desempenho do carro e conseguindo pontuar na seguinte etapa na Austrália – o que garantiu a primeira pontuação da equipe francesa AGS – não foi contratado como piloto oficial. Em 1988, foi chamado pela Ferrari para ser piloto de testes. Pupo Moreno ainda defendeu na F1 as equipes Coloni, EuroBrun, Benetton, Jordan, Forti Corse e Andrea Moda. Em 1990, o “Baixo” conseguiria o seu melhor desempenho na F1 quando foi companheiro de equipe de Nelson Piquet, na Benetton. O penúltimo GP do ano realizado no Japão foi protagonista de um fato excepcional. Ayrton Senna líder do campeonato e há uma vitória do título, bateu de propósito no carro do segundo colocado Alain Prost (Ferrari) garantindo assim o título do campeonato de 1990 de F1 por antecipação. A corrida veria ainda a dobradinha brasileira de Nelson Piquet (1º lugar) e Roberto Pupo Moreno (2º lugar) histórica (MORENO, 2015).

Estes três pilotos possuem uma história gloriosa e são muito admirados no cenário brasiliense, tanto pelas suas gerações como pelas posteriores. A Oficina Camber aglutinou em seu auge as joias que logo brilharão mundo afora. Porém, vale reiterar que a escolha feita neste trabalho foi a de narrar a história dos mais bem-sucedidos pilotos oriundos de Brasília, que quebraram recordes e se tornaram campeões. A história do automobilismo em Brasília possui diversas camadas, tons, e muitos dos seus protagonistas estão na ativa, seja pilotando, ou participando de encontros, como por exemplo a Comunidade Kart Vintage.

No próximo e último capítulo, que possui uma estrutura e linguagem diferentes dos anteriores, se trata de narrar com um estilo mais solto e informal, uma etnografia não completa, dos momentos de vivência no V Encontro Kart Vintage, realizado no Kartódromo Internacional de Brasília, em 2018.

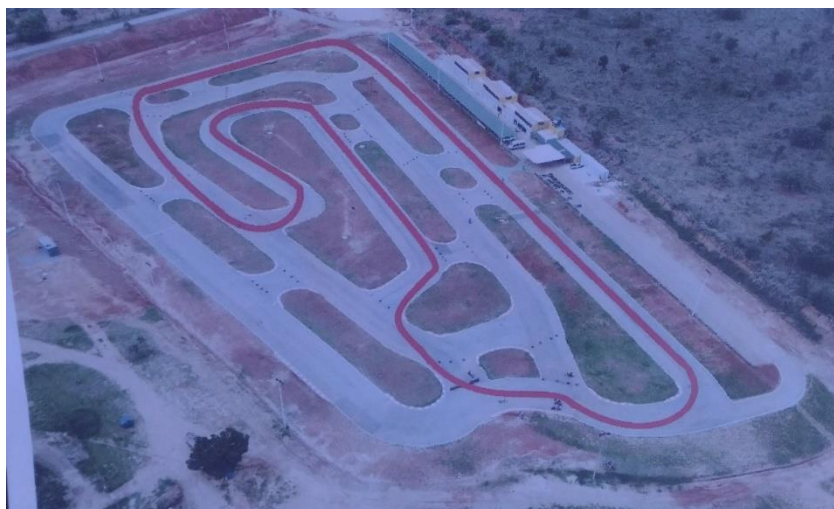
CAPÍTULO 4

UM DIA NO V ENCONTRO KART VINTAGE

O primeiro semestre de 2018 foi reservado para toda a organização e estruturação do pré-projeto no qual realizaram-se diversas entrevistas com pilotos – alguns atuantes, com fôlego de jovem – nas quais foi mencionado, desde a primeira com o Gurgel, o acontecimento que chegaria a sua quinta edição: o Encontro Kart Vintage. Todos os entrevistados pertencem à comunidade Kart Vintage que organiza esporadicamente o encontro mencionado, para (re)encontros com diversos personagens que compõem/compuseram o cenário automobilístico, mas sobretudo do kartismo brasileiro.

O V Encontro Kart Vintage já tinha data marcada: no dia 27 de maio de 2018. No decorrer do semestre foi-se internalizando a ideia de uma possível participação, com toda uma porção de humildade e acanhamento, apesar dos reiterados convites feitos por Gurgel, José Alexandre, Francisco Ribeiro, Ricardo Ortega, Wagner Rossi e do orientador José Luiz Franco. Portanto, foram pelo menos três meses e meio gerando uma grande expectativa em relação a uma provável ida ao encontro de vários outros pilotos mencionados pelos entrevistados. Estava de fato me inserindo em um meio que eu desconhecia, mas representa toda uma história tipicamente brasileira. Assim, no decorrer do mês de maio, mês em que foram realizadas boa parte das entrevistas, e os convites para a participação foram renovados, fiquei sabendo do local de realização. Seria no Brasília Kart - Kartódromo Internacional de Brasília na DF-250, km 7,5, no Paranoá.

Imagem 18: Traçado do Brasília Kart Internacional - Paranoá



Fonte: Arquivo Pessoal

Chegado o esperado dia, combinei com o meu orientador, José Luiz, de ir com ele para o local, bastante afastado do centro de Brasília. Atravessando a cidade, chegamos até o Brasília Kart. Saindo da rodovia por uma estrada de terra, passamos por uma encosta e, desde uma parte mais alta, visualizamos o circuito e, à direita, os boxes com uma quantidade de carros estacionados. Alguns eram de corrida, outros de exibição, outros de *drift*⁴¹ e outros de passeio. O pessoal já tinha chegado em peso para atender ao V Encontro Kart Vintage. Fomos até as pessoas que estavam reunidas no recinto, próximo de onde estavam preparados os karts que iriam ser usados nas baterias planejadas. Havia um ponto para pegar credencial e para se inscrever. Nesse momento, fui apresentado para o Dimas, reconhecido até hoje pela turma do kart como o “presidente”. Ele de fato estava organizando junto com o Gurgel o evento todo. Pelo menos eram os dois mais ativos do lugar. Não querendo dizer que a turma não estivesse pilhada e animada com o evento todo, pelo contrário estavam todos ansiosos para correr, pelo menos a maioria da turma. Na conversa com o Dimas, ele me convocou para participar da corrida na categoria estreante/novato. Não tive como negar, realizei

⁴¹ O *drift* é a arte do controle do veículo durante as manobras de derrapagem, onde se obtém uma grande amplitude de flanco. Difere do automobilismo convencional que usa velocidade máxima ou tempo mínimo como uma métrica de desempenho. O advento do esporte é creditado em grande parte ao piloto de corridas japonês Keiichi Tsuchiya, que começou o com o *drift* em corridas regionais para exibir seu controle do carro (ABDULRAHIM, 2006).

minha inscrição, ganhei a credencial, a camiseta, e a partir desse momento, a ansiedade aumentou. Tive a oportunidade de reencontrar naquele momento, na mesa de inscrição, alguns dos pilotos que eu tinha entrevistado, como José Alexandre, Gurgel, e de conhecer alguns outros pilotos.

A partir do momento que entramos pela divisória que havia entre o local de inscrição e as mesas dispostas para o pessoal, fui lidando com a ansiedade de ter que participar em uma das baterias, tentar conhecer o máximo de pessoas e conseguir contatos, concretamente me enturmar de uma forma ou de outra. Não estava ali mais como observador, mas como mais um integrante do evento. O pessoal reunido em pequenos grupos conversava, aguardando também a chegada do resto dos ilustres convidados. Enquanto isso, consegui conversar com algumas pessoas que o José Luiz foi me apresentando no decorrer do evento, como o mecânico Joaquim, Airton, João e Plínio Coqueiro, Pacheco e o filho Pachequinho. Em conversas velozes, como demandava o ambiente, pude trocar algumas ideias e contatos. Mas, a energia do lugar clamava por corrida. Alguns impacientes se perguntavam quando começariam as baterias, mas naquele momento ainda não se desenhava o início. Ali já pude compreender que não seria necessário andar com o gravador, ou com o celular para registrar, devia vivenciar aquilo com olhos e ouvidos atentos para guardar na memória o máximo daquele momento espetacular. Bom, uma foto ou um vídeo rápido foi possível gravar.

Imagem 19: Crachá de identificação – V Encontro Kart Vintage.



Fonte: Arquivo Pessoal

Finalmente, o Dimas convocou os estreantes/novatos para fazer um reconhecimento do traçado da pista, de cinco a dez minutos de duração. Era minha vez de entrar em cena para pilotar uma máquina – que por mais que já tenha tido a experiência quando criança em um kart, era como se fosse a primeira vez – com outros supostos estreantes/novatos. A princípio, o kart não é difícil de dirigir, mas competir é outra história. A sensação de pilotar um kart foi bem interessante, você sente toda a máquina vibrar e por ser menor, monoposto e aberto tem-se a sensação de que se está vulnerável a todo momento. Terminadas as voltas de reconhecimento, foi a vez da primeira bateria com a Categoria A, composta pelo primeiro grupo de 16 participantes de 60 a 72 anos. A corrida foi bem interessante, levando em consideração que ali estavam alguns dos pilotos que eu tinha entrevistado e só tinha ouvido e imaginado as façanhas de cada um deles no kartismo. José Alexandre, Ortega, Wagner Rossi, Gurgel. O resultado da primeira corrida foi o seguinte:

Imagem 20: Resultado Bateria 01 - V Encontro Kart Vintage

lapTime		KART VINTAGE BATERIA 01 CORRIDA MAIO 7HP		lapTime							
MAIS INFORMAÇÕES: WWW.BRASILWORT.COM BR (011)99209-5020		DATA/HORA: 27/05/2018 17:43:06									
		INDOOR									
POS	#	NOME	MV	TMV	TT	DL	DA	TUV	T.V	Vm (Km/h)	UF
1	4	ZE ALEXANDRE	11	00:54.176	00:14:37.623	---	---	00:54.725	16	78,81	DF
2	1	ORTEGA	6	00:54.256	00:14:39.056	00:01.435	00:01.435	00:54.761	16	78,84	DF
3	13	LISCA	13	00:55.016	00:14:51.911	00:14.288	00:12.853	00:56.082	16	77,56	DF
4	0	SERGIO LAV	14	00:54.328	00:14:52.082	00:14.450	00:09.171	01:00.113	10	77,49	DF
5	2	WAGNER ROSSI	13	00:54.964	00:14:53.780	00:16.157	00:01.060	00:55.460	16	77,40	DF
6	11	TOME	6	00:54.312	00:14:53.951	00:16.320	00:00.171	01:02.011	16	77,40	DF
7	8	GURGEL	4	00:54.074	00:15:06.754	00:20.131	00:12.903	00:55.816	16	79,20	DF
8	16	JOÃO PIUPI	15	00:55.233	00:15:13.444	00:35.821	00:09.890	00:56.747	16	76,71	DF
9	14	MAMEDE	0	00:56.035	00:15:16.240	00:38.617	00:02.796	00:56.265	16	75,46	DF
10	3	BLOIS	16	00:56.300	00:15:20.828	00:43.375	00:04.758	00:56.300	16	75,13	DF
11	10	GULE	5	00:56.610	00:15:23.466	00:45.843	00:02.489	00:56.619	16	74,89	DF
12	19	JOAQUIM LEAO	5	00:56.262	00:15:25.052	00:47.429	00:01.586	00:56.016	16	74,72	DF
13	7	DAVI	14	00:56.207	00:15:25.257	00:47.624	00:00.205	00:57.669	16	74,72	DF
14	19	ROB	4	00:56.062	00:15:29.215	00:51.592	00:03.950	01:01.176	16	74,40	DF
15	12	JOSE ADALBERTO	15	00:59.325	00:15:16.031	-1 VOLTA(S)	-1 VOLTA(S)	00:59.325	15	70,74	DF
16	5	REGIS	4	00:59.380	00:15:48.216	-1 VOLTA(S)	00:32.105	01:19.757	15	68,35	DF
MELHOR VOLTA: ZE ALEXANDRE (00:54.176)											
LEGENDA:		TMV = TEMPO DA MELHOR VOLTA	DA = DIFERENÇA PARA O ANTERIOR	Vm (Km/h) = VELOCIDADE							
POS = POSIÇÃO		TT = TEMPO TOTAL	TUV = TEMPO DA ÚLTIMA VOLTA	MÉDIA							
# = N° COMPETIDOR		DL = DIFERENÇA PARA O LÍDER	T.V = TOTAL DE VOLTAS	UF = UNIDADE FEDERATIVA							
M.V = N° DA MELHOR VOLTA											
PENALIZAÇÕES:											
OBSERVAÇÕES DA PROVA											

Fonte: Resultado retirado no Brasília Kart (Paranoá)

Após a primeira bateria, foram convocados os participantes da segunda bateria. José Luiz Franco participou junto com alguns outros importantes personagens que eu só tinha ouvido o nome citado. Nesta bateria, a Categoria B foi composta por 15 integrantes de 50 a 59 anos. A corrida estava bem interessante e disputada entre os primeiros cinco, seis, colocados. Como visível no resultado da bateria, a diferença de tempo entre eles foi bem pequena. Infelizmente, houve um pequeno acidente. Um dos pilotos, Marcelo Machado, que estava disputando teve um mal súbito com falta de ar. A bandeira amarela foi alçada e em seguida a bandeira vermelha, que interrompeu a corrida. Uma ambulância já preparada no lado da pista teve que ser acionada para atendimento ao piloto. No final das contas, com uma máscara de oxigênio, o piloto pode se recuperar rapidamente. A segunda bateria ficou desta maneira:

Imagem 21: Resultado Bateria 02 - V Encontro Kart Vintage

lapTime		KART VINTAGE BATERIA 02 CORRIDA MAIO 7HP		lapTime		SISTEMA DE CROQUIS/ULTRAFIX					
MAIS INFORMAÇÃO: WWW.BRASILKART.COM.BR (01)30098-5030				DATA/HORA: 21/05/2019 17:42:42							
INDOOR											
POS	#	NOME	M.V	TMV	TT	DL	DA	TUV	T.V	VM (Km/h)	UF
1	5	C. MARQUES	7	00:55.540	00:12:12.553	---	---	00:57.264	13	76,72	DF
2	12	SAULO	9	00:55.365	00:12:12.743	00:00.100	00:00.190	00:57.072	13	76,72	DF
3	2	CAIO	3	00:55.582	00:12:13.734	00:07.181	00:06.801	00:57.107	13	75,00	DF
4	11	LUIS ANTONIO	9	00:55.066	00:12:29.761	00:08.209	00:01.027	00:56.066	13	75,89	DF
5	1	GLENO	10	00:55.960	00:12:21.493	00:08.940	00:00.722	00:57.232	13	75,78	DF
6	13	EMANUEL	3	00:55.888	00:12:21.804	00:09.341	00:09.401	00:57.436	13	75,79	DF
7	17	P. CRUVINER	5	00:55.542	00:12:30.767	00:16.214	00:08.973	00:56.432	13	74,88	DF
8	10	CISAO	2	00:56.727	00:12:31.567	00:19.014	00:00.800	00:57.618	13	74,78	DF
9	6	INWECO	4	00:57.113	00:12:43.643	00:31.290	00:12.276	01:04.419	13	73,00	DF
10	20	CARMINDO	6	00:57.217	00:11:54.088	-1 VOLTA(S)	-1 VOLTA(S)	01:00.432	12	72,81	DF
11	18	ZE LUIS	6	00:58.240	00:12:00.269	-1 VOLTA(S)	00:06.161	00:58.536	12	72,00	DF
12	4	NETAROLEA	3	00:57.296	00:12:02.919	-1 VOLTA(S)	00:02.650	00:59.784	12	71,60	DF
13	3	SEBASTIAO FIGUEREDO	3	00:55.267	00:12:07.138	-1 VOLTA(S)	00:04.218	01:41.199	12	71,31	DF
14	14	R. DOURADO	12	00:55.771	00:12:31.763	-1 VOLTA(S)	00:24.625	00:55.771	12	69,03	DF
15	7	MARCELO MACHADO	8	00:55.302	00:00:23.459	-3 VOLTA(S)	-2 VOLTA(S)	00:55.448	10	76,73	DF

MELHOR VOLTA: LUIS ANTONIO (00:55.066)

LEGENDA:
 POS = POSIÇÃO
 # = Nº COMPETIDOR
 M.V = Nº DA MELHOR VOLTA
 PENALIZAÇÕES:
 OBSERVAÇÕES DA PROVA

TMV = TEMPO DA MELHOR VOLTA
 TT = TEMPO TOTAL
 DL = DIFERENÇA PARA O LIDER

DA = DIFERENÇA PARA O ANTERIOR
 TUV = TEMPO DA ÚLTIMA VOLTA
 T.V = TOTAL DE VOLTAS

VM (Km/h) = VELOCIDADE MÉDIA
 UF = UNIDADE FEDERATIVA

Fonte: Resultado retirado no Brasília Kart (Paranoá)

Para a disputa da terceira bateria, levou-se em consideração que na primeira bateria se classificaram sete pilotos, e na segunda também. Assim a terceira bateria foi composta pelos quatorze pilotos de ambas categorias, e ainda foram sorteadas três outras vagas entre os restantes que não classificaram. Após o sorteio realizado e dirigido pelo Dimas, as colocações no *grid* de largada também foram sorteadas. Essa era a bateria esperada por todos. Particularmente, eu estava bem ansioso por correr na seguinte bateria. A corrida foi intensa e bastante disputada entre os três, quatro primeiros colocados. C. Marques, que tinha vencido a segunda bateria da Categoria B, sagrou-se vitorioso da etapa do V Encontro Kart Vintage.

Imagem 22: Resultado Bateria 03 - V Encontro Kart Vintage

LapTime		KART VINTAGE BATERIA 03 CORRIDA MAIO 7HP		LapTime SISTEMA DE CROQUIETRACIA							
MAIS INFORMAÇÕES: WWW.BRASILKART.COM BR 1161186930 5020											
DA TA/HORA: 27/05/2016 17:41:44											
INDOOR											
POS	#	NOME	MV	TMV	TT	DL	DA	TUV	T.V	VM (Km/h)	UF
1	20	C MARQUES	16	00:53.696	00:15:32.856	---	---	00:53.700	17	79,80	DF
2	11	SAULO	15	00:53.749	00:15:36.397	00:03.541	00:03.541	00:53.912	17	78,40	DF
3	4	Z. ALEXANDRE	17	00:54.036	00:15:39.185	00:06.338	00:02.796	00:54.036	17	78,21	DF
4	18	SERGIO GLAV	12	00:54.266	00:15:42.368	00:09.513	00:03.174	00:54.582	17	77,96	DF
5	14	W ROSSI	10	00:54.558	00:15:46.903	00:14.047	00:04.534	00:54.607	17	77,63	DF
6	1	TOME	8	00:54.905	00:15:49.723	00:16.667	00:02.920	00:55.101	17	77,58	DF
7	19	ORTEGA	12	00:54.363	00:15:50.261	00:17.406	00:00.538	00:54.798	17	77,31	DF
8	17	PAULO CRUMINEL	14	00:54.088	00:15:52.416	00:19.560	00:02.155	00:57.643	17	77,14	DF
9	6	CAIO	16	00:55.154	00:15:50.726	00:26.870	00:07.310	00:55.602	17	76,58	DF
10	12	LISCA	8	00:55.365	00:16:03.319	00:30.403	00:03.593	00:56.151	17	76,28	DF
11	5	L. ANTONIO	16	00:55.391	00:16:03.472	00:36.010	00:00.153	00:56.746	17	76,26	DF
12	10	CURGEL	12	00:55.714	00:16:13.777	00:40.921	00:10.305	00:56.039	17	75,48	DF
13	3	EMANUEL	15	00:56.207	00:16:15.896	00:43.030	00:02.109	00:56.650	17	75,32	DF
14	13	GLENO	9	00:55.566	00:16:33.379	-2 VOLTA(S)	-2 VOLTA(S)	00:56.697	15	68,00	DF
MELHOR VOLTA: C MARQUES (00:53.696)											
LEGENDA: POS = POSIÇÃO # = Nº COMPETIDOR MV = Nº DA MELHOR VOLTA PENALIZAÇÕES: OBSERVAÇÕES DA PROVA											
TMV = TEMPO DA MELHOR VOLTA TT = TEMPO TOTAL DL = DIFERENÇA PARA O LÍDER											
DA = DIFERENÇA PARA O ANTERIOR TUV = TEMPO DA ÚLTIMA VOLTA T.V = TOTAL DE VOLTAS											
VM (Km/h) = VELOCIDADE MÉDIA UF = UNIDADE FEDERATIVA											

Fonte: Resultado retirado no Brasília Kart (Paranoá)

Após a realização da terceira bateria dos veteranos chegou a hora dos estreantes/novatos, categoria de que eu participava, disputarem para valer. Posicionados

nas marcas, onde eu consegui por sorte o segundo lugar no *grid* de largada, o juiz de prova, o onipresente Dimas, deu a bandeirada inicial e os “pequenos carros” aceleraram na pista. Eu logo perdi a posição e descobri que meus oponentes não eram nem estreantes, nem novatos. Percebendo esse movimento de ultrapassagem constante do meu kart, logo decidi que pelo menos iria terminar corrida. Levando em consideração as diversas conversas com os pilotos e integrantes do meio kartista, eu devia manter em mente a questão do *grip*, já mencionada nos capítulos anteriores. A aderência do pneu mantém o kart muito mais estabilizado e reto, e nesse sentido, se exigia um maior controle do carro nas curvas, diminuindo a velocidade levemente para lograr realizar uma curva mais próxima das zebras (zona pontilhada que delimita a pista). Assim logrando terminar a corrida com cinco voltas menos que o líder, e duas menos que o décimo primeiro, consegui o décimo segundo lugar, levando em conta o abandono de um piloto. E assim ficou a quarta bateria:

Imagem 23: Resultado Bateria 04 - V Encontro Kart Vintage

LapTime		KART VINTAGE BATERIA 04 CORRIDA MAIO 7HP		LapTime SISTEMA DE CROMOMETRAGEM							
MAIO INFORMAÇÕES: WWW.BRASILKART.COM.BR (61)3666-5030				DATA/HORA: 27/05/2018 17:37:17							
INDOOR											
POS	#	NOME	MLV	TMV	TT	DL	DA	TUV	T.V	VM (Km/h)	UF
1	5	CAIO FLEURY	1	00:23.996	00:15:09.513	---	---	00:46.317	20	55,45	DF
2	17	FELIPE PACHECO	1	00:24.133	00:15:11.904	00:02.391	00:02.391	00:46.357	20	55,32	DF
3	14	RADIO JR	1	00:24.696	00:15:13.195	00:03.693	00:01.292	00:46.867	20	55,29	DF
4	8	LLEITE	1	00:24.111	00:15:14.313	00:04.800	00:01.117	00:47.317	20	55,14	DF
5	11	RODRIGO	1	00:24.342	00:15:19.395	00:00.992	00:05.092	00:47.992	20	54,84	DF
6	12	MARCOS	1	00:25.004	00:14:59.466	-1 VOLTA(S)	-1 VOLTA(S)	00:47.732	19	53,26	DF
7	6	DIEGO	1	00:27.346	00:15:11.730	-1 VOLTA(S)	00:12.242	00:49.958	19	52,56	DF
8	15	VALE JR	1	00:25.620	00:15:29.120	-1 VOLTA(S)	00:17.390	00:50.462	18	51,54	DF
9	2	MAURICIO	1	00:24.892	00:14:52.950	-2 VOLTA(S)	-1 VOLTA(S)	00:52.329	16	50,65	DF
10	9	L. SOLSA	1	00:35.640	00:15:31.943	-2 VOLTA(S)	00:38.993	00:54.135	18	48,72	DF
11	16	DUDA	1	00:26.546	00:15:20.174	-3 VOLTA(S)	-1 VOLTA(S)	00:50.852	17	46,57	DF
12	7	EDUARDO	1	00:32.552	00:14:58.627	-5 VOLTA(S)	-2 VOLTA(S)	00:59.798	15	42,09	DF
NC	1	NEGAO	1	00:27.059	00:15:21.536	-6 VOLTA(S)	-1 VOLTA(S)	00:49.681	14	39,31	DF
MELHOR VOLTA: CAIO FLEURY (00:23.996)											
LEGENDA: POS = POSIÇÃO # = Nº COMPETIDOR MLV = Nº DA MELHOR VOLTA PENALIZAÇÕES: OBSERVAÇÕES DA PROVA											
TMV = TEMPO DA MELHOR VOLTA TT = TEMPO TOTAL DL = DIFERENÇA PARA O LIDER											
DA = DIFERENÇA PARA O ANTERIOR TUV = TEMPO DA ULTIMA VOLTA T.V = TOTAL DE VOLTAS											
VM (Km/h) = VELOCIDADE MÉDIA UF = UNIDADE FEDERATIVA											

Fonte: Resultado retirado no Brasília Kart (Paranoá)

O sentimento de comunidade entre aquelas pessoas que fazem parte da história de Brasília ligada ao automobilismo é impressionante. O ápice do processo de pesquisa culminou com os momentos calorosos que vivenciei no V Encontro Kart Vintage dada a intimidade reinante no ambiente do encontro. Tive a oportunidade de conhecer e adentrar na micro-história das gerações que deixaram sua marca nas primeiras décadas da cidade modernista e que continuam a se reunir e celebrar momentos, sem abandonar o espírito vivaz, sem limite. Definitivamente as sensações que eu tive após o Encontro me fizeram lembrar do que os entrevistados e pessoas que me convidaram para o evento me avisaram: “no Encontro você terá a imersão, conhecerá e experienciará o que é o kartismo”. Foi incrivelmente satisfatório o andamento do processo de pesquisa no primeiro semestre e que findou com este trabalho monográfico.

Imagem 24: Comunidade Kart Vintage no V Encontro Kart Vintage.



Fonte: José Luiz Faria, o ‘Moreno’.

CONCLUSÃO

A história do automobilismo no Planalto Central está intimamente ligada ao desenvolvimento da nova capital já a partir da sua inauguração em 21 de abril de 1960. A cidade continuou sendo, pelo menos durante a década de 1960, um canteiro de obras. Salvo o Palácio da Alvorada, que foi a primeira estrutura da cidade, inaugurada em 1958, os monumentos da cidade Patrimônio Mundial pela Unesco (1987) só foram concluídos posteriormente: a Catedral Metropolitana de Brasília (1970), o Palácio do Buriti (1969), o Teatro Nacional Cláudio Santoro (totalmente finalizado em 1981). Além da construção destes edifícios, a urbanização da totalidade do Plano Piloto estava em curso nas décadas de 1960 e 1970.

São bastante significativos os relatos dos pilotos entrevistados que cresceram no acúmulo de terra vermelha em pleno canteiro de obras. Nas memórias de cada um, existem visões sobre a imensidão (em largura e comprimento) do território de Brasília. A vasta planície gradativamente sendo povoada pelos pioneiros(as), funcionários(as) públicos e profissionais liberais. E assim, mais um elemento agrega-se e torna-se uma grande atração para a cidade: os circuitos de rua da capital. Bólidos envenenados que passaram a rugir e a contaminar a cidade, e os jovens apaixonados por velocidade. Atualmente, essa dimensão da identidade cultural da cidade, ligada à velocidade e ao automobilismo, por vezes aparenta estar muito distante, longínqua. O resgate da memória dos pilotos que competiram nos anos 1960-1980 mostra como foi viva e presente, durante boa parte da história de Brasília e para uma parcela significativa da juventude, essa paixão pelo automobilismo de competição, profissional ou amador, legal ou ilegal.

Foi muito prazeroso realizar as entrevistas com os pilotos José Alexandre, Ricardo Ortega, Francisco Ribeiro, Wagner Rossi, Raimundo Nonato Gurgel e com o ex-presidente do BKC, o Dimas, que me introduziram no vasto universo que representa o automobilismo do DF. Os relatos deles abriram o horizonte para ampliar a minha compreensão sobre a história cultural da cidade. Iluminaram a percepção de como algumas gerações encaravam o espaço e o convívio na cidade, sobretudo de como se relacionavam com as suas máquinas e seus sonhos de realização no esporte automotor.

O enfoque no kartismo permitiu perceber como essa modalidade foi para a grande maioria dos entusiasmados pelo automobilismo a modalidade mais acessível, que permitiu que muitos se iniciassem, poucos continuassem, pelo menos por algum tempo, e pouquíssimos chegassem ao destino mais desejado, a Fórmula 1. O kart, embora a mais acessível das modalidades do automobilismo, ainda assim, especialmente em um nível de competição mais elevado, é bastante caro, e parece ter se tornado mais caro com o passar dos anos. Talvez, essa seja uma das principais razões para que a identidade ligada a velocidade e ao automobilismo de competição tenha se desvanecido com o passar do tempo.

De todo modo, aí está um campo de pesquisa que pode se expandir, ainda a ser desbravado. Espero que a presente monografia possa contribuir para dar um peso e uma legitimidade maior para a disciplina de História Regional nos cursos de História das universidades no Distrito Federal.

BIBLIOGRAFIA

ABDULRAHIM, M. **On the Dynamics of Automobile Drifting**. Society of Automotive Engineers, Inc. University of Florida, 2006.

BERTO, Victor D. **Felipe Massa assume a presidência do Conselho Mundial de Kart /CIK**, 2017. F1 Mania – Lance! Disponível em: <<https://f1mania.lance.com.br/formula-1/felipe-massa-assume-presidencia-do-conselho-mundial-de-kart-cik/>> Acessado: 17/09/2018 às 12:39.

BOSI, Ecléa. **Memória e sociedade: lembranças de velhos**. – 3ª. Ed. – São Paulo: Companhia das Letras, 1994.

CHILDS, Patrick. **A History of Karting**. 2015

COMMISSION INTERNACIONALE DE KARTING – FIA. **50 years of Karting. 1956-2006**. 2006

DO COUTO, Renan. **Campeão brasileiro de kart emprestado**, 2012. Disponível em: <<http://www.allkart.net/newAllkart/2012/02/08/campeao-brasileiro-com-equipamentos-emprestados/>> Acessado: 23/10/2018 às 17:12.

LEXICAR BRASIL. **COX**, 2014. Disponível em: <<http://www.lexicarbrasil.com.br/cox/>> Acessado: 17/09/2018 às 13:18.

_____. **FBM**, 2014. Disponível em: <<http://www.lexicarbrasil.com.br/fbm/>> Acessado: 17/09/2018 às 16:40.

_____. **Gurgel I**, 2014. Disponível em: <<http://www.lexicarbrasil.com.br/gurgel-i/>> Acessado: 17/09/2018 às 16:46.

_____. **Jodora**, 2014. Disponível em: <<http://www.lexicarbrasil.com.br/jodora/>> Acessado: 17/09/2018 às 16:51.

_____. **Riomar**, 2014. Disponível em: <<http://www.lexicarbrasil.com.br/riomar/>> Acessado: 17/09/2018 às 17:14.

_____. **Rois-Kart**, 2014. Disponível em: <<http://www.lexicarbrasil.com.br/rois-kart/>> Acessado: 17/09/2018 às 16:53.

_____. **Silpo**, 2014. Disponível em: <http://www.lexicarbrasil.com.br/silpo/>> Acessado: 17/09/2018 às 16:32.

_____. **Sulam**, 2014. Disponível em: <http://www.lexicarbrasil.com.br/sulam/>> Acessado: 17/09/2018 às 15:45.

LIMA, Luiz C. **A trajetória de um grande campeão**. 1986.

LINHARES, Silvia Faustino. **História dos 1.000 Km de Brasília**, 2011. Disponível em: <http://retrovisoronline.blogspot.com/2011/03/historia-dos-1000-km-de-brasilia.html>> Acessado: 16/09/2018 às 15:22.

MAGALHAES, Luiz Roberto & ROSSI, Paulo. **Ponto de Partida – Brasília**: Instituto Terceiro Setor, 2012.

MEIRELES, Fernando Morbeck Conde. **Serpentes de hálito explosivo em Brasília: as primeiras provas automobilísticas nas ruas da nova capital**. 66 f. Trabalho de conclusão de curso (Licenciatura em História) — Universidade de Brasília, Brasília, 2016.

MORENO, Roberto Pupo. **Carreira**, 2015. Disponível em: <http://spectrsgroup.wixsite.com/pupomoreno/carreira>> Acessado: 23/10/2018 às 17:05.

PERALTA, Paulo Roberto. **Fórmula 1 em Brasília – 1974**, 2012. Disponível em: <http://www.bandeiraquadriculada.com.br/Formula%201%20-%20Brasilia.htm>> Acessado: 16/09/2018 às 17:09.

_____. **Mil Quilômetros de Brasília - 29/04/1962**, 2018. Disponível em: <http://www.bandeiraquadriculada.com.br/Filme%20-%20Mil%20Quilometros%20de%20Brasilia.htm>> Acessado: 16/09/2018 às 15:30.

PIQUET, Nelson. In: WIKIPÉDIA, a enciclopédia livre. Flórida: Wikimedia Foundation, 2018. Disponível em: https://pt.wikipedia.org/w/index.php?title=Nelson_Piquet&oldid=52624334>. Acesso em: 26/10/18 às 12:12.

QUEIROZ, Maria Isaura Pereira de. **Variações sobre a técnica de gravador no registro da informação viva**. São Paulo: T. A. Queiroz, 1991. p. 6.

RIBEIRO, Alex Dias. **Mais que vencedor**. São Paulo: Alex Publicações, 2003

_____. In: WIKIPÉDIA, a enciclopédia livre. Flórida: Wikimedia Foundation, 2018. Disponível em:

<https://pt.wikipedia.org/w/index.php?title=Alex_Dias_Ribeiro&oldid=51596621>.

Acesso em: 23/10/2018.

SANTOS, A. C. A. **Fontes orais: testemunhos, trajetórias de vida e história**. *Revista Via Atlântica*, 4, (2000). P.1-10.

FONTES

Acervo fotográfico cedido por integrantes da *Comunidade Kart Vintage* (Brasília/Brasil), além do acervo digital online.

Entrevistas realizadas com Raimundo Nonato Gurgel (02/04/2018); José Alexandre Rodrigues (06/05/2018); Ricardo Ortega (17/05/2018); Wagner Rossi (24/05/2018); Osdymar Montenegro Matos (09/06/2018). Arquivo Pessoal.

Jornal de Brasília, Seção de Esporte, 17/02/1977. Disponível no acervo de microfilmes da Câmara dos Deputados (Brasília, Brasil).

Jornal Sport Kart, números 0, II, III e IV, 1981-1982. Fornecido do acervo pessoal de José Luiz Franco.

Declaração de Autenticidade

Eu, Eduardo da Motta Calvo, declaro para todos os efeitos que o trabalho de conclusão de curso intitulado *Bólidos envenenados do Planalto Central: História do automobilismo e do kartismo no D.F. (1960-1985)* foi integralmente por mim redigido, e que assinalei devidamente todas as referências a textos, ideias e interpretações de outros autores. Declaro ainda que o trabalho é inédito e que nunca foi apresentado a outro departamento e/ou universidade para fins de obtenção de grau acadêmico, nem foi publicado integralmente em qualquer idioma ou formato.

Brasília, 07 de dezembro de 2018.

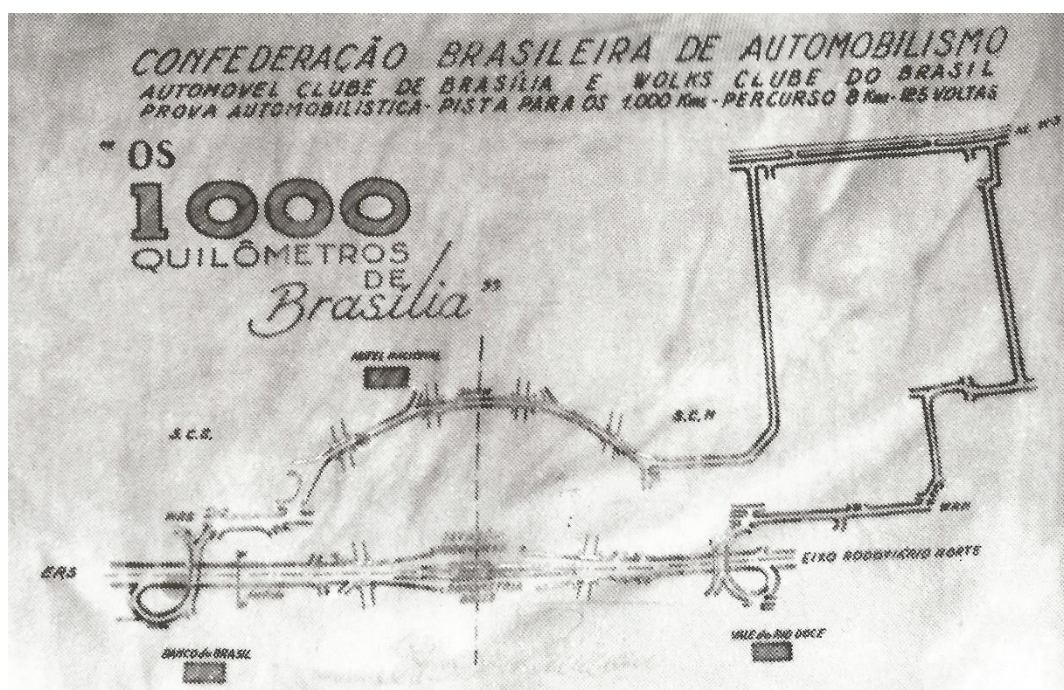
Eduardo da Motta Calvo

Anexo 1 – Cartaz 1º 1.000 km de Brasília.



Fonte: TESSARI, 2011

Anexo 2 – Traçado dos 1.000 km de Brasília.



Fonte: MAGALHAES & ROSSI, 2012

Anexo 3 – Automóvel Clube de Brasília (307 sul).



Fonte: JOVINO, 2011

Anexo 4 – Logo da Federação de Automobilismo do Distrito Federal.



Fonte: Comunidade Kart Vintage

Anexo 5 – Logo do Brasília Kart Clube.



Fonte: Comunidade Kart Vintage

Anexo 6 – Jornal de Brasília, Seção de Esporte - 17/02/1977

JORNAL DE BRASÍLIA
Brasília-DF

15 DE FEVEREIRO DE 1977
Página 23

Esporte

Campeonato Brasileiro de Kart

COMPETIÇÃO MOSTROU EVOLUÇÃO TÉCNICA E UM BOM ESPETÁCULO

Wilson Brandão
Editor de Esportes

O Campeonato Brasileiro de Kart, em sua versão de 1977, disputado neste fim-de-semana no Kartódromo do Guará, foi sem sombra de dúvida, o melhor acontecimento da modalidade desde a inauguração daquela praça esportiva.

O campeonato, organizado pelo Brasília Kart Clube e supervisionado pela Confederação Brasileira de Automobilismo, Comissão Nacional de Kart e Federação Automobilística do Distrito Federal, alcançou um sucesso sem precedentes, pois há muito não se via em Brasília tamanha movimentação no kartismo. A competição teve uma organização perfeita em quase todos os setores. Surpreendeu pelo número de participantes — cerca de 130 kartistas — e pela forma que foi disputada.

O sucesso do campeonato foi tamanho que já se cogita a possibilidade de Brasília continuar como sede dos demais campeonatos da modalidade. Uma das explicações para que isto seja efetivado segundo o presidente do BKC, Odymar Montenegro, é que o Distrito Federal ocupa uma posição central no país, daí a facilidade para aqui congregarem pilotos de quase todos os estados.

O CAMPEONATO

Durante quase uma semana, o kartódromo do Guará foi completamente transformado. Do isolamento, do silêncio, do vazio, o kartódromo, com a chegada de equipes e pilotos de dez estados, ganhou vida nova. As equipes, em sua maioria ali acompanhadas, fizeram do kartódromo uma réplica menor de um grande prêmio de automobilismo. A preparação dos karts

para o campeonato, disputado em apenas uma etapa, foi encarada com muita seriedade. As equipes trabalharam dia e noite para se apresentarem o melhor possível. A movimentação durante os dias que antecederam a corrida foi intensa. E, ao final, muitos, os vencedores, tiveram seus esforços recompensados.

Para outros, restou a experiência de ter participado de um campeonato brasileiro e a esperança de, no próximo ano, conseguir uma melhor colocação. Vale ressaltar a satisfação de alguns pilotos que, ao se classificarem entre os dez finalistas, davam-se por realizados.

De um esporte que nada se recusa, eles apenas queriam participar, e, com isso, ganhar mais um degrau para o principal objetivo de um piloto de kart: chegar às divisões superiores do automobilismo.

Quanto à competição em si, o nível alcançado foi surpreendente. Muito superior, inclusive, ao campeonato do ano passado, realizado no Rio de Janeiro. Para este ano, a sério todo o trabalho. Os karts, desta feita, tiveram melhor rendimento surpreendente, com as médias horárias obtidas, também superiores às do último campeonato. Isto veio a provar que o kartismo está em franca evolução, pois as equipes procuraram a cada competição empregar novas técnicas, sempre visando o melhor rendimento de suas máquinas. É bem provável que o kartismo, com esta filosofia, ganhe novos rumos e, agora, seja encarado com mais seriedade pelos dirigentes da CBA. Isto porque, até então, esta modalidade era relegada a um segundo plano em detrimento do automobilismo.

Mas com a redução das corridas, nada mais resta a fazer do que incentivar este es-

porte onde o consumo de combustível é até irrisório.

OS PILOTOS

Pelos resultados obtidos — um campeonato, um vice e boas colocações nas quatro categorias disputadas — os pilotos do Distrito Federal demonstraram que, em breve, estarão em igualdade de condições para disputar a hegemonia deste esporte com aqueles onde o kartismo se encontra melhor desenvolvido, Rio e São Paulo. Os paulistas confirmaram que o grande celeiro do primeiro passo para o automobilismo, o kartismo, ainda está em São Paulo. A exibição do piloto da equipe paulista Dulcora-Calo, Walter Travaglini, foi algo de excepcional. O grande público que compareceu ao kartódromo vibrou com a perfeição com que Travaglini ultrapassava seus adversários, com a precisão que entrava nas curvas do sinuoso kartódromo.

Travaglini se fez valer de sua experiência de 13 anos no kart e, antecipadamente garantiu o título de bicampeão brasileiro da categoria primeira 100cc, vez que venceu duas das três baterias disputadas. Travaglini só perdeu a terceira bateria para outro paulista, Ayrton Senna, da equipe Mini Univel. Este também realizou uma bela corrida, apesar de uma ultrapassagem, até desviar, sobre o ponteiro da prova. Ayrton ultrapassou o kart de Travaglini numa curva, onde as rodas traseiras dos dois karts se encostaram, ocasionando a saída de Travaglini da pista e, conseqüentemente seu afastamento da prova devido a problemas com os pneus.

Quanto aos brasileiros, Fernando Dias Ribeiro foi absoluto. Demonstrou que em sua categoria é realmente o melhor do

Brasil, já que concorreu ao título de campeão brasileiro com os melhores pilotos de São Paulo, Rio e outros estados.

Fernando, em plena ascensão como piloto, fará este ano sua estreia na Fórmula Ford sob o patrocínio da Crush.

RESULTADOS

Os três primeiros colocados do Campeonato Brasileiro de Kart em cada categoria: 1.º 125 cc - campeão - Fernando Dias Ribeiro (DF); equipe Crush; vice-Francisco E. Ferraz (DF) - Arrex Garofalo/Passada/Sinuel; 3.º) Roberto Lori Borghesi (Paraná) - Ind. Com. Cetan. 2.º 100cc campeão-Massimo Mella (SP) - Metal Massimo; vice-Mario Covas Neto (SP); Roberto Guido Gardano (Dulcora) - SP. 4.º 125 cc - Arthur Bertonovi Filho (SP) - Veneration Lewis - SP; Paulo Eduardo Caracaci (SP); Olavo Bentes Davi (DF) - Adimco Imóveis; 2.º 125 cc - Daniel Roberto de Souza (SP); Raimundo Nonato Gurgel (DF) - Adimco Imóveis; Ennius Marcus M. Muniz (DF) - Combral. 1.ª categoria 100cc - campeão - Walter, Travaglini Filho (SP) - Dulcora-Calo; vice-Ayrton Senna da Silva (SP) - Mini Univel; 3.º) Renne Lofti Jr. (SP) - Sulam.

CAMPEONATO - 78

O próximo Brasileiro de Kart já está quase acertado. O representante da Federação Gaúcha de Automobilismo, Telmo Schmit, esteve assistindo à corrida a convite da CBA. Na ocasião declarou que está fazendo o possível para que o próximo campeonato seja realizado no kartódromo de Tarumã, no Rio Grande do Sul.

Fernando Dias Ribeiro é o novo campeão brasileiro na 1ª 100cc

Fonte: Arquivo da Câmara dos Deputados (Brasília)

SPORT KAR

Outubro/81

10

KART

O Campeonato do Distrito Federal de Kart é disputado no Kartódromo do Guarã II. Na classificação geral Antonio Palhares (Maltharia Cacique/Chopizza) continua na liderança isolada somando 21 pontos. Na Prova Casa do Atletas, Palhares não foi bem ficando com a quarta colocação.

As provas de kart são promovidas pelo Brasília Kart Clube, que conta com a supervisão da Federação Automobilística do Distrito Federal.

O kart é um micro-monoposto e tem revelado, nos últimos anos, muitos pilotos. Entre os melhores da Fórmula Um, atualmente, se destacam muitos que começaram a carreira no kart. Nelson Piquet é dos surgidos do kart tendo começado em Brasília. Outros nomes de Brasília já foram destaque no cenário mundial do automobilismo. Não demorará que uma das últimas revelações chegam à Fórmula Um. Roberto Pupo Moreno, o primeiro brasileiro que saiu do kart para correr na Inglaterra de Fórmula Ford, e em seu primeiro ano, conseguiu duas vitórias entre os melhores da categoria. No ano seguinte foi campeão do Mundo, Inglês e Vice Europeu de Fórmula Ford. Este ano, Roberto batalha na Fórmula Três para conseguir o número de corridas necessárias que lhe dará o direito de correr na Fórmula Um, onde tem contrato com a Lotus.

EVOLUÇÃO

O kart local vem mostrando uma evolução muito grande com recordes caindo a cada corrida. Muito dessa melhoria deve-se ao advento do álcool nas competições como o uso de pneus que possuem compostos de borracha que dão ao kart condições de fazer curvas bem mais rápidas. O número de participantes está diminuindo. Em 76 largavam mais de vinte karts e disputavam em uma única categoria, além do nível ser excelente. Mesmo com este reduzido número, a maioria dos pilotos preferem que seja dividida em duas. A Classe A para pilotos mais experientes e que receberam a promoção por terem terminado o campeonato entre os seis primeiros. A Classe B, para pilotos que iniciam no kart vindos das escolas de pilotagem e da quarta categoria menor. A quarta menor foi extinta em 80 com Flavio Victor vencendo, mais uma vez, um dos campeonatos mais disputados da categoria. Por falta de pilotos a categoria não realizou competições apesar dos esforços do DEFER, que hoje tem como preocupação descobrir valores em todas as modalidades esportivas. Para tanto, montou uma escola de kart gratuita, mas não tem conseguido elementos interessados no esporte.

No início do campeonato, o BKC resolveu adotar o mesmo critério do Torneio PneuLândia, quando foi disputado em uma única categoria e em igualdade de condições. O resultado apresentou um saldo positivo. Os pilotos solicitaram uma reunião para que o campeonato voltasse a ser disputado em duas categorias. Pelo regulamento o número mínimo exigido em uma prova são de seis, e não está sendo obedecido.

Disputado em uma categoria, o caminho para a formação de novos pilotos de bom nível técnico seria ótima. Os novos aprenderiam muito mais rápido com os mais tarimbados. Nas três primeiras etapas do campeonato, pilotos novos venceram. Eles usam a placa de numeração amarela com o número preto. Somente na prova Casa do Atletas é que os pilotos experientes, de placa branca com o número preto conseguiram a primeira vitória. Por parte dos pilotos da B a explicação era o chassi novo que usavam e não tiveram tempo para o acerto. O erro foi grande e pagaram caro com um resultado desfavorável e por pouco, Antonio Palhares não perde a liderança na classificação geral.

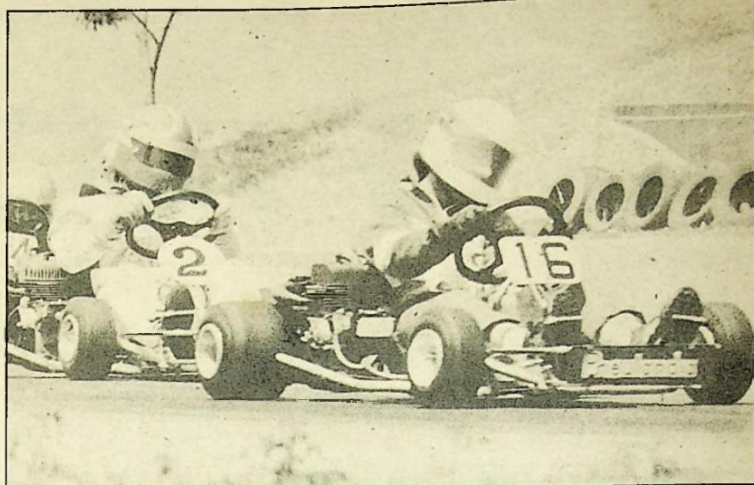
Dia quatro, haverá uma nova etapa do campeonato do Distrito Federal de Kart e o confronto entre os pilotos das classes A e B. A classe B leva a vantagem de três vitórias contra uma dos adversários. Os pilotos experien-

tes afirmam que a festa dos novatos terminou. Eles não ganham nenhuma corrida e desafiam para as provas.

CLASSIFICAÇÃO GERAL

Com 21 pontos Antonio Palhares lidera o campeonato e tem tudo para chegar ao título. Nas demais posições, três pilotos estão empatados na segunda colocação com 17 pontos cada. Flavio Victor (Nº 9, equipe La Fine Bouche) Classe B, José Luiz Franco (Nº 16, equipe PneuLândia e Auto Stereo) Classe B e Wagner Rossi (Nº 1 OK Pneus/Ideal). Em sétimo está Meira Neto que, aos poucos vem melhorando. Ele conta com um dos melhores preparadores que lhe dá toda a assistência na pista e fora. Seu nome Chico. Na última prova, Meira foi o segundo com um desempenho dos melhores, usando a cabeça e andando em seu limite. A quinta posição no campeonato, é ocupada por dois pilotos, Kades Corte (Nº 53), que alterna altos e baixos na temporada e Amir Nash (Nº 2) que luta muito para se manter na pista. Para completar a falta de sorte, teve o chassi rachado em dois lugares. Amir e Kades somam 11 pontos cada.

Na Categoria Classe A, Kades e Amir dividem a liderança do campeonato com 26 pontos cada, seguidos de Wagner com 23 em terceiro, Meira Neto (PneuLândia/Rádio Planalto/Miura) em quarto com o kart número 10 somando 19 pontos. Carlos Eduardo Mamede é o quinto com quatro pontos correndo pela Escola de Kart Garra (a única particular em Brasília). Francisco Ribeiro com três pontos é o sexto com o kart número 25. Depois de uma longa ausência, Francisco Ribeiro retornou e em sua primeira participação mostrou que não está fora de forma. O cansaço devido a paralisação prolongada, nos primeiros treinos, deixou-o intranquilo, mas na hora a vontade superou tudo. Correu tranquilo e disputou posições nas duas baterias. Terminou no quarto lugar na categoria e marcou seus primeiros pontos no campeonato. Estes primeiros pontos serviu para que Ribeiro, mais conhecido como "Kiko" no meio automobilístico, volte no domingo com mais disposição.



José Luiz Franco (kart 16) é o líder da classe B do Campeonato Brasileiro da modalidade. Amir Nash (kart 2) na traseira

CLASSE B

Na Classe B, José Luiz Franco, um dos destaques do campeonato, lidera somando 25 pontos. Pertencendo a equipe PneuLândia Auto Stereo, o piloto é um dos recordistas da categoria com a marca de 40'29, a mesma conseguida na prova Nashua pelos pilotos Antonio Palhares e Flavio Victor. Na última etapa, José Luiz não venceu na geral, mas ganhou em sua categoria mostrando tranquilidade e melhorando a cada corrida. A segunda posição pertence a dois pilotos que são destaques no kartismo, Flavio Victor, que na última prova estreou no novo patrocinador, a La Fine Bouche, e Antonio Palhares, um dos mais arrojados da categoria. Os dois contam 25 pontos cada. O resultado deve-se a atitude tomada na última prova, quando optaram pelo novo chassi que tinha chegado na semana da corrida. Tentaram o acerto durante a semana, prejudicando o rendimento e não foram os mesmos da prova Nashua quando fizeram dobradinha em cima dos pilotos da Classe A. Estes três pilotos são os principais concorrentes na contagem geral como na categoria. Sandro Ferrari (da equipe Ideal que patrocinou os melhores pilotos de Brasília), precisa se dedicar, organizar e dar a equipe resultados como os de Nelson Piquet, Roberto Pupo Moreno e Fernando Dias Ribeiro. Quarto no campeonato, Sandro soma oito pontos, seguido por José Rios Palhares (equipe Laticínios Skaf) com sete pontos. Em sexto está Osvaldo Carvalho (equipe Casa do Barata) com três pontos. Ele não participou da última etapa e foi uma das revelações nas provas de "estreados e novatos" no Torneio PneuLândia, vencendo todas as etapas. Passando para a Classe B, Osvaldo sentiu a superioridade, principalmente, dos pilotos como Flavio Victor que é um dos mais ativos participantes de provas de kart em Brasília, ou mesmo Antonio Palhares com sua impetuosidade e José Luiz Franco com sua garra. Osvaldo para se igualar aos demais terá que aprender a usar o kart, para a próxima temporada começar a colher frutos.

KARTÓDROMO

Brasília possui um dos melhores Kartódromos do Brasil, com áreas de escape seguras. Sua extensão é de 820 metros com oito metros de largura em todo o percurso. O recorde da pista é de motor nacional com a marca de 40'20 estabelecida na Prova Casa do Atletas pelo piloto Wagner Rossi (Classe A). Na Classe B, o recorde pertence por incrível que pareça, a três pilotos, Antonio Palhares, José Luiz Franco e Flavio Victor. Na Classe A, para motores importado o recorde pertence ao piloto Ayrton Senna da Silva com um motor de 100 cc e peso de 120 quilos, usando pneus importados da marca Goodyear. Ayrton cravou 40'33 em 77. Esta marca somente foi superada, este ano, e pela primeira vez, pelos pilotos da Classe B, Antonio e Flavio.

O piloto que obtém a pole position recebe um ponto. Na corrida o resultado da pontuação é a seguinte: primeiro colocado recebe nove

pontos, segundo seis, terceiro quatro, quarto três, quinto dois e o sexto um ponto. Dos nove resultados o piloto somente poderá somar sete, sendo obrigado a dispensar os dois mais negativos. Durante a semana muitas equipes fazem seus últimos testes, visando assim um resultado positivo. Isto tem acontecido com mais frequência que nos anos anteriores, quando a maioria das equipes treinavam no sábado, véspera da corrida, mais para fazer a tomada de tempo e no domingo, a corrida. Alguns pilotos que dispõem de recurso passam a semana testando pneus diferentes e chassi mais curto. E o caso das equipes La Fine Bouche e Maltharia Cacique/Chopizza que trabalham intensamente para que o novo chassi corresponda às expectativas. Apesar de treinarem muito, nas últimas provas, os pilotos da Classe B tiveram um comportamento mais adequado, característica dos pilotos de ponta. O ritmo de corrida é um de treinos diferente. Analisando esse lado, Flavio e Antonio Palhares treinam intensamente e sempre juntos, que facilita o desenvolvimento dos dois mais rapidamente.

SPORT KAR

O jornal Sport Kar acompanhará todas as provas do Campeonato do Distrito Federal de Kart, e em cada edição fará um relato sobre o participante, em destaque, na temporada. Dará uma cobertura maior aos pilotos que estão em início de carreira. Nesta edição o destaque fica com José Luiz Franco (equipe PneuLândia/Auto Stereo). O piloto começou a correr de kart ano passado, no segundo semestre e nas primeiras corridas mostrava um estilo próprio, não facilitando as ultrapassagens e com muita garra, entrando junto com os melhores e muitas vezes saindo na frente.

No Torneio PneuLândia, José Luiz teve a oportunidade de desenvolver mais e aprender muitos macetes importantes. Seu maior apoio vem do pai, César, que é responsável por toda a organização da equipe. O patrocínio da PneuLândia surgiu quando esta empresa patrocinou o Torneio, no primeiro semestre. Gostaram do estilo do piloto que mostrava ser muito combativo. Wanio, o patrocinador, viu qualidades que muito se assemelhavam com pilotos já patrocinados por ele. Caso de Roberto Pupo Moreno que até hoje conta com o apoio da PneuLândia. A ajuda de Wanio tem coberto as despesas que seriam com pneus. O pai de José Luiz procurou a Auto Stereo que concordou em entrar como co-patrocinador. O esquema de José Luiz é muito difícil. Seu preparador é de longe e seu pai não made esforços para o filho entre os primeiros.

José Luiz foi chamado de Villeneuve do kart, mas o seu amadurecimento tem sido rápido e sentido pelos demais competidores. Na Prova Nashua, o piloto conseguiu sua primeira vitória no kart, o que animou ainda mais sua equipe. Lidera o campeonato em sua categoria e na geral divide a segunda posição. Conforme afirmou, a pontuação está sendo feita de forma errada, porque na primeira prova computaram seu resultado errado, ele na realidade somaria 18 pontos e não 17.

Uma escola
de pilotos
para
Fórmulas

SPORT KAR

Novembro/81

11

Kart

Rossi e Franco são os líderes

O Campeonato do Distrito Federal de Kart e o Torneio Ideal prosseguem e as reuniões dos pilotos na procura de uma solução para a falta de público no Kartódromo continua. Mais duas etapas, ficando a final do campeonato no próximo mês. O campeonato continua sendo disputado por duas categorias e na geral, sendo que reunindo todos os karts, não chega a dez.

Uma das propostas que os pilotos vêm lutando é na realização de provas no Parque da Cidade onde a pista não oferece nenhuma segurança, já que foi construída no meio de pinheiros. Mas a solução para o problema maior que é a falta de pilotos, não vai ser solucionado desta maneira, porque, mesmo que se faça corridas em lugares mais movimentados, o kart não vai conseguir um grande número de adeptos, como aconteceu em '76, por exemplo.

O custo elevado é um dos motivos mais fortes, dando a poucos condições de participar. São poucos os que se aventuram no kart e com o crescimento do automobilismo, como nunca aconteceu em Brasília, dificulta cada vez mais um piloto encontrar um patrocinador.

O maior responsável pelas dificuldades que o kart passa são os resultados que o automobilismo vêm apresentando. Hoje é mais barato correr de Hot-Dodge do que de Kart. Um jogo de pneu está custando quase vinte mil cruzeiros e um chassis em torno de 130 mil cruzeiros. Outro fator que está destruindo o kart é a monopolização tanto na parte de pneus como na fabricação dos karts. Mais ninguém se aventura a fabricar karts.

Hoje só corre de kart quem tem um bom patrocinador e gosta muito, tem amor pelo esporte e pelas emoções que é um kart. Basta ver os atuais pilotos que, quando são patrocinados, é através de amigos e pessoas influentes. Portanto o problema não está em fazer corridas fora do Guará e sim na realização de espetáculos que atraia o público. Outra seria um acordo entre os próprios pilotos criando categorias com chassis do ano ou atrás, porque um dos fatores que matou o kart foi a própria sofisticação. Se todo mundo parar de comprar kart, muitos dos antigos se desenterrariam.

SÉTIMA ETAPA

Foi a mais tranquila da temporada com Wagner Rossi largando na ponta e liderando as duas baterias de ponta a ponta, não sendo ameaçado em nenhum momento. Em relação às primeiras provas do campeonato o nível, que vinha evoluindo a cada etapa, mostrou uma queda violenta com as marcas obtidas bem

superior. No início da temporada aconteceram quebras de recordes nas quatro primeiras etapas, nas duas categorias e na principal marca da pista. Com a vinda da chuva e o desânimo por parte das equipes, enquanto discute-se uma forma de melhorar o público, não foi possível baixar nem mesmo dos 40'50. A primeira pole position do ano foi do piloto Amir Nash com 40'40, enquanto na categoria B acontecia a quebra do recorde com o piloto Flavio Victor alcançando a marca de 40'74. Mas já na segunda etapa José Luiz Franco conseguia a pole position, primeira de sua carreira, com 40'35 quebrando assim o recorde dos motores de 125cc, além de ficar com o recorde da Categoria B.

Terceira etapa é mais novidades com o recorde da Categoria B passando a pertencer a dois pilotos, Flavio Victor e Antonio Palhares com a marca de 40'29, que também seria o recorde absoluto da pista que pertencia a Ayrton Senna obtido em 77, 40'33. Na quarta etapa novamente o recorde da pista caiu, como também o recorde da categoria A que, nas provas anteriores vinha andando atrás dos pilotos da categoria B. Wagner Rossi com a marca de 40'20. Na categoria B entra mais um piloto recordista já que conseguia a mesma marca do Flavio e do Palhares, José Luiz com 40'29.

Na prova seguinte a pole position ficava com Antonio Palhares não baixando dos 40'50, conseguindo com muito esforço 40'56. Algumas equipes têm fortes patrocinadores como o apoio que a OK Pneus e a Ideal vêm dando ao veterano piloto Wagner Rossi. La Fine Bouch contribui com Flavio Victor, Malharria Cacique com Antonio Palhares, e Pepsi Cola entrou há pouco tempo com Amir Nash e Sandro Ferrari contra o apoio da Ideal.

Uma baixa que aconteceu nesta corrida foi a retirada do piloto Meira Neto, que contava com o apoio da Pneulândia, Rádio Planalto e Miura, além de ser o único piloto que preparava seus motores aqui em Brasília com o Chicão. Meira afirmou que não tem mais nenhuma motivação no kart e que seus planos são as corridas automobilísticas na próxima temporada.



Wagner Rossi é do campeão da classe A. Piloto de grande experiência venceu sem nenhuma dificuldade o certame

BATERIA

A primeira bateria largou com Wagner na frente seguido pelo Antonio Palhares quando a sua corrente quebrou na quarta volta tirando-lhe qualquer chance de marcar ponto. Amir assumiu a ponta e as posições praticamente não se alteraram durante o restante da bateria.

Na segunda bateria a situação foi praticamente a mesma com Wagner à frente tranquilamente. Antonio Palhares na afobação de ganhar algumas posições bateu na traseira do Osvaldo Carvalho, que vem melhorando a cada corrida, e saiu da pista. Indagado do que aconteceu ele afirmou que a corrente tinha quebrado novamente. Final com Wagner em primeiro, segundo Amir e terceiro Flavio Victor, que andou tranquilo sem ser ameaçado no mínimo.

José Luiz Franco enfrentou problemas de carburação durante todo o treino e na corrida também.

Final na classificação geral da 7ª Etapa do Campeonato do Distrito Federal de Kart e da primeira etapa do Torneio Ideal: 1º Wagner Rossi n° 1 (OK Pneus-Ideal), 2º Amir Nash n° 2 (Pepsi Cola) 3º Flavio Victor n° 9 (La Fine



José Luiz Franco está liderando a classe B. É um piloto de grande futuro no kartismo candango

Bouchel), 4º José Luiz Franco n° 16,5º Sandro Ferrari n° 18 (Ideal) e 6º Osvaldo Carvalho n° 12 (Casa do Barata)

OITAVA

A Oitava Etapa do Campeonato mostrou bons duelos somente na segunda bateria. Amir Nash foi o pole position com o tempo de 41.25. A expectativa em torno da equipe Pepsi Cola era muito grande, já que seu principal rival, Wagner Rossi, tinha boas chances de sagrar-se campeão da categoria, bastando vencer. E não deu outra, Wagner venceu e com os nove pontos sagrou-se campeão da Classe A, edição 1981 entrando para o álbum de ouro do Brasília Kart Clube.

O melhor duelo da noite aconteceu na segunda bateria quando Flavio Victor, que depois de uma falta de sorte na primeira bateria quando seu Motoplát cortou o fio, obrigando-o a abandonar a primeira bateria, voltou com força total e mostrou que se não fosse este defeito manteria a ponta do campeonato. Foi o melhor espetáculo da prova fazendo ultrapassagens sensacionais, além da resistência do

piloto da Malharria Cacique que tentou evitar uma das ultrapassagens fazendo a curva por fora, mas já no mergulho Flavio conseguiu superar Palhares. José Luiz Franco trocou de preparador nesta etapa e garantiu a terceira posição, conseguindo registrar nos constantes ataques do Flavio lá no final da prova.

Terminada a prova uma surpresa para o vencedor que recebeu a notícia de que o piloto da equipe Pepsi Cola tinha entrado com uma reclamação pedindo sua desclassificação baseado nos seguintes itens: o primeiro por que Wagner não estava usando o sangue no capacete e o segundo pelo fato do Wagner estar correndo de tênis. São fatos absurdos como este que faz com que o kart continue a cair e ficar cada vez mais difícil a desportividade. É lamentável que alguns pilotos recorram a atitudes desta natureza para conseguir ganhar uma corrida e não batalhar em cima do kart e treinar para ganhar na pista.

IMPUGNAÇÃO

Depois de muito diálogo Amir cedeu à suas pretensões que, acreditado, indo para os escolheis mais altos da Federação, não ganharia. O erro não é somente o Wagner e sim a maioria dos pilotos que não usam sangue no capacete e tênis. O Brasília Kart Clube, também, teria que fazer uma fiscalização mais rigorosa. Mas isto não acontece somente aqui. O último Brasileiro de Kart que foi exigido sangue no capacete foi no Rio de Janeiro.

A Classificação na Oitava Etapa do Campeonato do Distrito Federal de Kart é a seguinte: 1º Wagner Rossi n° 1 (OK Pneus-Ideal), 2º Amir Nash n° 2 (Pepsi Cola) A, 3º José Luiz Franco n° 16 (Pneulândia-Auto Sterio), 4º Antonio Palhares n° 14 (Malharria, Cacique) B, 5º Francisco Ribeiro n° 25, 6º Osvaldo Carvalho n° 12 (Casa do Barata) B.

Na classificação geral o campeonato ainda vai para sua última etapa e as chances da equipe OK Pneus-Ideal são muito boas com Wagner na liderança somando 40 pontos e ainda, se vencer e fizer a pole somará mais dez pontos da última etapa. Por categoria Wagner já é o campeão por antecipação da Classe A, com 49 pontos. Já a Classe B a decisão vai também para a última etapa. Dois novos resultados cada piloto tem que desprezar seus dois piores resultados, e Wagner já o fez não marcando ponto na segunda etapa, Prova Olímpia, e na sexta etapa.

Nas primeiras etapas os pilotos da Classe B dominaram a Classificação geral.

Sétima Etapa Antonio Palhares, que liderava, perdeu a posição para o Wagner. Amir, também pulou para segundo superando os dois pilotos que tinha à sua frente até a sétima etapa.

A pontuação na geral está da seguinte maneira: 1º Wagner Rossi n° 1 (OK Pneus), Classe A com 40 pontos, 2º Amir Nash n° 2 (Pepsi Cola) Classe A 34 pontos, 3º Antonio Palhares n° 14 (Malharria Cacique) Classe B 32 pontos, 4º Flavio Victor n° 9 (La Fine Bouchel) Classe B 30 pontos, 5º José Luiz Franco n° 16 (Pneulândia-Auto Sterio) Classe B 23 pontos, 6º Meira Neto n° 10 (Pneulândia-Rádio Planalto-Miura) Classe A 13 pontos, 7º Rádies Korte n° 83 Classe A 11 pontos, 8º José Alexandre n° 1 (OK Pneus-Ideal) Classe A 9 pontos, 9º Sandro Ferrari n° 18 (Ideal) Classe B com 3 pontos, 10º Osvaldo Carvalho n° 12, (Casa do Barata) Classe B, 2 pontos, José Rios n° 17 (Laticínios Skat) Classe B, 2 pontos, 12º Carlos Mamede n° 0 (Escola de Kart Garra) Classe A, um ponto e Francisco Ribeiro n° 25, Classe A, um ponto.

CLASSE A

1º Wagner Rossi n° 1 (OK Pneus-Ideal) 49 pontos, 2º Amir Nash n° 2 (Pepsi Cola) 49, 3º Rádies Korte n° 83 com 32, 4º Meira Neto n° 10 com 25 pontos, 5º Carlos Mamede n° 0 (Garra) 10, José Alexandre n° 1 (OK Pneus-Ideal) 9 pontos em sexto, 7º João Pacheco n° 0 (Iltear) 7, e Francisco Ribeiro n° 25 com 6 pontos.

CLASSE B

1º José Luiz Franco n° 16 (Pneulândia-Auto Sterio) com 55 pontos, 2º Flavio Victor n° 9 (La Fine Bouchel) 51 pontos, 3º Antonio Palhares n° 14 (Malharria Cacique) 32 pontos, 4º José Rios Palhares n° 7 (Garra) 15 pontos, 5º Osvaldo Carvalho n° 12 (Casa do Barata) e Sandro Ferrari n° 18 (Ideal) com 12 pontos cada, 7º Waldair Reis, (Casa do Padoleiro) com 5 pontos, 8º Marcelo Vieira n° 15 (Relações Neg. Pronto) 3 pontos, 9º Wallace Mendes n° 48 com dois pontos e Marco Osório n° 22 com um ponto.

SPORT KAR

Julho-82

16



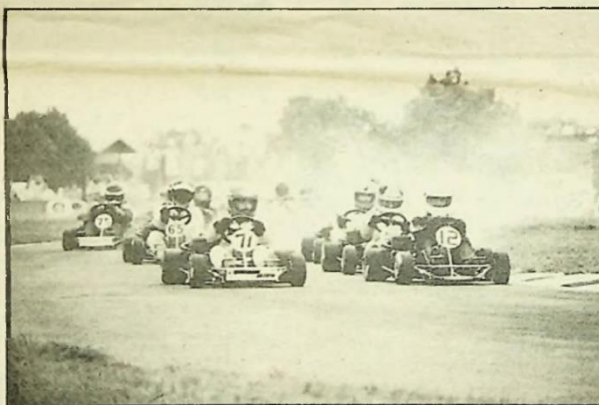
Maria Cristina Rosito, Campeã da Categoria Novato com todos os méritos.



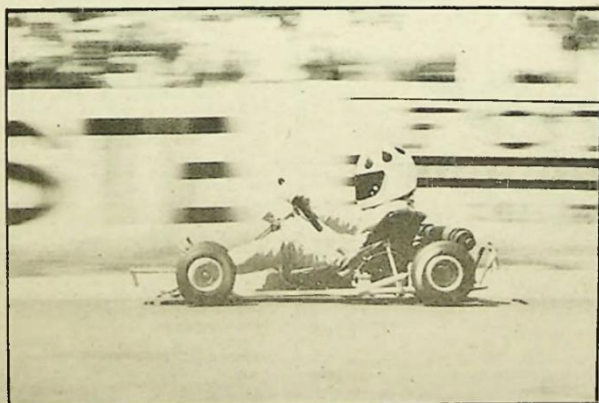
A 4ª Categoria Menor contou com pilotos de até nove anos.

O Brasileiro de Kart em Foz do Iguaçu foi o melhor dos últimos anos

Os dois maiores eventos do Kart foram o Campeonato Brasileiro de Kart disputado em Foz do Iguaçu e o Pan-Americano de Kart realizados no mês de fevereiro. Nestes dois eventos o Jornal Sport Kar esteve presente e não poderia deixar de publicar estas matérias em seu retorno. E no mês de agosto o Sport Kar não precisará ir tão longe para cobrir o Pan-Americano de Kart, já que ele se realizará aqui em Brasília. O que foi disputado em fevereiro no Chile foi do ano de 1981.



Tulio Meneghini (Nº 12) o campeão e Gerson (Nº 71) o pole position da 1ª Categoria 125 CC



Christian Fittipaldi, a principal atração do Brasileiro de Kart, correu na 4ª Menor

O 17º Campeonato Brasileiro de Kart, disputado no mês de fevereiro em Foz do Iguaçu, Paraná, foi de pleno sucesso e depois de muitos anos pode-se ver novamente mais de uma categoria com muitos concorrentes. O Campeonato contou com novas categorias, a Categoria Estreantes e Novatos e a 2ª Categoria 125cc Estandard.

O nível dos pilotos mais uma vez deixou a desejar. O único destaque ficou com Maria Cristina Rosito, campeã na categoria Estreantes e Novatos, que em todos os momentos mostrou domínio total do kart. O material usado por algumas equipes, mais uma vez foi o ponto de destaque, como vem acontecendo a vários anos.

A organização da prova foi um dos pontos de destaque, além da transmissão para todo o Brasil, através da Bandeirantes. Cada equipe teve direito a ospedagem, o que contribuiu bastante para as equipes mas a distância e o custo atualmente de um campeonato brasileiro foi um dos principais motivos que impediu um maior número de participantes.

Das duas provas disputadas no sábado e que já teve seus campeões, a que mais chamou a atenção foi a Categoria Novatos, vencida por Maria Cristina. Maria Cristina venceu duas baterias e ficou em segundo em uma, todas disputadas em 21 voltas.

A categoria Standard disputou somente duas, ficando a terceira para domingo. A primeira Categoria 100 FIA foi disputada no sábado, e mais uma vez mostrou um número de concorrentes bastante reduzido. Um dos motivos deste número reduzido é a falta de material importado, já que a categoria é disputada somente com motores de 100cc. Nesta categoria Brasília contou com um representante, Wagner Rossi. Wagner era o piloto mais experiente como participante de Brasileiro e fatos lamentáveis ocorreram. Os comissários chegaram a desclassificá-lo, mas após uma reunião voltaram atrás, considerando o resultado.

Mais uma confusão quando foi dado o resultado, Wagner subiu ao pódio e foi declarado vice campeão. Já no dom-

go saiu um novo resultado com o piloto brasileiro em terceiro. Indagado sobre este resultado alterado o secretário da prova afirmou que tinha ocorrido um "enganho". Wagner e Clovis empataram somando 10 pontos cada. Na terceira e última bateria Wagner foi o quarto, enquanto Clovis era o segundo. O regulamento do Campeonato Brasileiro de Kart, Art. 11º diz que para a classificação final serão somados os pontos perdidos das três baterias, em caso de empate prevalecerá o resultado da última bateria.

Wagner participou, também, da primeira Categoria da 125cc. Mas seu melhor chassi estava danificado e foi obrigado a correr com o reserva que não apresentou o mesmo rendimento. Na quarta volta da primeira bateria estava fora da corrida quando o cubo da coroa correu. Esta foi uma falha dos mecânicos que esqueceram de apertar o cubo da coroa, depois de trocar o cubo do freio que estava partido.

A primeira categoria de 125cc continua mostrando cada vez mais sua força e importância. É a única categoria que, todos os anos, conta com um grande número de inscritos.

Este ano José Cordova mostrou mais uma vez que é o piloto mais azarado dos quatro últimos campeonatos brasileiros. Depois de uma largada excelente começou já abrindo uma boa diferença para o segundo colocado, mas na terceira volta acontecia, mais uma vez o azar estava presente nas magníficas atuações do José Cordova, um dos poucos talentos que existe ainda no kart e supera, com seu estilo, a parte material.

Para completar, na segunda bateria mais uma vez José Cordova não passou das primeiras voltas, quando seu kart ficou totalmente sem freio, levando junto um companheiro.

Vice-campeão Brasileiro em 80, vice-campeão paranaense em 79, Campeão Curitibaense e Paranaense em 80, José Cordova conta com o apoio da Colnaghi e HD Racing e é considerado o piloto número um do kart paranaense. Mas já

está na hora de partir para o automobilismo e esperamos que toda esta falta de sorte não lhe acompanhe. Conversando com José Cordova após a prova, ele afirmou que seus planos é a Europa, mais precisamente a Inglaterra onde disputaria o Campeonato Inglês de Fórmula Ford, como fez seu conterrâneo Raul Boesel. Mas ainda falta acertar um patrocinador que lhe garanta a temporada.

2ª CATEGORIA 125CC LIVRE

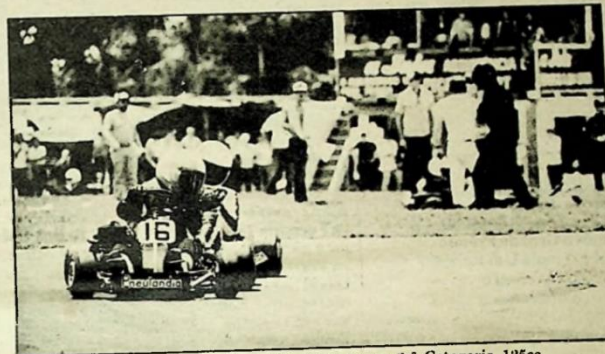
Nesta categoria Brasília contou com dois representantes estreados em provas de Campeonato Brasileiro. José Luiz Franco, com o apoio da Pneulândia e Marcelo Vieira. A inexperiência de Marcelo fez com que cometesse falhas que o deixaram logo para trás, mas surpreendeu na tomada de tempo, largando bem à frente de José Luiz. Mas o destaque dos representantes de Brasília ficou mesmo por conta do piloto José Luiz Franco, que com toda a sua calma foi ganhando posições em todas as baterias e no final foi o terceiro colocado. Com a desclassificação de Mário Pratelli José Luiz passou à segunda colocação, resultado bastante positivo.

José Luiz afirmou que durante a tomada de tempo enfrentou problemas com seu motor, que apresentou um baixo rendimento. Logo depois era constatado que os retentores não estavam perfeitos, deixando escapar compressão. Mas é um piloto que promete muito: sabendo ser decisivo nas ultrapassagens e conseguindo suportar bem aos ataques sofridos quando comandava um pelotão de quatro karts e era pressionado durante várias voltas. E mesmo quando recebeu vários impactos na trazeira de seu kart, soube suportá-los com paciência.

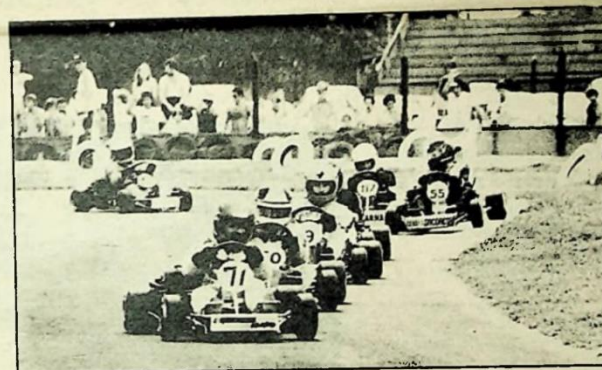
O Campeonato Brasileiro de Kart, Edição 18ª 1983, será disputado em Fortaleza, Ceará. Os organizadores estão bastante preocupados em oferecer o máximo para que exista um comparecimento maciço, como ocorreu em Foz do Iguaçu. Mas a região do Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul conta com um grande número de kartistas, que muito contribuiu para o sucesso da prova.



Wagner Rossi terceiro colocado na categoria 100cc



José Luiz Franco foi o vice-campeão na 2ª Categoria 125cc



Gerson (Nº 71) foi sempre pressionado em todas as baterias e na terceira puxou uma fila de oito karts



José Cordova (Nº 4) ficou sem freio e levou junto Fernando Croce (Nº 111)

RESULTADOS

Categoria Novato

- 1º Maria Cristina Rosito (RS)
- 2º Itacir Domareski (PR)
- 3º Luiz Graf (SC)
- 4º José Carlos Naso (SP)
- 5º Michael Viu (SP)
- 6º Charles Seeberg (SC)

Rosito Competições-Lindóia T.C.
Org. Domareski
Giograma Moderno
Escolas Associadas
Mobil
Giograma Moderno

Segunda Categoria 125 cc Standard

- 1º Alexandre Levorin (SP)
- 2º Luiz Azevedo (SP)
- 3º Eduardo Bassani (SP)
- 4º Mauro Abdala (SP)
- 5º Sonivaldo Seiga (SP)

Primeira Categoria de 100 cc

- 1º Tulio Meneghini (SP)
- 2º Clovis Balotin (PR)
- 3º Wagner Rossi (DF)
- 4º Luiz Feber (SP)
- 5º Elcio Paiva (BA)
- 6º Paulo Severino (SP)

Frigorífico Eldorado
Pneulândia-Hall Corporation
Araça-Coca-Cola
Corel

4ª Categoria menor

- 1º Gustavo Romanello (RS)
- 2º Eduardo Neto (RS)
- 3º Christian Fittipaldi (SP)
- 4º Marcelo Sptzer (SP)
- 5º Giancarlo Gasparoto (RS)
- 6º Carlos da Rosa (RS)

Kenps - Carro do Povo
Fittipaldi Competições
Williams Sport-Inter kart
GP Construções Gaucha Madeireira
Jolly-Mobil-Rexnort

Segunda Categoria 125 cc livre

- 1º Marcelo Petrelli (PR)
- 2º José Luiz Franco (DF)
- 3º Roberto Almeida (PR)
- 4º Paulo Cury (RJ)
- 5º Vitor Trentino

Top Club Bradesco
Pneulândia
Britanite-C.E. Almeida
Yazigi

Primeira Categoria de 125 cc livre

- 1º Tulio Meneghini (SP)
- 2º Eduardo Oliveira (RJ)
- 3º Gerson Morchbacher (RS)
- 4º Roberto Joppert (RJ)
- 5º Elcio Paiva (BA)
- 6º Claudio Simão (SC)

Leite de Rosas
Carro do Povo
Leite de Rosas
Corel
Posto Coelho

Kart teve primeira etapa

O Campeonato Brasiliense de Kart começou dia 22 de agosto com a primeira etapa não apresentando muitas novidades no Grupo A, vencido por Wagner Rossi. O Grupo C, para as categorias Estreantes e Novatos, foi vencido por Marcelo De Paula numa atuação que começa a revelar mais um piloto na 4ª Categoria Menor.

O Campeonato Brasiliense de Kart conta com três Grupos este ano, uma novidade criada pelo Clube. O Grupo A reúne pilotos da primeira categoria. São os mais experientes como Wagner Rossi que tem muitos anos e observá-lo andando pode-se aprender muito. Outros pilotos mais recentes como Antonio Palhares (Chopizza), Victor Forestti (Jeans Dollar), José Luiz Franco (PneuLândia/Asa Branca), Osvaldo Carvalho (Rádio Jornal de Brasília/Casa do Barão) e Amir Nash (Andréa Calçados) são pilotos que tentam derrotar Wagner desde o começo do ano. O objetivo não está fácil para estes pilotos, o que se comprovou na última etapa disputada que, depois de uma rodada nas primeiras voltas, Wagner chegou rápido novamente à liderança. E somente a sua experiência? Ou é seu trabalho realizado no Kart que o desenvolveu a um nível tão acima dos outros pilotos? O que os outros pilotos estão fazendo no sentido de chegar aos mesmos tempos obtidos pelo Wagner?

Victor Forestti (Jeans Dollar) foi o pole position, Wagner largou a seu lado com o segundo tempo. Na largada Wagner assumiu a ponta e começou a abrir uma boa diferença para o segundo, Victor Forestti, que segurava os ataques do José Luiz (PneuLândia/Asa Branca). Na 3ª volta Wagner rodou na curva de entrada do box, procurando evitar um choque com um piloto que tentava pôr seu kart para pegar na trajetória. Wagner rodou e caiu para a sexta posição. Victor assumiu a ponta sempre pressionado por José Luiz que forçou na reta de chegada e superou o piloto da Jeans Dollar no final da maior reta do Kartódromo do Guarã. Victor continuou na cola do José Luiz e Wagner já era o terceiro. No "Mergulho" surgiu a primeira oportunidade para Victor que não perdeu tempo enfiando por dentro e José Luiz levando a pior, saiu da pista e rodou. Antonio Palhares, numa corrida bastante acidentada, era agora o terceiro. Wagner começou a encostar no Victor que ainda lutou muito defendendo a liderança. Uma luta desigual e que dificilmente aconteceria de Victor segurar a posição. Duas voltas depois Wagner assumiu a ponta com Victor em segundo, José Luiz recuperou-se bem chegando junto do Manoel Palhares que ainda foi o terceiro. Osvaldo Carvalho mostrou pouco com um kart sem muita competitividade. Sandro Ferrari (Ideal) mostrou muita disposição e melhorou bastante. Agora só falta maior constância. A prova foi disputada por pilotos da primeira categoria e segunda categoria.

O GRUPO C

Reunindo pilotos Estreantes e Novatos e 4ª Categoria Menor, foi a bateria que abriu o programa da prova. Dacio Franco foi o pole position e liderou as três primeiras voltas. Com a falta da experiência da maioria, comum na categoria, Dacio não conseguiu desviar-se de um piloto no final da reta. Marcelo De Paula diminuiu bastante a sua diferença para Dacio, mas a luta seria dura pela primeira posição. Com a rodada de Dacio foi mais fácil para Marcelo que liderou o restante da prova e venceu com muita facilidade. Esta categoria promete muito para este ano e poderá começar a mostrar as primeiras revelações. O campeonato terá ainda seis etapas a serem disputadas com a Segunda prevista para o dia 12 de setembro.



Michele Mouton / Fabrizia Pons, vencedoras do Rali Marlboro do Brasil

Mouton vence o Rali Marlboro do Brasil

O Rali Marlboro do Brasil, válido pela primeira vez pelo Campeonato Mundial de Rally, foi vencido por Michele Mouton com um Audi-Volkswagen vencedor de 17 das 24 provas de classificação, cinco foram canceladas. Mouton fez dupla com a italiana Fabrizia Pons.

A prova valeu pela sétima etapa do Campeonato Mundial de Marcas e oitava etapa do Mundial de Pilotos que tem Michele Mouton em segundo, depois da vitória no Brasil, Walter Rohrl continua na liderança do campeonato.

O favorito para a prova era o alemão Walter Rohrl, com um Opel navegado por Christian Geistdorfer. Assim como o queniano Shekhar Mehta, da Datsun, em parceria com sua mulher Yvonne Mehta, e ainda o finlandês Hannu Mikkola, com outro Audi navegado por Arno Hertz.

Desses, apenas Rohrl, líder do mundial de pilotos, confirmou seu

favoritismo, pois Mehta, apesar de desistir somente na penúltima etapa da prova, jamais ameaçou Rohrl e Mouton. Quanto a Mikkola, mesmo vencendo as duas primeiras PCs do rali, não chegou a concluir a 1ª Etapa (São Paulo/Rio) ao fazer companhia a outros 49 carros desclassificados, sobrando apenas oito para a 2ª, 3ª e 4ª Etapas.

Rohrl não teve dificuldades para manter a liderança das rodadas números 1, 2 e 3 e chegou a colocar quase 2 minutos de vantagem sobre Michele Mouton. A francesa foi descontando segundo por segundo. Quando começou a 4ª Etapa, que seria a última, no estacionamento, em Niterói — e terminou no Autódromo de Interlagos, em São Paulo, a vantagem ainda era do alemão, com uma folga de 1 minuto e 14 segundos.

No último dia de prova, Michele dirigiu como nunca e em apenas 3 PCs tirou a diferença e passou a liderar o Rali Marlboro do Brasil

pela primeira vez. Essa liderança ela não mais perderia, enquanto Rohrl tinha problemas de suspensão na PC 28, a penúltima etapa da competição, a mesma em que o Datsun de Mehta pegou fogo.

A terceira colocação ficou com o uruguaio Domingos Vitta, em dupla com Daniel Muzio, num Ford Escort e, em quarto, o Passat do brasileiro Aparecido Rodrigues, tendo Joaquim Lanhoso como

navegador, sendo esses os carros que pontuaram no Mundial. Correndo em classificação separada, por ser um carro movido a álcool, terminou a prova também o Passat de Walter Vieira/Ricardo Costa, totalizando em 5 os veículos que concluíram o Rali Marlboro do Brasil, dentre os 58 que largaram no Ginásio do Ibirapuera.

CLASSIFICAÇÃO FINAL

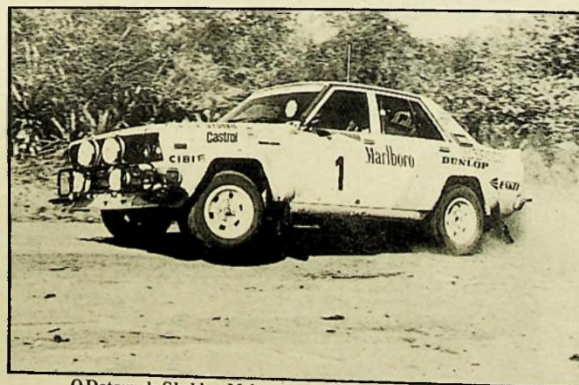
1º Michele Mouton/Fabrizia Pons com um Audi/Volkswagen, 2º Walter Rohrl/Christian Geistdorfer, Opel Ascona, 3º Domingos de Vitta/Daniel Muzio, Ford Escort, 4º Aparecido Rodrigues/Joaquim Lanhoso, com Passat, 5º Walter Vieira/R. Costa com Passat álcool.

CLASSIFICAÇÃO DO MUNDIAL DE PILOTOS

1º Walter Rohrl, Alemanha Ocidental, 99 pontos, 2º Michele Mouton, França, 72 pontos, 3º Per Eklund, Suécia, 40 pontos, Shekhar Mehta, Quênia, 30 pontos, 5º R. Elonqvist, Suécia e J. Ragnotti, França, 20 pontos.

MUNDIAL DE MARCAS APÓS A 7ª RODADA

1º Opel com 104 pontos, 2º Audi/Volkswagen 76 pontos, 3º Ford com 45, 4º Datsun com 42, 5º Toyota com 34 e 6º Renault com 32 pontos.



O Datsun de Shekhar Mehta a pegou fogo na penúltima etapa

Anexo 11 – Oficina Camber.



Fonte: Arquivo fotográfico Diários Associados

Anexo 12 – Patinho Feio em sua primeira configuração (1967)



Fonte: JOVINO, 2011

Anexo 13 – Patinho Feio nas 500 milhas da Guanabara (1968)



Fonte: JOVINO, 2011

Anexo 14 – Participações em corridas do Patinho Feio

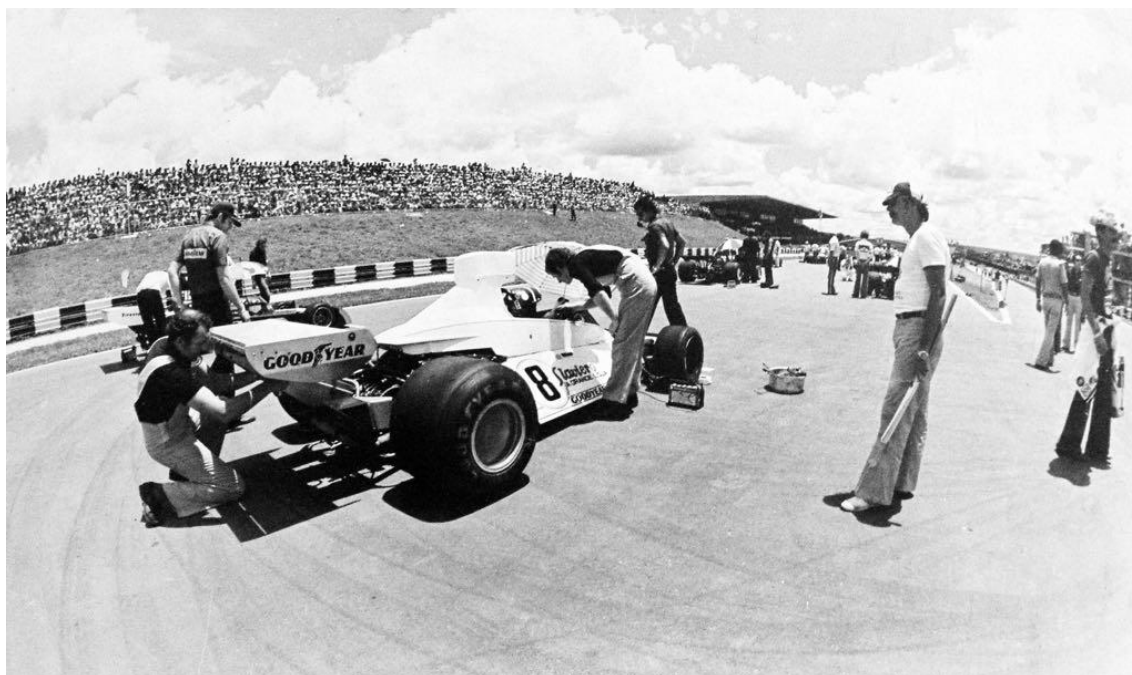
SEQ	DATA	PROVA	CIRCUITO	Nº	PILOTOS	CAT	COL (G/C)
1	17/09/1967	500 Km de Brasília	Brasília – DF	17	Alex Dias Ribeiro/João Luiz da Fonseca	PT/GT	2º/2
2	21/10/1967	300 Km de Goiânia	Goiânia – GO	71	Alex Dias Ribeiro/João Luiz da Fonseca	PT/GT	13º/4º
3	10/12/1967	Marcílio Dias	Brasília – DF	17	Alex Dias Ribeiro/Zeca Vassallo	PT/GT	5º/2º
4	14/04/1968	Mil Km de Brasília	Brasília – DF	17	Alex Dias Ribeiro/João Luiz da Fonseca	PT	12º/6º
5	30/06/1968	500 Milhas da Guanabara	Jacarepaguá - RJ	17	Alex Dias Ribeiro/João Luiz da Fonseca	PT	4º/2º
6	28/07/1968	Circuito de Anápolis	Anápolis - GO	17	Zeca Vassallo	PT	2º/2º
7	15/9/1968	500 Km de Brasília	Brasília - DF	17	Alex Dias Ribeiro/João Luiz da Fonseca	PT	2º/2º
8	08/12/1968	Mil Km da Guanabara	Jacarepaguá - RJ	17	Alex Dias Ribeiro/João Luiz da Fonseca	PT	8º/6º
9	20/04/1969	Mil Km de Brasília	Brasília - DF	17	Alex Dias Ribeiro/João Luiz da Fonseca	PT	AB
10	22/06/1969	Cem Milhas de Brasília	Brasília - DF	17	João Luiz da Fonseca	PT	AB
11	31/08/1969	Cem Milhas da Independência	Belo Horizonte - MG	17	Alex Dias Ribeiro	PT	4º/1º
12	19/10/1969	GP do Nordeste	Fortaleza - CE	17	Alex Dias Ribeiro/João Luiz da Fonseca	PT	3º/2º
13	18/01/1970	500 Km de Belo Horizonte	Belo Horizonte - MG	17	João Luiz da Fonseca/Zeca Vassallo	D4	AB
14	19/04/1970	Mil Km de Brasília	Brasília - DF	17	Alex Dias Ribeiro/João Luiz da Fonseca	D4	AB
15	18/10/1970	Cem Km de Goiânia	Goiânia - GO	17	Alex Dias Ribeiro	D4	7º/7º
16	27/05/1972	Campeonato Brasiliense	Brasília - DF	17	Ruyter Pacheco	D4	2º/2º
17	27/05/1972	Campeonato Brasiliense	Brasília - DF	17	Nelson Piquet	D4	2º/2º
18	11/06/1972	Campeonato Brasiliense	Brasília - DF	17	Ruyter Pacheco	D4	2º/2º
19	11/06/1972	Campeonato Brasiliense	Brasília - DF	17	Nelson Piquet	D4	1º/1º

Fonte: JOVINO, 2011

Anexo 15 – Ingresso Grande Prêmio Presidente Médici (Inauguração do Autódromo - 1974)



Fonte: PERALTA, 2012

Anexo 16 – Wilson Fittipaldi no *grid* de largada do Grande Prêmio Presidente Médici

Fonte: PERALTA, 2012

Anexo 17 – Premiação após prova no circuito do CENABRA. De esquerda à direita: Roberto Pupo Moreno, José Alexandre e Ricardo Ortega (1974)



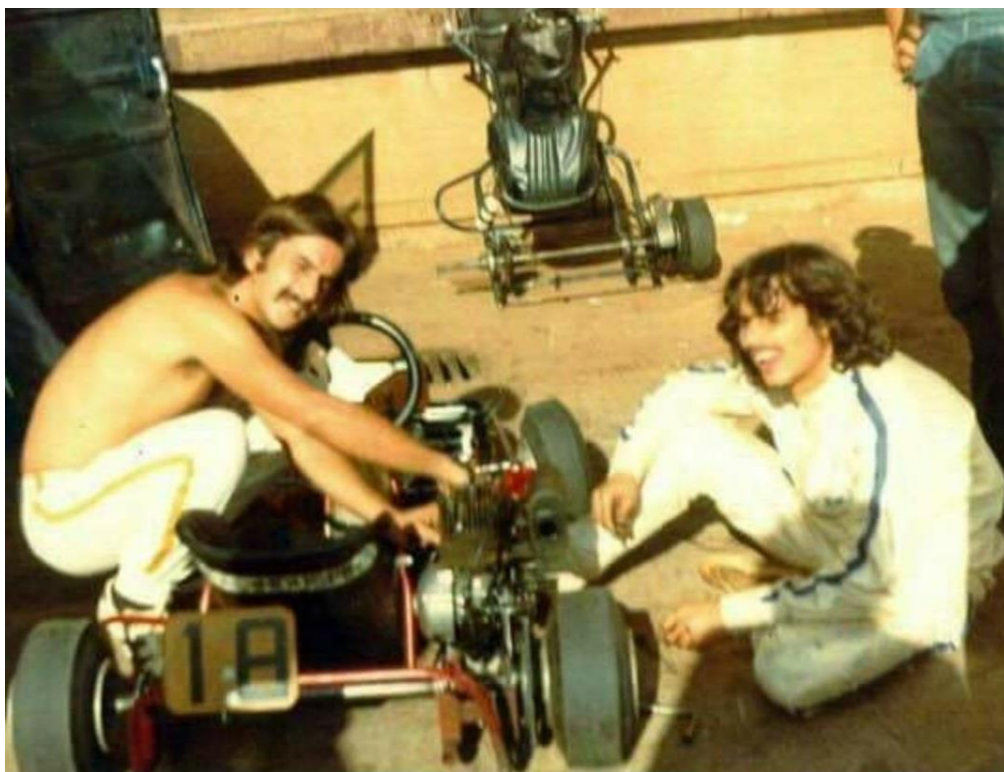
Fonte: Comunidade Kart Vintage

Anexo 18 – Sérgio Slaviero em seu kart – Circuito do CENABRA (1974)



Fonte: Arquivo pessoal de Sérgio Slaviero

Anexo 19 – Nelson Piquet (à direita) ao lado de seu amigo Juarez, ajudando-o com um Max Mini RM 125cc (1974)



Fonte: Comunidade Kart Vintage

Anexo 20 – Corrida no Estacionamento do Mané Garrincha (1975)



Fonte: Arquivo pessoal Sérgio Slaviero

Anexo 21 – Sérgio Slaviero (no. 21) , Wagner Rossi (no. 4), Fred Dantas (no. 1) e Cacá (no. 32)
no Kartódromo do Guará (1976)



Fonte: Arquivo pessoal Sérgio Slaviero

Anexo 22 – Turma do Kart – Kartódromo do Guará (1976)



Fonte: Comunidade Kart Vintage