

A paixão de Dito Giannetti e Família pelo esporte



Revista Oficial da Federação de Automobilismo de São Paulo
Ano 1 – Número 2 – Novembro/Dezembro de 2009



FASP FAZ RENASCER O KART CROSS

Importante categoria de entrada para a Velocidade na Terra, o Kart Cross voltou com tudo nesta temporada de 2009, com provas de Mini Fórmula Tubular a cargo da APPK Cross e da FASP, pelo interior do Estado de São Paulo



Deputado Fernando Capez cria Lei de incentivo ao automobilismo paulista



Os pilotos da Parakart superam as barreiras e brilham nos kartódromos



O Campeonato Clássicos de Competição revive a magia dos carros históricos

Vendo Protótipo Scorpius, para Endurance e Força-Livre.

Vira abaixo de 41"
em Interlagos!

Motor Chevrolet,
2.0 16v,
aspirado, 250cv



Tratar com Fabio Gallo - (11)7852-5545



NYTRON

Qualidade na potência máxima

QUALIDADE



Polia da Correia
H&K Motor D4D



2061

Polia da Correia
H&K Motor D4D



2062

Suporte do conjunto
ventilador
Blazer / 510 2.8



5021

Tensor do Alternador
Foxes / Escort 2.0 16v Duratec



7807

Tensor da Correia
Dentada
Tucson 2.0 16v / 100



7707

Arriscar pra que? você tem Nytron!

SAC - (assistência técnica) - 0800 770 3005 - sac@nytron.com.br

Bom nas pistas, ótimo nas ruas





A Federação de Automobilismo de São Paulo é uma associação civil de caráter técnico desportivo, sem fins econômicos, fundada em 14 de julho de 1961, com sede e foro na Cidade de São Paulo, sito a Rua Luís Góis, 718 – Vila Mariana, São Paulo, Estado de São Paulo, e entidade máxima regional de administração do Desporto Automobilístico no Estado de São Paulo.

Presidente

Rubens Antonio Carpinelli

Primeiro Vice-Presidente

José Aloizio Cardoso Bastos

**Segundo Vice-Presidente/Superintendente/
Presidente do Conselho Técnico Desportivo Paulista**
Carlos Roberto Montagner

Assessor Jurídico

Paulo Enéas Scaglione

Diretor de Marketing

Zezito Linhares

Presidente do Tribunal de Justiça Desportiva (TJD)
Mauro de Castilho

**Presidente da Comissão Disciplinar
do Tribunal de Justiça Desportiva**
Lívio Piva Jr.

Diretor do Departamento Técnico
José Roberto Ricciardi

Diretor do Departamento de Kart
Cleacyr Scaglione

Diretor do Departamento de Rali
Gastão Afonso Hausknecht

Diretor do Departamento de Velocidade na Terra
Antonio Carlos Pinotti

Diretor do Departamento de Treinos
Roberto de Castro Barranco

Diretor da Comissão Desportiva do Interior
Antonio Carlos Pinotti



Conselho Editorial
Rubens Antonio Carpinelli, Zezito Linhares,
Américo Teixeira Jr. (MTB 18.702) e Jason Dê Machado

Editor

Américo Teixeira Jr.
revistadafasp@faspnet.com.br

Revisão

Suzane Rzepian (MTB 17.258)

Fotógrafa

Silvia Linhares

Arte

Giselle de Aguiar Pires

Assessoria Gráfica

Lastrí Studio e Editora

Departamento Comercial

Jason Dê Machado
publicidade@faspnet.com.br

Colaboraram nesta edição

Texto: Paulo Peralta

Fotos: Cláudio Reis (PlanetKart), Paulo Peralta
(Bandeira Quadriculada), Ronie Mello (All Racing),
Vinicius Nunes (JV Photo Racing)

Tiragem desta edição

2.000 exemplares

Impressão

Ecoprint Gráfica

Redação: Federação de Automobilismo de São Paulo
Rua Luiz Góis, 718 - Vila Mariana - São Paulo - SP
CEP: 04043-050 - Tel.: (11) 2577-0522
www.faspnet.com.br - administracao@faspnet.com.br

“O que era um sonho deste velho dirigente está se tornando uma realidade”

É com grande satisfação que apresentamos a vocês, membros da Família do Automobilismo Paulista, nosso exemplar de número 2. O que era um sonho deste velho dirigente está se tornando uma realidade. Desde os primeiros contatos com essa maravilhosa equipe que coordena nossa revista, defini com os mesmos que nosso “câmbio” não poderia ter “marcha-à-ré”. Por isso nosso primeiro número teve apenas 20 paginas. A qualidade de nosso papel foi e sempre será de primeira qualidade. Continuaremos sempre apresentando matérias sobre vocês e suas famílias, seja você um piloto, um preparador, um mecânico. Isto sem falar também dos “ex”. A propósito, você já imaginou um raid com carrinhos de plástico? É isso mesmo! Os filhos dos participantes fazem seu raid com seus minúsculos carrinhos de plástico. Veja a matéria e as fotos na página 4.

Não podemos deixar de agradecer aqueles que nos apóiam e que tornaram possível esta segunda edição. Cabe aqui um agradecimento especial à KIRA PREPARA-

ÇÕES, que deu todo suporte financeiro para a primeira edição, acreditando em nós e na nossa proposta. Graças a esse apoio pudemos mostrar o propósito da revista e conseguirmos novos patrocinadores e parceiros.

Graças à revista, nos aproximamos do Deputado Estadual Fernando Capez, num trabalho de grande valia de seu assessor parlamentar e piloto Linneu Linardi. Nosso “choro” valeu a pena e hoje tramita na Assembléia Legislativa do Estado de São Paulo um Projeto de Lei de incentivo ao esporte motorizado. Para finalizar, graças aos novos investidores, a partir deste número, os exemplares serão enviados via Correios, diretamente para o endereço dos nossos “familiares”. Por Rubens Carpinelli, presidente da Federação de Automobilismo de São Paulo (FASP).

Vinicius Nunes



Índice

| | |
|--------------------------------|----|
| Palavra do Professor | 3 |
| Faspnet | 4 |
| Família Giannetti | 6 |
| Incentivo ao Esporte | 8 |
| Kart Cross | 10 |
| Clássicos de Competição | 12 |
| Velocidade no Asfalto | 13 |
| Rali | 14 |
| Arrancada: Família Porte | 15 |
| Kart: Parakart | 16 |
| Memória: Luiz Valente | 17 |
| Marcus Zamponi | 18 |

Colaboradores desta edição



Fotos de Capa: Silvia Linhares (Kart Cross), Jason Dê Machado (Deputado Fernando Capez com Chico e Daniel Serra, Chico Longo e Linneu Linardi, Clássicos de Competição) e Ronie Mello (Dito Giannetti)

Festa do Raid Mirim

Animados pelo sucesso do último Raid de Inverno e vendo suas crianças brincando com seus jipinhos, os sócios do Jeep Clube do Brasil realizaram mais um raid mirim, no dia 11 de outubro último. O Raid Mirim acontece no formato dos tradicionais raids do Jeep Clube do Brasil, com regulamento oficial e guardando proporção para o tamanho dos brinquedos e a idade de seus jovens competidores.

As crianças fazem inscrição e pagam por ela. Há vistoria técnica e sorteio de números para as portas. Os carrinhos puxados com barbantes devem ser cuidadosamente decorados com os adesivos dos patrocinadores. Participam de um briefing, sorteio de brindes e a prova tem supervisão oficial de um diretor de prova da FASP.



Crianças de todas as idades participam das competições do Raid Mirim, do Jeep Clube do Brasil

O percurso é descrito em planilha de raid com tempo certo para cada trecho, fazendo com que os pequenos utilizem relógios e/ou cronômetros. Há também postos de controle que anotam o tempo de cada participante e suas faltas. Os jipinhos devem ficar o máximo de tempo possível com as quatro rodinhas no chão, perdendo pontos quem não observa essa regra.

Com até 14 anos, as crianças percorrem estradinhas, trilhas fechadas, fazem travessias de rio, subidas e descidas íngremes e, claro, muitas poças de lama, sempre vigiados de perto pela equipe médica do evento, a cargo dos jipeiros Dra. Miriam e Dr. Victor. A premiação é feita por categorias tais como menino, menina, pequenos até seis anos, jipeiro mais jovem, quem chegou mais sujo. Destaque também para o Jardim Jipeiro do Futuro, um projeto com o plantio de árvores pelas crianças participantes do Raid Mirim. Para mais informações, os interessados devem entrar em contato com a secretária do Clube: www.jeepclubedobrasil.com.br ou pelo telefone 011 3277-5082. (Texto e fotos Jeep Clube do Brasil)



Há todo um aparato de orientação e assistência médica para que a criançada se divirta com segurança na prova



Travessias difíceis para os jovens jipeiros no raid



Escapamentos
Rua
Pista
Arrancada

Projetos Especiais

Rua: Itamaracá 69 - Moóca - SP (11) 2604-2728

Arte By: www.DMRACING.com.br



Ser piloto: um sonho ao alcance das mãos

O Campeonato Paulista de Automobilismo propicia o ingresso no esporte de aficionados que consideravam impossível realizar o sonho de ser piloto, além de se constituir em uma grande família. Que o diga o piloto da categoria Força Livre, Enio Figueiredo (foto). Apaixonado pelo esporte, assistia as corridas pela televisão, mas achava que era um mundo inacessível. Mas em pouco tempo, para sua alegria, descobriu que as portas estavam abertas para ele.

Depois de comprar um Fiat Palio, que encontrou aposentado em um posto de combustível no interior de São Paulo, não tinha a menor idéia de onde correr com aquele ex-integrante do antigo campeonato brasileiro da marca italiana. Às vezes, passeava pelas ruas do condomínio onde mora, só para fazer o carro funcionar um pouco e matar um pouco a vontade.

Mas, ao descobriu o site da FASP (www.faspnet.com.br), Enio passou a pesquisar os regulamentos e descobriu a Força Livre. Analisando passo a passo os itens, percebeu que seu Paliozinho se encaixava nesse campeonato. Informou-se sobre os procedimentos e na terceira etapa, em abril último, participou pela primeira vez de uma prova oficial, já angariando uma vitória e um 2º lugar em sua classe, a TA1, com R\$ 2.500,00 por corrida.

Ao entrar no clima do Paulista, viu-se em meio a uma grande e acolhedora família, muito diferente da imagem que fazia até então. Ajudado por pilotos e outras equipes em momentos de dificuldades, Enio conta os minutos para retornar ao autódromo, após da Fórmula 1, para “sentar a bota” e rever sua família no automobilismo. (Texto e foto *Dê Machado*)

Omega Tetracampeão

Em 1994, o Chevrolet Omega foi introduzido na Stock Car com a difícil missão de substituir a altura seu antecessor, o Chevrolet Opala, que reinou na categoria desde a sua criação, em 1979, até o final de 1993, após 15 temporadas. Pois um desses Omega, em especial, continua rodando em nossas pistas, agora no Paulista de Automobilismo. O mesmo Chevrolet Omega, vencedor da Stock Paulista 2008, com Thiago Carlos, foi conduzido por ninguém menos que Ingo Hoffmann. De seus 12 títulos da Stock Car, três foram conquistados com esse chassi: 1996, 1997 e 1998.

Aposentado das pistas desde a introdução dos chassis tubulares na Stock Car, em 2000, o carro com o lendário número 17 retornou às corridas em 2007, quando foi adquirido da equipe Action Power, do Paraná, pela TK Racing, de São Paulo. A conquista de Thiago Carlos foi, portanto, o quarto título deste histórico carro, que ainda nesta temporada já rodou por Interlagos com o mesmo número 17. (Texto e foto *Dê Machado*)



O histórico Omega 17 em ação no Paulista de Automobilismo, como Paulo Kunze, pai de Thiago, ao volante



Escuderia LOBO

Omegas para:
Corridas e treinos

Serviços de:
Preparação de motores
Acerto de chassi
Infraestrutura completa de equipe
Powered by Sylvinho

Fone: (11) 8188-9938
(11) 3227-8193

Campeã 2008 Stock Paulista

Arte By: www.DMRACING.com.br

Família Giannetti



Uma paixão que se transformou em autódromo

O amor de Dito Giannetti pelo automobilismo fez com que toda a sua família estivesse envolvida com o esporte e, principalmente, com o complexo de esporte a motor do Esporte Clube Piracicabano de Automobilismo

Se o Autódromo José Carlos Pace, em Interlagos, é considerado a casa do automobilismo brasileiro em São Paulo, a verdadeira casa do esporte no interior do Estado está localizada na Rodovia SP 135, km 13,5, bairro Tupi, no município de Piracicaba. Esse é o endereço do complexo automobilístico Esporte Clube Piracicabano de Automobilismo (ECPA), criado por Benedito Giannetti Jr., o Dito. Mas se engana quem acredita ser o ECPA um mero empreendimento comercial. Longe disso, é fruto de uma paixão pelo esporte que envolve a Família Giannetti há várias gerações. E a contar pelos netos Enrico, Giovanni e Valentina, que já frequentam de

alguma forma o autódromo, esse envolvimento está longe de acabar.

O ECPA é, de fato, um autódromo. A diferença é que ele está sendo construído aos poucos e poderá ficar totalmente pronto já em 2010, dependendo, obviamente, dos rumos da economia, que certamente ditam o ritmo de um investimento totalmente privado como este. Focado no projeto desde a sua primeira linha no papel, Dito Giannetti tem ainda um desafio pela frente, que é o de asfaltar o miolo do circuito para que os 2.180 metros do misto estejam totalmente asfaltados.

Mas o Autódromo Dito Giannetti já é uma realidade há tempos. Se quando de seu

início de atividades, em agosto de 1989, era uma pista de terra para autocross, paixão e especialidade de seu proprietário, hoje é um centro aos moldes do que se faz de melhor, até mesmo fora do Brasil. O ECPA é composto por um kartódromo, reta de arrancada para 201 metros, anel externo totalmente asfaltado, além do miolo que permite provas mistas terra/asfalto. Secretaria de prova, centro médico, arquibancadas, estacionamento, sanitários, lanchonete, parque fechado, oficinas, boxes fechados e aberto, sala de imprensa, loja, serviço de segurança e muito mais compõem um conglomerado que, talvez, tenha sido criado por “culpa” de um mito do esporte, Francisco Landi.

“O automobilismo, para mim, é uma paixão que virou negócio”, afirma esse ex-empresário do setor de ônibus e que hoje, em paralelo ao ECPA, dirige uma concessionária de automóveis em Piracicaba. Recorda Dito que seu pai, Beny Giannetti, era primo de Chico Landi e na fase áurea das corridas de rua pelo interior de São Paulo, lá por volta dos anos 50, a casa dos Giannetti era uma espécie de “base de operações” do lendário competidor e de outros ases que não se importavam em correr em ruas estreitas, pavimentadas com os intragáveis paralelepípedos. Caçula de uma família de quatro irmãos, Dito começou a acompanhar o irmão Waldyr, que corria de kart entre o final dos anos 50 e início dos 60. Aos 13 anos, mais especificamente em 1963, quem passou a correr foi o próprio Dito, que fica com os olhos brilhando só de lembrar daqueles tempos de um kartismo praticado sempre nas ruas de uma cidade do interior. Essa fase durou até 1969.

Os estudos, a participação nos negócios da família, o casamento em 1973, o nascimento dos filhos foram fatores que, certamente, provocaram um distanciamento das competições. Mesmo tendo voltado ao kartismo em meados dos anos 70, seu retorno ao esporte, propriamente dito, aconteceu em 1982, já estando o piloto “contaminado” pelo “vírus” do automobilismo praticado em pista de terra batida. Segundo suas próprias palavras, passou a fazer carros para “brincar nas terras da região”. Só que, de brincadeira, não tinha nada, tornando-se o primeiro campeão paulista da modalidade e registrou vitórias em todas as provas disputadas entre o final de 1983 até 1985. Orgulha-se de, entre 1982 e 1985, ter proporcionado o maior retorno de mídia para o seu patrocinador, a Texaco, que no mesmo período tinha como comparação um time de Stock Car, que também recebia seu apoio.

O período imediatamente posterior foi fraco, pois o autocross simplesmente “sobreviveu” nos anos seguintes, pois já



[11:15:02] Américo Teixeira Jr.: Daniella Gianetti, a modelo internacional que administra o ECPA, em Piracicaba (SP)

Fotos Romie Mello/All Racing

não contava com a mesma estrutura de organização dos tempos áureos. Mas nem por isso – ou, talvez, exatamente por isso – Dito deixou de dar os primeiros passos rumo à realidade que é hoje o ECPA. Em julho de 1988 ele encontrou a área para a edificação do seu projeto e cerca de um ano depois, exatamente no histórico dia 13 de agosto de 1989, “O Dia!”, como festeja Dito, o circuito foi inaugurado com um prova de salto para carros, ao estilo do motocross.

Da passarela para a pista

A experiência empresarial lhe deu subsídios valiosos para aplicar conceitos de gerenciamento e negócios na pista. Mas não pensem que elaborados projetos tenham precedido a construção do traçado. Pelo contrário, coube ao próprio Dito, ao volante de um trator, criá-lo enquanto se deslocava pelo terreno. Já em 2000, com a grande ampliação provocada pela construção do kartódromo, Dito passou a mão no telefone e pediu ajuda para a filha Daniella, então modelo internacional residindo na Europa, para administrar o negócio que já crescia.

O salto para a arrancada aconteceu em 2004, quando colocou em seu carro o então presidente da Caterpillar, Bill Honer, para dar uma volta pelo traçado. O executivo era freqüentador das pistas do complexo. Daí nasceu o acordo para a construção da reta para arrancada, cujo investimento, como sempre ocorre, do ECPA, mas com parceria técnica da empresa de tratores. Assim, em 2005, nascia a pista de arrancada do clube, que caiu no gosto dos praticantes de todo o estado e até mesmo de outras Unidades da Federação.

Mas nada disso teria ido para a frente, não tivesse o patriarca o apoio, a cumplicidade e a mão-de-obra da família em todo o empreendimento. Toda a família sempre participou de todo o processo, desde as discussões sobre ampliação e investimento

(em alguns momentos, a resistência da esposa e filhos sobre esse último item de fato ocorreu) até, literalmente, colocar a mão na massa. “Em dia de evento, toda a família ia ajudar”, recorda Dito. Assim, enquanto as atividades se desenvolviam nas pistas, a esposa Ivanete e os filhos Daniella, Camila e Felipe assumiam funções estratégicas. Daniella é a administradora do ECPA, responsável por todo o seu funcionamento.

Entretanto, se a presença da filha no comando do negócio foi exigência do nível de profissionalismo alçado pelo ECPA, nem assim os demais membros da família deixaram de exercer suas funções. Prova disso foi o grande evento que a pista recebeu nos dias 29 e 30 de agosto. Além da prova 160 Milhas Piracicaba de Velocidade e da VII 60 Milhas Piracicaba de Velocidade na Terra, ocorreu a história 20ª edição da prova 100 Milhas Piracicaba de Velocidade na Terra. A primeira disputa, destinada aos carros de turismo e realizada pelo anel externo, só foi possível por causa do investimento próprio para asfaltar o anel externo, que mede 1.100 metros. As demais provas (60 Milhas para carros de turismo e 100 milhas para os chassi de Fórmula Tubular) ocorrem no traçado misto, composto também pelo miolo de terra, que perfaz um circuito misto de 2.180 metros.

Dito no comando, a família na retaguarda e os netos se divertindo. Os competidores em harmonia, disputa sadia na pista e confraternização fora delas. Vários projetos na cabeça e uma realidade diante dos olhos. Com essa grande obra realizada e aperfeiçoamentos nos planos futuros, certamente Dito Giannetti poderia pedir licença ao poeta e resumir dessa forma o que ele e sua família estão fazendo em Piracicaba: “Estamos construindo um sonho, com os pés fincados no chão e a cabeça voando, alegre, em busca das incríveis alturas onde reside a criatividade. Estamos construindo um sonho, possível. Que Deus nos ajude”.

Deputado Fernando Capez apresenta Projeto de Lei para criar mais fontes de patrocínio

Fotos Jason Machado

Assessorado pelo piloto campeão brasileiro Linneu Linardi, idealizador do projeto, o deputado luta pela isenção de ICMS para quem investir no automobilismo na forma de patrocínio para eventos e competidores

O deputado estadual Fernando Capez (PSDB) nunca havia sequer estado em um autódromo até recentemente, mas isso nunca foi impedimento para saber da importância do automobilismo como esporte, gerador de talentos, oportunidade de empregos e, também, como atividade que movimentava a economia e resulta em impostos. Mais ainda, sempre viu no esporte uma ferramenta de cunho social, visto que tem o potencial para formar mão-de-obra técnica e especializada e de educação. Nesse sentido, é o autor do Projeto de Lei nº 619, que tramita na Assembleia Legislativa do Estado de São Paulo. O fato de ter como assessor parlamentar o piloto Linneu Linardi, ex-campeão brasileiro de Stock Jr., foi de importância vital para a confecção do projeto, visto que o competidor foi o seu idealizador.

A Lei proposta pelo deputado Capez é autorizatória e, portanto, tem um aspecto prático muito grande, além de ser o mais eficiente canal de a Sociedade expressar ao Governo do Estado o seu pleito. Isso porque



O presidente da FASP, Rubens Carpinelli, foi recebido pelo deputado Fernando Capez (dir.) e pelo piloto Linneu Linardi

autoriza o Poder Executivo a conceder isenção de ICMS às empresas que investirem no automobilismo. Ao invés de esperar por uma iniciativa do Governo do Estado no sentido de criar um projeto para esse fim, o deputado chamou para si essa responsabilidade e criou um instrumento que vai permitir tal benefício. Restará a função executiva para o Governo do Estado, após aprovação. Caberá, nessa fase posterior à tramitação em plenário, ao Conselho de Política Fazendária (Confaz) determinar o percentual máximo de renúncia fiscal para aporte no automobilismo.

Apoio importante

Em razão de suas características técnicas mas, sobretudo, por seu alcance social, o Projeto de Lei nº 619 conta com a simpatia do secretário estadual do Desenvolvimento, Geraldo Alckmin, incentivador dos cursos técnicos profissionalizantes e cujas bases

estão lançadas no projeto de Capez.

“Qualquer perda parcial de arrecadação será compensada pela geração de empregos, pelos ganhos sociais e identificação de novos ídolos”, afirmou o deputado, que vislumbra, no bojo de seu projeto, ações diretas como cursos técnicos em mecânica, campanhas de educação para o trânsito e o esporte como instrumento coibidor da violência, entre outros benefícios.

Embora não seja possível para o parlamentar determinar qual o total de renúncia fiscal que será concedida para o automobilismo, Fernando Capez tem convicção de que será uma ação muito bem planejada em com o benefício aplicado de forma continuada. “A liberação ocorrerá a partir de um estudo por parte do Conselho de Política Fazendária, mas seguramente será criteriosa e vai atingir, inicialmente, as categorias mais populares e com maiores dificuldades para a obtenção dos recursos necessários para a prática do automobilismo”, explicou.

Projeto de Lei nº 619, de 2009

Autoriza o Poder Executivo a conceder isenção do Imposto sobre Operações Relativas à Circulação de Mercadorias e sobre Prestações de Serviços de Transportes Interestadual e Intermunicipal e de Comunicação - ICMS - às pessoas jurídicas que investirem no esporte de automobilismo de competição.

A Assembléia Legislativa do Estado de São Paulo decreta:

Artigo 1º - Fica o Poder Executivo autorizado a isentar do Imposto sobre Operações Relativas à Circulação de Mercadorias e sobre Prestações de Serviços de Transportes Interestadual e Intermunicipal e de Comunicação (ICMS) o contribuinte que investir no esporte de automobilismo de competição.

Parágrafo único - Considera-se, para os fins desta Lei, investimento em automobilismo de competição todas as ações que fomentem o acesso à prática do esporte, tais como o patrocínio de eventos, realizados no Estado, e pilotos e o subsídio dos valores do ingresso.

Artigo 2º - A concessão da isenção fica condicionada à deliberação do Conselho de Política Fazendária (CONFAZ), nos termos da Lei Complementar Federal nº 24/75.

Parágrafo único - O benefício de que trata o caput do Artigo 1º não implica restituição de valores pertinentes a créditos extintos.



Silvia Linhares

O automobilismo paulista será o grande beneficiado pela Lei do Deputado Fernando Capez

Artigo 3º - As despesas decorrentes da execução da presente Lei correrão a conta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas, se necessário.

Artigo 4º - O Poder Executivo regulamentará esta Lei no prazo de 90 (noventa) dias.

Artigo 5º - Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICATIVA

O automobilismo é um desporto cuja competição é feita com automóveis. Apesar do custo elevado, é um dos desportos mais populares do mundo e talvez aquele onde a comercialização é mais intensa. As corridas de automóveis iniciaram-se quase imediatamente depois da construção dos primeiros carros movidos a gasolina bem sucedidos. Em 1894, foi organizada a primeira competição pela revista parisiense *Le Petit Journal*.

Um ano mais tarde, realizou-se a primeira corrida propriamente dita, entre Paris e Bordeaux. O primeiro a chegar foi Emile Levassor, mas foi desclassificado porque o seu carro passara dos

12,5 km/h, que era o limite de velocidade por motivos de segurança. A primeira corrida de automóveis na América, num percurso de 54,36 milhas, ocorreu em Chicago (EUA) no dia 2 de novembro de 1895. Frank Duryea venceu em 10h2 min, sobrepondo-se a três carros movidos a gasolina e a dois elétricos. A história do automobilismo se confunde com a dos carros.

Como se sabe, o automobilismo é uma das paixões nacionais. Ayrton Senna, Emerson Fittipaldi e Nelson Piquet foram grandes expoentes desse esporte e muitas alegrias trouxeram aos brasileiros. Portanto, é necessário fomentar essa prática desportiva, tornando-a ainda mais popular. O incentivo fiscal proposto permitirá que sejam feitos investimentos importantes para o automobilismo gerando, indiretamente, mais empregos e recursos para os cofres públicos.

Sala das Sessões, em 10/8/2009

a) Fernando Capez - PSDB



Fernando Capez: destacada carreira como promotor público, professor e deputado estadual

Nascido na cidade de São Paulo há 45 anos, Fernando Capez exerce na atual legislatura o seu primeiro mandato como deputado estadual. Bacharel pela Faculdade de Direito da Universidade de São Paulo, Mestre em Direito Penal pela mesma instituição e Doutor em Direito Penal pela Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, é procurador de Justiça e ocupa a presidência da Comissão de Constituição e Justiça da Assembléia Legislativa do Estado de São Paulo.

Tal atividade acadêmica lhe confere o título de professor, que exerce há 18 anos, em diversas instituições superiores de Direito e Justiça. Autor de 24 livros, tem uma vasta rotina como palestrante no Brasil e no exterior em sua especialidade, o Direito Penal.

Como promotor de Justiça investigou e condenou torcidas organizadas, a chamada máfia do lixo, escândalos no setor de transporte público, entre outras ações de grande relevância para a população e repercussão. Na Assembléia, apresenta uma atividade muito intensa, ultrapassando mais de 150 trabalhos, com destaque para Projetos de Lei, Moções e propostas de Emenda Constitucional. Mais informações no site do deputado, o <http://www.fernandocapez.com.br>.

Categoria é segura, acessível e competitiva

Bons predicados não faltam para definir a competição de Kart Cross, em franco desenvolvimento e abraçada pela FASP e APPK Cross



Fotos Sílvia Linhares



Professor Rubens Carpinelli e a equipe da APPK Cross: entrosamento perfeito e apoio total à competição de base

Para alguns, Kart Cross; para outros, Mini Fórmula Tubular. Independentemente da nomenclatura, porém, a categoria tem destacada presença no cenário do automobilismo de velocidade na terra, no âmbito da Federação de Automobilismo de São Paulo (FASP). Essa importância ultrapassa a mera condição de uma manifestação do esporte a motor. Mais do que isso, por seu desenvolvimento técnico e exigências financeiras comparativamente mais baixas, vem propiciando a entrada de novos competidores no esporte e formando toda uma geração de talentos, além de gerar empregos. Essas conquistas têm sido possíveis graças ao esforço e ótimo entrosamento entre a FASP e a Associação Paulista de Pilotos de Kart Cross, a APPK Cross, presidida pelo piloto e promotor Edemilson de Souza Luz.

Entusiasta da velocidade na terra e membro de uma família de esportistas, Edemilson vem desbravando novas fronteiras com o campeonato que dirige, ao lado de toda uma equipe de colaboradores. As provas priorizam o interior do estado e seus grids numerosos indicam a boa receptividade ao evento homologado e supervisionado pela Federação. Qualquer que seja a praça, entretanto, o que mais encanta na modalidade é seu clima familiar.

É bobagem achar que se trata de uma brincadeira. Todo competidor do kart cross vai para a pista com o sentimento de competitividade à flor da pele e isso garante provas com um nível de disputa muito alto. Saídas de pista, pelo fato de o competidor ultrapassar os limites, e divididas de curva para a conquista de uma posição fazem parte do contexto técnico-desportivo da modalidade. Mas se dentro do traçado a coisa, às vezes, esquenta, foram dele o que se vê são famílias reunidas, fartos churrascos, crianças se divertindo e, certamente, sendo "contaminadas" pelo "vírus" das corridas.

Esse cenário está repleto de grandes personagens e, dois deles, merecem destaque nesta ocasião. Um deles é o piloto da classe 250cc especial, Rodrigo Hernandez Moreno, da cidade de Sorocaba (SP). Adepto do kart cross desde 2003, depois de uma carreira no moto cross, foi atraído pela segurança oferecida pelo Mini Fórmula Tubular, o que lhe deu confiança e estímulo para investir na categoria. Cumprida uma fase que chamou de "período de adaptação e aprendizagem", acumula títulos como o da Copa Interior Paulista 1º Semestre, 100 Km de Kart Cross, Paulista, Taça Verão de Kart Cross, entre outros. Ajudou a impulsio-



Famílias reunidas, delicioso churrasco, criançada bonita, competitividade e geração de empregos, tudo num lugar só



nar o uso de motores 4 tempos- 250cc na categoria, que até então utilizava motores 2 tempos-135cc. Formador de opinião, foi um dos fundadores da APPK CROSS.

Já Edemilson de Souza Luz Filho está prestes a se tornar o piloto de Mini Fórmula Tubular mais novo em atividade. Ele já está em treinamento e frequenta o ambiente desde os dois anos, sempre acompanhando o pai e demais parentes. Enquanto esse esperado dia não chega, mostra-se um especialista no assunto e enumera as pistas que conhece: Piracicaba, Sumaré, Pindamonhangaba, Votorantim, Raphard, Leme, Araraquara, Tiete, Saltinho, Taubaté, Sorocaba, Itatinga, entre outras. "Na categoria Mini Fórmula Tubular a segurança é total, pois este é um dos motivos para a minha família apoiar minha entrada na categoria", festeja o jovem competidor.



Apoio da imprensa em evento realizado em Sorocaba no mês de agosto

Copa Clássicos de Competição



Venha torcer pelo seu "Antigo"!

A Copa Clássicos de Competição, idealizada pelo piloto Alfredo Gehre, já é uma realidade no Paulista de Automobilismo e seus organizadores estão muito otimistas em relação ao campeonato de 2010, visto o sucesso neste curto tempo de existência da nova categoria. Tudo começou quando alguns pilotos que participavam da antiga Super Classic, hoje denominada Classic Cup, deixaram a categoria em razão do rumo que ela tomou.

Os carros ficaram mais potentes, mais velozes, e a competitividade entre os pilotos passou a ser cada vez maior. Pela idade avançada ou por pilotarem apenas por hobby, alguns destes competidores se uniram a outros pretendentes a pilotos e que tinham os mesmos objetivos. Juntos decidiram lutar por uma categoria basicamente igual a atual, porém, mais "light".

Esses pilotos apaixonados por corrida de carros antigos, liderados por Gehre (que corria de Dodginho), formaram, então, um grupo e começaram a se reunir para tomar aquele chopp e jogar conversa fora... isso foi no início de 2009.

Nestes bate-papos, evoluiu a idéia de se tentar formar

uma nova categoria de carros antigos, que inicialmente foi chamada de "Classic Cup Light". Os objetivos eram correr com carros antigos por puro prazer de pilotar, poder participar com carros praticamente originais e com custos compatíveis para pilotos amadores, reviver as corridas clássicas de época com carros representativos das décadas de 50/60/70, realizar corridas-show para um público seletivo e que curtisse o antigomobilismo, fazer novos amigos e aproximar as famílias destes aventureiros que curtem corridas e carros antigos.

Aí começou a nascer a atual Copa Clássicos de Competição. Reuniões com os clubes de automobilismo e a FASP foram realizadas. Com a ajuda e opiniões de todos foi criado um regulamento para esta nova categoria. Muitas pessoas, inicialmente, não acreditaram nesta empreitada. Só alguns poucos aficionados realmente apoiaram

e ajudaram para a concretização desta categoria, entre eles Gehre, Luiz Ernani Finotti, da LF Competições, e o pessoal de Campinas (SP): Sílvio Brocchi, Francisco Bensusaski, Eugênio Olivo, Alcindo Moreira e Ronaldo Moreira.

Estes companheiros compareceram em todas as reuniões e nos ajudaram de uma forma positiva para conseguir a homologação da categoria. Obtivemos a aprovação da FASP em maio de 2009. Estes foram os fatores primordiais para o sucesso da nova competição. Participamos pela primeira vez na sexta etapa do Campeonato Paulista de Automobilismo. Foi uma festa total! Esperamos alinhar mais de 30 carros por prova da Copa Clássicos de Competição de 2010.

Agradecimentos especiais

Agradecimento ao nosso amigo Marcelo Cassari, que nos deu um apoio incondicional com seu entusiasmo e conhecimento do assunto. Com custos menores na preparação dos carros e com uma taxa de inscrição mais em conta, conseguimos uma categoria mais acessível para quem quer correr em Interlagos com um custo compatível para os pilotos amadores que correm por hobby. Agradecimento especial ao presidente da FASP, Professor Rubens Carpinelli, que nos recebeu de braços abertos e nos apoiou de forma decisiva. Temos certeza do sucesso desta nossa categoria, sucesso este que retribuímos ao Professor com todo o carinho.

Não perca este show de carros clássicos. Venha nos prestigiar e traga sua família, parentes e amigos para passarmos juntos momentos agradáveis. Venha torcer pelo seu "antigo" que marcou sua infância ou a de seus pais. Visite nosso site: www.classicosdecompeticao.com.br. Para mais informações, entre em contato com alfredo@classicosdecompeticao.com.br ou diretamente com a FASP. (Pilotos da Copa Clássicos de Competição)



2010: CARROS JÁ CONFIRMADOS

| |
|---------------------------------------|
| Alfa GTV |
| BMW GT |
| Chevrolet Chevette e Opala |
| DKW |
| Dodge 1800 |
| Falcão |
| Fiat 147, Abarth, Dardo e Oggi |
| Ford Corcel e Carretera Ford |
| Gordini |
| JK |
| Karmann-Ghia com capota e conversível |
| Miúra |
| Puma DKW e VW |
| Simca |
| VW Passat e Fusca |

Velocidade no Asfalto

Mulheres ao volante

Mulheres ao volante de fortes máquinas, buscando em cada pista os melhores tempos por volta, já fazem parte da rotina há muito tempo do nosso esporte a motor. No automobilismo de São Paulo, várias são aquelas que têm enfrentado ao longo das temporadas mais recentes, de igual para igual, os desafios de retas e curvas, trilhas ou pista de arrancada.

É verdade que poucas apresentaram carreira continuada, mas o passado e o presente registram nome de destacada performance. Graziela Fernandez, Marlene Mayer, Carla Taiolli, Ana Beatriz Figueiredo, Peggy Ann Bauer, Vanessa Coelho Chaves, Maria Helena Fittipaldi (promotora da Fiesta Feminina), Danuza Moura, Maria Cristina Rosito, Mara Feltre e Suzane Carvalho.

Fotos Jason Dê Machado



Graziela Paioli



Juliana Carreira



Marta Zanella Bruno



Michele de Jesus



Roberta Amaral



Maria Izabel e Ana Mello



Fernanda Parra

Andréa Borghezzi, Valéria Zopello, Tatiana Lobeto, Raquel Pires, Renata Nadel, Juliana Carreira, Patrícia de Sabrit, Maria Izabel Mello, Fernanda Parra, Cláudia Hespahnou, Roberta "Coruja" Amaral, Ana Mello, Graziela Paioli, Michele de Jesus, Adriana Degreas, Daniela Frigo, Marta Bruno e muitas outras damas do esporte também brilham em nossas pistas.

Para todas elas e independentemente de citação nesta matéria (seria impossível querer listá-las, todas, em um único artigo), fica o agradecimento da Federação de Automobilismo de São Paulo, pois o esporte ganha sobremaneira com a presença das ases do volante na Família do Automobilismo Paulista. Visite o site da FASP para conhecer a história de algumas dessas guerreiras das pistas. Anote: www.faspnet.com.br



Jarbas Alves atua no automobilismo desde 2006

Jarbas, o mecânico baixista

Para os amantes do automobilismo paulista, Jarbas Alves é um dedicado e apaixonado mecânico. No entanto, para os fãs da música, esse rapaz é também um sensacional contrabaixista. Isso mesmo, músico e mecânico.

"Jabá", como é mais conhecido, começou sua história na música em 1977, quando aos 14 anos aprendeu, sozinho, a tocar contrabaixo para se unir a João Carlos Molina e Roberto Massetti e montar uma banda de punk, movimento que crescia muito naquela década. Formou-se, então, a banda Ratos de Porão. Com diversas formações na banda até 1993, participou de onze álbuns, sendo três deles na Europa. Entre outros lugares, tocou em Portugal, França, Alemanha, Dinamarca, Itália e Bélgica.

Ao deixar o grupo, em 1993, passou a trabalhar numa oficina de motos chamada Caveira Motos, em Osasco, município da Grande São Paulo. Mais uma vez, apenas com alguns "toques", passou a desmontar e montar motores das motocicletas dos clientes. Foi então que, em 2006, conheceu Gilberto Calixto, da Escuderia Lobo, e passou a fazer parte da equipe montada para preparar o carro de Leonardo Gomes, que participaria do Brasileiro de Stock Car.

A empreitada não deu certo, pois a equipe participou de apenas algumas provas, mas no ano seguinte "Jabá" passou a fazer parte da Big Power. Atualmente é o responsável pelo acerto do Stock Paulista de Ricardo Alvarez no Campeonato Paulista de Automobilismo. (Jason Dê Machado)

Mitsubishi, o rali da família

Eventos da montadora brasileira promovem disputa e conagração



Nomes consagrados, como Ingo Hoffmann, competem no rali da Mitsubishi

Quando o piloto e empresário Eduardo de Souza Ramos imaginou realizar o primeiro rali Mitsubishi, ele tinha em mente reunir os proprietários da marca numa atmosfera competitiva, mas que fosse possível ser desfrutada, também, pelos familiares. Nascia, assim, o que é hoje o maior rali monomarca do Brasil. O evento cresceu, gerou competições paralelas, mas em nenhum momento perdeu aquela característica de conagração familiar. Tanto isso é verdade que a sua própria família está diretamente envolvida com as questões relativas ao rali.

Fotos Mitsubishi



Mitsubishi Cup: obstáculos para os competidores, conforto para as famílias. Ao lado, Mitsubishi Outdoor, para toda a família

A chamada Nação 4X4, caminhando para o término da temporada de 2009, é formada por três eventos nacionais de rali. O primeiro, o Mitsubishi MotorSports, está completando 15 anos de existência e é uma disputa de regularidade, com etapas em diversos estados e em praticamente todas as regiões do Brasil. Em meio a competidores mais tarimbados da Graduado e daqueles com participação mais recente que competem na categoria Turismo, há aquela destinada para toda a família, sem fazer parte do campeonato, mas que promove um entrosamento dos melhores. Mesmo nas

categorias que contam pontos para o campeonato, o mais comum é encontrar familiares nas funções de piloto ou navegador.

A busca pela performance mais elevada, almejada por muitos de seus participantes, fez com que a empresa criasse o Mitsubishi Cup, rali de velocidade que existe há 10 anos. Mas, mesmo disputado por esportistas com vasta experiência nacional e até internacional, o certame não perdeu a característica básica, pois, apesar de baseado no conceito cross country, ocorre em circuito fechado e num único dia, o que permite ao competidor contar com seus familiares muito próximos, no sempre acolhedor centro de hospitalidade montado pela Mitsubishi.

Restava, porém, fazer com que aqueles familiares não envolvidos diretamente com o rali tivessem a oportunidade de participar de alguma forma. Assim, foi criado o rali de estratégia Mitsubishi Outdoor, formado por competições esportivas e culturais. Isso tudo teve resultados muito práticos. Em termos técnico-desportivos, a Mitsubishi elevou o nível do rali brasileiro, gerou talentos e estabeleceu um alto padrão de organização. Some-se a isso o fato de ter servido de inspiração para outras marcas. Sobretudo, provou que o rali é um esporte praticado não apenas pelo piloto e seu navegador, mas sim por toda a família, mesmo estando fora do carro.



Arrancada

Família Porte: dedicação ao esporte

A apaixonada por carros desde a infância, Marisa, filha de Venâncio Camporeze, mecânico diesel conceituado, cresceu em uma oficina vendo seu pai fechar motor. Deslumbrada com o ronco dos propulsores, tentou até aprender o ofício, mas o pai não permitiu. O tempo passou, a menina cresceu e se casou em 1988 com Agnaldo Porte. O casal apaixonado por velocidade fazia pegadas de rua no bairro paulista de Vila Matilde. Com o nascimento de Henrique Camporeze Porte (1990), abandonaram a prática perigosa e, em 1994, compraram um Chevrolet Opala 1969, 3.800 seis cilindros para o "Racha em Interlagos", com preparação da Auto Giro na categoria TTO (Tração Traseira Original).

Se inicialmente só acompanhava o marido, com o surgimento da pista de arrancada no bairro de Bonsucesso, na cidade de Guarulhos (SP), Marisa passou a participar das competições. Quando as corridas aconteciam em Interlagos, pagavam duas inscrições para que cada um pudesse fazer suas "puxadas" na mesma etapa.

Foto fornecida pela Família Porte



Murilo Braz/Foto fornecida pela Família Porte



A trajetória da Família Porte é marcada pela união, profissionalismo e paixão pelo esporte de arrancada

O nascimento de Isabela Camporeze Porte, em 1994, fez com que Marisa abandonasse momentaneamente as pistas, deixando a direção do Chevrolet Opala, que a partir de então seria guiado apenas pelo piloto Agnaldo Porte.

Com a chegada de 2000, à garagem da Família Porte aportou também um Chevrolet Camaro Z28, fabricado em 1994. Com ele, as participações em arrancadas começaram a se expandir para fora de São Paulo, chegando à cidade paranaense de Pinhais (PR), na categoria Desafio. No ano seguinte, outro Camaro encontraria a família, dessa vez um modelo 1968, que aos poucos passou a receber um forte "veneno". Ao completar 17 anos, Henrique ganhou o carro de presente. O menino, que desde pequeno acompanhava os pais nas pistas, cresceu com o amor pela velocidade e mecânica.

Nos Estados Unidos

Esse envolvimento de Henrique com a arrancada fez com que ele fosse aos Estados Unidos, em 2008, e lá estudou mecânica e pilotagem na Frank Hawley Drag Racing

Jason Dê Machado



Isabela Porte em ação com um dragster para juniores; ao lado, o garotinho Henrique Porte



Fotos PlanetKart

Parakart consagra a superação

Criada em Portugal em 2002, a categoria é a porta de entrada no kartismo para os competidores que, apesar de deficiências físicas e sensoriais, não se intimidam e partem para a luta

Tinha tudo para dar errado. Diagnosticado aos três meses de vida como portador de surdez bilateral profunda, Edson “Dédo” Silva Júnior nasceu em um país e época em que inclusão social dos deficientes físicos e sensoriais não passa de um termo meramente “bonitinho” e “politicamente correto”. As construções públicas e mesmo as da iniciativa privada raramente são planejadas para quem vê o mundo “de baixo”, sentado em uma cadeira de rodas, ou com dificuldades de locomoção.

Para os surdos, pior ainda, pois inexitem em órgãos públicos, escolas, hospitais, delegacias de polícia, museus, shoppings ou em qualquer empresa, interpretes especializados em Libras – Língua Brasileira de Sinais – para a comunicação com os deficientes auditivos. Nesse novo milênio, em que informação e comunicação valem mais do que o vil metal, ser surdo é estar fadado ao isolamento, é ver o mundo passar diante dos olhos sem a possibilidade de qualquer integração social, é viver em um efetivo ostracismo e sempre dependente de algum parente para as atividades básicas da vida.

Contando com forte apoio familiar, Dédo cresceu disposto a superar essas barreiras. Muito ativo e esperto, não parecia haver qualquer tipo de deficiência. Na infância, tinha um hobby: colecionar e brincar com carros. Teve um triciclo motorizado aos quatro anos e com ele andava o tempo todo. Só não gostava tanto porque ia muito devagar. Foi muito ligado aos esportes desde cedo: Judô, Kung Fu, basquete, futebol, natação, esgrima, tênis, snowboard, rafting, rapel e escalada esportiva. Já mergulhou, andou de quadriciclo e voou de asa delta. Mas o tempo foi passando, a paixão pela velocidade e pelos carros aumentando, e uma vez ou outra andava em karts de aluguel.

Nesse “metier” do kart indoor soube que outro surdo – o piloto paulista Julio Reis – abriu as portas do mundo das competições oficiais para os deficientes auditivos e resolveu levar a então “brincadeira” a sério. Foi uma trajetória de diversos títulos, todos muito importantes, mas provavelmente o mais representativo tenha sido o fato de se constituir no primeiro campeão brasileiro de Parakart, em julho último, na cidade de Pinhas, no Paraná.

No pódio, em razão do domínio que tem de leitura labial e, com as naturais dificuldades – consegue articular palavras –, dedicou seu título a todos os pilotos deficientes do Brasil e, em especial, para o piloto Julio Reis, surdo como ele e que abriu as portas desse esporte no país para todos os deficientes físicos e/ou sensoriais poderem provar que não existem limites que não possam ser superados. Um título brasileiro sentido em silêncio, mas ruidosa e emocionadamente comemorado por todos que estavam presentes no Kartódromo Raceland. (Cláudio Reis)

Trabalho de muita dedicação



Julio Reis abriu as portas do kartismo para os surdos

Criado em Portugal (2002) pelo Karting Almancil, que realizou uma prova internacional para pilotos portadores de deficiência física, o Parakart (marca internacionalmente registrada pelo Karting Almancil) encontrou eco nas pistas brasileiras, que formou uma equipe com os pilotos Julio Reis (surdo) e Sergio Vida (paraplégico) para as disputas do primeiro Mundial CIK/FIA da categoria, que teria vez em 2003 no kartódromo lusitano do Algarves. Como o certame foi cancelado e o time brasileiro, que era considerado o favorito ao título, estava afiadíssimo, a empresa patrocinadora da equipe premiou a dupla com uma participação na Biland, com o trabalho de box e adaptação do kart, da Mingo Racing.

Domingos Zamora, da Mingo Racing, apaixonou-se pela empreitada que permitia, verdadeiramente, a inclusão de deficientes no kartismo e, com apoio do Clube Granja Viana e das empresas Tecper e Refrigerantes Dolly, conseguiu a autorização de Jean Escrivá (detentor da marca internacional) e do representante brasileiro da entidade (Claudio Reis), para o lançamento da categoria Parakart no Brasil. Julio Reis foi o primeiro surdo do mundo a competir em provas oficiais de kart e é o primeiro deficiente físico a chegar à graduação top (ele é Graduado A). Dédo, segundo seu pai, inspirou-se no exemplo de Julio para começar a competir de indoor. O esforço de ambos, agora, é viabilizar a participação na 500 Milhas da Granja Viana de kart. Seria o “Silent Kart” (CR).



Depoimento

“Socialmente, os surdos são os mais ‘discriminados’ dentre as deficiências, pois a dificuldade extrema de comunicação os isola de todos os meios de convívio. Até no aspecto governamental, pois quando se fala em ‘deficiente’, lembra-se de cadeira de rodas. ‘Acessibilidade’ virou sinônimo de rampa para paraplégico ou banheiro para cadeirantes. O esporte é uma das poucas alternativas de inclusão social dos surdos e a FASP tem recebido bem essa comunidade e os dois mais velozes do planeta são de São Paulo. Como pai, posso dar o depoimento do constante carinho e atenção do Professor Carpinelli para com o Julio (foto), que sempre o incentivou e até barrou a tentativa de tirarem-no das pistas, pois um piloto e seu preparador ‘entendem’ que era perigo a existência na pista de um concorrente que não ouvia...” (Cláudio Reis)

Memória do Esporte

Luiz Valente, 99 anos



Paulistano nascido em 16 de outubro de 1910, Luiz Valente revela com alegria a honra de ter participado de uma fase muito importante do automobilismo brasileiro, em seus primórdios. Cercado por seus troféus e cheio de entusiasmo, quando o assunto é corrida de automóvel, é um dos remanescentes do tempo das Carreteras e dos carros Mecânica Nacional.

Sua trajetória começou em 1948, com os chamados "adaptados de corrida", e perdeu até 1961, quando deixou as pistas aos 51 anos. Mas essa ausência foi momentânea, pois retornou em 1963, quando comprou dois carros. Um deles foi uma Alfa Corvette, de Justino de Maio, e o outro era uma Carretera Ford 34, adquirido de um mecânico que a estava preparando e desistiu. Neste chassi, instalou um motor Ford F600. Com esses veículos pôde correr por mais algum tempo, sozinho ou em dupla com seu filho. A parada definitiva ocorreu em 1966, aos 56 anos. Neste depoimento para a *Revista da FASP*, colhido pelo pesquisador Paulo Peralta, Luiz Valente relembra um pouco daqueles tempos históricos:

Paixão de criança

"Puxa! Adoro (corrida de automóvel, mesmo aos 99 anos)! Agora eu gosto mais é de Fórmula 1, não perco uma. Eu acho que já nasci encima de um automóvel. Com 16 anos já dirigia. Tenho carta de motorista há mais de 80 anos! A primeira corrida que assisti foi aquela na Avenida Brasil (GP Cidade de São Paulo, 1936). Aí meu gosto por corridas ficou muito forte, não perdia uma. Quando ainda não era corredor, vivia no ambiente de corridas, me enturmando".

A estréia

"Minha estréia para valer foi em 1948, com um carro que eu mesmo fabriquei. Na verdade, eu e os meus colegas lá de onde eu trabalhava, a Duchen. Era um adaptado de corrida, mas com uma carroceria própria que eu fiz. A primeira corrida foi em Campinas (SP). Era federado, tinha a 'caderneta' de condutor, naquela época o automobilismo não era muito comentado. Anos 50, as corridas eram bastante disputadas, mas o automobilismo não

Fotos Arquivo Pessoal de Luiz Valente



Luiz Valente, hoje (ao alto); ainda no carro, sendo entrevistado no Recife, em 1949 (detalhe) e o Duchén 22 (1950)

era muito bem organizado. Quando o Ângelo Juliano assumiu (1957), as coisas melhoraram muito. Era o 'Mosquito Elétrico', organizava e tudo tinha que sair certo".

Os carros

"De carretera eu só corria a Mil Milhas. Participei de sete delas. As de 1956, 1957, 1958, 1959, 1960, 1961 e 1965. Usava o meu carro de passeio, um Ford Coupé 1938, motor V8 (8BA). Eu transformava só para a Mil Milhas. Era todo envenenado. Bom, ele era ruim de freio, mas gostava do carro. Naquela época eu era moço, não tinha temor de nada. O 38 tinha freio mecânico, que modifiquei para hidráulico, ficou mais ou menos. Gostava mais de correr com Mecânica Nacional, os "charutinhos", os verdadeiros carros de corrida, gostava muito da velocidade (Em 1950, construiu seu Mecânica Nacional definitivo, não mais um 'adaptado de corrida', mas continuou fiel à mecânica Ford com o 'Duchen Especial 22' com o qual correu até a prova 500Km de 1960. Depois, vendeu-o para Antonio Carlos Aguiar)".

Os custos

"A firma onde trabalhava me ajudava, eles gostavam de automobilismo. Fazia tudo lá, construía, preparava e reparava. Eles me patrocinavam também, eu fazia propaganda dos 'Biscoitos Duchén' e eles me pagavam. Cada corrida eu ganhava um pouco, independentemente do que recebesse nas corridas. Os prêmios eram meus".

Emoção e despedida

"Chegar em 2º lugar na primeira prova 500 Km (1957, no Autódromo de Interlagos) foi uma grande emoção. Não era fácil, era muito esforço, já pensou? Parei de correr definitivamente em 1966, com 56 anos. Depois disso, fui pouco ao autódromo, mas gosto muito disso tudo até hoje".

A genialidade de Marcus Zamponi

Antes de se tornar uma referência no jornalismo de automobilismo, ele trabalhou com Max Mosley na extinta equipe March de Fórmula 1

Se você é apaixonado por automobilismo e devorador de publicações especializadas, seguramente é leitor assíduo de Marcus Cícero Zamponi, jornalista de tal forma diferenciado que sua trajetória foi e continua sendo referência para muitos dos atuais e, certamente, para futuros profissionais do setor. Ele dispensa sobrenome editorial. É o Zampa, e ponto final.

Essa condição superlativa foi construída ao longo dos anos, sempre de forma apaixonada. Quem tem o privilégio da convivência, já presenciou cenas de todos os tipos. Da ira quase incontrolável (quase jogou um computador pela janela porque a máquina estava com “pau”) às lágrimas de emoção diante de um simples gesto de carinho. Do humor afiado às inacreditáveis demonstrações de generosidade (foram tantos os colegas por ele ajudados que a lista já estaria na casa das centenas). Do texto irretocável (algumas das melhores matérias do nosso automobilismo têm a assinatura de Marcus Zamponi) aos rabiscos indecifráveis que nem ele mesmo entende, às vezes.

Moldado na forma mais pura para a formação de um profissional dedicado ao esporte, Zampa chegou ao jornalismo de automobilismo com

uma bagagem de “piroco”, termo cunhado por ele próprio. Designa aquele cara tarado por automobilismo. Filho de militar, nunca teve nada da disciplina que a vocação paterna poderia supor. Ao contrário, aventurou-se pela vida e foi buscar subsídios para sua jornada como jornalista de automobilismo no “olho do furacão”.

E foi justamente na equipe March de Fórmula 1, cujo dono, entre outros, era um “tal” de Max Mosley, onde Zampa foi trabalhar nos anos 70. Seguiram-se a passagem histórica na Auto Esporte, assessoria de imprensa dos mais importantes pilotos e eventos do Brasil, coberturas internacionais, gerenciamento de carreiras, representação de categoria, repórter especial da Motorsport Brasil e eterno colunista da revista Racing. Desde a sua criação por Sérgio Quintanilha, a Racing já passou pelas mais radicais mudanças. Até o próprio Quintanilha deixou a empresa, mas nunca a coluna do Zampa deixou de ser publicada.

Tivesse conduzido sua carreira de jornalista de automobilismo em terras europeias,



Marcus Zamponi teria, seguramente, fama mundial. Não porque se atirou ao chão para, agarrado aos pés de Isabel Reis, fazer com que a big boss da Motorpress ouvisse uma idéia sua. Nem porque tropeçou numa carenagem, destruindo-a, correndo para dar uma paulada em José Pedro Chateaubriend, que o ofendera. Muito menos por ter pensado que Clay Regazzoni fosse viado, e vice-versa, tudo por causa de um gato que roçava as pernas de ambos durante um almoço na Inglaterra. Nada disso. Teria fama mundial pelo gênio que é.

Essa genialidade, felizmente, está viva, límpida, em uma cabeça brilhante. A produção jornalística é incansável e o seu livro, maravilha das maravilhas, está pronto, só esperando um patrocinador para torná-lo de alcance público. O privilégio de lê-lo, que já tive, estaria, assim, ao alcance de todos. Enquanto isso não acontece, seus trabalhos estão por aí, em jornais, revistas, sites, rádio e TV. Tudo isso porque ele é Marcus Zamponi, primeiro e único. (Américo Teixeira Jr.)

Fotos Vinícius Nunes



Zampa recebe o carinho de Bird Clemente, dois gigantes do esporte, cada um a seu modo

BSG ESPECIARIAS



BSG ESPECIARIAS
Al. Inajá, 77 - Barueri - São Paulo
Fone: (11) 4191-7384

Pneus Novos **TECHNIC**

Pneus novos de alta performance



Pneus de moto



Pneus radiais para veículos pequenos e médios



Centro Automotivo

Av. Prestes Maia, 1630 - Santo André
Fone: (11) 4421-3572 - Fax: (11) 4421-0806
www.uirapurupneus.com.br

Desta vez a Bahia é que viu o que é que os paulistas tem!

Arte: PlanetKart



XI Copa Brasil de Kart

Lauro de Freitas - Bahia



Giuliano Raucci

**Campeão Invicto
Cadete**

Leonardo Raucci

**Melhor colocado entre
os estreantes
Cadete**



KART ZOOM