

# BOLETIM DE OCORRÊNCIA STOCKCAR by CIMED

Nº 1 - GP SP - JUL06



SIM, FIZEMOS ESTA CAPA SÓ PARA CHAMAR SUA ATENÇÃO.



mas aqui dentro tem muito automobilismo, acredite!





Ficha Técnica:

**Chefe de equipe**  
Rodrigo França

**Pilotos**  
Rodrigo França  
Tiago Mendonça

**Test Driver**  
Luiz Alberto Pandini

**Projetista**  
Luiz Vicente Miranda Apa

**Mecânicos**  
Carsten Horst  
Luca Bassani  
Sérgio Sanderson  
Vinícius Nunes

**Engenheiros**  
Gráficos Burti

**Contato**  
rodrigofranca@uol.com.br



A Stock Car volta para seu maior palco, Interlagos, e dá gosto de ver a Stock Car em franco crescimento e...

Ah... pára por aí!

Neste editorial, nada de elogios à categoria, aos pilotos, ao belo espetáculo etc. Isso todos nós já sabemos. Aqui a mensagem é outra. Claro que é bom comemorar a atual fase da Stock, mas fala a verdade: o negócio também fica sério demais às vezes, não?

Daí veio a idéia deste boletim. Sim, nós nos inspiramos em um periódico de nome famoso lá da F-1, mas também vale lembrar que textos irônicos não são exatamente novidade no jornalismo automobilístico - que o digam Marcus Zamponi e a cobertura da gloriosa FIAK (Federação Internacional dos Andadores de Kart). Se for puxar pela história do jornalismo brasileiro, então, teremos Planeta Diário, Pasquim... bom, citar inspirações também é coisa de editorial sisudo.



Este boletim é a forma que encontramos de trazer uma leitura interessante e agradável a todos nós que, afinal de contas, fazemos a Stock Car. E também para os torcedores que estão no autódromo e apreciam não apenas o espetáculo da pista (estamos rezando para que não sejam poucos).

Falaremos sobre a pista onde será a corrida, sobre a expectativa da prova de nossa equipe, repórteres locais falarão sobre o GP na cidade, ensaios fotográficos mostrarão outras facetas das corridas, dicas sobre o que fazer depois do autódromo (desde que não seja mecânico da Action Power, claro).

Tudo isso em textos marcados com uma tênue combinação de jornalismo, ironia e, claro, respeito (também temos que preservar nossos empregos). Será que vamos conseguir? Bom, não custa nada tentar.



PRISÃO, DEPREDações E CABEÇADAS

Tudo isso aconteceu em uma corrida de Stock Car disputada em Interlagos em 1981. A confusão foi transmitida ao vivo pela TV e noticiada nos jornais do dia seguinte.

**C**ategoria top do automobilismo nacional. Fórmula 1 brasileira. Durante seus 27 anos de existência, a Stock Car teve diversas referências elogiosas. Mas fatos bizarros e de baixaria pura também fizeram parte da história.

Nos primeiros anos, a Stock teve corridas empolgantes, espetáculos de pilotagem, folclore e até manifestações de amizade e camaradagem. Como a bondade da raça humana tem limites, houve rivalidades exacerbadas, tentativas de sabotagem, acusações de formação de "complôs" e corrida boicotada. A imprensa repercutia e, a partir de 1981, a Rede Bandeirantes passou a transmitir a categoria ao vivo. E foi pela TV que milhares de pessoas acompanharam as confusões de uma prova realizada em Interlagos em junho de 1981.

Antônio Carlos Avallone, piloto, construtor de carros de competição e de réplicas de carros esporte, organizador de corridas, advogado, jornalista e ex-deputado federal (sim, ele realmente havia feito tudo isso na vida), era um dos nomes mais importantes do automobilismo nacional. Mas naquele domingo parecia ter acordado com o diabo no corpo. Chegou a Interlagos e alinhou seu Opala Stock Car na última fila. Transmissão no ar, corrida prestes a começar, um fiscal avisa-lhe que não poderia largar por... não estar inscrito. O piloto não teve dúvidas: "costurou" o grid (quase

tão grande quanto os de hoje) e atravessou o Opala na frente de todos: "Então ninguém larga!".

Desordem, discussões, público vaiando. Orlando Casanova, presidente da federação paulista, sugere: "Deixem ele correr e depois resolvemos isso. Não podemos atrasar a largada, tem TV ao vivo...". Avallone volta para o fundo do grid e só então Casanova é informado de que o causador do sauceiro não estava inscrito. O dirigente ordena que Avallone deixe o grid e o piloto reage atravessando mais uma vez o carro na pista. Mais confusão, até que Avallone leva o Opala aos boxes.

A corrida começa e Avallone entra na pista quando os pilotos estão completando a primeira volta. Um deles, Sidney Alves, passa a bater no carro de Avallone, até atirá-lo contra um guard-rail. Com o Opala danificado, Avallone entra nos boxes e ouve Casanova, acompanhado por um policial militar, dar-lhe voz de prisão. Avallone não se intimida: "Quem tem que ir preso é você!". O policial, aturdido, não sabe a quem atender. Avallone entra em um camburão e é levado para uma delegacia. No box, o Opala é depredado por vândalos. Dias depois, a Federação suspende o piloto por seis meses.

Luiz Alberto Pandini é diretor da LetraDelta Editora e editor do site www.gptotal.com.br.



Foto: Gabriel Alves Pandini

Acabou? Não: a corrida continuava. Uma disputa pela liderança entre Denísio Casarini (ex-motociclista "convertido" à Stock Car) e Waltemir "Bolão" Spinelli (piloto folclórico) terminou nos boxes, depois da corrida. "Bolão" atingiu o nariz de Denísio com uma cabeçada, violenta a ponto de a vítima baixar no hospital.

As badernas ofuscaram a vitória de Reinaldo Campello, cujo talento ao volante era proporcional à capacidade de conseguir bons patrocínios, promover a categoria e, também, à obsessão de fazer o regulamento ser cumprido à risca, mesmo que isto causasse transtornos e intrigas. Naquele dia, entretanto, Campello ficou longe das polêmicas. Só não foi um coadjuvante porque, afinal de contas, venceu a tumultuada corrida.





# Ame-a ou ame-a

**E**ntão a Stock Car corre em Interlagos neste final de semana. OK, não necessariamente uma novidade. Afinal, de 300 GPs comemorados na última etapa em Campo Grande, nada menos que 103 foram disputados no autódromo paulistano (alguém aí chutaria o nome de todos os vencedores em São Paulo? Não vale só dizer Ingo...).

De qualquer forma, é sempre agradável correr na maior cidade do país. Mas.. por que mesmo? Listamos alguns motivos:

## 1. Mais corrida do que nunca!

Talvez porque a corrida aqui começa antes mesmo da pista ser liberada. Com as atividades iniciando tão cedo, a Stock já pensa em premiar com dois pontos extras as

## 2. Dinheiro! (o que mais seria?)

Tudo bem, já foram mais de 100 corridas nesta pista e então não há novidades. E claro, você ainda pode argumentar que o trânsito é caótico e a hospedagem ou é a mais cara do ano ou então é a mais longe da temporada (para aqueles que são da própria cidade). Mas afinal porque São Paulo é especial? Dinheiro!!! Glamour da F-1 e proximidade com o patrocínio. Se bem que, convenhamos, para 39 dos 40 pilotos, a presença do patrocinador é só mais um constrangimento por não ter vencido a corrida.

## 3. Gente saindo pelo ladrão\*

Quem sabe então o fanatismo da torcida explique porque SP é especial. Afinal, são mais de cinco milhões de carros na rua. Isso mesmo, 5.000.000 -há dez anos, era um milhão, o que faz você se sentir como a sua avó quando diz "quando eu era moleque, dava pra jogar bola na Oscar Freire". Com esta inflação, a matemática elementar nos sugere: é absolutamente crível que pelo menos 1% desta turma goste de Stock Car - e daí já temos 50 mil torcedores!

\* Trocadilho classificado

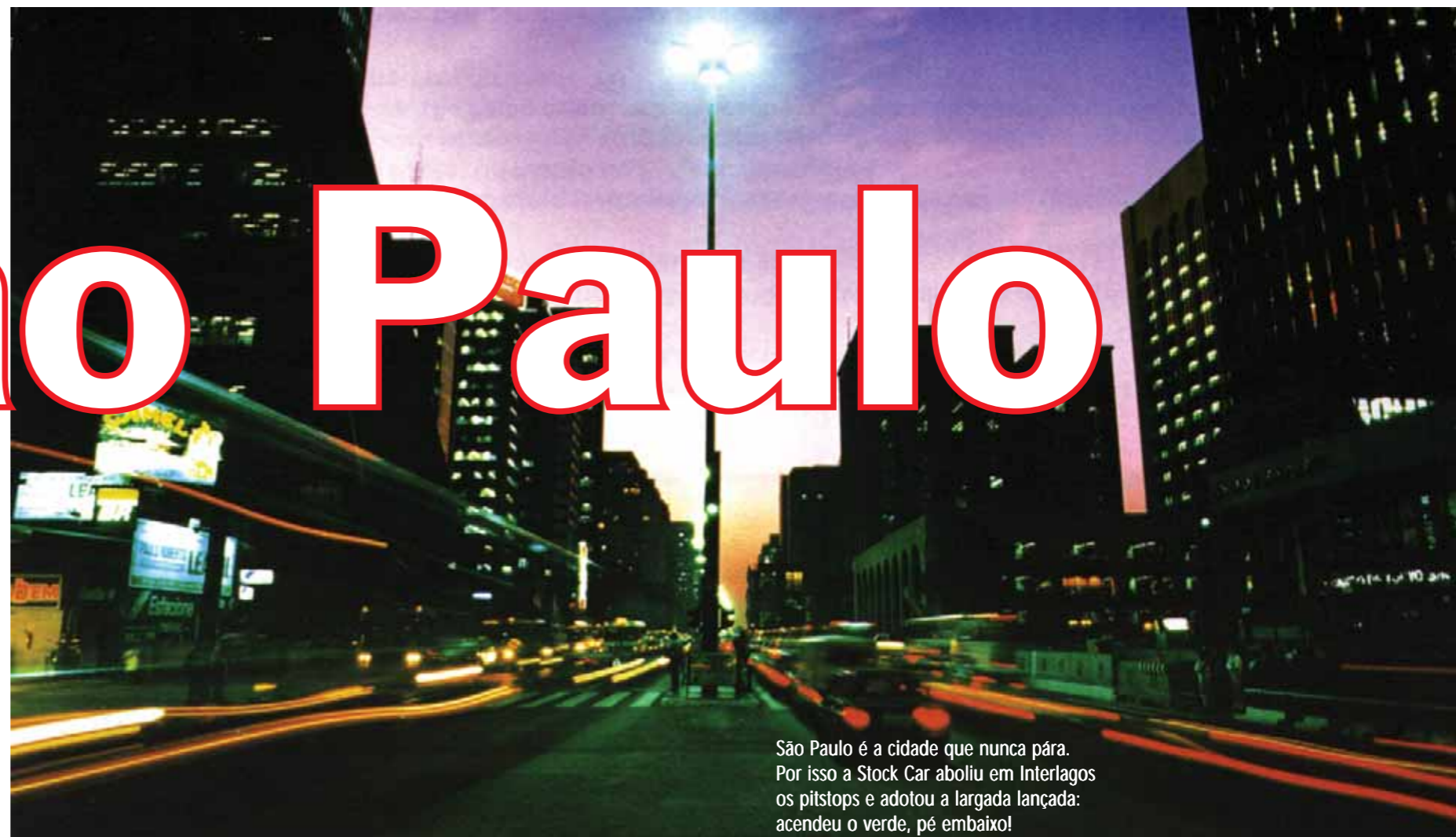
MASP, o maior vão livre da América Latina, dizem.



# São Paulo

equipes que conseguirem ter seus dois pilotos para o treino livre às 8h na sexta-feira. Se só um chegou pontualmente, um ponto extra.

Quando foi inaugurado, em 1940, o autódromo era tão longe quanto o Rio de Janeiro. Hoje, a cidade engoliu o entorno da pista e, ironia do destino, leva-se mais tempo para chegar e sair de Interlagos hoje do que na época em que o transporte mais popular era o lombo de jegue.



São Paulo é a cidade que nunca pára. Por isso a Stock Car aboliu em Interlagos os pitstops e adotou a largada lançada: acendeu o verde, pé embaixo!



#### 4. Opções variadas de transporte

Convenhamos, o trânsito é o charme de São Paulo. Que, aliás, é a capital mundial do uso comercial de motos e a segunda em tráfego aéreo de helicópteros - sempre uma opção se você é um dos 15 felizardos do paddock com esta mordomia. Ou seja, só não chega cedo na pista quem quer (SP castiga quem não tem dinheiro. Os mais machistas brincam que a cidade tem sua faceta de mulher interesseira).



#### 5. Dedicção total dos pilotos ao seu carro

Que outro lugar do calendário o piloto tem uma boa desculpa pra ficar sentado do lado do carro e não ter que voltar pro box com aquela cara de cachorro sem dono explicando o porquê do acidente ou abandono? Afinal, na Curva da Junção, a presença do piloto se faz necessária por simples motivo: não deixar ninguém roubar seu carro. E olha que o rádio dos Stocks não tem DVD e MP3 player (talvez só no carro do Guto Negrão).

#### 6. Tempo (no sentido climático)

OK, trânsito, violência, excesso de corridas... Mas e o clima? Outro problema: calor infernal nas corri-

das no verão, frio e garoa chata no inverno ou simplesmente chuva - muita chuva. Quem batizou o circuito (e o bairro) não foi um sujeito criativo, basta ver o tamanho dos lagos que cercam a redondeza (Guarapiranga e Billings). Não, o nome do circuito não vem daqueles dois laguinhos no fim da reta Oposta e sim, é verdade, já teve carro caindo dentro deles.

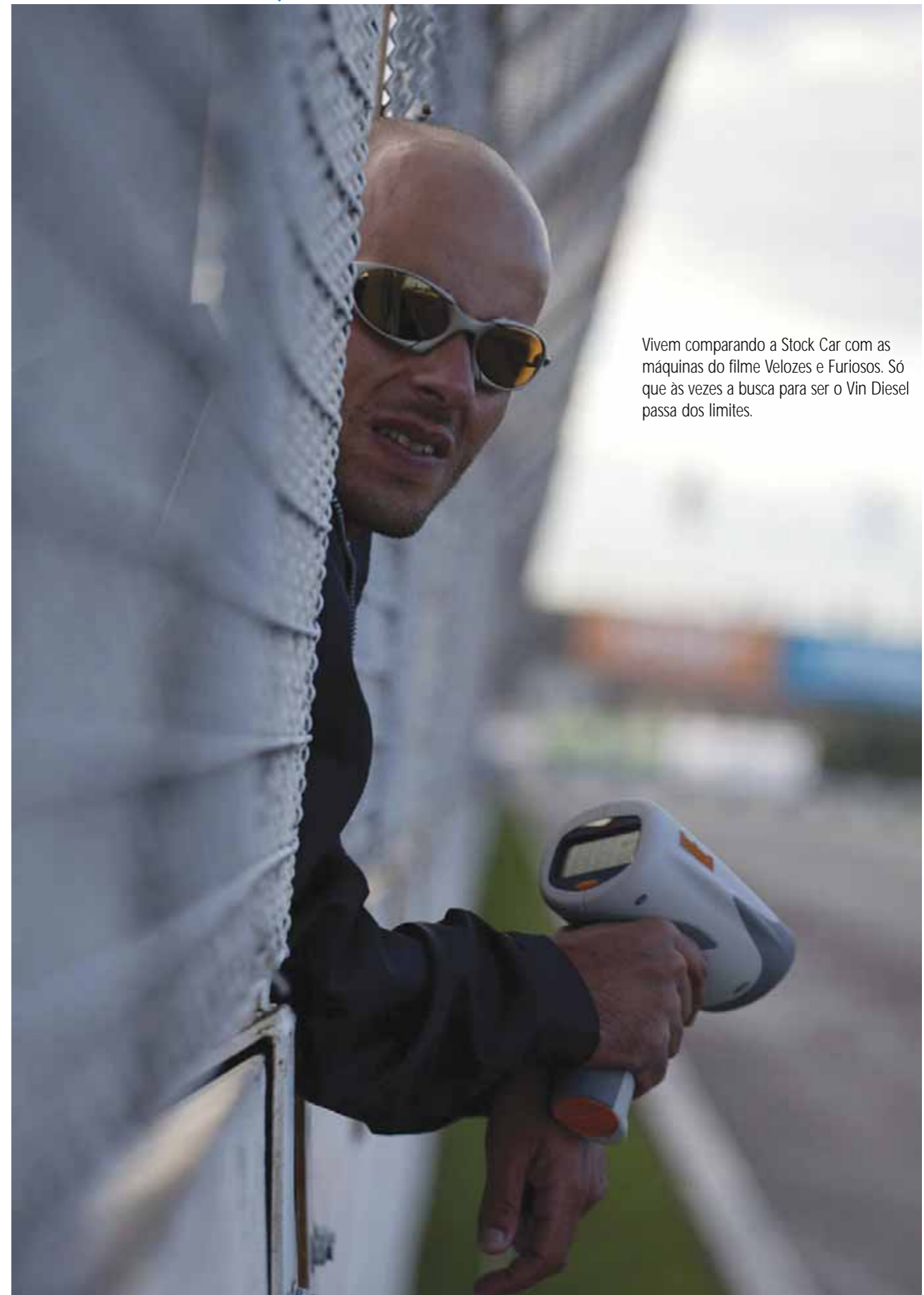
Esta foi a última barrigada registrada no Rio Tietê, antes do advento da luz elétrica, em evento coberto por Marcus Zamponi. O mergulhador jamais foi encontrado.

#### Conclusão:

Então, afinal, porque gostamos da corrida de São Paulo? Bom, porque nós amamos automobilismo e, se a gente quisesse monotonia, ia escrever sobre críquete - e morar na pacata Suíça.



# São Paulo



Vivem comparando a Stock Car com as máquinas do filme Velozes e Furiosos. Só que às vezes a busca para ser o Vin Diesel passa dos limites.



Esta foi a única forma de conciliar as agendas de Christian Fittipaldi e Guto Negrão para um encontro.



Os segredos de Amir Nasr estão neste laptop. Não é à toa que só ele pode acessar o Orkut nesta máquina.



Esta foto seria o trocadilho do Valdeno Brito na brita. Depois vimos que não era ele e não dava mais tempo de trocar a foto.



Thiago Camilo pagou US\$ 100 mil por uma moto só porque ela já tinha sido pilotada pelo Schumacher. O duro foi descobrir que, na verdade, aquela moto era a do Schumacão brasileiro. O vendedor não foi encontrado pela reportagem.

As equipes da Stock Car reclamam da falta de pneu. Mas nós encontramos um monte deles dando sopa na garagem da ZF.





## STOCK CAR ENTRA NA FASE DO NÃO-PONTUOU-DANÇOU

**A** Stock Car realiza neste domingo, em Interlagos, a sua quarta etapa e chega assim à metade da primeira fase do campeonato. Neste ano, foi instituído pela primeira vez na história o sistema de playoff, inspirado na Nascar norte-americana, e ao final da oitava etapa, apenas os dez primeiros terão chances de brigar pelo título.

*(em outras palavras, o bicho vai pegar a partir de agora)*

Por isso, os próprios pilotos apontam que a corrida deste final de semana em São Paulo é decisiva na pretensão de quem quer brigar pela taça, especialmente aqueles que, mesmo obtendo boas performances em treinos, ainda não converteram este potencial em pontos.

*(resumo da ópera: mais que nunca, vai ter engenheiro berrando no ouvido no piloto: acelera esta joça!)*

“O sistema de playoff tem tudo pra deixar o campeonato ainda mais emocionante no final. Mas é importante para todos os pilotos conseguirem bons resultados ainda no começo do ano para se garantir entre os dez que seguem na disputa do título. Como a corrida em SP marca a metade desta caminhada rumo ao playoff, é fundamental começar a subir na classificação, e este é o meu objetivo neste final de semana”, comenta Luciano Burti (Petrobras-Cimed-Pakalolo-Brasil Telecom). O paulista foi um dos

destaques da pré-temporada da Stock Car, colocando o novo Volkswagen Bora como o mais rápido logo em seu primeiro teste de pista. Em Curitiba, o ex-piloto da F-1 também se destacou ao estabelecer a pole position. Mas, ao final de três etapas, Burti não acumulou pontos no campeonato, e espera reverter este quadro em Interlagos.

*(se o quadro não for revertido, oferendas a Iemanjá e outras formas não-automobilísticas serão feitas para tirar a zica)*

A mesma situação ocorre com seu companheiro de equipe na Petrobras-Action Power, Thiago Marques. No ano passado, o paranaense foi um dos destaques nos treinos

classificatórios, obtendo a impressionante marca de oito participações entre os seis primeiros em 12 provas. Em 2006, no entanto, também seguem sem pontos e espera reagir a partir de São Paulo. “Tivemos problemas nas três corridas passadas, mas ao invés de lamentarmos a falta de sorte, o melhor é nos concentrar no trabalho e transformar o potencial em boa pontuação. O carro está muito bom, basta ver a pole do Luciano em Curitiba e o desempenho na pré-temporada”, acredita Marques.

*(segundo os pilotos, é melhor não reclamar do azar... ops, falta de sorte. O automobilismo, como bom esporte europeu, é supersticioso)*



Luciano Burti estreia um novo capacete em Interlagos. Pena que não tem teto solar no carro para ver a novidade.



Thiago Marques está sendo procurado pelo Ibama após ser flagrado atropelando esta zebra no Pantanal sul-matogrossense.





## FLAVIO GOMES VENCE NA NOVA FLIAK by CIMED

Categoria de kart dos jornalistas ganha patrocinador e consagra piloto que não vencia há três anos

Na F-1, a liderança é de Fernando Alonso. E na FLIAK, de Flavio Gomes. “A comparação é inevitável, sabemos que a imprensa ama este tipo de coisa. Sabemos que a concorrência (de outras categorias) está aumentando e vamos lutar para continuar sendo o maior espetáculo do mundo das corridas”, declarou um modesto Rodrigo Ecclestone na noite desta última sexta-feira, durante a disputa da segunda etapa da Federação dos Andadores de Kart, comandada pelo sobrinho-neto bastardo do todo-poderoso da F-1.

Tanta empolgação se explica. O campeonato dos jornalistas fechou patrocínio com a Cimed, quinta maior fabricante de medicamentos do país e patrocinadora da equipe Petrobras-Action Power na Stock Car. E, para brindar a chegada de novos investidores, nada como velhos vencedores.

Em uma das provas mais disputadas de toda a história da categoria, com o recorde de sete pilotos se revezando na liderança, Flavio Gomes (DKW-Grande Prêmio) venceu depois de três anos de lamúrias, desculpas esfarrapadas, cobras e lagartos.

A conquista teve sabor de vingança. Chamado pelos colegas escritores de “Jacques Villeneuve” da FLIAK, o lusotedesco teve que trocar de kart após a classificação. Como prevê o regulamento da categoria, que inclusive serviu de inspiração para outras categorias de base da FLIAK, como a F-1, o piloto foi punido largando da última posição do grid de largada, um dos mais cheios do ano, com 14 participantes.

“Não esperávamos que os jornalistas comparecessem em peso. Quer dizer, imaginávamos alguns gordos no grid, mas não tantos”, espantou-se Marcelo Vanzelotti, do marketing da Cimed. Na coletiva, Gomes fez a média com o patrocinador e garantiu. “Nesta pista é que CIMED o talento dos pilotos”, disse, num claro esforço para que os jornalistas não cortassem o nome da empresa em suas edições.



Sim, nós jornalistas temos essa capacidade.

Enquanto Gomes se esforçava para ultrapassar um a um seus adversários, a briga na frente foi empolgante e levantou o público nas arquibancadas. Foram 7 as testemunhas, todas não-pagantes. Luiz Vicente(-se Mal na Terceira Curva) conquistou a pole, tendo ao lado o atual campeão, Ricardo Lopes (TV Rede 21). “Provei que o tempo de estômago embrulhado não faz parte do presente”, disse o pseudo diretor de arte, num sutil trocadilho.

Além da dupla, outros nomes de tradição da FLIAK, como Guto Oliveira (campeão de 2004), se revezavam na

liderança junto com as gratas surpresas da noite, como Tiago Mendonça (Credit Ribeirão Pires), Victor Martins (Bet Vical Bolão) e Rafael Durante (e Depois Também).

Com tantos nomes lutando pela liderança, o resultado só poderia ser um só: muita pancadaria, felizmente registrada apenas na pista, ao menos até o fechamento desta edição. As disputas acirradas deixaram dois pilotos para

trás após um acidente: Durante e Lopes, que havia vencido a etapa anterior. Com a pancada, ele chegou apenas em 10º.

O prejuízo só não foi maior porque o vice-líder Rodrigo França (Taubean Airlines) teve problemas em seu kart e também trocou de equipamento. Largando lá atrás e com um motor que “não daria nem para moer cana lá em Pindamonhangaba”, em suas poéticas palavras, acabou em nono, depois de uma ferrenha briga com Carsten Horst na última volta. Foi a primeira vez em 25 GPs que o campeão

de 2002 ficou fora da zona. De pontos, que se diga.

Não foi uma noite boa para os campeões, por sinal. Oliveira não foi além do quinto lugar e Denis de Almeida, agora escrevendo para a Playboy, não conseguiu passar na pré-classificação (que consiste em chegar pontualmente no Kartódromo, para lá do km 32 da Castello Branco, em uma noite chuvosa de sexta-feira em São Paulo).

O piloto teria sido visto com algumas coelhinhos naquela sexta. “É ensaio da peça de Páscoa”, garantiu Denis. “Não queria ficar fora do grid. Não sou a Andrea Moda, pô”, resmungou Denis, outrora chamado de costureiro - daí o apelido ingrato após a não-classificação. Rogério Rezeke (Agora São Paulo) e Betto D'Elboux (Racing) foram outros dois que ficaram de fora.

Além da boa corrida de Gomes, o destaque foi o terceiro carro da RFI Paradise Racing Team. Leonardo Murgel (Rock Motor-fora do regulamento) chegou em segundo lugar e está na vice-liderança do campeonato, empatado com França. Gomes e Lopes estão no topo, ambos com 10. Mendonça, o quarto na Aldeia, vem em 3º, com 7, junto com Luiz Alberto Pandini, o 7º na Spa-Francorchamps fiakiana. Um ponto atrás, estão Vicente, o terceiro nesta segunda etapa, e D'Elboux, 3º no Jaguaré. “Matematicamente, o campeonato não poderia estar melhor. A sorte é que jornalista não sabe fazer conta”, revelou um dirigente que não quis se identificar.

Nas categorias paralelas, Felipe Motta (Jovem Pan) venceu na Estreantes, com Thiago Arantes (IG) em segundo.



Em tempo: apenas eles estavam nesta categoria. O goiano teve uma curiosidade: na folha de cronometragem, apareceu em 14º e também em 15º. “Posso dizer que cheguei em último e penúltimo. Acho que nem o Schumacher tem esta marca”, acredita. Osvaldo Martins largou em 13º e chegou na mesma posição cabalística, que o levou a proferir. “Não dá pra criar a categoria Zagallo?”, perguntou.



Na Jumbo Maior, que reúne apenas os profissionais de peso (acima de 90 kg), a vitória foi de Victor Martins, o sexto na geral. Ele lidera o campeonato com 18 pontos. “Fiz como o Popó, engordei cinco quilos em dois dias para mudar de categoria”, disse, entre mordidas em seu X-salada no Race Burgers, no Itaim Bibi. “Perdi a namorada, mas ganhei a corrida, isso que importa”, completou, mostrando o alto profissionalismo da categoria.

2ª etapa da FLIAK – 2006 GP CIMED (Aldeia da Serra)	
1 Flavio Gomes	17 voltas (52s586)
2 Leonardo Murgel	+ 0s991 (52s589)
3 Luiz Vicente	+ 12s565 (53s172)
4 Tiago Mendonça	+ 16s323 (53s405)
5 Guto Oliveira	+ 20s880 (53s104)
6 Victor Martins	+ 24s118 (53s799)
7 Luiz Alberto Pandini	+ 30s677 (53s981)
8 Carsten Horst	+ 51s548 (55s120)
9 Rodrigo França	+ 51s755 (54s687)
10 Ricardo Lopes	+ 1 volta (53s070)
11 Felipe Motta	+ 1 volta (55s196)
12 Rafael Durante	+ 1 volta (53s188)
13 Osvaldo Martins	+ 2 voltas (56s590)
14 Thiago Arantes	+ 7 voltas (55s862)




Dentro de três semanas a Stock Car estará em Londrina. A viagem é uma das mais simples da temporada, mas nem por isso deixa de estar cercada por uma certa tensão. Principalmente em relação ao horário do voo. O aeroporto é meio temperamental mesmo, vive fechado por causa da neblina. Viajar pela manhã ou à noite é correr o risco de embarcar com destino certo e descer em outro aeroporto. Pode ser em Campinas, em Curitiba, ou quem sabe até em Campo Grande, se você estiver mesmo sem sorte.

Eliminada a parte mais difícil da etapa, tem tudo para ser um fim de semana bem interessante. As ruas estreitas e o jeitão de interior enganam quem chega a Londrina pela primeira vez. A cidade conta com uma das principais universidades federais do Brasil e isso explica tudo. Os alunos e as alunas aplicados, que fazem pós-graduação nas mesas dos bares, garantem agito o ano inteiro. Sem contar que os londrinenses são simpáticos por natureza. Menos com os curitibanos, que eles acham medidos demais.

Mas a grande comunidade curitibana da Stock Car pode ficar tranquila. Nos restaurantes, para que a comida não venha salgada demais e o chopp um tanto quanto quente, basta disfarçar o sotaque ao falar com o garçom. Aliás, se você gosta de churrasco, prepare-se para enjoar de tanta carne. Alguém vai te convidar para ir ao Rancho Gril ou no Galpão Nelore. Será a milésima

# LANDRINA

vez, você vai dizer que já foi outras vezes, vai pensar em recusar, mas horas depois estará lá novamente, degustando uma costela.

Outro lugar que você provavelmente também já foi (e vai de novo) é o Empório Guimarães, a balada mais famosa da cidade. Aos sábados, é possível jantar por lá e esticar a noite dançando um poperô e vendo a mulherada. Como é a véspera da corrida, talvez você prefira sair na quinta ou na sexta-feira. Tudo bem, são os dias das festas universitárias e jamais foi registrada uma reclamação contra elas. E depois de tudo isso seria interessante se você fosse até o autódromo. Deve haver uma corrida por lá. 

Para perder a fome:

#### **Rancho Grill**

Endereço: Av Santos Dumont, 1615  
Bairro: Aeroporto  
Telefone: (43) 3321-6171  
Informações: cuidado, tem pinga de graça no jantar

#### **Galpão Nelore**

Endereço: Av. Higienópolis, 891  
Bairro: Centro  
Telefone: (43) 3324-2700  
Informações: vá para comer carne e pare com essa história de saladinha

Para perder a hora:

#### **Empório Guimarães**

Endereço: Rua Paraíba, 533  
Bairro: Centro.  
Telefone: (43) 3334-0700/(43) 3356-7726  
Informações: certamente você chegará atrasado ao autódromo [www.emporioguimaraes.com.br](http://www.emporioguimaraes.com.br)

## Regulamento

A regra é clara, diria o companheiro de cabine do Galvão Bueno. No futebol, deve ser mesmo. E ainda assim os árbitros fazem um monte de bobagens, não é? Ainda bem que na Stock Car as coisas são mais simples. Quer dizer, mais ou menos. O regulamento desportivo, que ocupa um total de vinte páginas, anda bem detalhado. Só que ainda dá para simplificar um bocadinho, principalmente ao explicar como funcionam o Playoff e a Super Classificação. Sejam diretos, caros pilotos.

### Playoff 1

Meu amigo, se depois da oitava etapa você não estiver entre os dez primeiros não adianta nem vir com conversa mole. Você estará fora da disputa pelo título. Ainda que consiga vencer as quatro últimas provas será no máximo o 11º colocado. Ninguém manda ficar batendo feito aluno de auto escola e perdendo pontos importantes.

### Playoff 2

Se você abriu três milhões de pontos de vantagem na liderança do campeonato nas oito primeiras etapas, meus parabéns! Você é o mais novo ganhador de incríveis 25 pontos! O segundo colocado, que levou uma surra o ano inteiro, ficará com 20 pontos. E aí vocês decidem o título nas últimas quatro etapas. Se perder, o problema é todo seu.

### SuperClassificação 1

O espírito é parecido com o do Playoff. Passe o sábado pela manhã acelerando tudo o que sabe aí no seu carrinho. Vamos ver se você fica entre os dez mais rápidos. Se conseguir, fique a vontade para disputar a pole num "longo" treino de dez minutos. Se ficar fora, diga ao seu assessor de imprensa que largar atrás é difícil e que fará uma corrida de recuperação.

### SuperClassificação 2

Deve ter alguém que ainda acredita que você ficou fora da SuperClassificação porque errou na calibragem, na escolha dos compostos ou porque a limitação dos jogos de pneus é muito severa. Agora, não exagere. Todos têm a mesma quantidade. Então faça o favor de não errar.





## Grid Oficial para a corrida de hoje

<b>1</b>	35	David Muffato	1:38.697
<b>3</b>	77	Valdeno Brito	1:38.718
<b>5</b>	9	Giuliano Losacco	1:38.781
<b>7</b>	74	Popó Bueno	1:39.019
<b>9</b>	15	Antonio Jorge Neto	1:39.328
<b>11</b>	21	Thiago Camilo	1:39.076
<b>13</b>	18	Allam Khodair	1:39.115
<b>15</b>	11	Nonô Figueiredo	1:39.249
<b>17</b>	44	Diogo Pachencki	1:39.444
<b>19</b>	34	Mateus Greipel	1:39.515
<b>21</b>	3	Chico Serra	1:39.528
<b>23</b>	55	Christian Fittipaldi	1:39.537
<b>25</b>	8	Carlos Alves	1:39.554
<b>27</b>	87	Ruben Fontes	1:39.660
<b>29</b>	6	Alceu Feldmann	1:39.772
<b>31</b>	25	Jader David	1:39.860
<b>33</b>	38	Christian Conde	1:39.928
<b>35</b>	80	Luiz Carreira	1:40.437
<b>37</b>	41	Hybernon Cisne	1:40.899



<b>2</b>	0	Cacá Bueno	1:38.717
<b>4</b>	33	Felipe Maluhy	1:38.747
<b>6</b>	27	Guto Negrão	1:38.982
<b>8</b>	19	Rodrigo Sperafico	1:39.230
<b>10</b>	2	Paulo Salustiano	1:39.428
<b>12</b>	90	Ricardo Mauricio	1:39.081
<b>14</b>	12	Hoover Orsi	1:39.196
<b>16</b>	7	Thiago Marques	1:39.400
<b>18</b>	14	Luciano Burti	1:39.450
<b>20</b>	10	Ruben Carrapatoso	1:39.520
<b>22</b>	99	Gualter Salles	1:39.534
<b>24</b>	43	Pedro Gomes	1:39.549
<b>26</b>	17	Ingo Hoffmann	1:39.625
<b>28</b>	40	Fábio Carreira	1:39.719
<b>30</b>	65	Felipe Gama	1:39.800
<b>32</b>	23	Duda Pamplona	1:39.905
<b>34</b>	28	Juliano Moro	1:40.129
<b>36</b>	47	Mano Rola	1:40.712
<b>38</b>	79	Marcelo Siqueira	sem tempo