

Rallye Portugal – TAP International Rallye – 1971

Rallye de Portugal 1971

Ein Bericht von Luis Cezar Ramos Pereira

Web Adresse: <https://luiscezar.blogspot.com/2010/07/portugal-rally-rallye-internacional-tap.html>

Europäer sind große Rallye-Fans, ebenso wie Argentinier und Uruguayer. In Brasilien hingegen interessieren sich nur wenige für diesen Sport. Sie konzentrieren sich eher auf Geschwindigkeitsrennen auf Rennstrecken und historische Rallyes. Nur wenige setzen sich für den Erhalt des Rallyesports ein. Rallyes wurden damals nur in São Paulo und Rio Grande do Sul veranstaltet.

1971 veranstaltete Brasilien seine erste große Rallye, die Rallye der Nationalen Integration. Die Strecke führte über eine wunderschöne Route: Start in Fortaleza, Ziel in Chuí – eine Strecke mit Hochgeschwindigkeitsabschnitten von insgesamt fast 5.000 km. Trotz des ganzen Drucks und einiger fragwürdiger Machenschaften seitens Ford stach ein Auto besonders hervor: der Puma GT 1600, gefahren von Jan Balder und navigiert von Alfred Malowski. Und wohlgemerkt, es handelte sich um eine ernsthafte Rallye, die sogar zum Tod des Fahrers aus Rio Grande do Sul – Zaffari – führte, als er sich mit seinem Dodge Dart überschlug. Ganz zu schweigen davon, dass Tite Catapani nach einem Überschlag mit einem Ford Corcel die Milz entfernt werden musste.

Nun ja ... nach dieser epischen Leistung gewann das siegreiche Duo 110.000 (in der damaligen Währung), einen Karmann Ghia TC (im Wert von 25.000) – alles wurde unter den Teammitgliedern aufgeteilt (Crispin war der Chefmechaniker) – und als weiteren Preis gab es eine Einladung zur Teilnahme an der Internationalen Rallye Portugal oder TAP Rallye. TAP übernahm die Reisekosten des Duos, Varig die Kosten für den Transport des Wagens, Puma stellte Fahrzeug, Treibstoff und Öl zur Verfügung, und Alfred arrangierte ein Sponsoring von VDO, um ihre Ausgaben in Portugal zu decken.

Das Niveau des Wettbewerbs war hoch und deutlich anders als bei der Integrationsrallye; schließlich handelte es sich um eine internationale Rallye, die als eine der besten der Welt galt.

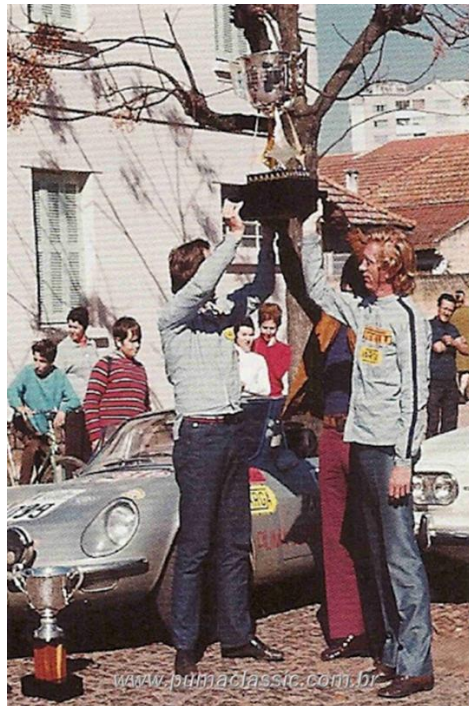


Das Siegerduo der Nationalen Integrationsrallye

Die Integrationsrallye bot einige großartige und beeindruckende Momente, zerbrochene Windschutzscheiben, Todesfälle, Überschläge, traurige und lustige Situationen und eine große Verschwörung gegen das Puma-Werk, gegen Puma und gegen das Puma-Duo). Mitten im Rennen wurden die Regeln geändert, um dem zurückliegenden Ford-Team einen Vorteil zu verschaffen. Als Jan Balder meinen Freund Paulo „Lebende Legende“ Martinelli, einen Ford-Fahrer (am Steuer eines Belina),

fragte, wie das Rennen lief, antwortete Paulinho: „Tut mir leid, Jan, mein Chef hat uns verboten, mit dir zu reden.“ J. Balder fragte: „Warum?“ – und er antwortete: „Ich weiß es nicht.“ (Diese Passage steht in Balders Buch, wird aber von Paulinho bestritten.)

Von Porto Alegre nach Chuí verspürte J. Balder auf der langen Geraden den Drang zu urinieren – er tat es während der Fahrt im Auto. Als sie an der BR-Tankstelle zum Tanken ankamen (im Leerlauf), schüttete er einen Eimer Wasser darüber. Mit Seife, um so ein Ereignis erträglicher zu machen ... aber es war bitterkalt, und J. Balder musste den Puma mit den Füßen auf den Pedalen fahren, um die Nässe zu vermeiden. Noch ein Zwischenfall: Bei einem der Stopps beschloss Beifahrer Alfred Maslowski, zu urinieren, aber es dauerte so lange, dass sie verspätet wieder anfuhr – sie lagen hinter Grecos Wagen (sie brauchten 9 km, um die Durchschnittsgeschwindigkeit zu erreichen).



Rallye der Nationalen Integration – 1971

Ab 1967 organisierte der ACP (Automobilclub Portugals) Rallyes. Die TAP-Rallye entwickelte sich zu einem internationalen Event und wurde, stets unter Einhaltung der FIA-Regeln, 1973, im ersten Jahr der Rallye-Weltmeisterschaft, in deren Kalender aufgenommen. Die Rallye Portugal (früher bekannt als TAP Rallye, Rallye Portugal, Rallye Vinho do Porto und Rallye TAP) genoss hohes Ansehen und wurde zeitweise als beste Rallye der Welt (ausgezeichnet vom BPICA – Bureau Permanent International des Constructeurs d'Automobiles) bezeichnet.

Im Jahr 2000 wurde sie von der FIA zur „Besten Rallye des Jahres“ gekürt. Sie hält einen weiteren Rekord: Der Finne Markku Alén gewann die Rallye am häufigsten (1975, 1977, 1978, 1981 und 1987). Fantastisch! Die Etappe von 1985 ist mir bis heute in bester Erinnerung geblieben, als Walter Röhrls Getriebe im letzten Abschnitt ausfiel und der Finne Timo Salonen den Sieg davontrug. 1971 gewann Jean-Pierre.

Nicolas fuhr eine Renault Alpine 1600, als Beifahrer fungierte der junge J. Todt (der spätere FIA-Präsident). Eine historische Korrektur ist angebracht: Es wurde stets behauptet, die ACP habe diese Rallye mit Unterstützung der TAP ins Leben gerufen. Tatsächlich war diese erste TAP-Rallye eine Fortsetzung der in den 1960er-Jahren von der TAP Kultur- und Sportgruppe veranstalteten Rallyes (eine Rallye für die Mitarbeiter von TAP als Anreiz und zur Teambildung). An dieser Rallye, die in den 1960er-Jahren ihren Anfang nahm, beteiligte sich ab 1965 Alfredo César Torres, der der Veranstaltung eine professionellere Note verlieh (er blieb bis 1997 für sie verantwortlich).

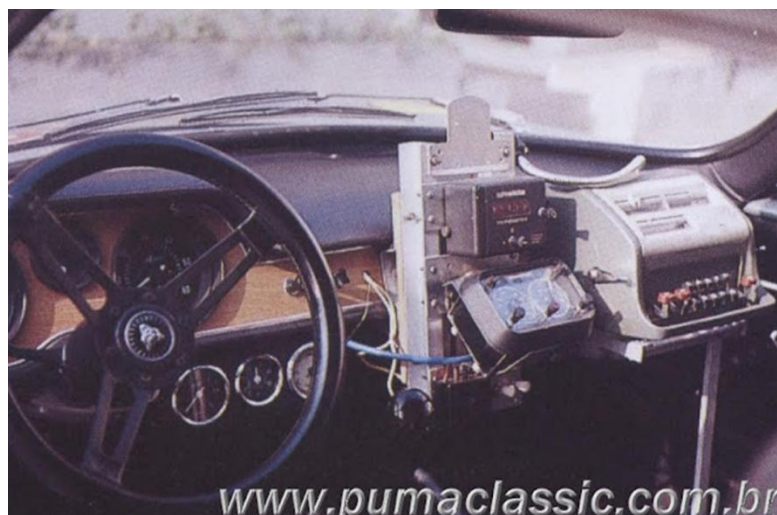
1966 öffnete der Präsident von TAP die Veranstaltung für alle Teilnehmer, nicht nur für seine Angestellten, und sie entwickelte sich zu einem internationalen Event (die TAP International Rally entstand 1967). 1969 gab es bereits 190 Nennungen! 1973 wurde sie Teil der Rallye-Europameisterschaft. Dies war ein gewaltiger Schritt – von einer internen Veranstaltung für Firmenmitarbeiter zu einem Lauf der Europameisterschaft und später zur Aufnahme in den offiziellen FIA-Kalender der Rallye-Weltmeisterschaft.

Erst 1975 übernahm die ACP die Organisation der Rallye von der TAP Kultur- und Sportgruppe. Der Erfolg der Veranstaltung lockte Tausende von Zuschauern an die Strecken, was der Organisation zahlreiche Probleme bereitete. Tatsächlich führte die hohe Zuschauerzahl und der Tod einiger Zuschauer zum Ende der Gruppe B der PS-starken Geländewagen bei Rallyes.

Die TAP Rallye 1971 startete in Wien, London, Mailand, Frankfurt, Zürich, Amsterdam, Brüssel, Paris, Faro, Madrid, Kopenhagen, Porto und Lissabon (die fünfte TAP Internationale Rallye fand vom 5. bis 10. Oktober 1971 statt – das erste Auto startete um 16:36 Uhr in Lissabon – der brasilianische Puma mit der Startnummer 132 war in Gruppe 6, Klasse 10 gemeldet – 4 Zylinder mit 1800 cm³. Ursprünglich waren 150 Fahrzeuge gemeldet.

Bevor ich auf die erste brasilianische Teilnahme an einer internationalen Rallye eingehe, möchte ich erwähnen, dass meine erste Teilnahme an einer internationalen FIA-Rallye sehr ähnlich verlief: In beiden Fällen fehlte es an finanzieller Unterstützung; in beiden Fällen fehlte es an technischer Unterstützung; ich erhielt Hilfe von Portugiesen beim Ausfüllen des Fahrtenbuchs; es fehlte an Treibstoff; in beiden Fällen gab es Probleme mit den Reifen; in beiden Fällen gab es Probleme mit dem Auto (in meinem Fall – Elektrik, beim Puma – Fahrwerk). In beiden Fällen wurde entschieden, auf die gefährliche und beinahe selbstmörderische Schlussetappe zu verzichten, um Fahrer und Wagen zu schonen, die Reifenprobleme hatten (und in meinem Fall kamen noch ein Elektrikausfall und eine miserable Navigation hinzu).

Beide Fahrzeuge (Puma und in meinem Fall Volvo) überstanden zahlreiche Unfälle und Zwischenfälle unbeschadet. J. Balders Beifahrer, Alfred Maslowski, und ich sind Rallye-Fans; er erkannte wie ich die vielen fantastischen Persönlichkeiten der Rallye-Welt bei ihren jeweiligen Rennen. Kurzum, viele glückliche Zufälle.



Beachten Sie das Armaturenbrett mit einem Halda Speedpilot und einem Halda Tripmaster und einem Facit-Rechner (schlechter Navigator).

Jan Balder ist Niederländer, liebt Geschwindigkeit und wurde zeitweise einfach „Omelett“ genannt. Alfred Maslowski ist Österreicher und wurde von seinen Motorsportfreunden „Deutscher“ genannt. Jan Balder lernte ihn bei Emerson Fittipaldi kennen, als Freddy dort eine Schuld von Rato eintreiben wollte.

Daraus entwickelte sich ein erfolgreiches Duo, das trotz aller Widrigkeiten damals hart kämpfen musste, um ein Rennen gegen die Familie Mondin zu gewinnen.

Vor seiner Abreise nach Portugal versuchte Jan Balder mit einem Lola T70 an den 6 Stunden von Nova Lisboa in Afrika (Angola) teilzunehmen (ich sage „versuchte“, da das Auto im Training ausfiel). Nach seiner Rückkehr nach Brasilien startete er bei den XII 500 km von Interlagos (Casari-Ford A1 – er saß im Lola T70, der jedoch in Casaris Händen Feuer fing). Anschließend nahm er an den 12 Stunden von Porto Alegre teil – erst nach diesen „Vorspeisen“ reiste das Duo zur Rallye Portugal.

Jan Balder war gerade vom Rennen im Süden zurück, als sein Variant (ein Begleitfahrzeug) eine Panne hatte. Er übernachtete in einem Hotel und erhielt noch am selben Abend einen Anruf von Alfred, der ihn dringend zur Teilnahme an der TAP Rallye einbestellte. Dieses Rennen hatte er aufgrund der Schwierigkeiten bei der Teilnahme eigentlich ausgeschlossen, aber Alfred (glaube ich) war am enthusiastischsten, und es waren nur noch sieben Tage bis zum Rennen in Europa. Milton Masteguim von Puma und der Mechaniker Wilson bauten im Werk blitzschnell einen Puma mit einer dünneren (50 kg leichteren) Fiberglas-Karosserie und einem 1800-cm³-Motor.

J. Balder kommt in São Paulo an, wechselt Gepäck und Kleidung, holt Alfred ab und fährt nach Rio de Janeiro, um mit TAP zu sprechen und nach Portugal zu fliegen. Alfred arbeitete in einem pharmazeutischen Labor, hatte einen Medikamentencocktail zubereitet und ihn J. Balder gegeben, um ihn aus seinem desolaten Zustand zu befreien.

Bevor wir zum Rennen kommen, sprechen wir über den Puma. Es hält sich hartnäckig das Gerücht, das Werk habe ein Modell namens Rallye hergestellt (das es nie gab), und auch die für den Massenwettbewerb produzierten Fahrzeuge wurden nicht als Spartans bezeichnet (sie hatten dünneres Fiberglas). Was speziell für das Werk oder den Puma-Händler (MM) gefertigt wurde, war ein Fahrzeug mit Platz für eine Trockensumpfschmierung, einen Ölkühler und pantografische Scheibenwischer (außerdem wurde ein Lufteinlass über den Heckflossen angebracht – an den Seiten hatten einige Fahrzeuge integrierte Zusatzscheinwerfer, und manche Rennversionen besaßen den Tankeinfüllstutzen eines größeren VW-Lkw).

Was die Leute erzählen, ist reine Fantasie, insbesondere die Spekulationen über die Produktionszahlen (20 Spartans, 10 Rallye usw., der Fantasie sind keine Grenzen gesetzt) Offiziell gab es kein Rallye- und/oder Rennstreckenmodell.

Ein Beispiel: Das Fahrzeug, das an der TAP-Rallye teilnahm, war nicht einmal richtig für das Rennen vorbereitet. Der von Puma bei der FIA eingereichte und abgelehnte Homologationsantrag war ein Flickwerk. Eine Schande! Aber die Devise lautete: „Lasst es uns wagen.“ Ich gebe Fakten wieder.

5.º RALLYE INTERNACIONAL TAP		
CARTA DE CONTRÔLE E IDENTIFICAÇÃO CARNET DE ROUTE ET IDENTIFICATION IDENTIFICATION AND CONTROL CARD	N.º DO CONCORRENTE 132	
<small>Esta carta serve de apólice de seguro e contém os boletins de infração às regras de trânsito. Ce carnet de route tient lieu d'attestation d'assurance et de carnet d'infraction. This identification and control card serves instead of insurance certificate and breach of regulations book.</small>	5.º RALLYE INTERNACIONAL TAP 1.º Copia a entrar pelas autoridades ELIMINAÇÃO EXCLUSION	
EQUIPA TEAM JAN BALDER / ALFRED MASLOWSKI	5.º RALLYE INTERNACIONAL TAP 1.º Copia a entrar pelas autoridades	
CARRO CAR PUMA 32 4240	5.º RALLYE INTERNACIONAL TAP 1.º Copia a entrar pelas autoridades	
<small>Colagem e carimbo de validade internacional de validade não inferior a 30 dias</small>  1.º CONDUTOR 1st DRIVER Jan Balder <small>Assinatura * signature</small>	<small>Colagem e carimbo de validade internacional de validade não inferior a 30 dias</small>  2.º CONDUTOR 2nd DRIVER Alfred Maslowski <small>Assinatura * signature</small>	5.º RALLYE INTERNACIONAL TAP 1.º Copia a entrar pelas autoridades 500 pontos Penalidade Penalty
PARTIDA DE DIPART DE STARTING FROM LISBOA	5.º RALLYE INTERNACIONAL TAP 1.º Copia a entrar pelas autoridades	

Bei ihrer Ankunft in Portugal wurden die beiden von einem VW-Händler empfangen, der den Puma in Empfang nehmen und möglicherweise auch technische Unterstützung für das brasilianische Auto leisten sollte. Nach der Kontaktaufnahme erfolgte die offizielle Anmeldung.

Der portugiesische Rallye-Meister Américo Nunes stellte die gesamte Rallye-Strecke zur Verfügung, die er und sein Leitfahrer bereits gefahren waren. Eigentlich hätte das brasilianische Duo die Strecke mindestens einmal abfahren sollen, um sich mit den Kniffen vertraut zu machen.

Der Puma und ein weiteres brasilianisches Auto, ein Ford Corcel, sollten an dieser Rallye teilnehmen. Ford hatte zugesagt, das von Bino, Grecos Team, vorbereitete Auto zu schicken. Balder und Maslowski wohnten im gleichen Hotel wie die beiden Fahrer des Corcel Geraldo Goldberg und Francisco Roemler. Die Presse aus Rio Grande do Sul schickte sogar den Journalisten Elton Jaegger nach Portugal, um über das Ereignis zu berichten.

Zwei Tage vor dem Start landete das Varig-Flugzeug mit dem Puma. Der Corcel war nicht an Bord (die armen Kerle aus Rio Grande do Sul!). Der Puma war brandneu – grün lackiert mit einem gelben Streifen. Er von Milton Masteguín von São Paulo zum Flughafen Galeão in Rio de Janeiro gefahren worden. Während der Fahrt notierte er alle ihm aufgefallenen Mängel. Er erstellte eine Liste und wickelte sie um den Scheibenwischer. Es war, wie Jan Balder bemerkte, eine riesige Checkliste, von Milton unterschrieben und mit Glückwünschen versehen.



Der Puma Espartan mit Jan Balder und Alfred Maslowski als Copilot

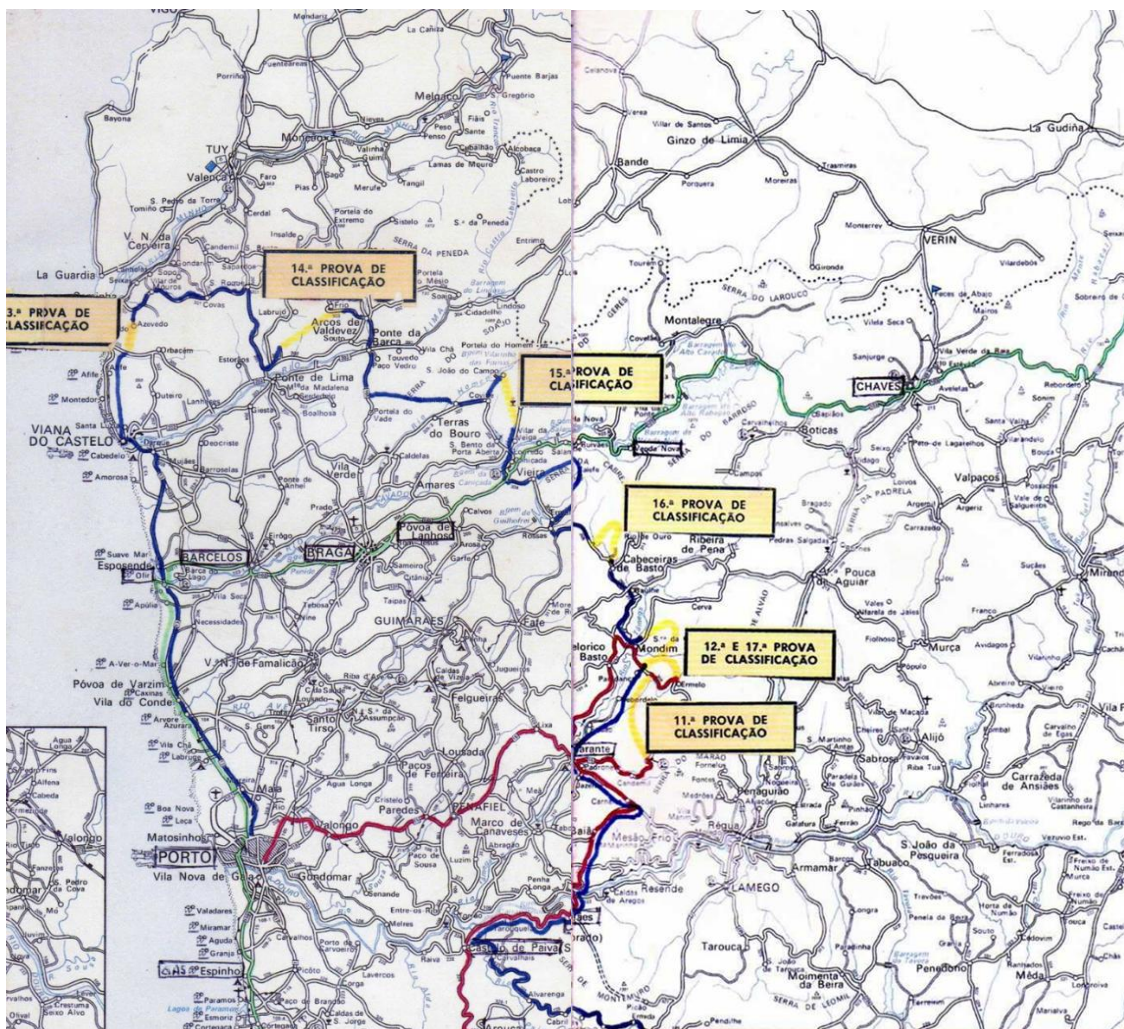
Als der Puma zur obligatorischen Inspektion gebracht wurde, musste das zweite Reserverad entfernt werden. Laut Reglement waren nicht zwei Reserveräder erlaubt. Der Puma hat zwei verschiedene Reifentypen vorne 165/13 und hinten 185/13. Diese hätten standardisiert werden sollen. Die anderen Teams hatten mehrere Reifentypen für die unterschiedlichen Untergründe der Rallye dabei. Der Puma hingegen hatte nur die vier Werksreifen, die nicht einmal zu 50 % für Asphalt und zu 50 % für Schotter geeignet waren.

Außerdem passten nur wenige Ersatzteile ins Auto. Das zweite Reserverad und eine Windschutzscheibe wurden freundlicherweise vom Begleitfahrzeug des VW-Händlers mitgeführt, der einen Porsche 911 und einen deutschen VW 1302 betreute. Die übrigen Teile musste der Puma bei einem VW-Händler in Portugal bestellen.

Vor dem Start übergab der portugiesische Formel-1-Journalist Domingos Piedade Jan Balder eine Nachricht von Emerson Fittipaldi: „Omelete und Alemão, gebt alles und viel Glück!“ Am ersten Renntag kam Balder, weil er müde war, von der Strecke ab und verbog die Lenksäule. Er korrigierte die Vorderradausrichtung später per Augenmaß. Die Vergaser liefen oberhalb von 5200 U/min viel zu fett, was zu Fehlzündungen des Pumas führte. Bekanntlich befinden sich die Vergaser in der Nähe der Kotflügel, was den Düsenwechsel erschwert.

Nach der ersten Etappe erreichte das Team die Nachricht von einem brennenden BMW 2002 und einem weiteren in eine Schlucht gestürzten Wagen. Balder zog sich blitzschnell einen feuerfesten Anzug an. Sein Beifahrer fragte: „Ist das alles, was du dabei hast?“ Balder bejaht, worauf Alemão erwidert: „Dann fahrt langsam mit dem Schrotthaufen hoch.“ Mit „hochfahren“ ist die geplante Bergfahrt – Serra de Boa Viagem – gemeint, und mit „Schrotthaufen“ der Puma. Sie fuhren die Bergfahrt gut. Der Puma benötigte 5 Minuten und 3 Sekunden, was ihm Platz 52 einbrachte. Die Alpine brauchte 4 Minuten und 8 Sekunden; der BMW aus Gruppe 1 4 Minuten und 38 Sekunden; der Datsun aus Gruppe 2 4 Minuten und 12 Sekunden; der Porsche aus Gruppe 3 4 Minuten und 23 Sekunden; der Porsche aus Gruppe 4 4 Minuten und 14 Sekunden).

Der Puma lag gut vor den 120 Fahrzeugen, von denen 30 Werksautos waren. Das Problem war der fehlende Reserve-Benzinkanister. Der vergrößerte Benzintank fasste 80 Liter. Sie mussten anhalten, um Benzin zu suchen. Ein anderer Teilnehmer, der kein Geld hatte, gab ihnen 20 Liter. Dadurch verlor das brasilianische Duo etwa 10 Minuten. In einem anderen Bericht sind 15 Minuten genannt. Dadurch fiel der Puma von Platz 36 auf Platz 102 von 106 verbliebenen Fahrzeugen zurück. Zu allem Übel begann die Spritzwand im Fahrzeugboden zu reißen. Man konnte die Straße durch die Pedale sehen.



Vor dem Finale und vor der Bekanntgabe ihres Ausscheidens nahm das Duo an einem 5-Runden-Rennen auf der Radrennbahn des José-Alvalade-Stadions in Lissabon (Sporting Club de Futebol) teil. Sie entfernten den Luftfilter, um das Gemisch abzumagern, und pumpften die Reifen auf 40 Pfund auf! Sie brachen den Rekord und belegten den 19. Platz mit einer Zeit von 1:36,04 Minuten vor dem Porsche 911S des portugiesischen Meisters Giovanni Salvi (1:36,72 Minuten).

Jean-Pierre Nicolas fuhr mit seiner Alpine die schnellste Zeit (1:26,59 Minuten). Sie verfolgten das Rennende im Presseraum. Am Ende erreichten nur zwölf von ursprünglich 120 Fahrzeugen das Ziel. Drei Teams wurden nachträglich disqualifiziert.

Jan Balder beschreibt den Puma wie folgt:

„Das hat mich überzeugt, dass der Puma Potenzial für europäische Rallyes hat. Mit einem etwas stärkeren Motor, einer leichteren Mechanik, vielleicht der des VW 1302 und einer hervorragenden Unterstützung während des Rennens bin ich mir seines Erfolgs sicher.“

Endgültige Klassifizierung:

1. Nicolas / Todt – Alpine Renault A110 1800cc
2. Lampinen / Davenport – Lancia Fulvia HF 1600cc
3. Platz Neyret / Terramorsi – Alpine Renault A110 1800cc
4. Sonde / Manfrotto – Fiat 125 S 1600cc
5. Haimback / Biebinger – Opel Kadett 1900cc
6. Fowkes / Kirkhan – Ford Escort BDA 1600cc
7. Greder / Fouquet – Opel 1904 1900cc
8. G. Pereira / J. Marçal – Opel 1904 1900cc
9. Luybregts – Luybregts – DAF 55 (es wird berichtet, dass es sich um einen Datsun 1600cc handelte)

Kommen wir zum Formular, das PUMA bei der FIA eingereicht hat. Die FIA lehnte es ab, der Puma hatte nie eine FIA-Homologation und trat in der Prototypen-Kategorie an. Ich möchte einige Punkte aus dem FIA-Formular hervorheben (es war voller „oder“):

- PUMA bezeichnet sich als Puma GTE mit einem 1.584-cm³-Motor (tatsächlich hatte er aber einen 1.800-cm³-Motor);
- Es wird ein Tankvolumen von 40 Litern angegeben, tatsächlich fasste der Tank aber 80 Liter;
- Der Raddurchmesser betrug 355,6 mm, 330 mm oder 381 mm (14", 13" oder 15").
- Die Radbreite betrug 139,7 mm oder 177,8 mm (5 1/2" oder 7").
- Das Verdichtungsverhältnis betrug 7,2:1, 8,5:1, 9,0:1, 9,5:1 oder 10:1.
- Nasssumpf- oder Trockensumpfschmierung.
- Das Schwungrad wog 7,94 kg oder 5,7 kg.
- Die Kurbelwelle hatte einen Durchmesser von 69 mm (9,0") oder 78,4 mm (10,0").
- Der Kolben hatte ein Volumen von 52 cm³, 47 cm³, 43 cm³ oder 38 cm³.
- Der Vergaser war ein Solex-Brosol 32 oder ein Solex. 40/P-II2;
- 70 PS oder 90 PS bei 4.700 U/min oder 4.900 U/min (Höchstzahl 5.000 U/min oder 5.800 U/min);
- Höchstgeschwindigkeit 160 km/h oder 180 km/h

Die angegebene Ausstattung umfasste: 80-Liter-Tank; ca. 50 kg leichtere Karosserie; keine Innenausstattung; Vorderräder mit einem Durchmesser von 330 mm oder 381 mm; Radbreite 5 3/4" und/oder 7"; Girling- oder ATE-Servobremse; Zylinder mit 88 mm, 90 mm oder 92 mm Durchmesser; Hubraum 1700 cm³, 1800 cm³, 1900 cm³, 2000 cm³ oder 2200 cm³; Verdichtungsverhältnis 8,5:1, 9,0:1, 9,5:1 oder 10,0:1; Verbrennung Brennraumvolumen von 52, 47, 43 oder 38 cm³; optionale Trockensumpfschmierung mit 8,5 Litern; erleichtertes Schwungrad mit einem Gewicht von ca. 5,7 kg; Solex-Brosol H 40 EIS oder Solex 40 PII/2 Vergaser; elektrische Kraftstoffpumpe als optional erachtet; P1-, P2- oder P3-Steuerung (die 2 Zusatzscheinwerfer wurden nicht installiert).



Jetzt versteht man, warum die FIA das Datenblatt mit den vielen Unklarheiten abgelehnt hat. Sie kannten nicht einmal den tatsächlichen Hubraum, da PUMA auf der ersten Seite 1600 cm³ angab, die interne Beschreibung aber von 1700 cm³ bis 2200 cm³ sprach. Die Behauptung, das Auto sei spartanisch ausgestattet, reduzierte das Gewicht nur um etwa 50 kg, was bei dieser Motorgröße keinen Unterschied macht.

PUMA hatte nicht die finanziellen Mittel, um ein Spitzenauto für eine so wichtige Rallye zu finanzieren – das Fahrer-Beifahrer-Duo war fantastisch, da sie die Strecke nicht kannten und trotz eines eher unterlegenen Autos eine hervorragende Leistung zeigten.

Luis Cezar



Luis Cezar Ramos Pereira war ein brasilianischer Rallye-Pilot, der besonders im Bereich historischer Rallye-Veranstaltungen und Classic-Rallyes bekannt ist. Er nahm regelmäßig an Rallye-Veranstaltungen mit klassischen Fahrzeugen teil und ist auch als Organisator bzw. Direktor bei solchen Events engagiert.

Er fuhr z. B. beim IX Rallye Internacional – Campeonato Brasileiro im Jahr 2009 mit einem Volvo Amazon 122S und belegte dort einen Platz in der

Gesamtwertung.

Bei der Rallye Internacional 1000 Milhas Históricas Brasileiras, einer bekannten klassischen Rallye-Regelmäßigkeitsfahrt in Brasilien, trat er nicht nur als Fahrer auf, sondern ist auch als Diretor da Prova (Direktor der Veranstaltung) und Organisator tätig.



Impressionen aus der 1000 Milhas Históricas Brasileiras

Rallye Internacional 1000 Milhas Históricas Brasileiras

Diese Rallye ist eine der bedeutendsten historischen Regularitäts-Veranstaltungen Brasiliens. Sie wird vom MG Club do Brasil organisiert und zählt als international anerkannte Rallye für Fahrzeuge, die zwischen 1919 und 1980 gebaut wurden mit FIA-Historic/FIVA-Status.

Länge & Dauer: Etwa 1.500–1.800 km über mehrere Tage durch verschiedene Bundesstaaten Brasiliens (SP, RJ, MG, RS etc.).

Start & Ziel: Häufig vom Shopping Iguatemi in São Paulo aus.

Teilnehmer: Neben vielen Klassik-Fahrern waren auch bekannte Namen wie der Formel-1-Weltmeister Nelson Piquet zu Gast bei der Rallye.

Luis Cezar war mehrere Jahre als Diretor de Prova (Sportlicher Leiter) bei diesem Event aktiv und trug maßgeblich dazu bei, dass die Rallye international Anerkennung erhielt. Bei der 2. und 3. Ausgabe der 1000 Milhas Históricas Brasileiras trat er nicht nur als Teilnehmer, sondern auch als Direktor und Sprecher der Veranstaltung auf, gab Interviews und half bei der Streckenplanung und Durchführung.