

# 1.º Circuito do PARQUE IBIRAPUERA

Reportagem de WILSON FITTIPALDI

Em 22 de mês p.p., numa tarde ensolarada, as avenidas do Parque Ibirapuera, sempre silenciosas e convidativas aos passeios a pé, foram sobressaltadas pelo barulho ensurdecedor dos passantes motores das máquinas dos motociclistas bandeirantes. Pela primeira vez, na história desse esporte em nossa capital, os dirigentes da Federação Paulista de Ciclismo e Motociclismo, após vários e difíceis obstáculos, levaram a efeito as corridas que eram aguardadas com ansiedade pelos fãs do esporte de Fuad.

A vontade dos adeptos do motociclismo, em verem essa prova, foi causada por vários motivos que originaram diversas polêmicas e os mais contraditórios pontos de vista. Como se sabe a organização das provas foi agravada por ordens e contra ordens, com respeito à sua realização. A Federação se empenhou a fundo, recorrendo em última instância ao Diretor de Esporte, Cap. Silvio de Magalhães Padilha, e este ao Governador, quando então, percebendo que os organizadores tinham o apoio do Executivo, a Diretoria do Serviço de Trânsito concedeu a devida licença. Foi esta a principal causa da ansiedade desperta da em todos, pois até a última hora não sabíamos com certeza se de fato a prova seria realizada.

O outro motivo que despertou a curiosidade foi o local escolhido. Para uns

não servia, para outros era ótimo. Foram apontados pelas duas facções os prós e os contras, porém tivemos oportunidade de constatar que o local não é especial mas se adapta perfeitamente às provas de motocicletas. As duas curvas na metade da Avenida exigem sangue frio e perícia dos corredores, e os cotovelos terminais, calma e domínio absoluto sobre a máquina. Dessa forma, em meio a todas as corridas, oriundas do meio, tivemos a realização do 1.º Circuito Motocicístico do Parque Ibirapuera.

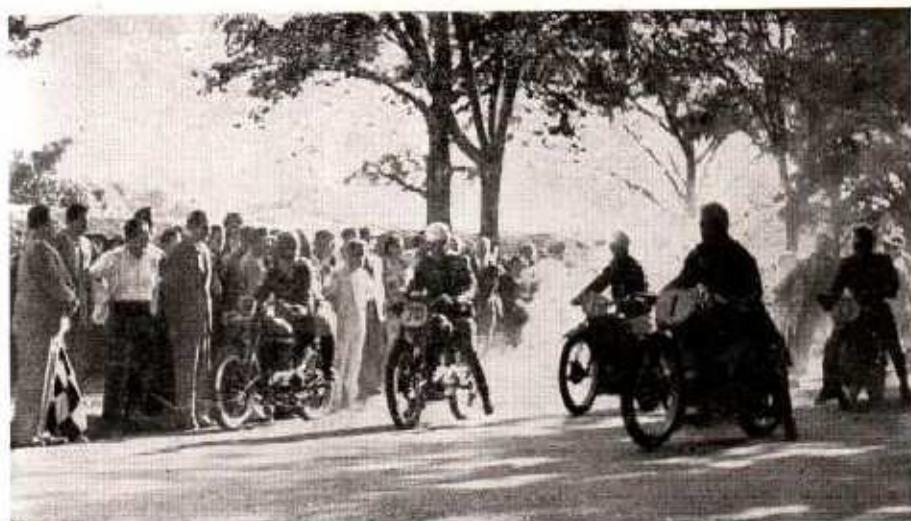
Tudo decorreu normalmente, salvo pequenos acidentes de pouca monta, notando-se porém a falta de diversos pilotos, todos categorizados e populares. Cinco máquinas especiais deixaram de competir. Duas Norton Manx, de Felipe Carmona e Oswaldo Diniz, uma Guzzi especial de Latorre, a Gilera de Cirilo e a pequena D.K.W. de Eley Gogliano. Os motivos que levaram esses motociclistas a não participar são vários e suas explicações as mais diversas, o que, para uma explicação pormenorizada, necessitariam de outra revista. No entanto não deixamos de lançar nosso protesto contra esses elementos, pedindo aos mesmos que se tornem mais esportistas, se é verdade, como apregoam, que gostam do arrojado esporte. Quem sabe, para a próxima vez, eles, depois de meditarem com calma, compareçam com suas



Hugo Moradei 1.º colocado na classe de 350 c.c.



Angelo Pagotti 2.º colocado na classe de 350 c.c.



Saída para a prova de 500 c.c. especiais, vendo-se o Governador Ademar de Barros, que foi o juiz de partida.

passantes máquinas, tornando certamente o espetáculo mais movimentado e bonito.

Da mesma maneira que falarmos dos faltosos, não podemos deixar de elogiar a atitude de Bezzi, o veterano corredor santista, que dia a dia vem mostrando que indiscutivelmente é o maior motociclista do país, esportivamente falando. O "vovô" sempre dá o ar de sua graça em todas as competições. É sempre o primeiro a inscrever-se e por inúmeras vezes o primeiro a chegar. Quer com máquina especial ou máquina esporte, quer em circuitos perigosos ou fáceis, quer em São Paulo, Santos ou outras cidades, Bezzi comparece sempre alegre e disposto, com o elevado espírito esportivo de participar em

provas, não exclusivamente para vencer, mas com sua presença, com seu nome por demais conhecido no cenário motociclistico nacional e internacional, corre para ganhar ou perder, dando assim sua parte para a glorificação do esporte. Parabéns, Luiz Bezzi, e que o exemplo dado por você seja seguido por todos os motociclistas do Brasil.

#### O DESENROLAR DAS PROVAS

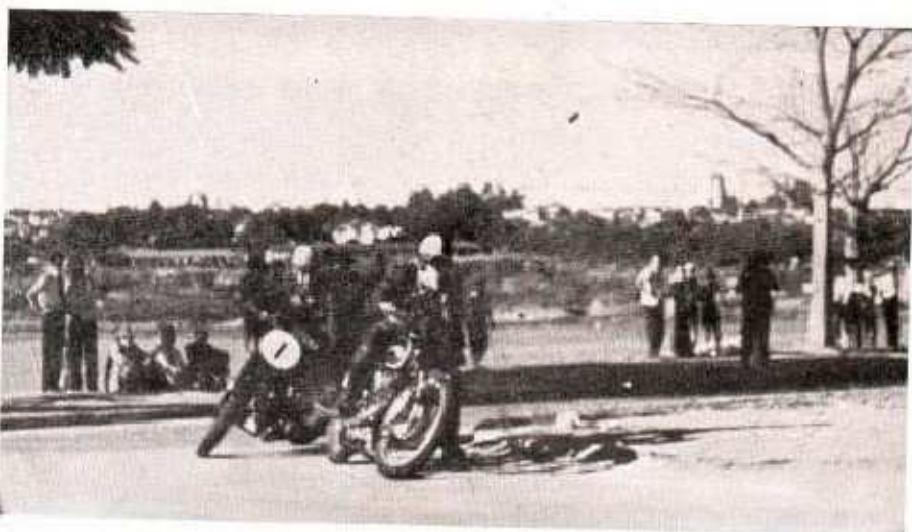
Aproximadamente às duas e trinta, com a presença do Governador do Estado, Exma. Senhora, comitiva oficial, representante do Cel. Ferlich comandante da Força Policial do Estado, em cuja homenagem foram realizadas as provas, foi dada a largada para a prova às máquinas 250 c.c. e 300 c.c. Somente quatro pilotos se alinharam; dois para a categoria 250 c.c. e dois para a categoria 350 c.c. Luis Bezzi com moto Guzzi e Alfredo Faletti com Jawa, ambos do Santos Moto Club, e Angelo Pagoti com Velocette do Piratininga Moto Club, o qual ao lado de Hugo Moradei, pilotando uma C.M. Especial, disputaram a classe dos 350 c.c.

Dada a largada tornou a dianteira o piloto da Velocette, seguido por Moradei, Bezzi e Faletti. Na altura da 7.ª volta, Pagoti, por defeitos mecânicos, perdeu valiosos minutos, perdendo a primeira colocação para Moradei, como também as demais para os outros corredores. Partiu novamente em último lugar, recuperando sómente um posto na classificação geral, obtendo assim o segundo na sua categoria. Bezzi desde o inicio firmou-se na primeira colocação na classe 250 c.c. e conseguiu o primeiro posto com a Guzzi cedida por Luis Latorre. Os resultados dessa prova foram os seguintes:

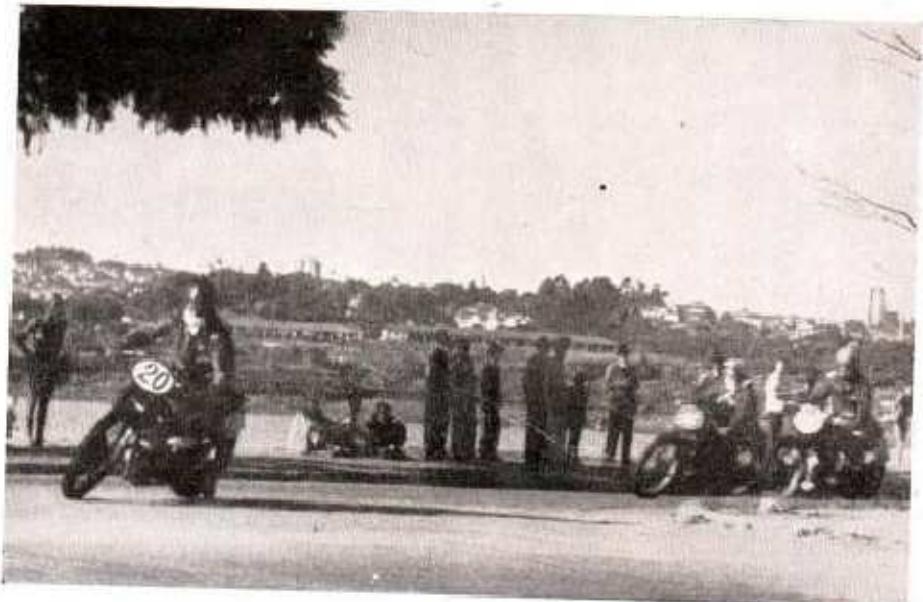
Categoria 250 c.c. e 350 c.c. classificação em separado, 15 voltas na distância de 45 quilômetros.

- 1.º colocado 250 cc. — Luis Bezzi — Santos Moto Club — Moto Guzzi Airone
- 2.º colocado 250 cc. — Alfredo Faletti — Santos Moto Club — Jawa
- 1.º colocado 350 cc. — Hugo Moradei — Centauro Moto Club — C.M. Especial — 45 quilômetros em 33'17" 2/5
- 2.º lugar 350 cc. — Angelo Pagoti — Velocette — Piratininga Moto Club

Após um rápido intervalo, tivemos a largada para as categorias 500 esporte e 500 especiais. Sete participantes fo-



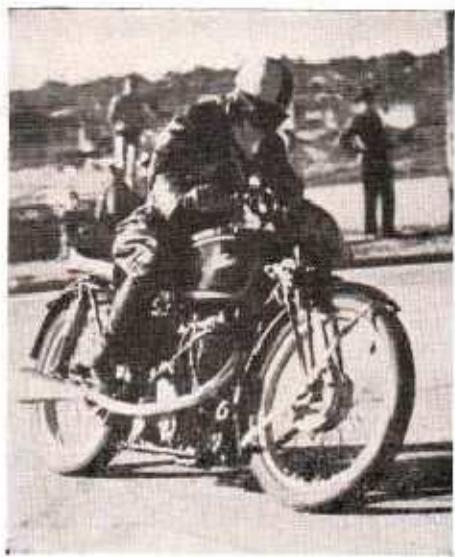
Edgar Soares e Luiz Bezzi em luta titânica para o 2.º posto, ao fazerem uma curva



Edward Pacheco foi na primeira volta liderando a prova.  
Ao fundo vê-se Edgar Soares e Bezzi em luta.



Edward Pacheco ao fazer a última volta, já vencedor absoluto da prova.



Edgar Soares, ainda atrasado na prova de 500 c.c.

ram reunidos, sendo cinco na 500 standard e 2 na especial. Ao ser baixada a bandeira quadriculada toma a dianteira o estreante Edward Almeida Pacheco, para não mais perdê-la. Em segundo Edgard Soares, terceiro Bezzi e os demais formando um compacto bloco. Na primeira passagem pela cronômetro, Orlando Guardino, pilotando uma A.J.S., não apareceu, correndo boato que o mesmo havia caído. De fato, os boatos foram confirmados imediatamente pois Guardino, ao contornar o "balão" do Ibirapuera, derrapou violentamente, bateu no meio fio, sendo cuspido fora da máquina, caindo sobre um pequeno riacho. Felizmente o

acidente não passou de um grande susto e avarias pequenas para a máquina.

Na sétima volta o representante do Velo Club de Santo André, Arnaldo Razante, por defeito em sua já cansada Machless, foi obrigado a desistir da competição. Assim, somente cinco corredores se mantiveram na pista até o término da prova.

Edward Pacheco, embora principiante, dominou a corrida de ponta a ponta, pilotando com a sobriedade e segurança de pilotos experimentados. Sua Norton Manx portou-se magnificamente bem, colaborando assim para a ótima vitória do defensor do Centauro Moto Clube. Em nenhuma das fases da corrida viu sua colocação ameaçada, o que após a prova o colocou em local destacado no cenário motociclistico nacional.

Os fãs do motociclismo aguardam uma próxima competição para assistir, possivelmente, a outro feito do jovem Edward Almeida Pacheco. Pela metade do percurso total Edgard Soares perdeu a segunda colocação para Luis Bezzi. Porém, lutando renhidamente, palmo a palmo foi conquistando o espaço perdido e durante várias voltas empolgou a assistência, quando manteve titânica luta com Bezzi. Num esforço supremo, conseguiu superá-lo classificando-se em segundo lugar na categoria especial e primeiro na esporte. Os resultados foram os seguintes:

Categoria especial — 30 voltas na distância total de 90 quilômetros:

- 1.º Edward Almeida Pacheco — Centauro Moto Clube — Norton Manx — 56'9"
- 2.º Edgard Soares — Piratininga Moto Clube — Velocette 350 cc. KTT — 56'50"
- 3.º Luis Bezzi — Santos Moto Clube — B.M.W. RS

Categoria 500 cc. esporte:

- 1.º Edgard Soares — Piratininga Moto Clube — Velocette 350 c.c. KTT — 56'50"
- 2.º Ângelo Pagotti — Piratininga Moto Clube — Velocette 350 c.c.
- 3.º Hugo Moradei — Centenário Moto Clube — C.M. 250 cc. especial

Com êstes resultados chegamos ao fim do 1.º circuito motociclistico do Parque Ibirapuera, provas organizadas e patrocinadas pela Federação Paulista de Ciclismo e Motociclismo.



O tombo espetacular de Edgar Soares

## OFICINA DE MOTOCICLETAS

REPAROS E CONSERTOS DE TODA E QUALQUER MARCA

SECÇÃO ESPECIALIZADA EM CARBURADORES

NOVOS E REFORMAS EM GERAL

## WILIS BERZINS

COMPRAS E VENDAS PELOS MELHORES PREÇOS

RUA VITORIA, 643 — FONE: 4-3434 — S. PAULO

# MODÉLO POR MODÉLO



DE LUXO O. H. V. LE 350 cc. — **MODÉLO NG** — Máquina — 72 x 85 m/m (347 cc.). Válvulas e caixa de engrenagens embutidas. Lubrificação pelo sistema seco, 4 marchas. Controle de pé. Velocímetro tipo "Smith" 80 milhas p. h. Eixo c/ amortecedor. Tanque c/ capacidade de 2½ galões.

DE LUXO O. H. V. 500 cc. — **MODÉLO VG** — Máquina 81.8 x 95 m/m (497 cc.). Válvula embutida e engrenagens lubrificadas automaticamente sob pressão. Lubrificação pelo sistema seco. 4 marchas. 80 milhas p. h. Capacidade de 3¼ de galões.



# ARIEL

DE LUXO S. V. DE 600 cc. — **MODÉLO VS** —  
Máquina 86.6 x 102 m/m (598 cc.) —  
Válvulas de molas embutidas. Dúplo rolagem de roletas. Lubrificação pelo sistema seco. 4 marchas. Controle de pé. Velocímetro tipo "Smith" 80 milhas p. h. Eixo com amortecedor. Tanque com capacidade de 3¼ de galões.



*E a sua*  
**PREFERIDA!**



CAÇADOR VERMELHO DE 500 cc. — **MODÉLO VH** —  
Máquina 81.8 x 95 m/m (497 cc.) Submetida a test, desenvolveu uma velocidade superior a 100 m. p. h. Volante de aço forjado e polido, de alta extensibilidade. Rolamento extra duplo c/ proteção pelo sistema seco, empregando uma bomba de imersão. Tanque separado, c/ capacidade de 3/4 galões. 4 marchas. Controle de pé. Velocímetro 100 m. p. h. Eixo c/ amortecedor.

Faça uma visita à nossa  
seção de Motocicletas  
Ariel e escolha o modelo  
de sua preferência.

Distribuidores exclusivos:

**CASSIO MUNIZ S.A.**

IMPORTAÇÃO E COMÉRCIO

Praça da República, 309 — São Paulo



## O Motociclismo no Brasil

O motociclismo brasileiro ressentisse principalmente de propaganda, propagando com o fito de angariar novos elementos, que sem dúvida existem em grande quantidade. É tóda uma geração que nunca teve contato com motos.

Durante os seis anos que passamos de guerra, muitos foram os guris que passaram a homens, sem ter oportunidade de um contato direto com uma motocicleta, pela falta deste artigo no mercado.

As motos existentes, a maioria de procedência alemã, acabaram-se e não havia máquinas novas para todos esses jovens motociclistas latentes.

A elas, guris de 12 a 18 anos em 1939, quando do inicio da guerra, devemos sugerir, pela propaganda, a aquisição de um meio de transporte independente, rápido e barato: o motociclo.

Seria necessária a união de todos os representantes de motocicletas, para uma campanha publicitária. O ideal seria não uma propaganda da moto X, Y ou Z, mas a propaganda da motocicleta como meio de transporte utilitário, esporte e distração. Transporte barato, esporte vigoroso e emocionante, distração das melhores, em passeios, excursões, piqueniques e viagens.

Os futuros motociclistas estão ai, centenas e milhares de jovens e adultos, a abarrotar os transportes públicos, na volta quotidiana do trabalho, nas bichas de ônibus e nos balaústres dos bondes, os infelizes paraquedistas aos quais ainda não foi sugerido que a motocicleta poderia resolver todos estes inconvenientes, e ainda proporcionar outros prazeres ignorados, no entanto tão conhecidos por todos os veteranos do esporte.

No Brasil tudo é a favor do esporte motociclistico, o clima admirável, que proporciona um verão constante, chuvas raras, relativamente boas estradas, excursões e passeios belíssimos a bem poucos quilômetros das grandes cidades. Uma natureza inigualável em belezas naturais, gasolina livre — e bem poucos são os países que gozam atualmente este privilégio.

Cabe aos interessados na venda de motos o trabalho neste campo. A publicidade poderia salientar as grandes vantagens que o moto representa como meio de transporte utilitário, o que seria fácil em metrópoles grandes como o Rio de Janeiro, São Paulo, Curitiba, Belo Horizonte, etc., que lutam evidentemente com deficiência de transporte público, para a grande massa de trabalhadores.

O transporte por meio do motociclo apresenta todas as vantagens. Diminui as grandes bichas diárias nos pontos de bonde e ônibus. Proporciona a condução a preço inferior ou igual a estes dois meios de transporte, e sem dúvida muito mais barata que o conhecido "lotação".

# MOTOCICLETAS

## BSA



250 C.C.

**13.200.**

MOD. C 10

### Trinta quilômetros por litro de gasolina

250 cc - Válvulas laterais - 1 cilindro - 4 tempos - caixa de mudança BSA com 3 velocidades internas - tanque de gasolina com capacidade para 11 litros e tanque de óleo para 2 litros - guidão regulável com punhos giratórios tendo à esquerda o controle da embreagem e o interruptor do farol e à direita a alavanca do freio dianteiro e o botão da buzina. Pneumáticos Dunlop, buzina elétrica, selim com molas, jogo de ferramentas, velocímetro e bomba de ar. — Acabamento em esmalte preto e peças cromadas.



Modélo C-11 — 1 cilindro - 250 cc - Válvulas na cabeça - 4 tempos - 11 HP - Rodagem 300 x 19 - Peso 130 Quilos . . . . . \$ 14.000



Modélo B-33 — 1 cilindro - 500 cc - Válvulas na cabeça - 4 tempos - 23 HP - Rodagem dianteira 325 x 19 - Rodagem traseira 350 x 19 - Peso 160 Quilos . . . . . \$ 18.500



Modélo A-7 — 2 cilindros - 500 cc - Válvulas na cabeça - 4 tempos - 25 HP - Rodagem dianteira 325 x 19 - Rodagem traseira 350 x 19 - Peso 168 Quilos . . . . . \$ 19.500

### VENDAS COM FACILIDADE DE PAGAMENTO

DISTRIBUIDORA EXCLUSIVA



# Mesbla

Rua 24 de Maio, 141 - São Paulo  
Av. do Estado, 4952 - R. Butantá, 68

REVENDORES NAS PRINCIPAIS CIDADES DO INTERIOR

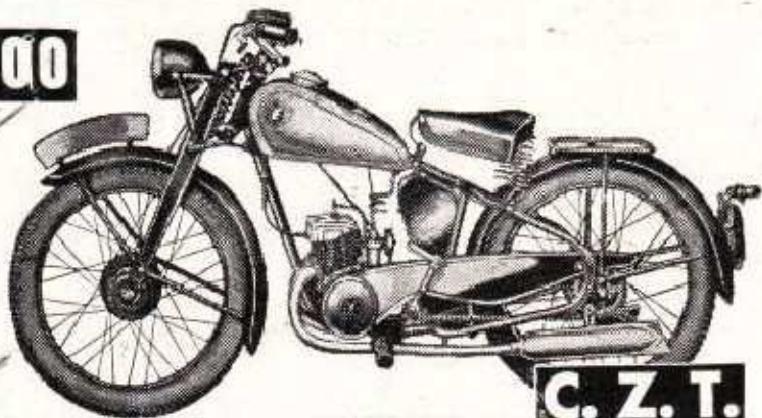
RIO - P. ALEGRE - PELOTAS B. HORIZONTE - NITERÓI - VITÓRIA - RECIFE

# AQUI ESTÁ A MOTOCICLETA que V. procura!

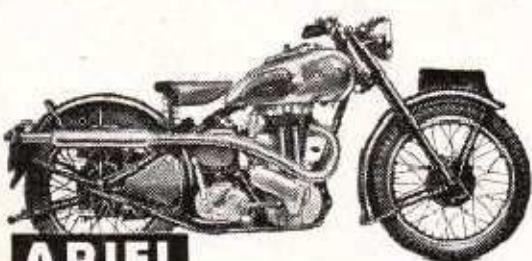
**Cr\$ 9.000,00**

Motor de 1 cilindro; dois tempos; 125 cc.; 5 H.P.; câmbio a pé; acumulador, busina e velocímetro; quadro reforçado; fabricada na Tchecoslováquia.

Temos disponíveis para pronta entrega, também as máquinas C.Z. por Cr\$ **7.200,00**



**C. Z. T.**



**ARIEL**

Todos os modelos ARIEL possuem válvulas e caixa de engrenagens, lubrificação pelo sistema seco; 4 marchas; controle de pé; velocímetro tipo "Smith"; eixo c/ amortecedores; tanque separado. Modelos: Caçador Vermelho, NH - 350 cc. De Luxo VG - 350 cc. — De Luxo VH - 500 cc. — De Luxo 4G - 100 cc.



**JAWA**



**OGAR**

250 cc.; 2 tempos; caixa de câmbio num só conjunto; mudança de velocidade automática; garfo telescópico c/ molas espirais; indicador de marchas luminoso; guidão ajustável e distribuição racional dos controles; fabricada na Tchecoslováquia.

Facilidades no pagamento. — Aceitamos Revendedores para as praças do interior que ainda se encontram vagas.

Distribuidores Exclusivos:

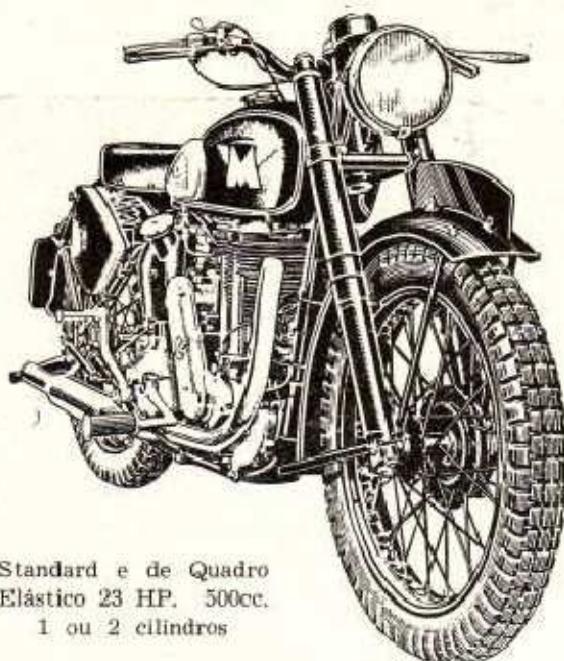
# CASSIO MUNIZ S.A.

IMPORTAÇÃO E COMÉRCIO

Praça da República, 309 - Telefone 4-7141

Ace. Pettinati

Qualidade e Eficiência, Aliadas a Segurança Excepcional, é o que afirmam mais de 1.000 possuidores da



Standard e de Quadro  
Elástico 23 HP. 500cc.  
1 ou 2 cilindros

# MATCHLESS

Agentes nas principais praças nacionais

## DISTRIBUIDORES AUTORIZADOS

São Paulo - Felipe Carmona & Irmãos Ltda. - Alameda Barão de Limeira, 182/188

sembléia, 67 - Caixa Postal 939

Varginha - Sr. Meselli Av. São João - Caixa Postal 120

Araguaú - Distribuidora de Automóveis Pertônio Accioly e Cia. Ltda. - Rua da Paz, esq. da Rua Rio Branco.

MOTO SERVICE - R. Figueira de Mello, 426 - A - Rio

Porto Alegre - Wigg & Cia. Ltda. - R. Sete de Setembro, 746 Caixa Postal 84

CARVALHO & MAURO - R. Rezende, 79 - Rio

Recife - Groome & Cia. Ltda. - Rua da As-

JAYME VALENTE - R. Cons. Lafayette, 27 - Rio

27 - Rio

27 - Rio

## REPRESENTANTES EXCLUSIVOS PARA TODO O BRASIL

**SOC. DE COM. ANGLO-BRASILEIRA**  
AV. NILO PEÇANHA, 26 - S. 913-14 — RIO DE JANEIRO

# O CAMPEONATO CARIOCA

Na ausência de uma série de provas determinadas pela Federação Metropolitana de Motociclismo, para contagem de pontos para indicação dos campeões cariocas do corrente ano, foi feito pelo Copacabana Moto Clube um "ranking", que indicasse os pilotos que mais se destacaram na temporada de 1949, utilizando para isto contagem de pontos em todas as provas realizadas neste ano.

Classificação dos corredores cariocas nas provas realizadas pela Federação Metropolitana de Motociclismo:

### FORÇA LIVRE

			pontos
1.º	Arlindo P. Carneiro	21	
2.º	Cláudio R. de Aquino	18	"
3.º	José Klstman Neto	16	"
4.º	Mário de Moraes	14	"
5.º	Jaime Valente	13	"
6.º	Jorge Nascimento	10	"
7.º	Rolf W. Hutter	9,5	"
8.º	Aluizio Lemos	8	"
9.º	João A. Coelho	7	"
10.º	Luis O. Fróis	5	"
11.º	Luis T. Reis	5	"
12.º	José Neves	3,5	"
13.º	Vicente Azzarite	2	"
14.º	Tito P. Carneiro	2	"
15.º	Salvador Ferri	1	"
16.º	Amadeu Gonçalves	1	"

### 500 cc. ESPECIAL

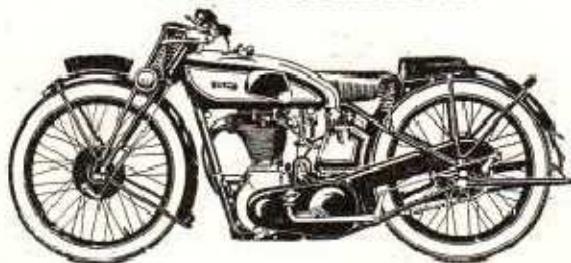
		pontos
1.º	Arlindo P. Carneiro	10
2.º	Jaime Valente	8
3.º	Mário Moraes	7
4.º	Sérgio Sales Rosa	6
5.º	Vicente Azzarite	1
6.º	Mauro Tomasini	1

### 500 cc. ESPORTE

		pontos
1.º	Mário Moraes	32
2.º	Jorge Nascimento	18
3.º	Luis O. Fróis	17
4.º	Arlindo P. Carneiro	12
5.º	Pierre Colinvaux	11
6.º	Aluizio Lemos	10
7.º	Jaime Valente	9
8.º	Rolf W. Hutter	9
9.º	João A. Coelho	8
10.º	Sérgio Sales Rosa	8
11.º	José das Neves	7
12.º	Luis T. Reis	6
13.º	Amadeu Gonçalves	4
14.º	Salvador Ferri	3
15.º	Vicente Azzarite	2
16.º	Mauro Tomasini	1
17.º	Kivan Moraes	1

# OS CAMPEÕES

MOTOCICLETAS



NORTON

VELAS  
LODGE  
PARA  
MOTORES



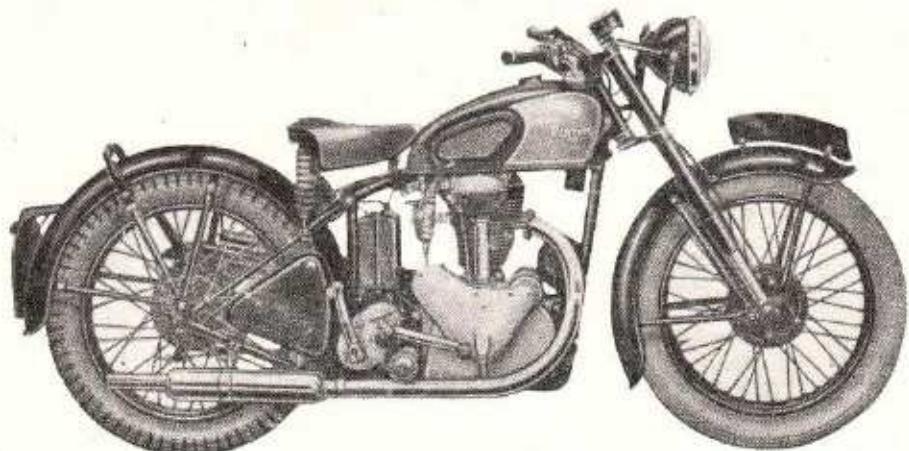
Agentes Gerais

SOC. KNOWLES & FOSTER  
PARA O BRASIL LTDA.

Rua Florencio de Abreu 562 - Telef. 4-4111 - São Paulo - Brasil

NÃO FIQUE NAS FILAS...

JÁ CHEGARAM AS NOVAS  
**PANTHER 1950**  
EM 5 TIPOS DIFERENTES!



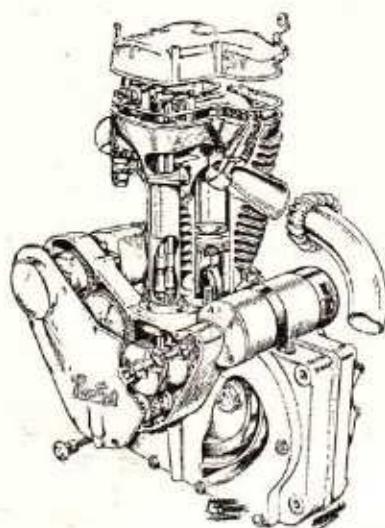
**MODELO 65 DE LUXO**

250cc., com garfo telescópico, cambio de quatro marchas, com mudança a pé, motor de quatro tempos com valvula na cabeça e ignação a magneto.



**MODELO 65 — STROUD SS**

com garfo telescópico, cambio de quatro marchas, com mudança a pé motor de quatro tempos com valvulas na cabeça, ignação e magneto, 350cc.



**MODELO 75 DE LUXO**

250cc., com garfo telescópico, cambio de quatro marchas com mudança a pé, motor de quatro tempos com valvulas na cabeça e ignação magneto



**MODELO 75 — STROUD SS**

Cambio de quatro marchas, com mudança a pé, motor de quatro tempos com valvulas na cabeça e ignação a magneto, 350cc.

**MODELO 100**

De 600cc., com garfo telescópico, cambio de quatro marchas, com mudança no pé, motor de quatro tempos com valvula na cabeça.



Exposição e Vendas:

**OFICINAS REUNIDAS ERNESTO TRIVELLATO**

**Rua Martim Francisco, 77 — Telefone: 52-1111**

PREDIO PROPRIO, quase esquina da Rua das Palmeiras

**SÃO PAULO**