1958

1 – AMÉRICA FUTEBOL CLUBE

No dia 17 de janeiro, o América Futebol Clube, do Rio de Janeiro, criou o seu "Departamento de Automobilismo" que passou a ser dirigido por Levy Cravo, ex-piloto e entusiasta do automobilismo no Estado. Compareceram à solenidade de lançamento, figuras do mundo automobilístico, entre as quais o presidente do Automóvel Clube do Brasil, coronel Sylvio Santa Rosa.

2 – CAMPEONATO GAÚCHO DE AUTOMOBILISMO DE 1958

No final de janeiro foi divulgado pelo Automóvel Clube do Rio Grande do Sul o regulamento para o campeonato gaúcho de 1958, com as seguintes categorias: 1 – Turismo até 1.300 cc, a ser disputado em 4 provas; 2 – Turismo até 2.000 cc, com 4 provas; e 3 – Força Livre, com 5 provas.
Poderiam participar carros de fabricação em série, com motor e chassi do mesmo fabricante, respeitados os limites de cilindrada indicados para cada categoria.
A pontuação seria a seguinte: 1º - 8 pontos; 2º - 6; 3º - 4; 4º - 3; 5º 2, além de 1 ponto para o recordista de volta na prova.
Nas provas com mais de uma etapa, a pontuação seria a seguinte: 1º 5 pontos; 2º 4; 3º 3; 4º 2, 5º 1, e mais ½ ponto para os carros que completassem a etapa dentro do tempo regulamentar estabelecido, mas para computação dos pontos, o corredor deveria completar a totalidade da prova.

3 – MIL QUILÔMETROS DE BUENOS AIRES

A abertura do Campeonato Mundial de Construtores ocorreu no dia 26 de janeiro, com a disputa a 5ª edição dos Mil Quilômetros de Buenos Aires, prova disputada num circuito de 9.476 metros, com parte na pista do Autódromo de Buenos Aires e parte na Avenida General Carlos Paz.
Participaram da prova 26 carros, entre eles os brasileiros Celso Lara Barberis e Eugênio Martins (Ferrari 750 Monza) e Antônio Mendes Barros que formou dupla com o argentino Luís Milan (Maserati 300S).
A Scuderia Ferrari fez a estreia da nova 250TR58, com as duplas Peter Collins/Mike Hawthorn; Wolfgang Trips/Phil Hill; e Luigi Musso/Olivier Gendebien. Entretanto, como Hawthorn havia passado alguns dias em Mar Del Plata e sofrido queimaduras nas costas e nos braços, ficou impossibilitado de participar da prova. Com isso, Phil Hill foi escalado para correr no seu lugar, formando dupla com Collins, enquanto Gendebien passou a ser uma espécie de coringa pilotando os carros de Musso e de Von Trips. Com Ferrari 250TR/58, também estavam inscritas as duplas particulares John Von Newmann/Wolfgang Seidel e Piero Drogo/Sérgio Gonzalez. Outras Ferrari inscritas eram a 750 Monza dos brasileiros Celso Lara Barberis/Eugênio Martins, a 500TR de dois litros de Luciano Mantovani/Gino Munaron/Anna Maria Peduzzi, a 250GT de Trintignant/Picard e a antiga 625TF de Álvaro Piano/Franco Bruno.
A Maserati, estava representada pela Scuderia Centro Sud, e inscreveu dois modelos 300S para Juan Manuel Fangio/Francisco Godia Sales e Stirling Moss/Jean Behra. Também com 300S se inscreveram Juan Manuel Bordeu/Jorge Magnasco e Antônio Mendes Barros/Luís Milan. As outras Maserati eram de dois litros de cilindrada, formadas pelas duplas: Carlos e Júlio Guimarey; Masten Gregory/Jo Bonnier; Giuseppe Musso/Gerino Gerini; e Antônio Bevilacqua/Giorgio Scarlatti.
Quatro Porsche 550 foram inscritos, sendo dois pela fábrica e dois particulares. Um dos carros de fábrica, tinha motor de 1.600 cc, e foi inscrito para Edgar Barth/Roberto Mieres, e um com motor de 1.500 cc, para

Huschke von Hastein/Anton von Dory. Os carros particulares tinham motor de 1.500 cc e foram inscritos para Kurt Delfosse/Pedro von Dory e Jaroslav Juhan/Hubert Wiese.

Os carros alinhados para a largada ao estilo Le Mans

Completavam a lista de inscritos os Osca de Alejandro de Tomaso/Isabelle Haskell, Eduardo Kovacs-Jones/Ricardo Grandio Jr., Roberto Bonomi/Piotti; Rodriguez Larreta/Maria Teresa de Filipis, um antigo Aston Martin com Patrício Mayol/Federico Badaraco e um Mercedes 300SL com os peruanos Stuart Monro/Eduardo Bibos-Chappuis.

Depois de pilotar a Maserati na quinta-feira, Stirling Moss não ficou satisfeito com o desempenho do carro que apresentava falhas de motor, e assim desistiu de participar da prova nesse carro. Estando ciente da situação, Von Hanstein, que chefiava a equipe da Porsche o convidou a pilotar o Porsche 550 RS com motor de 1.600 cc juntamente com seu parceiro de Maserati, Jean Behra. Sendo aceito o convite, a equipe Porsche teve que ser reestruturada com o segundo carro, com motor de 1.500 cc, passando a ser pilotado pela trinca Mieres/Von Dory/Barth e com Hanstein exercendo apenas a condição de chefe de equipe.

O mais rápido nos treinos foi Phil Hill que registrou o tempo de 3m27s5, ficando em segundo Fangio com 3m28s2 seguido por Musso com 3m28s5.

Num dia ensolarado foi dada a largada ao estilo Le Mans, com Collins partindo na frente, seguido por seu companheiro de equipe Von Trips, vindo a seguir Von Neumann, Fangio, Drogo e Moss.

Ainda na primeira curva Musso e Trintignant tocaram roda e, devido à colisão, Musso não conseguiu manter o controle do carro e saiu da pista, se retirando da corrida com um ombro deslocado.

Na segunda volta, andando muito forte, como de costume, Fangio ultrapassou Von Trips e Neumann se colocando em segundo lugar e partindo em perseguição ao líder que era Collins, mas logo em seguida, deu uma rodada batendo violentamente contra o alambrado da entrada do Autódromo danificando a frente da sua Maserati. O piloto parou nos boxes onde os mecânicos retiraram parte da carroceria e Fangio retornou à corrida, mas depois de completar 24 voltas desistiu com a carroceria pegando nos pneus, o que tornou a condução muito problemática.

As Ferrari dominavam a prova nesse início, com Collins destacado em primeiro, seguido por Von Trips, Neumann, Drogo que eram seguidos pelo Porsche de Moss, mas depois de completar sete voltas, Neumann teve que se retirar com diferencial do seu carro quebrado. Na volta 8 ocorreu um terrível acidente, quando o argentino Jorge Magnasco, um piloto sem experiência que tinha mantido contato com sua Maserati 300S apenas nos treinos da corrida, bateu forte na entrada do Autódromo, capotou duas vezes, com o piloto morrendo instantaneamente. Na 15ª volta ocorreu outro acidente, dessa vez com Federico Mayol que pilotava o Aston Martin com o qual Eric Forrest Greene tinha perdido a vida em 1954, mas felizmente o piloto saiu apenas com ferimentos leves.

Os carros dos brasileiros nos Mil Quilômetros de Buenos Aires: 24 – Celso Lara Barberis/Eugênio Martins (Ferrari 750 Monza); 28 – Antônio Mendes Barros/Luís Milan (Maserati 300S)

Com 20 voltas completadas, Peter Collins liderava a corrida, à frente de Trips, Moss, Drogo, Bonnier, Scarlatti, Milan e os demais. Pouco depois, Von Trips teve um pneu estourado e com isso permitiu que Stirling Moss assumisse a segunda colocação.

Assim, após 35 voltas, as posições eram as seguintes: 1º Collins/Hill (Ferrari) 2h04m35s7; 2º Moss/Behra (Porsche) 2h06m47s8; 3º Von Trips/Gendebien/Musso (Ferrari) 2h07m06s3; 4º Drogo/González (Ferrari 2h08m04s4. Em quinto lugar corria a dupla Bonnier/Gregory (Maserati); em sexto Mieres/Barth/Von Dory (Porsche); em sétimo Peduzzi/Munaron/Mantovani (Ferrari); e em oitavo Trintignant/Picard (Ferrari GT).

Na metade da corrida, 54 voltas, a Ferrari de Collins/Hill tinha 21s4 de vantagem para a Ferrari de Trips/Musso/Gendebien que vinha em segundo e três minutos à frente de Moss/Behra, em terceiro.

Na 94ª volta, Phil Hill estabeleceu o recorde da volta com o tempo de 3m25s9/10 e na volta 96 Von Trips teve que fazer uma parada fora da programação para retirar papéis e insetos que estavam bloqueando o radiador do seu carro. Com isso, Moss reassumiu a segunda colocação enquanto a Ferrari, então pilotada por Musso retornou à prova dando tudo na tentativa de recuperar a segunda colocação. Quando Musso entregou o volante da Ferrari a Gendebien, parecia que o Porsche, mesmo com muito menos potência no seu motor, conquistaria a segunda colocação, porém Gendebien, tocando o fino, como sempre, se aproximou e passou pelo Porsche, recuperando a segunda colocação.

A prova chegou ao seu final, com a Ferrari nº 2 de Phil Hill/Peter Collins recebendo a bandeirada de chegada depois de 6h19m55s4, com 3m12s6 de vantagem para a Ferrari de Wolfgang Von Trips/Olivier Gendebien/Luigi Musso, que levava 9s8 de vantagem para Moss/Behra que foram terceiro e primeiro na classe até 2.000 cc. O quarto foi a Ferrari de Drogo/Gonzalez, o quinto o Porsche de Mieres/Barth/Von Dory que venceu na classe até 1.500 cc. O sexto foi a Ferrari 2 litros de Peduzzi/Munaron/Mantovani, e o sétimo o brasileiro Antônio Mendes Barros, formando dupla com o argentino Luís Milan. A Ferrari dos brasileiros Celso Lara Barberis/Eugênio Martins tinha abandonado depois de completar 57 voltas com problemas no

motor. Depois da corrida, Celso Lara Barberis comprou a Ferrari 250TR/58 com a qual Musso tinha se acidentado no início da corrida.

Ver RESULTADOS 1958/1

A Ferrari de Peter Collins/Phil Hill, vencedora da prova

4 – RALLY DO AMÉRICA F. C.

No dia 26 de janeiro foi realizado o I Rally do América Futebol Clube, do Rio de Janeiro. A largada a prova ocorreu na Sede do Automóvel Clube do Brasil, na Rua do Passeio e a chegada na Sede do América, na Rua Campos Sales, no bairro da Tijuca. O percurso da prova foi de 44.800 metros, com média estipulada em 37 km/h e contou com a participação de 29 carros, tendo o seguinte resultado final: 1º Carlos Antônio Santos/Antônio Casa Nova – 225 pontos perdidos; 2º - René Ducap e filha – 259 pontos; 3º Joaquim Nabuco/Maria Lúcia – 623; 4º Armando Silva – 898 pontos; 5º - Irnard Coelho/Levi Filho – 1053; 6º Manoel Porfírio/Francisco Barone – 1062; 7º Geraldo Borges/Geraldo Castro – 1093; 8º José Manoel/Jorge Alberto – 1102; 9º Domingos Otolino Filho/Augustinho Merireles – 1161; 10º Oswaldo Santos – 1170; 11º Nei Otolini/Fernando Otolini – 1378; 12º Hélio Barroso/Irene Magalhães – 1390; 13º Aurélio Ferreira/Edgar Viana – 1.530; 14º Ary de Moraes/Eloiezer Albuquerque – 1540; 15º Francisco Campos/Pedro Carré – 1745; 16º Jorge Manoel/Jorge Alberto – 1887; 17º - Álvaro Bragança – 1957; 18º - Henrique Tornaghi e filho – 2079; 19º Stefan Gutman e Sra. – 2742; 20º Mário Olivetti e Sra. 2771; 21º Sílvia Lopes Fernandes – 3.196; 22º Moacir Otolini/Armindo Otolini – 3.412; 23º Domingos Otolini – 3.419; 24º Bernardo Lessa – 4.497; 25º Sílvio Guimarães – 5.103; 26º Walter Danes – 5.731; 27º Heráclito Schiavo – 9057; 28º Mário Marques Tourinho – 11.304; e 29º Levi Cravo – 21.630 pontos perdidos.

A largada da prova na sede do ACB

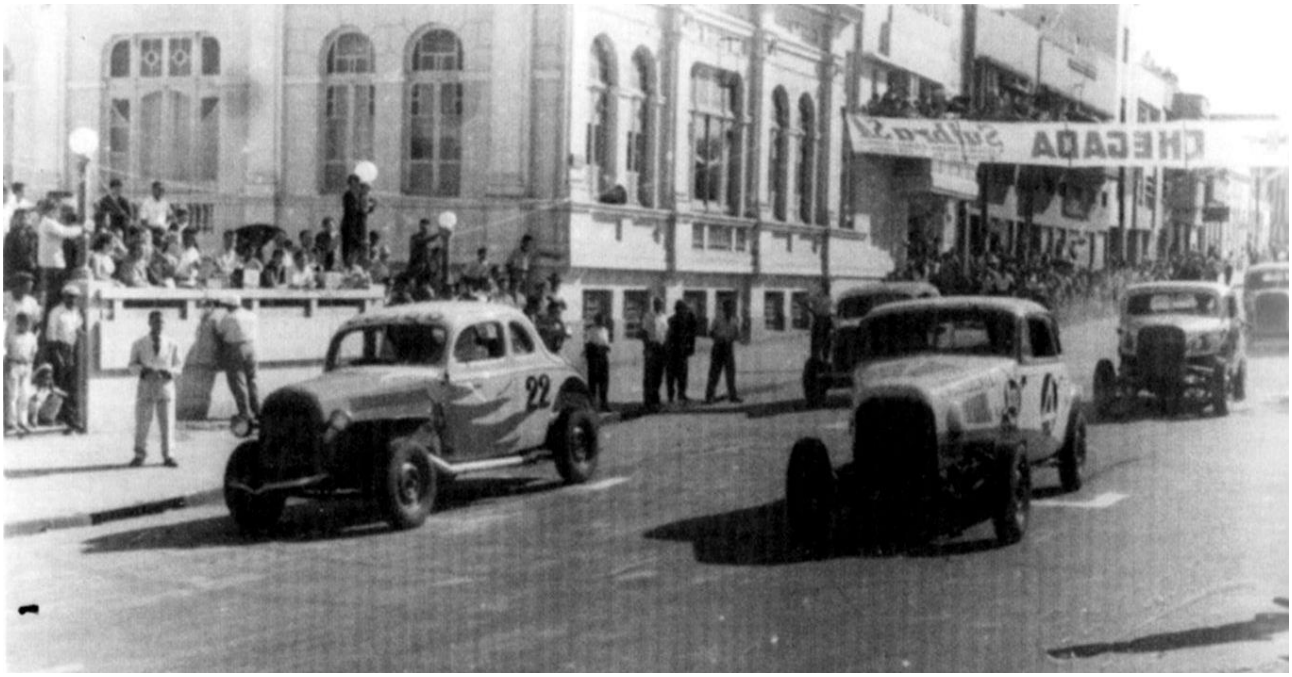
5 – CIRCUITO DE PASSO FUNDO

O encerramento do Campeonato Gaúcho de 1957 da categoria Força Livre “A”, somente aconteceu no dia 2 de fevereiro de 1958, com a realização do Circuito de Passo Fundo, prova disputada em 35 voltas de 4,690 quilômetros, perfazendo um total de 164,150 km.

Apenas três pilotos tinham chance de se tornar campeão: Aristides Bertuol e Júlio Andreatta, com 34 pontos cada e Diogo Ellwanger com 31. Para Ellwanger, uma vitória com os seus adversários não terminando em segundo ou até mesmo terminando em segundo ou terceiro lugar, sem que os outros dois concorrentes ao título pontuassem era o que precisava. Júlio Andreatta não participou da prova uma vez que tinha vendido seu carro para Nactivo Camozatto. E seu irmão Catharino Andreatta também não participou, o que facilitou em muito a atuação dos outros dois concorrentes.

Com apenas cinco carros na largada ocorrida às 9 horas na Avenida Brasil, Bertuol assumiu a ponta seguido de perto por Menegaz. Na terceira volta Ellwanger recorreu aos boxes com problemas mecânicos no seu Ford, enquanto Bertuol e Menegaz andavam colados. No início da sexta volta, Menegaz assumiu a ponta e, em seguida, Ellwanger abandonou a prova com o radiador furado, deixando o caminho livre para Bertuol conquistar o título e a partir de então, o piloto da carretera nº 4 aliviou a tocada, apenas se mantendo na pista para terminar a corrida. Na oitava volta, Finardi assumiu o segundo lugar, para terminar a corrida nessa posição, seis segundos atrás do vencedor, Orlando Menegaz que estreava a sua nova carretera Chevrolet.

Ver RESULTADOS 1958/2



A largada da prova com Diogo Ellwanger (22) e Aristides Bertuol (4) na primeira fila

6 – CAMPEONATO GAÚCHO DE FORÇA LIVRE "A" - 1957

Depois dessa prova assim ficou o campeonato gaúcho de Turismo Força Livre, classe "A":

COL	PILOTO	27/01 Antoninho Burlamaque	24/03 Circuito da Uva	05/05 Encosta da Serra	14/07 GP de Porto Alegre	25/08 Circuito de Pelotas	22/09 Alto Taquari	22/12 Tapes Camaquã	02/02 Passo Fundo	TOTAL
1º	Aristides Bertuol	4	8	-	8	7	8	4	4	38
2º	Júlio Andreatta	8	-	6	8	4	-	8		34
3º	Diogo Ellwanger	6	6	8	4	1	6	-		31
4º	Dirceu Oliveira	2	3	-	2	8	4	-		19
5º	Catharino Andreatta	-	2	1	6	-	2	6		17
6º	Orlando Menegaz	-	-	-	-	-	-	-	9	9
7º	João Galvani	3	-	3	-	-	1	-		7
8º	Aido Finardi	-	-	-	-	-	-	-	6	6
9º	José Cury Neto	-	-	4	1	-	-	-		5
10º	Alcides Schroeder	-	4	-	-	-	-	-		4
11º	Rômulo Buonavoglia	-	-	-	-	3	-	-		3
	Miguel Lisboa	-	-	-	-	-	3	-		3
	Ítalo Bertão	-	-	-	-	-	-	-	3	3
14º	José Asmuz	1	-	-	-	2	-	-		3
15º	José Madrid	-	1	-	-	-	-	-		1
	Rioval Torres	-	-	1	-	-	-	-		1

Aristides Bertuol sagrou-se campeão gaúcho de Turismo Força Livre de 1957

7 – PRÊMIO CRÔNICA ESPORTIVA PAULISTA

A abertura da temporada do Automóvel Clube do Brasil ocorreu no dia 23 de fevereiro com a realização do Prêmio Crônica Esportiva Paulista, no Autódromo de Interlagos, válido pelo Campeonato Paulista de Automobilismo.

A prova despertava grande interesse, pela presença de novos carros esporte, como a moderníssima Ferrari 250TR/58, de Celso Lara Barberis e a Maserati 300S, com a qual Juan Manuel Fangio tinha vencido duas provas no Brasil em 1957 e que tinha sido adquirida por Henrique Casini. Arthur Souza Costa retornava às corridas com a Ferrari 750 Monza que comprou de Celso Lara Barberis. Na categoria Mecânica Nacional, se destacavam Fritz D'Orey na Ferrari 375 Corvette, vencedora dos 500 Km de Interlagos de 1957 e Luiz Américo Margarido, no Talbot Lago, adquirido de Pinheiro Pires, que fora equipado com motor Cadillac, por Nelson Brizzi

A primeira prova do programa foi a destinada aos carros de categoria Turismo, dividida em duas classes: até 2.000 cc e Força Livre, que foi disputada em 20 voltas pelo anel externo de Interlagos.

A definição das posições de largada foi efetuada por sorteio, cabendo a Valdo Iervolino a pole-position. Completavam a primeira fila de um grid formado por oito carros: Luiz Pereira Bueno, Danilo Lemos, e Luiz Américo Margarido.

A largada da categoria Turismo

A largada foi autorizada às 16 horas com Iervolino e Margarido partindo na frente. Zambello, mesmo largando na segunda fila, assumiu a terceira colocação, seguido por Bueno, Danilo, Borba, Jafet e Waldemyr.

Na segunda volta, Margarido passou para a liderança, não havendo alteração nas demais colocações até a 11ª volta, quando o carro de Iervolino começou a ratear obrigando o piloto a entrar nos boxes e, com isso, acabou perdendo a segunda colocação para Zambello e a terceira para Bueno. Destaque para o sensacional pega entre o Simca de José George Borba e o Peugeot de Waldemyr Costa que durou toda a corrida, com os dois andando lado a lado com constantes trocas de posições, terminando a corrida com uma distância de 3/10 se segundo entre eles.

Margarido venceu com três voltas de vantagem para Zambello, e registrou a melhor volta com o tempo de 1m23s8.

Ver RESULTADOS 1958/3

A prova principal, reunindo os carros das categorias Sport e Mecânica Nacional teve 13 carros na largada, sendo 4 Sport e 9 da Mecânica Nacional.

A corrida foi disputada em 10 voltas pela pista completa e o grid de largada tinha na primeira fila Celso Lara Barberis, Ruggero Peruzzo, Henrique Casini e Arthur Souza Costa, ou seja, os carros da categoria Sport.

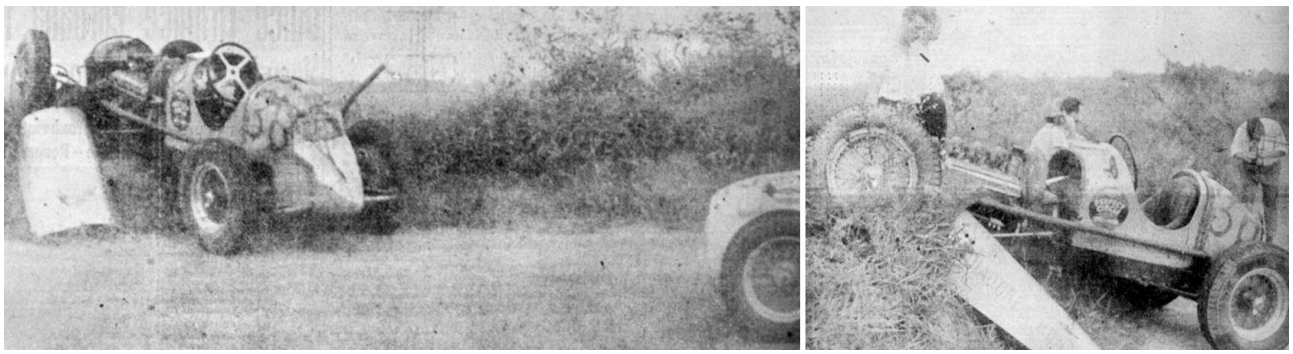
Mas, dada a largada, para surpresa geral, quem assumiu a liderança foi Camillo Christófaro, seguido por Souza Costa, Henrique Casini, Celso Lara Barberis, Fritz D'Orey; Ferreira Guedes; Ruggero Peruzzo; Luiz Valente; Luiz Margarido; Franco Ciamaroni; e Thomaz Maciel. Já na primeira volta abandonaram Nelson Bastos e Jean Bergerot, reduzindo o número de participantes para onze.

Camillo manteve a liderança nas duas primeiras voltas, para na terceira ser superado por Celso Lara Barberis que, a partir de então começou a abrir vantagem para seus concorrentes, registrando na 5ª volta a melhor volta, novo recorde, com o tempo de 3m42s4, média de 129,496 km/h.

Nessa altura da corrida, o interesse geral se situava na disputa pelo segundo lugar entre Souza Costa, Casini e D'Orey, enquanto Camillo Christófaro perdia rendimento e se atrasava.

Os carros alinhados para a largada

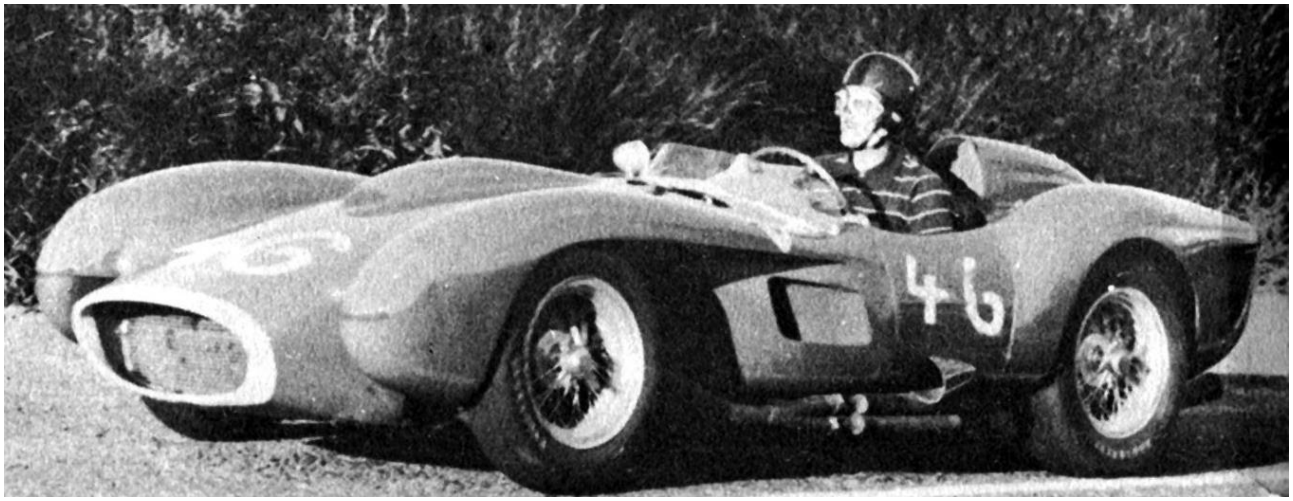
Na sexta volta José Ferreira Guedes, derrapou na curva três e capotou espetacularmente, indo de encontro ao barranco. O piloto foi transportado para o Hospital, mas não resistiu aos ferimentos, vindo a falecer. Guedes corria num antigo carro adaptado por João Santo Mauro, o Jaburu, a partir de um chassi Ford dos anos 1930, equipado com potente motor Chevrolet Corvette, não sendo seguro para a potência do moderno motor e o piloto acabou perdendo a direção e capotando diversas vezes.



O carro acidentado de José Ferreira Guedes

Pouco depois, Casini assumiu a segunda colocação que manteve até o final da corrida, enquanto D'Orey se aproveitou do fato de Souza Costa ser obrigado a fazer uma rápida parada nos boxes, para terminar a prova na terceira colocação e primeiro na categoria Mecânica Nacional.

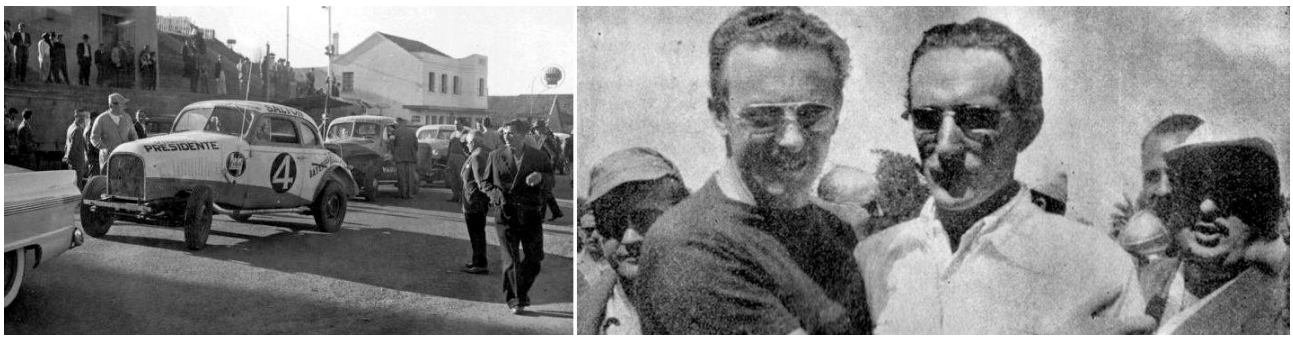
Ver RESULTADOS 1958/4



Celso Lara Barberis estreou com vitória a sua Ferrari 250 TR/58

8– CIRCUITO DA FESTA DA UVA

A abertura do campeonato gaúcho da categoria Turismo Força Livre, ocorreu no dia 9 de março com o "Circuito da Festa da Uva", em sua segunda edição, num percurso de 275 quilômetros assim distribuído: 1) Caxias do Sul-Bento Gonçalves (61 km); 2) Bento Gonçalves-Garibaldi (14 km); 3) Garibaldi-Farroupilha (25 km); 4) Farroupilha-Caí (52 km); 5) Caí-Villa Chariau (29 km); e 6) Vila Chariau-Caxias do Sul (94 km).
Participaram da prova 11 pilotos, sendo que Oswaldo de Oliveira alinhou com o carro com o qual competiu em 1957 na classe "B", praticamente standard, uma vez que essa categoria deixou de ser disputada em 1958. O vencedor foi Orlando Menegaz, com seu Chevrolet equipado com motor V-8, que obteve a média de 104,292 km/h. Seu principal adversário foi o campeão de 1957, Aristides Bertuol que, com carro semelhante não teve como atacar o líder em função de enfrentar problemas de freios na parte final da prova. Entre os favoritos, Catharino Andreatta abandonou com quebra de câmbio quando ocupava a terceira colocação. Aldo Costa, campeão da categoria Turismo até 2.000 cc de 1957, fez sua estreia na Turismo Força Livre, com o Chevrolet com motor V-8 que tinha comprado de Antônio Planella.

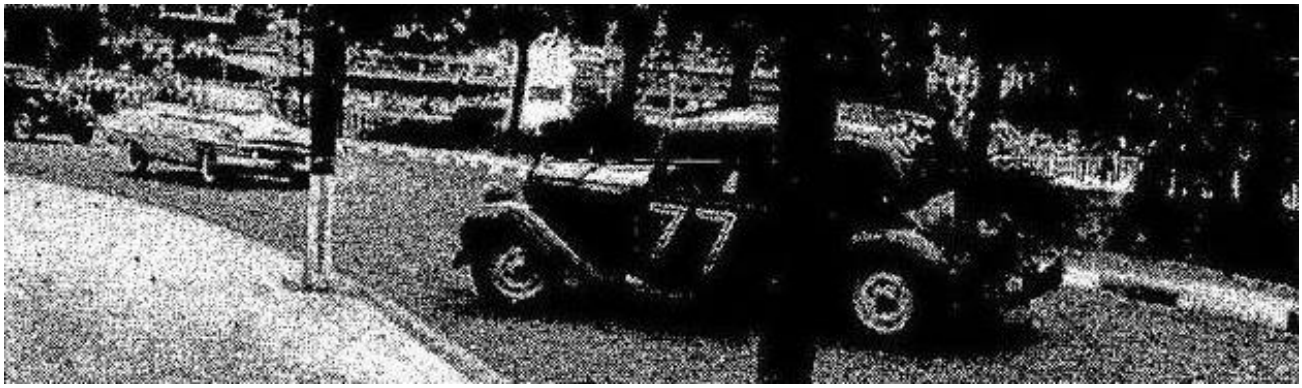


À direita o carro de Aristides Bertuol e à esquerda, Bertuol cumprimentando o vencedor, Orlando Menegaz.

9– CIRCUITO DE PETRÓPOLIS

No dia 16 de março foi disputado o "VI Circuito de Petrópolis", num circuito de 2.800 metros, com largada na Av. 7 de setembro, em frente à sede da Prefeitura, seguindo pela Rua Raul Leone, Av. Ipiranga, Rua Alberto Torres, Rua Marechal Floriano Peixoto, e Av. 15 de Novembro até à Praça D. Pedro. Os boxes ficavam na A. XV de Novembro, na altura do antigo Mercadinho.

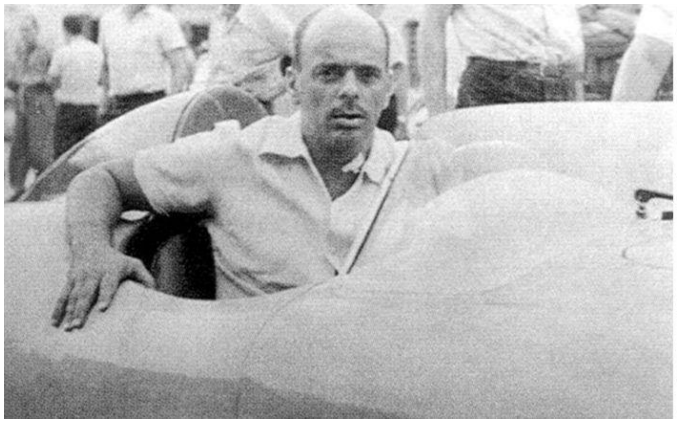
Em princípio deveriam ser realizadas três corridas: uma para a categoria Turismo, em dez voltas, dividida pelas classes até 2.000 cc e Força Livre; a segunda em 15 voltas para a categoria Mecânica Nacional; e a última, em 30 voltas para carros Sport.
No dia da corrida, face ao pequeno número de carros de Mecânica Nacional, os organizadores decidiram fazer esses carros correrem juntos com os carros da categoria Sport, com a bandeirada de chegada sendo dada depois de 15 voltas, enquanto os carros Sport deveriam completar as 30 voltas programadas.
A corrida para carros Turismo foi amplamente dominada por Camillo Christófaro na sua Carretera Chevrolet equipada com motor Corvette que assumiu a liderança logo após a largada para vencer com tranquilidade, sem ser ameaçado em qualquer momento. A primeira volta foi completada na seguinte ordem: 1º Camillo; 2º Altemar; 3º Armando; 4º Zambello; 5º Levi; 6º Delegado; 7º Edgar; 8º Bastos; 9º Olivetti; 10º Gutman; 11º Novais. Na segunda volta, Zambello assumiu a segunda colocação e Olivetti passou por Bastos. Na quarta volta, Levi passou por Armando assumindo a terceira colocação que manteve até o final.



O Citroen de Mário Olivetti atravessado na pista

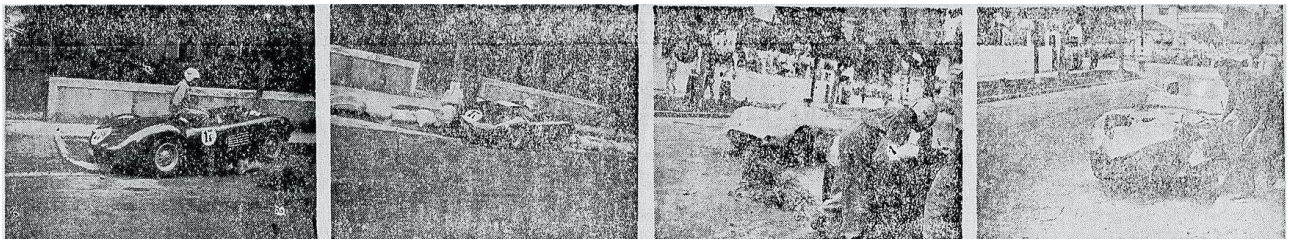
Com cinco voltas completadas a ordem era: 1º Camillo; 2º Zambello; 3º Levi; 4º Armando; 5º Altemar; 6º Delegado; 7º Edgar; 8º Bastos, que tinha recuperado a posição de Olivetti, que vinha em 9º; 10º Gutman e em 11º Novais no seu Fusca com pouca preparação. Na sétima volta, Mário Olivetti perdeu a direção e rodou na pista. Gutman não teve como desviar e quebrou a suspensão do seu Jaguar ao bater no meio-fio, abandonando a prova. Antes disso já havia desistido Edgar Guedes.
Camillo recebeu a bandeirada de chegada com 6 segundos de vantagem para Zambello.
Ver RESULTADOS 1958/6

A prova principal teve a participação de nove carros, sendo seis da categoria Sport e três da Mecânica Nacional. Iniciada a corrida, Souza Costa largou melhor que Casini e assumiu a ponta, com os carros completando a primeira volta na seguinte ordem: 1º Souza Costa; 2º Casini; 3º Aylton Varanda; 4º Severino Silva; 5º Nelson Bastos; 6º Camillo Christófaro; 7º Victor Levi; 8º Pinheiro Pires; e 9º Mário Olivetti.
Na segunda volta Camillo subiu para o quarto lugar e na volta seguinte Casini passou por Souza Costa assumindo a liderança enquanto Nelson Bastos que ocupava a quinta posição rodou na pista caindo para o último lugar. Ao completar a quarta volta, Aylton Varanda foi comunicado pela direção de prova de que deveria entrar nos boxes, pois seu carro estava com vazamento de óleo. Inspecionado o carro, Aylton abandonou a prova. Na nova volta foi a vez de Severino Silva abandonar a competição com problemas mecânicos. Na 12ª volta Camillo Christófaro que corria em terceiro e liderava a categoria Mecânica Nacional, deu uma leve derrapada, suficiente para perder o terceiro lugar para Victor Levi.
Ao completar a 15ª volta, Camillo recebeu a bandeirada de chegada da Mecânica Nacional, ficando em segundo Mário Olivetti e em terceiro Nelson Bastos, ambos com uma volta a menos que Camillo.
Ver RESULTADOS 1958/7



À direita Arthur Souza Costa e à esquerda Aylton Varanda

No restante da corrida, com apenas quatro carros da categoria Sport, teve sua última modificação na 25ª volta, quando Victor Levi derrapou, bateu no meio-fio e não pode continua na corrida.
Casini recebeu a bandeirada da vitória com 27 segundos de vantagem para Souza Costa, ficando em terceiro lugar Pinheiro Pires com uma volta de desvantagem.
Ver RESULTADOS 1958/8



Sentindo-se com possibilidade de alcançar Arthurzinho no segundo lugar, empolgou-se Victor Levy e acabou derrapando e saindo da corrida, quando faltavam apenas quatro voltas para o final.

10– CIRCUITO INTERNACIONAL DE AUTOMOBILISMO DO URUGUAI

Em 23 de março, como parte do "Festival de Cinema de Punta Del Este", o Automóvel Clube do Uruguai organizou no autódromo de Punta Fria, em Piriápolis, o "Circuito Internacional de Automobilismo", composto por três corridas. A prova para carros da categoria Mecânica Nacional foi vencida por Asdrubal Bayardo, com sua Maserati Corvette.
Na prova para carros Turismo de Pequena Cilindrada (até 1.300 cc), disputada em 15 voltas, participaram os brasileiros Karl Iwers e Flávio Del Mese, ambos pilotando carros DKW, que terminaram na sexta e na oitava posição, respectivamente. O vencedor foi Modesto Balcarce com um Simca 8.
Ver RESULTADOS 1958/9

A prova para Turismo Força Livre, teve a participação do campeoníssimo argentino Oscar Gálvez e isso, provocou a desistência de diversos concorrentes, restando na hora da largada apenas cinco carros, sendo três conduzidos por brasileiros: Catharino Andreatta, Orlando Menegaz e Aristides Bertuol.
O grid, formado por sorteio, brindou os brasileiros na primeira fila, ficando Gálvez e o uruguaio de Rivera Napoleão de Barros na segunda fila. Ao término da primeira volta, o argentino liderava seguido por Bertuol, Catharino, Menegaz e Barros. Na volta seguinte, Aristides caiu para o terceiro lugar, parando nos boxes na

volta seguinte. Gálvez venceu levando 8 segundos de vantagem para Catharino Andreatta e 13 para Menegaz, o terceiro. Bertuol ficou em quarto com duas voltas de desvantagem.

Ver RESULTADOS 1958/10

Largada da prova de Turismo Força Livre com os brasileiros na primeira fila.

11– CIRCUITO DA CIDADE DE MELO - URUGUAI

Outra prova, com a participação de brasileiros foi realizada no Uruguai, no dia 30 de março, o Circuito Automobilístico de Melo. A prova foi disputada no circuito de "Arachanes", naquela cidade, e participaram nove carros da categoria Turismo Força Livre, sagrando-se vencedor Orlando Menegaz com seu Chevrolet equipado com motor V-8, ficando em segundo lugar o uruguaio Rômulo Buonavoglia a dez segundos.

Ver RESULTADOS 1958/11

12– QUILÔMETRO ARRANCADO – PORTO ALEGRE

No dia 30 de março foi realizada pela segunda vez a prova intitulada "Quilômetro Arrancado", disputada na Praia de Belas, em Porto Alegre, contando com grande participação de pilotos que foram divididos em 11 categorias. A prova foi promovida pelo Jornal Diário de Notícias do Rio Grande do Sul e o vencedor geral foi Aldo Costa no seu Chevrolet Carretara equipado com motor Corvette da categoria Turismo Força Livre.

Ver RESULTADOS 1958/12

1 – Aristides Bertuol (Chevrolet 1958); 2 – Ernani Behrs (Romi Isetta); 3 – Mário Melo (Ford 1957)

Depois da prova, atendendo a protestos, o Automóvel Clube do Rio Grande do Sul decidiu desclassificar o piloto Henrique Iwers, por ter participado do evento com o carro sem os para-lamas, o que contrariava o regulamento da prova. Com isso, Iwers perdeu as vitórias conquistadas nas classes até 1.000, até 1.200 e até 1.500 cc.

13– GP DE PAU - FRANÇA

O brasileiro Hermano da Silva Ramos voltou a participar de corridas europeias no final de semana de 6 e 7 de abril, no evento intitulado "GP de Pau", que dessa vez foi composto por cinco provas sendo duas com 3 horas de duração cada uma para carros GT, uma corrida da categoria "Monomil" e o GP tradicional, disputado por carros da Fórmula 2.

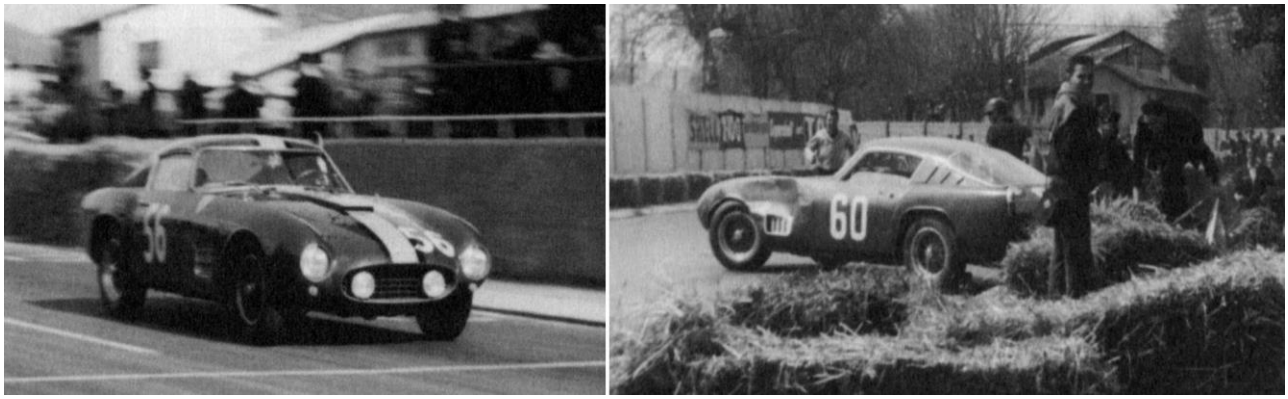
A primeira das provas com 3 horas de duração, para os carros até 1.000 cc, foi disputada no domingo, dia 6 de abril, com pista molhada e teve como vencedores, Gerard Laureau ao volante de um DB Panhard na classe até 1.000 cc, e Paul Condrillier, pilotando um Alpine Renault na classe até 750 cc.

A segunda prova de "3 Horas" reuniu os carros GT até 2.000 cc, divididos nas classes até 1.300 cc e até 2.000 cc, com largada efetuada às 13h30, acompanhada de um vento frio que logo secou a pista. Claude Storez, pilotando um Porsche Special Speedster liderou as primeiras voltas, mas teve que desistir deixando a liderança para Jean-Claude Vidilles, que vinha se recuperando de uma péssima largada com seu Lotus Eleven. Pouco depois, o piloto foi acometido de um mal estar, entrou nos boxes e cedeu o volante ao brasileiro Hermano da Silva Ramos, que retornou com o carro tendo despencado na classificação. A prova passou a ser liderada por Georges Houel, que pilotava um AC Bristol. Hermano, iniciou então, uma recuperação que lhe permitiu obter a vitória com a média de 86,146 km/h. Houel teve que abandonar e Giancarlo Sala (Fiat 8V) terminou em segundo lugar.

Na prova para GT até 2.000 cc, Hermano da Silva Ramos aparece semicoberto pela Alfa Romeo Zagato nº 32

Na segunda feira, 7 de abril, o programa foi iniciado com uma corrida da categoria Monomill, que eram carros com chassi e motores fabricados pela Panhard e conduzidos por pilotos novatos. A vitória foi disputada até o final entre Pechenar e Mougin que acabou vencendo com uma média de 87,779 km/h.

A terceira corrida de “3 Horas”, para carros GT acima de 2.001 cc, foi iniciada às 13h30, com os carros alinhados para a largada ao estilo Le Mans. Olivier Gendebien era o favorito, mas foi Hermano da Silva Ramos que saiu na frente se mantendo nessa posição por apenas uma volta, pois na segunda, rodopiou na curva das arquibancadas, com o carro terminando no fardo de palha, abandonando a prova. A partir de então, Gendebien liderou a corrida até o final, estabelecendo uma média de 93,336 km/h, apesar de uma forte recuperação de Wolfgang Seidel que, apesar de conquistar a melhor volta, não teve força suficiente para alcançar Gendebien.



À direita, a chegada de Olivier Gendebien na sua famosa Ferrari 250GT vermelha com faixa preta e amarela; à esquerda a Ferrari de Hermano da Silva Ramos depois de se acidentar.

O GP, disputado por carros da Fórmula 2, contou com a participação de 12 pilotos. O favorito era o Cooper Climax de Maurice Trintignant, da Equipe de Rob Walker (da família do Whisky Johnny Walker) que tinha como principal credencial a vitória de Stirling Moss no GP da Argentina desse ano e o segundo do próprio Trintignant em Mônaco no ano anterior. Outros dois Cooper Climax MK II foram inscritos pela Equipe Ridgway da Nova Zelândia, que seriam pilotados por Ronnie Moore e Raymond Thackwell. Também com Cooper Climax estava inscrito Ken Tyrrell que se tornaria um dos lendários chefes de equipe e construtores da Fórmula 1. Alan Brown, inscreveu para o brasileiro Hermano da Silva Ramos um Cooper Climax Mk III, que diferenciava dos demais pela nova suspensão com triângulos superpostos e molas helicoidais na dianteira, enquanto os Mk II tinham a suspensão dianteira por molas semielípticas transversais.

Completavam a lista de inscritos o OSCA semioficial de fábrica de Giulio Cabianca; dois Porsche 550 Spyder de Schiller e Veuillet, que era o importador da marca na França. Foi inscrito sob o nome de Cooper, o carro de Latchfort, que na verdade era um pequeno carro esporte construído em 1955 por Eric Brandon, o Halseylec, que fora inspirado nos Cooper; Jacque Calés foi inscrito com um antigo Gordini T15; e finalmente, para preencher as lacunas deixadas por várias desistências, foram inscritos Bill Foster no Lotus Eleven que tinha pilotado na prova de “3 horas” e Armagnac com um DB Monomill.

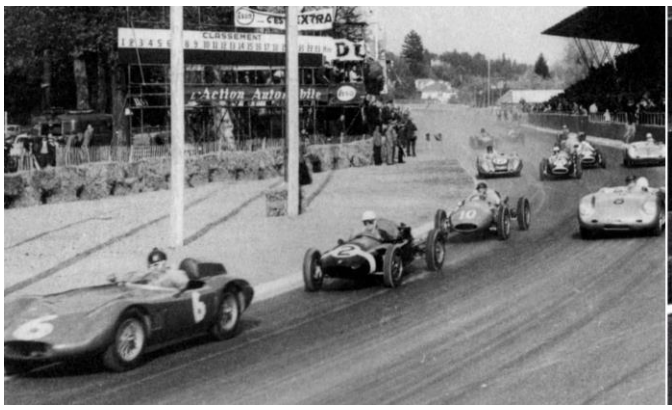
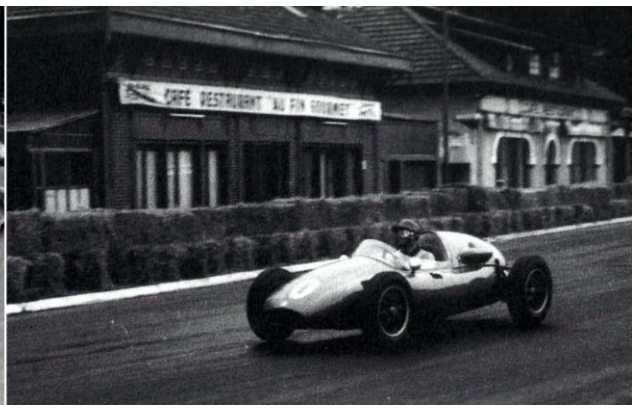
Durante os treinos Trintignant foi o mais rápido alcançando o tempo de 1m48s9, debaixo de chuva, com Hermano em segundo com 1m49s7 e Moore em terceiro com 1m50s3.

Após a largada, ocorrida às 16:55, com pista seca, Cabianca tomou a ponta seguido por Trintignant, Hermano e depois Veuillet, Thackwell, Moore, Schiller, Tyrrell, Calés, Aramgnac e Latchford.

Os três primeiros logo se distanciaram dos demais, com Trintignant atacando muito fortemente Cabianca, enquanto Hermano se mantinha próximo em terceiro. Depois de várias tentativas, Trintignant conseguiu passar por Cabianca em frente aos boxes e passou a se distanciar com Hermano pressionando o piloto italiano na disputa pelo segundo lugar, que foi conquistado logo depois pelo brasileiro.

Cabianca ainda perdeu o terceiro lugar para Moore, mas o recuperou em seguida. Na frente, Trintignant foi ainda mais rápido quando começou a chover e foi colocando uma volta sobre os demais competidores,

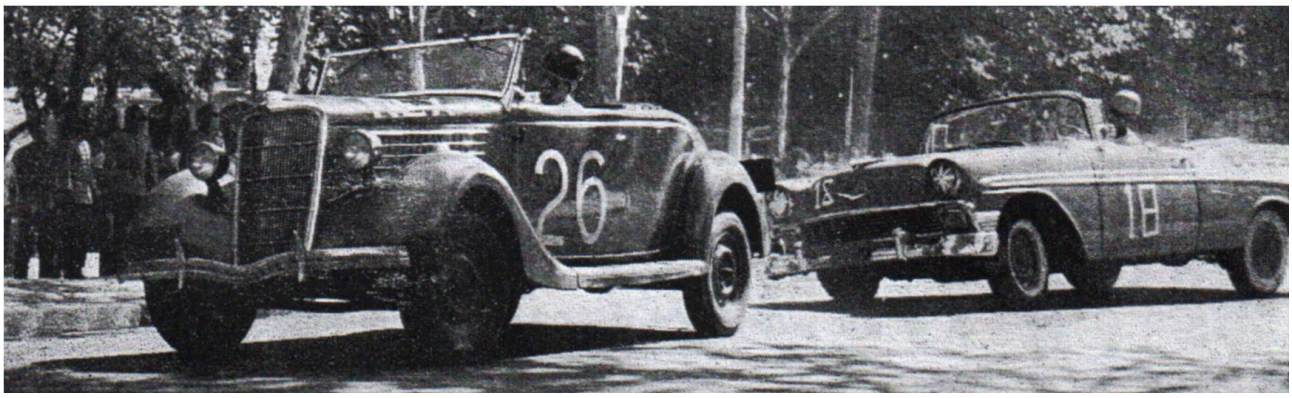
exceto Hermano que se mantinha a 55 segundos. Quando a chuva parou, Trintignant se aproximou de Hermano, mas ao estar próximo de colocar uma volta, resolveu não se arriscar e receber a bandeirada de chegada com quase uma volta de vantagem para o brasileiro.

1) Logo após a largada, Giulio Cabianca (6) assumiu a ponta seguido por Maurice Trintignant (2), Hermano da Silva Ramos (10), e Auguste Veuillet (8). 2) Hermano da Silva Ramos no Cooper Climax segundo colocado.

14– CIRCUITO DA QUINTA DA BOA VISTA

A abertura da temporada carioca de automobilismo ocorreu no dia 13 de abril, com a realização de um evento na Quinta da Boa Vista, que recebeu o título de "Prova Prefeito da Cidade".
Além de corrida de motos, foram realizadas duas corridas automobilísticas: uma para carros da categoria Turismo e outra reunindo carros Esporte e Mecânica Nacional.
A prova para carros de Turismo reuniu 8 participantes e, desde os treinos, se destacaram Aurélio Ferreira no seu famoso "Ford Fantasma" e Sérgio Palhares, com um Chevrolet Belair 1957 conversível.
Antes da corrida houve um "entrevero" entre Aurélio Ferreira e os petropolitanos: "Niquinho", Álvaro e Aylton Varanda, que o acusavam de correr com o carro fora do regulamento. A discussão foi acirrada e, não fosse a intervenção da "turma do deixa-disso", se teria chegado às vias de fato.
Iniciada a corrida, Aurélio assumiu a liderança. Palhares tendo largado na última posição foi ganhando terreno e ao ser completada a primeira volta já ocupava a segunda colocação e a partir de então passou a andar nos "calcanhares" de Aurélio, com o veterano piloto não conseguindo se distanciar. A corrida acabou se decidindo na oitava volta, quando Palhares conseguiu ultrapassar Aurélio na "curva da Cancela", mantendo-se a partir de então na liderança da prova para vencer com sete segundos de vantagem.
Ver RESULTADOS 1958/16

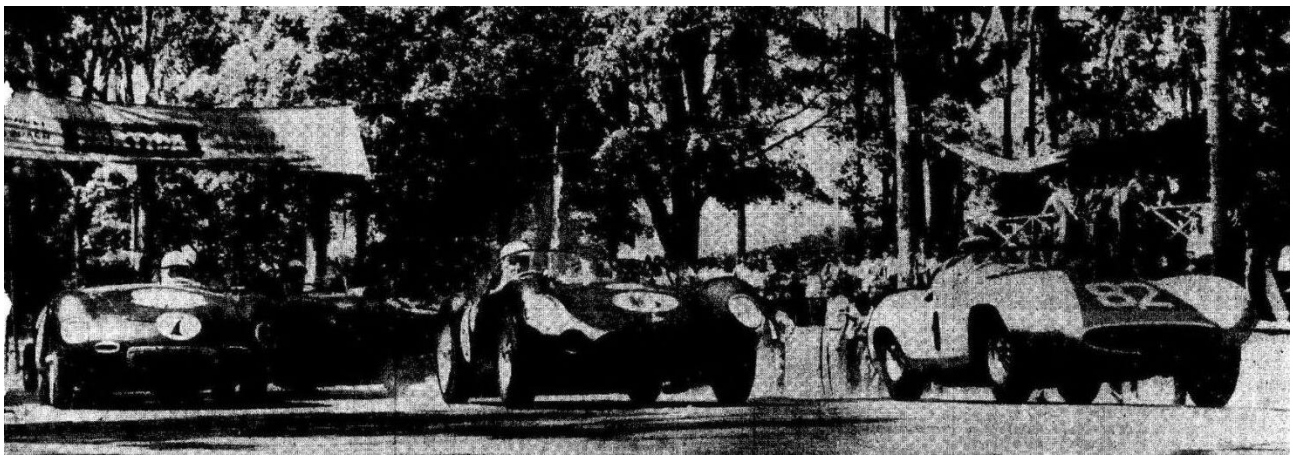


Na foto, Aurélio Ferreira (26) Ford V-8 1936 aparece à frente de Sérgio Palhares (18) Chevrolet Belair conversível.

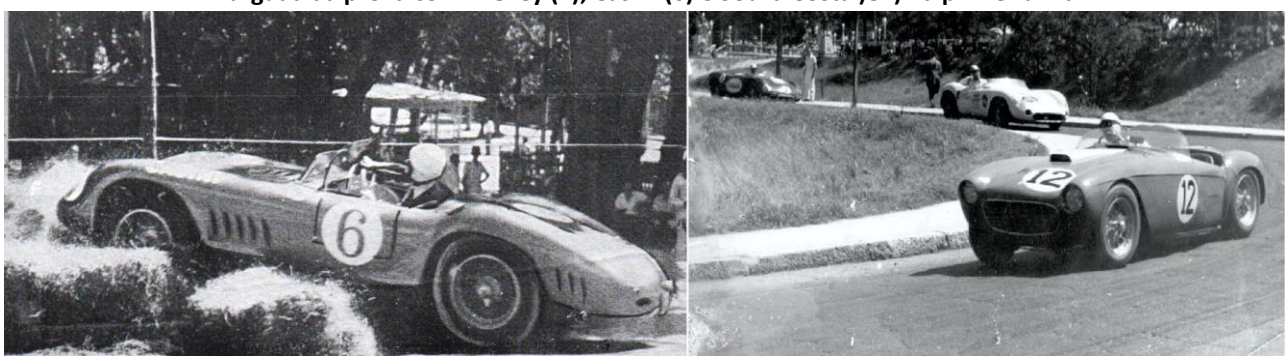
A corrida principal contou com a participação de sete carros. Os favoritos eram Arthur Souza Costa, com sua Ferrari 750 Monza e Henrique Casini com a Maserati 300S. Também tinham boas chances Álvaro Varanda na Ferrari 250 Monza, Pinheiro Pires com Maserati 300S e Fritz D'Orey com Porsche 550RS, este último muito cotado, apesar da menor potência do seu carro, pois a sinuosa pista da Quinta da Boa Vista lhe era favorável.

Largando na primeira fila, Souza Costa e Casini partiram na frente, mas, ao contrário do que ao público esperava, o segundo não conseguia acompanhar o forte ritmo de corrida imposto pelo primeiro. Ao mesmo tempo, Casini era muito apertado por Varanda, Pires e D'Orey e, a pressão foi tão forte que Casini acabou perdendo a direção na curva da "Cancela", subindo o meio-fio, atingindo os monte se feno que protegiam a curva, chegando a atingir a barranca de uma "baiana" que se postara no local para vender seus "quitutes". Piloto e carro tiveram pouco prejuízo, mas Casini foi obrigado a assistir à corrida a partir de então, talvez saboreando um deliciosa acarajé.

Com Souza Costa liderando com tranquilidade, a luta pela segunda colocação só foi definida na penúltima volta, quando Varanda conseguiu recuperar a posição que D'Orey havia lhe tirado na volta anterior.



Largada da prova com D'Orey (7), Casini (6) e Souza Costa)82) na primeira fila



O de Henrique Casini (nº 6) em cima do monte de fenos; Álvaro Varanda (12) à frente de Pinheiro Pires e D'Orey.

15– PROVA ANIVERSÁRIO CENTAURO MOTO CLUBE

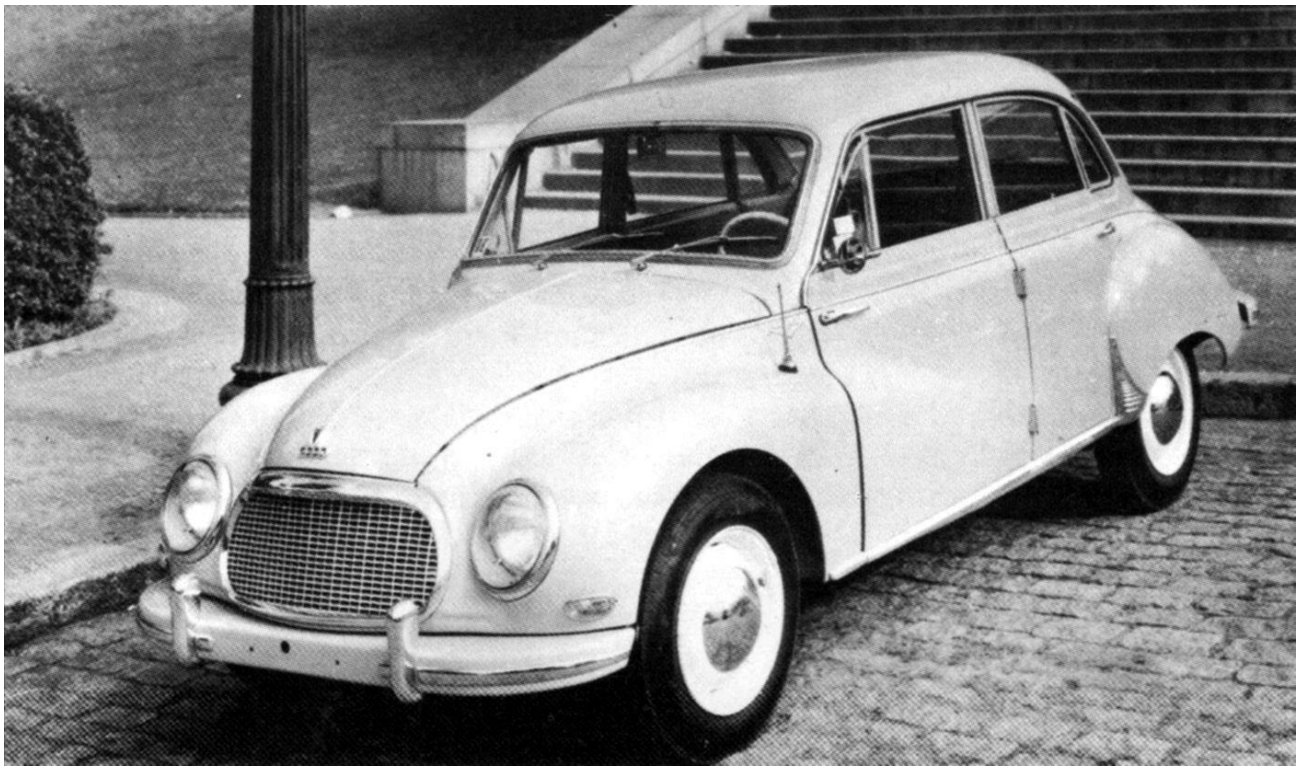
O aniversário do Centauro Moto Clube desse ano, foi comemorado com a realização de uma série de corridas de moto no Autódromo de Interlagos, no dia 13 de abril, e entre elas uma corrida para as "Romi Isetta", carrinho misto de automóvel e moto que tinha sido lançado no ano anterior.

Participaram da prova 10 pilotos, numa corrida de 8 voltas pelo anel externo, que foi liderada de ponta a ponta por Adalberto Clemente, tendo a secundá-lo Yraê Aranha. A se destacar a presença do diretor de cinema Alberto Ruschel que no entanto não conseguiu terminar a corrida.

A largada dos pequenos Romi Isetta.

16– PRIMEIRO AUTOMÓVEL BRASILEIRO

A Vemag lançou no mês de abril o primeiro automóvel brasileiro, o “Belcar”, versão do tipo Sedan da camionete com motor DKW de três cilindros e dois tempos, que tinha sido lançada no ano anterior. O Belcar se tornaria um dos mais importantes carros de corrida da categoria turismo do automobilismo nacional nos anos seguintes.



17– CAMPEONATO PAULISTA

A segunda etapa do Campeonato Paulista foi disputada no dia 20 de abril em Interlagos. Dessa vez não correram os carros da categoria Sport, ficando as provas limitadas à Mecânica Nacional e Turismo.

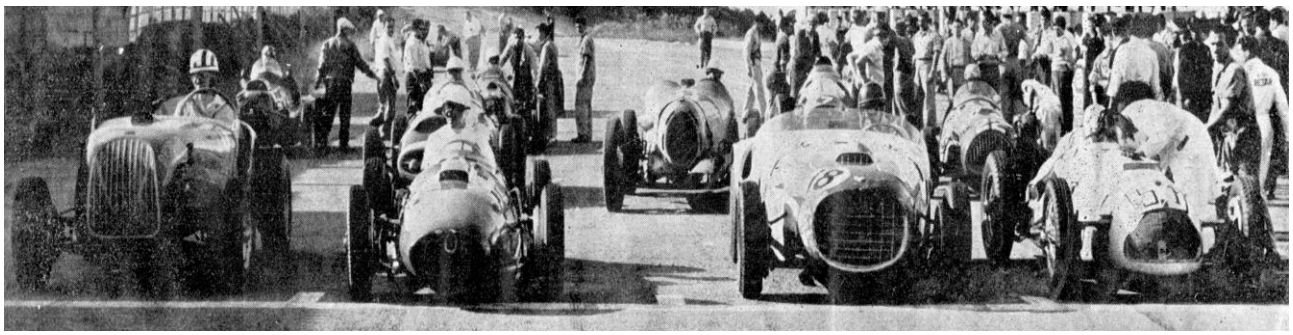
Largada da categoria Turismo

A primeira prova, destinada à categoria Turismo, classes até 2.000 cc e Força Livre, foi disputada em 5 voltas pelo circuito completo, num total de 40 quilômetros.
Desde a largada até a bandeirada de chegada, ocorreu uma disputa intensa entre Irani Iervolino e Luiz Américo Margarido, que ganharam grande distância para os demais, oferecendo um bom espetáculo para o público presente. Na última volta, Iervolino era perseguido de perto por Margarido que conseguiu assumir a liderança na curva do "S", mas quando terminava a subida do café, o carro de Margarido apresentou problema na caixa de câmbio permitindo que Iervolino vencesse a prova. Na classe até 2.000 cc, Emílio Zambello venceu com facilidade.

Ver RESULTADOS 1958/19

A prova principal do programa reuniu quatro carros da categoria Mecânica Nacional até 2.500 cc e dez da Força Livre, que disputaram uma prova de 10 voltas pelo circuito completo de Interlagos.
Na largada Camillo Christófaro assumiu a liderança, com Luiz Américo Margarido em segundo, seguido por Luiz Valente, Nelson Bastos e, se recuperando de uma péssima largada, Fritz D'Orey. Na segunda volta, D'Orey já ocupava a terceira colocação e na volta seguinte já era o segundo. Na quinta volta, depois de duelar com Camillo Christófaro, Fritz D'Orey assumiu a liderança que manteve até o final, terminando a prova 29 segundos à frente de Camillo Christófaro.

Ver RESULTADOS 1958/20



A largada da Mecânica Nacional, vendo-se na primeira fila, da esquerda para a direita: Armando Scholz, Thomaz Maciel, Camillo Christófaro, e Luiz Américo Margarido.

18– RALLY AUTOMOBILÍSTICO DO AMÉRICA FC

No dia 27 de abril foi realizado, num percurso de 113 quilômetros, o Rally Automobilístico do América FC, com largada na frente da sede do Clube, na Rua Campos Sales, no Rio de Janeiro, e chegada no Morro Azul, onde fica a sede do Clube da Imprensa. Participaram do evento 12 carros e o resultado foi o seguinte: 1º - nº 20 - Aurélio Ferreira/Edgard Viana, com 272 pontos perdidos; 2º nº 18 - Carlos Antônio dos Santos/Antônio Gomes Casanova – 302 pontos; 3º - nº 4 -Luiz D'Orey/Edward Cruz – 406 pontos; 4º - nº 8 - Antônio d'Almeida Pinho, 739 pontos; 5º nº 7 - Armando Silva/René Ducap – 1.117 pontos; 6º - Joaquim Nabuco/Francisco Valente – 1.240 pontos; 7º - Arlete Novaes/Gabriel Novais – 1.775 pontos; 8º nº 10 - Manoel Magalhães/Arlindo Fonseca – 3.073 pontos; 9º nº 17 – José de Oliveira Louzão/Manoel Porfírio Júnior – 3.218 pontos; 10º nº 2 - Alberto Campos Rocha Júnior/Roberto Gonçalves – 3.270 pontos; 11º nº 1 - Vitório Pareto/Richard Hurwicz – 3.872 pontos; e 12º nº 16 - Nelson Bastos/Nelson Bastos Filho – 4.809 pontos.

As largadas de Antônio D'Almeida Pinho (à esquerda) e Arlete e Gabriel Novais (à direita)

19 – CAMPEONATO GAÚCHO DE PEQUENA CILINDRADA

A abertura do Campeonato Gaúcho para carros de Pequena Cilindrada ocorreu no dia 4 de maio, com um evento realizado num circuito improvisado, de 1.800 metros, no Loteamento Chácara da Pedra, na Vila Jardim, em Porto Alegre.

Deveriam ser realizadas duas corridas, uma para carros até 1.300 cc e outra para carros até 2.500 cc, mas acabou acontecendo apenas a primeira, pois para a segunda não houve número suficiente de participantes. Estavam inscritos 5 carros, e logo de início ocorreu a baixa de Aldo Costa que se recusou a submeter seu carro a uma vitória prévia por parte dos organizadores.

Em seguida, tanto Karl Iwers, como Flávio Del Mese se recusaram a correr e com isso o grid ficou reduzido a apenas os carros de Salvi Hernandez, que havia adquirido o VW Porsche com o qual Christian Heins conquistara a segunda colocação nas Mil Milhas de 1956, e Osvaldo Nascimento com outro VW Porsche e, por esse motivo, a prova foi cancelada.

A corrida para carros até 1.300 cc, contou com a participação de quatro carros: Karl Iwers e Flávio Del Meses com DKW Auto Union, Victor Hoppe com DKW Vemag Vemagette, e Adolfo Pinto Jr., com Skoda.

Karl Iwers, venceu bem, apesar de ser ameaçado por Flávio Del Mese durante boa parte da corrida, até que o carro deste promissor piloto começou a perder desempenho, ficando relegado ao terceiro lugar, com Victor Hopp terminando em segundo.

Depois da prova, a Comissão Desportiva do Automóvel Clube do Rio Grande do Sul decidiu suspender os pilotos Karl Iwers e Flávio Del Mese por terem se recusado em participar da prova da classe acima de 1.301 cc. Foi um decisão intempestiva dos comissários, acabou sendo revogada poucos dias depois.

Ver RESULTADOS 1958/21

20 – QUILÔMETRO DE ARRANCADA EM CUMBICA

Um grande evento de arrancada, promovido pelo Jornal HP, foi realizado no dia 11 de maio na Base Aérea de Cumbica, onde atualmente funciona o Aeroporto de mesmo nome, na cidade de Guarulhos, que faz parte da "Grande São Paulo", contando com a participação de 33 carros distribuídos em quatro classes: até 250 cc; de 251 a 1.300 cc; de 1.301 a 2.000 cc; e Força Livre, sendo admitidos carros das categorias Turismo, GT e Sport.

O vencedor geral foi Belmiro Dias, em Ferrari 250MM Spyder, que obteve a média de 129,496 k/h, para uma única passagem pela pista de 1.000 metros.

A destacar que apareceram na pista com a novíssima Ferrari 250TR/58, os pilotos Chico Landi e José Gimenez Lopes, que entretanto, não estavam inscritos para a prova. Ainda assim, por mais absurdo que possa ser, os organizadores autorizaram que os pilotos fizessem demonstração percorrendo a pista, o que de certa forma tirou o brilhantismo dos tempos obtidos pelos carros regulamente inscritos, pois Chico Landi registrou o tempo de 26s9, média de 133,829 km/h, melhor do que o obtido pelo vencedor da prova, Belmiro Dias, que foi de 27s8. Gimenez Lopes estabeleceu o tempo de 29s2, média de 123,288 km/h, que acabou sendo o terceiro melhor do dia.

Ver RESULTADOS 1958/22

Fotos de participantes da prova. Na esquerda, o Hillman de Marcelo Bacelar e o VW de João Motta. Na direita, dois Romi Isetta recebendo a bandeirada de chegada.

O vencedor da prova, Belmiro Dias recebendo a bandeirada de chegada.

21 – GP DE SPA-FRANCORCHAMPS - BÉLGICA

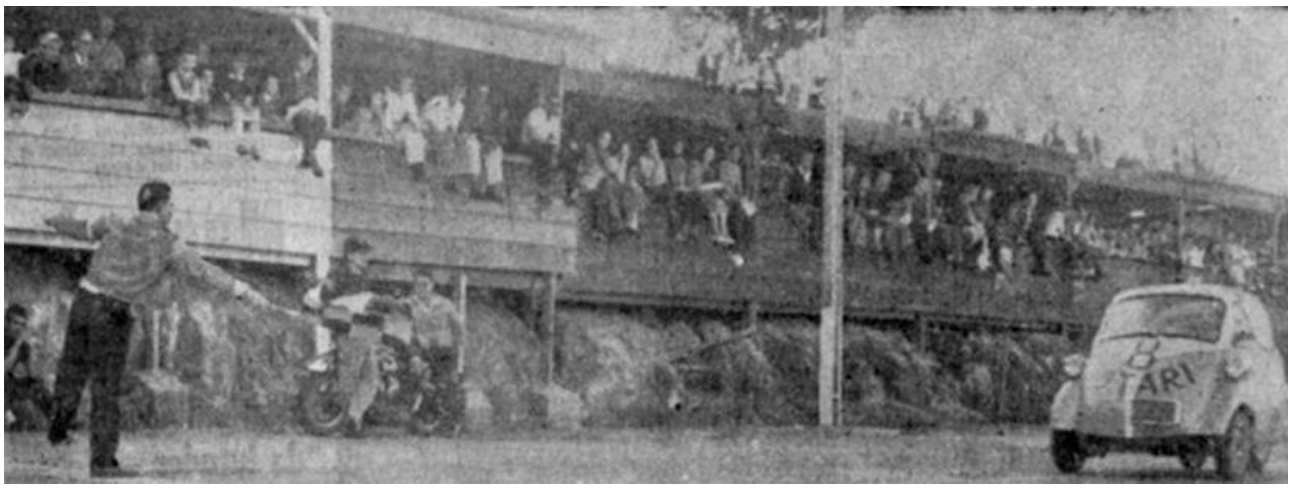
Nova participação brasileira no exterior ocorreu no dia 18 de maio, na disputa do GP de Spa-Francorchamps, quando Hermano da Silva Ramos venceu na categoria GT pilotando uma Ferrari 250GT.
O programa de Spa teve três corridas, sendo a primeira disputada por carros Turismo de Série que marcou uma luta renhida entre os Peugeot 403 de Quernette e George, com vitória do primeiro.
Em seguida foi disputada a competição reservada aos carros GT com menos de 2 litros que teve a vitória dos AC Bristol dos britânicos Mike Anthony (1º) e Ted Wheteawahy (2º).
Para a corrida principal, disputada por carros Sport sem limite de cilindrada e GT acima de 2.001 cc, os principais participantes foram: Paul Freré e Carroll Shelby (Aston Martin), Olivier Gendebien e Lucien Bianchi (Protótipo Ferrari e Ferrari 250TR, respectivamente, da Equipe Nationale Nelge), Masten Gregory e Achie Scott-Brown (Lister Jaguar da Ecurie Ecosse), e Fredy Rouselle (Lister Jaguar da Equipe Nationale Belge).
Iniciada a corrida os Lister-Jaguar da Ecurie Ecosse assumiram a ponta deixando os Aston Martin para trás, ao mesmo tempo em que Gendebien, que havia largado nas últimas posições, tentava escalar o pelotão de participantes, para alcançar os carros que lideravam a prova, mas, quando atingiu a quinta colocação, o protótipo Ferrari quebrou a caixa de câmbio, ficando fora da prova.
Na quinta volta, debaixo de uma chuva fraca que caía desde o início da prova, os dois Lister se dirigiram para a Curva Source, lado a lado e desceram em direção à Eau Rouge, escorregaram na subida de Raidillon e desapareceram na floresta de Buernesville. Os carros se dirigiram para Stavelot e encontram a chuva que até à volta anterior não tinha chegado nesse ponto do circuito. Eles continuaram próximos na saída de Martinfange quando, repentinamente, o carro de Scott-Brown deu uma guinada, bateu na lateral da pista, pegou fogo instantaneamente, rasgando dois postes, capotando e caindo numa vala, com seu piloto se queimando completamente. Mesmo parecendo desumano, a corrida continuou e Masten Gregory venceu com a vantagem de um minuto para o Aston Martin de Paul Freré.
Na categoria GT, a vitória ficou com o brasileiro Hermano da Silva Ramos, pilotando uma Ferrari 250GT, se classificando a seguir: Wolfgang Seidel, André Guelfi, Pierre Nobet e Eldé, todos com Ferrari 250GT.
Ver RESULTADOS 1958/23

Na foto o Lister Jaguar de Masten Gregory, aparecendo o bico do carro de Archie Scott-Brown entrando na Source.

22 – PROVA PIRATININGA MOTO CLUBE

O Piratininga Moto Clube organizou em 18 de maio a 2ª Etapa do Campeonato Paulista de Motociclismo, sendo realizadas 5 provas de motos e uma extra destinada às Romi Isetta, disputada em 8 voltas pelo anel externo de Interlagos, saído vitorioso, mais uma vez, Alberto Clemente.

Ver RESULTADOS 1958/24



A chegada vitoriosa de Adalberto Clemente

23 – AUTOMÓVEL CLUBE DE PERNAMBUCO

No dia 24 de maio de 1958, reuniram-se na sede do Automóvel Clube de Pernambuco os Srs. Lourival Rezende, Amadeo Romaguera, Ademir Menezes, Manoel Carlos Lopes, Cláudio Pantoja, Jorge Veiga, Pedro Paulo Costa, Júlio Brasileiro Júnior, Armando Areias, Milton Cavalcanti, Samuel Domingos, Alberto Monteiro e Nivaldo da Rocha Lima, sob a presidência do primeiro, que também era o presidente do Clube, para fundar o Departamento Autônomo do Automóvel Clube, sendo eleito para a sua presidência do departamento foi aclamado Amadeo Romaguera.

24 – RALLY DO COPACABANA MOTOR CLUBE

Em comemoração à inauguração da sede do Copacabana Motor Clube, localizada na Barra da Tijuca, o referido Clube realizou um Rally com um percurso de 50,700 metros, com largada às 9,30 horas, em frente à sede do Automóvel Clube do Brasil, na Rua do Passeio nº 90, seguindo o seguinte itinerário: Praça Floriano, Rua Treze de Maio, Rua Almirante Barroso, Rua do México, Avenida Nilo Peçanha, Avenida Rio Branco, Avenida Presidente Vargas, Ponte dos Marinheiros, Rua Elpídio Boa Morte, Praça da Bandeira, Rua Pará, Rua Teixeira Soares, Avenida Maracanã, Avenida Radial Norte, Rua Turfe Clube, Avenida 28 de setembro, Praça Barão de Drumont, Rua Visconde de Santa Izabel, Rua Barão de Bom Retiro, Rua José do Patrocínio, Estrada Grajaú-Jacarepaguá, Estrada de Três Rios, Largo da Freguesia, Estrada de Jacarepaguá, Estrada das Furnas, Estrada das Canoas, Largo de São Conrado, Estrada do Joá, Ponte da Barra da Tijuca e final na Rua Pedro Bonato, em frente à sede do Clube. A bandeirada de chegada foi dada pelo prefeito do Distrito Federal, Sr. Negrão de Lima e o resultado da prova foi o seguinte: 1º Gilberto Pessoa (157 pontos perdidos; 2º Carlos Antônio (245 pp); 3º Eduardo Oliveira (276 pp); 4º Aurélio Ferreira (286 pp); 5º Vitorino

Pareto (294 pp); 6º Henrique Casini (320 pp); 7º Álvaro Varanda (325 pp); 8º Licurgo Leite (330 pp); 9º Stefano Gutman 427 pp); 10º Arlete Novais.

25 – MIL QUILÔMETROS DE NÜRBURGRING

Christian Heins pretendia fazer sua reestreia internacional no dia 1º de junho nos Mil Quilômetros de Nürburgring, porém problemas mecânicos no seu Porsche fizeram-no adiar esse intento.

Os Mil Quilômetros de Nürburgring foi uma das mais significativas corridas do ano e vencida espetacularmente por Stirling Moss, pilotando um Aston Martins.

Os principais fabricantes de carros de corrida das categorias Sport e GT estavam presentes. A Ferrari levou quatro carros, para serem conduzidos por Hawthorn/Collins, Musso/P. Hill, Gendebien/Von Trips, e Seidel/Munaron, todos 250TR de 12 cilindros e 3 litros. A Aston Martin inscreveu três DBR1/300, de 6 cilindros de 3 litros, para Moss/Brabham, Brooks/Lewis-Evans, e Salvadori/Shelby. A Ecurie Ecosse também inscreveu três carros, os Jaguar D Type para serem pilotados por Gregory/Flockhart, Fairman/Lawrence, e Bueb/Sanderson, que eram os carros do ano anterior, com motores de 6 cilindros, modificados de 3,4 para 3,0 litros, como determinava o regulamento da época.

Por sua vez, a Porsche inscreveu três carros, para Behra/Barth, Shell/Freré, e Von Frankenberg/De Beaufort, e a grande novidade da prova era a presença da equipe Brogward que inscreveu três carros de 1.500 cc para Herrmann/Bonnier, Cabianca/Juttiner, e Schulze/Mahle. Completavam a lista da categoria Sport várias Ferrari, e Porsche, Osca e Lotus.

O mais rápido nos treinos, que definiu as posições dos carros para a largada ao estilo Le Mans, foi de Mike Hawthorn, com o tempo de 9m43s7, ficando em segundo Moss com quase dois segundos de diferença.

A largada foi dada às 9 horas da manhã, com Moss fazendo jus à sua reputação se ser o mais rápido em chegar ao carro nesse tipo de largada, partindo em primeiro, enquanto Hawthorn teve problemas para ligar o seu carro.

Ao final da primeira volta, percorrida em 10 minutos, Moss liderava com 12 segundos de vantagem para Hawthorn. Após 3 voltas, a vantagem de Moss tinha subido para 21 segundos, vindo em terceiro Von Trips a 54 segundos. Moss continuou impondo sua superioridade e na quinta volta sua vantagem tinha subido para 38 segundos para Hawthorn e 1m08s para Trips, vindo a seguir: Musso, Behra, Gregory e Brooks.

Os Borgward, cuja presença tinha despertado tanta atenção, estavam enfrentando problemas mecânicos e aos poucos foram deixando a prova.

Moss mantinha a liderança tranquila, registrando a melhor volta da prova com o tempo de 9m43s0, mas na marca de 10 voltas, repentinamente entrou nos boxes. Sua parada durou apenas alguns segundos, necessários para entregar o volante a Brabham que retornou à corrida com quase um minuto de vantagem para Hawthorn. E a dificuldade de Brabham na condução do Aston Martin na pista de Nürburgring logo foi notada e duas voltas depois, Hawthorn assumiu a liderança da prova. Porém, a alegria da Equipe Ferrari durou pouco, pois meia hora depois de Moss ter descansado, retornou à corrida, com seu carro reabastecido e com pneus novos. Então ele começou a descontar a diferença para Hawthorn, sendo ainda beneficiado por um pneus estourado no carro líder, que perdeu 4 minutos com o problema. A Ferrari retornou à prova conduzida por Collins, mas Moss já era novamente o líder.

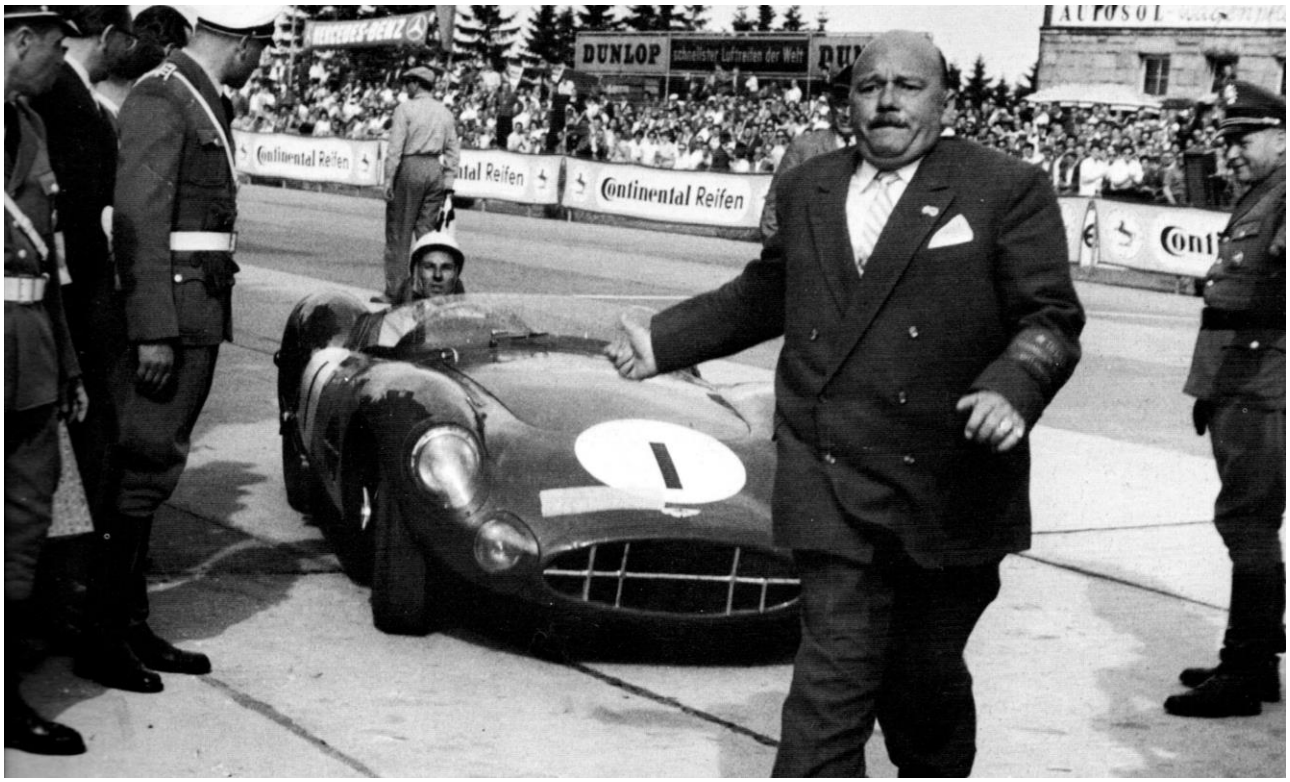
Com 22 voltas completadas, metade da corrida, Moss tinha 2m09s para Collins, vindo a seguir, com mais de 5 minutos de atraso Von Trips e ainda mais atrasado o Aston Martin de Brooks.

Jean Behra vinha fazendo uma corrida extraordinária com seu Porsche chegando a ocupar a terceira colocação, quando entregou o volante ao seu parceiro Barth que não teve a mesma sorte, abandonando com uma sede de válvulas quebrada.

Pouco depois da metade da corrida, Moss devolveu o volante a Brabham o que fez renascer as esperanças na Equipe Ferrari, mas três voltas depois, Brabham parou e foi substituído por Moss que liderou a prova até o final. Em segundo ficou a dupla Hawthorn/Collins, seguido por Trips/Olivier, Musso/Hill, e Seidel/Munaron/Musso, todos com Ferrari

Os vencedores nas categorias/classes foram: Sport até 1.500 cc – Frankenberg/Beaufort/Barth (Porsche 550); GT até 3.000 cc – Eldé/Berulys (Ferrari 250GT); GT até 1.600 cc – Strähle/Walter (Porsche 356); e GT até 1.300 cc – Liebl/Schulze (Alfa Romeo Giulietta SV).

Ver RESULTADOS 1958/25



Stirling Moss, o vencedor da prova

26 – I 500 QUILÔMETROS DE PORTO ALEGRE

Esperado com grande interesse foi realizada no dia 15 de junho, no Circuito da Pedra Redonda, a prova "500 Quilômetros de Porto Alegre", que contou com a participação de pilotos brasileiros, argentinos e uruguaios, e entre os brasileiros, além dos gaúchos, paulistas, paranaenses e catarinenses. Sem dúvida alguma os nomes mais comentados eram do campeão argentino, Juan Gálvez e do campeão brasileiro Chico Landi.

Inscreveram-se para a prova 20 carros, sendo que, durante os treinos ocorreu a baixa de um dos favoritos, o Chevrolet equipado com motor Corvette, de Chico Landi e José Gimenez Lopes que, quando pilotado pelo segundo, acabou batendo numa árvore ficando sem condições de participar da corrida de domingo.

Então ficou decidido que o motor do carro de Landi, que era mais potente que o do carro de Luiz Américo Margarido, que correria em dupla com Celso Lara Barberis, seria instalado nesse carro e que Chico Landi substituiria Margarido na corrida.

Dois favoritos que ficaram pelo caminho: nº 1 – Juan Gálvez e nº 50 de Chico Landi/Celso Lara Barberis.

Catharino Andreatta, que havia instalado um motor Ford Thunderbird no seu carro, teve que desistir da modificação uma vez que esse novo motor não parava de falhar. Com isso, retornou ao seu velho e confiável motor flathead anterior, bem menos potente.

A corrida começou a ser decidida logo nas primeiras voltas, quando Celso Lara Barberis ficou fora com problemas de freios, sem que Landi chegasse a assumir a direção do carro. A participação de Juan Gálvez também durou pouco, com a quebra do motor do seu Ford. Outro que se retirou logo foi Catharino Andreatta, assim como o argentino Félix Peduzzi que sofreu grave acidente, capotando seu carro, felizmente sem maiores consequência para piloto e acompanhante.

Com isso, a luta pela vitória ficou restrita aos dois Chevrolet com motor V-8, de Aristides Bertuol e Orlando Menegaz, que se revezaram na liderança até a 25ª volta, quando Menegaz teve o diferencial do seu carro quebrado e, quando todos esperavam a vitória de Bertuol, o piloto de Bento Gonçalves capotou espetacularmente na volta seguinte.

A luta entre Menegaz (nº 24) e Bertuol (nº 4) e Aldo Costa (nª 12) recebendo a bandeirada de chegada

Com tudo isso, quem se beneficiou foi Nactivo Camozatto que corria com o antigo Ford que tinha adquirido de Júlio Andreatta, e que fez uma corrida de espera. Em segundo lugar ficou o uruguaio Rômulo Buonavoglia, com cinco voltas de atraso, seguido pela dupla Diogo Ellwanger/Júlio Andreatta que sofreram com a embreagem do carro patinando desde a largada.

Além desses, somente completaram a corrida Aldo Costa, Ítalo Bertão/Daniel Winick e José Madrid, sendo que estes dois últimos completaram menos voltas que Bertuol e Menegaz, mas para fins de pontuação ficaram à frente, pois apenas quem recebesse a bandeirada de chegada seria classificado.

Ver RESULTADOS 1958/26

O vencedor da prova, Nactivo Camozatto (Ford nº 6) e Rômulo Buonavoglia segundo colocado

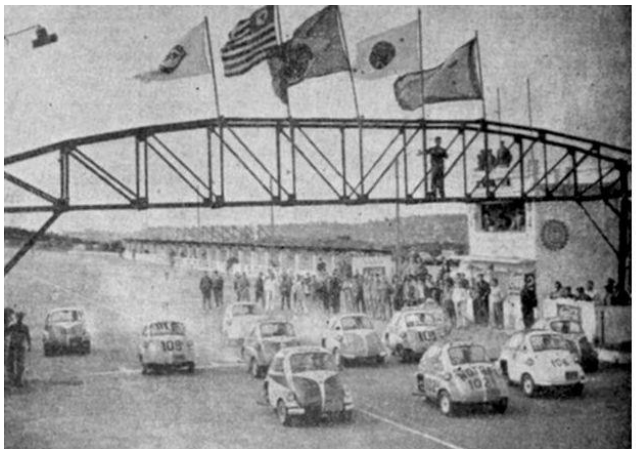
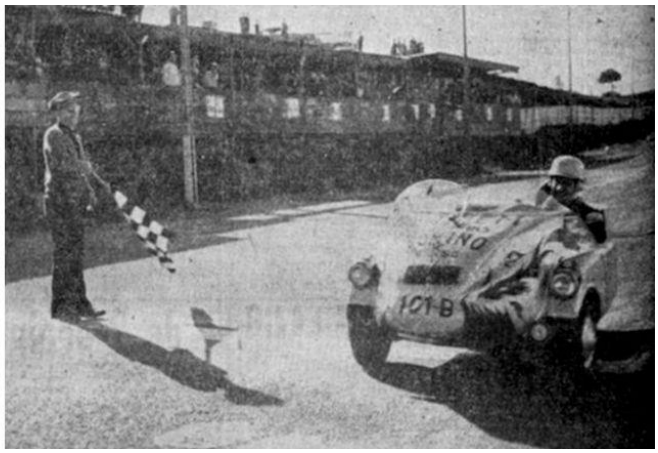
27 – GP CINQUENTENÁRIO DA IMIGRAÇÃO JAPONESA

A terceira etapa do Campeonato Paulista foi disputada nos dias 21 e 22 de junho, tendo recebido o título de "GP do Cinquentenário da Imigração Japonesa".

No sábado, dia 21, foram disputadas duas corridas, para Turismo até 2.000 cc e Força Livre e outra para Turismo até 250 cc (Romi Isetta) e as provas de classificação para as corridas das categorias Sport e Mecânica Nacional, que seria disputada no domingo, dia 22.

Às 14;00 horas, alinharam-se os Romi-Isetta para a largada da prova reservada para esses carros com a participação de onze concorrentes e, dada a largada, Yraê Aranha tomou a dianteira, destacando-se dos demais. Na altura do retão, Alberto Ruschel manteve a segunda colocação, perseguido por Alberto Clemente. Yraê foi aumentando a distância até receber a bandeirada de chegada com 25 segundos de vantagem para Ruschel, o segundo colocado.

Ver RESULTADOS 1958/27

A largada das Romi Isetta e a chegada de Yraê Aranha.

Em seguida, às 15;00 horas foi dada a largada para os carros Turismo até 2.000 cc e Força Livre. Mais uma vez, apenas dois carros da Força Livre apareceram, enquanto na classe até 2 litros, eram sete os participantes. Para completar o número mínimo de carros da classe Força Livre, a maioria dos carros até 2.000 cc se inscreveu nas duas classes e, iniciada a corrida, Luiz Américo Margarido tomou a dianteira, perseguido por Waldemar Santilli, Emílio Zambello, Leone Bracalli, Danilo Lemos e os demais. No retão, Margarido se distanciou, enquanto Santilli, Bracalli e Zambello formavam um bloco disputando a segunda colocação.

Na segunda volta, Santilli, mesmo exigindo o máximo do seu Cadillac, via dois pequenos Fiat nos seus calcanhares. Pouco a pouco, Bracalli aumentou sua distância para Zambello e se aproximou de Santilli, até que, na 14ª volta, no final do retão, Santilli, para entrar na curva, abriu o máximo, do que Bracalli se aproveitou e assumiu o segundo lugar. Até o final da prova a ordem não se alterou, com Margarido vencendo com 26 segundos de vantagem para Bracalli que tinha 1,5 segundos para Santilli.

Ver RESULTADOS 1958/28

A largada da categoria Turismo

Depois das provas de Turismo foram disputadas as provas de classificação das categorias Sport e Mecânica Nacional, com os seguintes resultados:

Categoria Sport: 1º Celso Lara Barberis (3m42s8); 2º Chico Landi (3m56s6); 3º Henrique Casini (3m58s8); 4º Ico Ferreira (4m00s1); 5º Álvaro Varanda (4m03s6); 6º Antônio Mendes Barros (4m11s3); 7º Severino Silva (4m30s0); e 8º Carlos Taub (4m32s1).

Categoria Mecânica Nacional: 1º Ciro Cayres (3m49s6); 2º Fritz D'Orey (3m53s1); 3º Paschoal Nastromagario (4m00s4); 5º Raphael Gargiulo (4m11s9); 6º Luiz Valente (4m12s4); e 7º Thomaz Maciel (4m31s3).

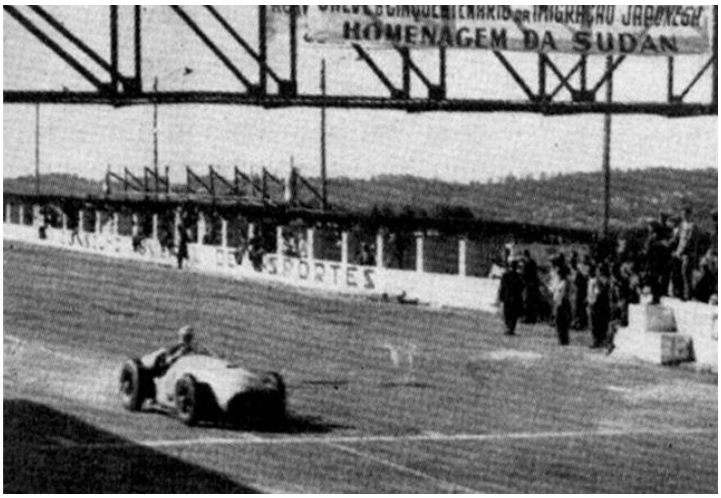
No domingo, por volta das 13:00 horas, os carros da Mecânica Nacional alinharam para a largada, enquanto os mecânicos revisaram as máquinas. Com tudo pronto, foi dada a largada às 14;42 horas, com Ciro Cayres tomando a ponta, perseguido por Camillo Christófaro, Luiz Valente e Paschoal Nastromagario. O motor do carro de Fritz D'Orey afogou e só conseguiu largar quando Ciro Cayres contornava a curva 3. Ciro imprimia grande velocidade perseguido por Camillo, ao mesmo tempo em que Valente era acossado por Nastromagario. D'Orey pouco a pouco foi recuperando terreno. Na 3ª volta, ao completar a curva 19, Ciro Cayres teve um pneu esquerdo estourado e Camillo se aproveitou para assumir a ponta, seguido por Nastromagario, Margarido e D'Orey, com Cayres caindo para a sexta colocação.

Pouco depois, Margarido, mais acostumado com seu carro, passou para o segundo lugar e se aproximou de Camillo, que pouco depois teve o câmbio do seu carro quebrado na 8ª volta, permitindo, com isso, que Margarido assumisse a liderança da prova, com D'Orey terminando em segundo. Ciro aos poucos foi recuperando o terreno perdido para assumir a terceira colocação, até que, na 14ª volta, teve que parar

novamente nos boxes para reparar o fio da bobina que havia se soltado. Margarido venceu com mais de dois minutos de vantagem para D'Orey, seguido por Camillo, Cayres e Gimenez.
Naim Homsi, quando completava a 5ª volta, ao tentar contornar a curva do Sargento, perdeu o controle despencando pelo barranco, sendo socorrido, sofreu a fratura do braço e algumas escoriações. Luiz Valente teve a embreagem quebrada e Gimenez correu durante toda a prova com problemas de freios no seu carro.

Ver RESULTADOS 1958/29

Largada da Mecânica Nacional vendo-se Fritz D'Orey parado com os braços levantados.

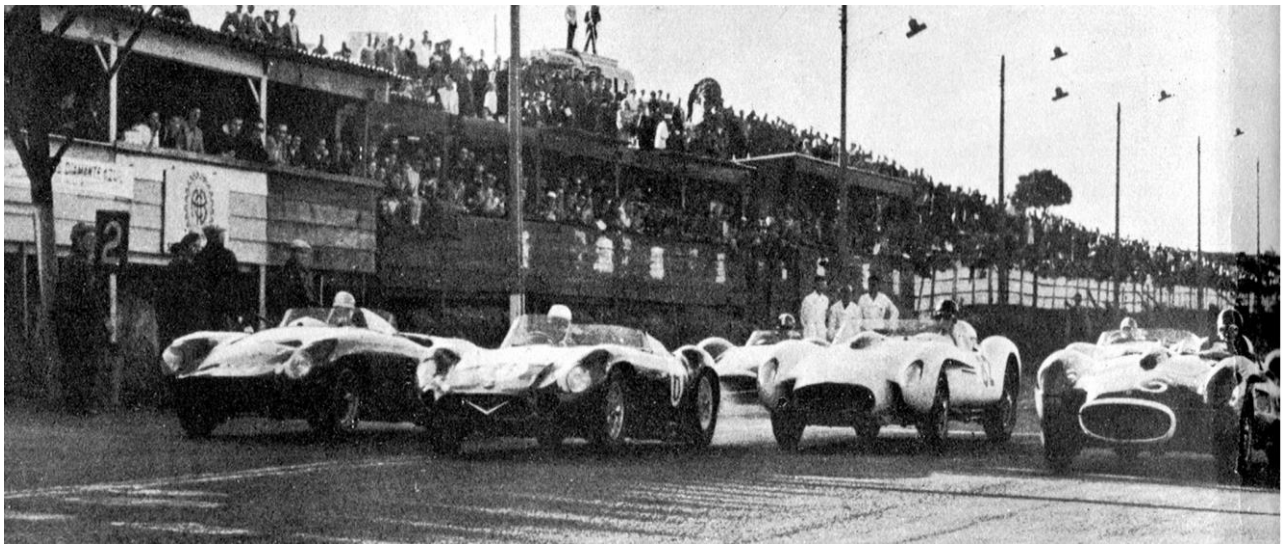


À esquerda, Luiz Américo Margarido recebendo a bandeirada da vitória e à direita,
Ciro Cayres quando liderava a prova

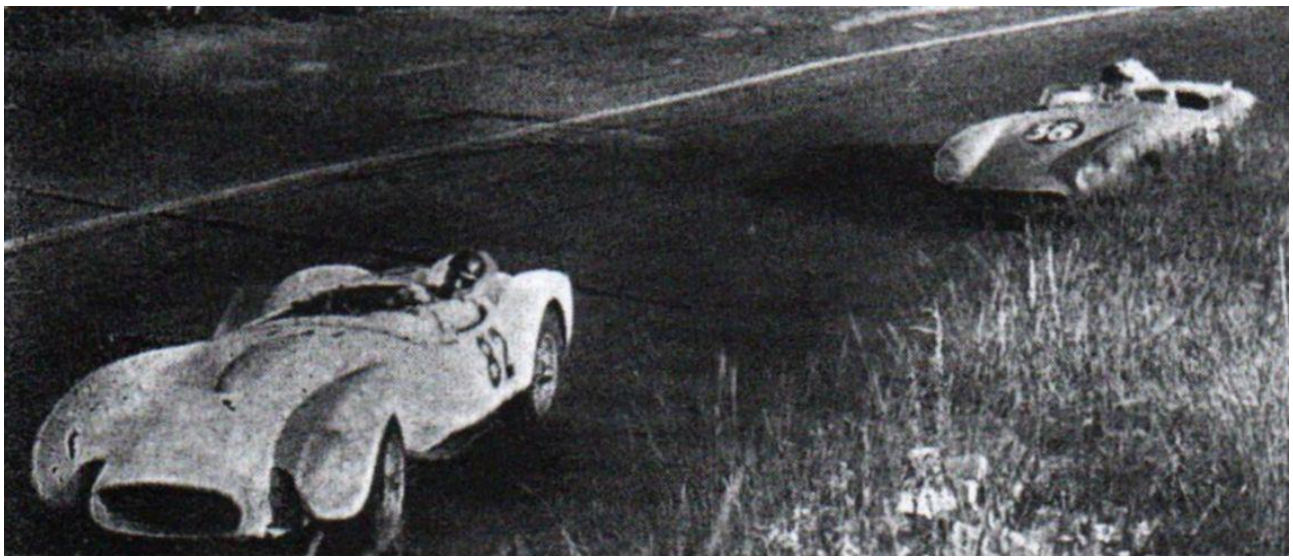
A prova da categoria Sport era aguardada com grande interesse, com a previsão de um sensacional duelo entre Celso Lara Barberis, que tinha estabelecido um novo recorde de volta para a pista de Interlagos, na prova de classificação, e Chico Landi, pois ambos competiam com carros iguais, as Ferrari 250TR/58.
Dada a largada, às 16:12 horas, Celso tomou a dianteira, sendo perseguido por Landi e Ico Ferreira, Casini, Varanda, Taub e Severino. No final do retão, Celso começou a aumentar a vantagem para Landi e Ico que lutavam roda a roda pelo segundo lugar. Na 8ª volta, ocorreram duas paradas: Chico Landi na curva que antecede o "S", e Ico, ao tentar ultrapassá-lo, derrapou, rodou e foi parar no barranco. Empurrado pelos

assistentes, retornou alguns segundos depois para tentar recuperar o tempo perdido. Se aproveitando dos problemas de Ico e a quebra de Landi, Álvaro Varanda passou para a segunda colocação perseguido de perto por Antônio Mendes Barros. As posições não se alteraram até a última volta, quando Varanda não a completou, achando que já tinha recebido a bandeirada de chegada e, com isso, Mendes Barros se classificou em segundo lugar. Henrique Casini, que poderia oferecer resistência aos carros de Celso Lara e Landi, teve a cruzeta quebrada e abandonou depois de duas voltas, enquanto Landi foi obrigado a abandonar por defeito na bomba de óleo o seu carro.

Ver RESULTADOS 1958/30



Largada da categoria Sport, vendo-se na primeira fila, da esquerda para a direita: Ico Ferreira, Henrique Casini, Chico Landi e Celso Lara Barberis.



Aspecto da luta entre Chico Landi e Ico Ferreira.

28 – 12 HORAS DE REIMS

Como parte da Semana de Velocidade de Reims, juntamente com o GP da França e a Copa Internacional de Velocidade, foi disputado no dia 5 de julho a quinta edição das 12 Horas de Reims, destinada aos carros da categoria GT. A predominância dessa categoria era das Ferrari 250GT, que teve 10 carros inscritos e obteve

as cinco primeiras colocações, sagrando-se vencedorA a dupla Olivier Gendebien/Paul Freré, que vinham vencendo grande parte das provas dessa categoria. O brasileiro Hermano da Silva Ramos, formando dupla com o norte-americano Phil Hill, participou da prova, terminando na oitava colocação.
Nas diversas classes, sagraram-se vencedores: até 2.000 cc – Claude Storez/Richard Frankenberg (Porsche 356); até 1.300 cc – Peter Lovey/Innes Ireland (Lotus Eleven Climax); até 1.000 cc – Louis Cornet/René Bartholoni (DB HBR Panhard); e até 750 cc – Maurice van der Bruwaene/Lejourel (Monopole X88 Panhard).
Ver RESULTADOS 1958/31

À esquerda a largada da prova e à direita a chegada vitoriosa de Olivier Gendebien/Paul Frère.

29 – COPA INTERNACIONAL DE VELOCIDADE DE REIMS

No dia 6 de julho, dentro da Semana de Velocidade de Reims, foi disputada a 2ª edição da Copa Internacional de Velocidade, com carros de Fórmula 2, que contou com a participação do brasileiro Hermano da Silva Ramos, que correndo com um Cooper T45 Climax terminou na sétima posição. O vencedor foi Jean Behra ao volante de um Porsche 718 RSK ficando em segundo Peter Collins com Ferrari Dino 156 e, em terceiro George Wicken com Cooper T43 Climax.
Ver RESULTADOS 1958/32

30 – CORRIDA EM SUBIDA BOLZANO-MENDOLA

Depois da frustração em não participar dos Mil Km de Nürburgring, Christian Heins conquistou uma vitória nas pistas europeias no dia 6 de julho, na VII Bolzano-Mendola, corrida do tipo Subida da Montanha, na região de Trentino-Alto Adige, no norte da Itália. Heins pilotou um Porsche e cobriu os 14.500 metros do percurso no tempo de 10m04s, com a média horária de 86,424 km/h.

31 – PRÊMIO PIRATININGA MOTO CLUBE NO IBIRAPUERA

Juntamente com a 3ª etapa do Campeonato Paulista de Motociclismo, foram disputadas no dia 13 de julho, em um circuito improvisado no Ibirapuera, duas corridas de Romi Isetta, sendo que nessa oportunidade os "carrinhos" foram divididos em duas classes: Standard e Preparados, em ambos os casos com motores originais de 236 cc.
Na prova para os "Standard" saiu vencedor Alexandre Roberto, terminando Manuel da Rocha em segundo e Milton Valdibial em terceiro.
Ver RESULTADOS 1958/33

A prova da Romi Isetta Preparadas teve como vencedor Adalberto Clemente, com Eduardo Ardinghi em segundo e Yraê Aranha em terceiro.

Ver RESULTADOS 1958/34

As Romi Isetta correndo no Parque Ibirapuera

32 – III QUILÔMETRO DE ARRANCADA EM RECIFE

As atividades automobilísticas esportivas em Pernambuco foram retomadas, depois de vários anos, com a realização do III Quilômetro de Arrancada, realizada na Estrada da Ibiribeira, em Recife.

Tivemos dificuldades em apurar os resultados mas, apesar da precariedade de informações, merece constar das informações sobre o automobilismo pernambucano em 1958.

Segundo o Diário de Pernambuco, foram os seguintes os participantes: João Regueira, Geraldo Bandeira, Fernando de Almeida, Luiz Tavares, Fernando Monteiro Ramos, Edgard Barreto, Jorge Antunes, Senhora Núbio Flores, Arthur Veiga, Lourenço Cavalcanti, Núbio Flores, Paulo Marinho, Luiz Carvalheira, José Rozemblit, João Heráclio do Rego, Geraldo Carlos, Carlos Falcão, Max Chianoa, João Azevedo Filho e Julinho Duarte.

Segundo o mesmo periódico, as primeiras classificações foram conquistadas por João Heráclio do Rego, Geraldo Bandeira (classificado duas vezes), Carlos Falcão e João Regueira. Os segundos lugares pertenceram a José Rozemblit, Lourenço Cavalcanti, Núbio Flores, Paulo Marinho e Max Chianoa.

33 – 10 HORAS NOTURNAS DE MESSINA

Nos dias 19 e 20 de julho, foi disputada no Circuito de Granatari, localizado a 20 quilômetros da cidade siciliana de Messina, a prova “10 Horas de Messina”, com largada às 22 horas do dia 19 e término às 8:00 horas do dia 20.

O vencedor foi o brasileiro Christian Heins, que formou dupla com o alemão Paul Ernst Strähle, ao volante de um Porsche 550. Em segundo lugar ficou a dupla Colin Davies/Alejandro De Tomaso, pilotando um Osca FS/1500, que terminou a corrida com dez voltas de atraso.

Ver RESULTADOS 1958/35

34 – TROFÉU DE AUVERGNE

No dia 27 de julho foi inaugurado, pelo prefeito de Puy de Dôme, o circuito de “Charade”, em Auvergne, com a realização de diversas provas automobilísticas, sendo a que chamou mais atenção foi a “3 Horas de Auvergne”, da qual tomou parte o brasileiro Hermano da Silva Ramos.

Foi um evento destinado aos carros da categoria GT que tinha como favoritas as Ferrari 250GT que estavam presentes no elevado número de nove. Entre os carros GT, mesmo não pertencendo à categoria, estavam os Lotus Eleven, que eram carros Sport, inclusive com carroceria projetada para essa categoria.
Nos treinos os mais rápidos foram as Ferrari, ficando Olivier Gendebien, no seu carro vermelho com uma faixa amarela contornado por estreitas faixas pretas, com a pole-position, seguido por Maurice Trintignant, Willy Mairesse, Hermano da Silva Ramos, François Picard, Jean Guichet, Pierre Noblet/Jacques Perón, e na nona posição a Lotus de Innes Ireland.
A largada da prova, ao estilo Le Mans, foi autorizada por Raymond Roche e quem tomou a ponta foi Willy Mairesse. Ao completarem a primeira volta, Oliver Gendebien tinha assumido a ponta, sendo muito pressionado por Willy Mairesse e Maurice Trintignant. O quarto, um pouco distante, vinha Hermano, seguido por Picard, Guichet, Noblet e Ireland.

1) A largada da prova ao estilo Le Mans; 2) Innes Ireland (nº 50) colocando uma volta de vantagem sobre um retardatário.

Aos poucos Ireland foi ultrapassando as Ferrari, até se instalar na quarta posição, com Gendebien correndo em primeiro, Trintignant, que tinha superado Mairesse, em segundo, Mairesse em terceiro e Ireland em quarto.
Na altura da metade da prova, Ireland já ocupava a terceira posição e logo depois passou para segundo, partindo em perseguição a Gendebien, com a ultrapassagem acontecendo na fase final da corrida. Gendebien tentou recuperar a posição, mas foi obrigado a efetuar uma parada não programada, retornando à prova na quarta colocação, sem condições de se recuperar, uma vez que havia pouco tempo para tal.
Ireland recebeu a bandeirada de chegada depois de 3h02m10s7, com seu companheiro de equipe, Jean-Claude Vidilles logo atrás, porém com duas voltas de desvantagem. O segundo foi Trintignant a 29 segundos; o terceiro foi Mairesse, e o quarto Gendebien, os únicos a completarem as 42 voltas da prova. Hermano da Silva Ramos terminou a prova na quinta colocação.
Ver RESULTADOS 1958/36

À esquerda, as Ferrari de Willy Mairesse (nº 72 branca) e Olivier Gendebien (nº 76 vermelha) duelando pela liderança; à direita, o momento em que Innes Ireland recebia a bandeirada de chegada.

35 – GIRO DA CALÁBRIA

A espetacular participação de Christian Heins nas pistas Europeias teve prosseguimento com a sua vitória no Giro da Calábria. Heins mais uma vez pilotou um Porsche 550RS, terminando a prova com 32,8 segundos de vantagem para a Ferrari 250GT de Armando Zampiero.

Ver RESULTADOS 1958/37

Christian Heins no Porsche com o qual venceu na Calábria.

36 – SUBIDA DA SERRA DO MAR

No dia 10 de agosto foi realizada a segunda edição da "Subida da Serra do Mar", promovida pelo Jornal HP, contando com a participação de 16 carros.

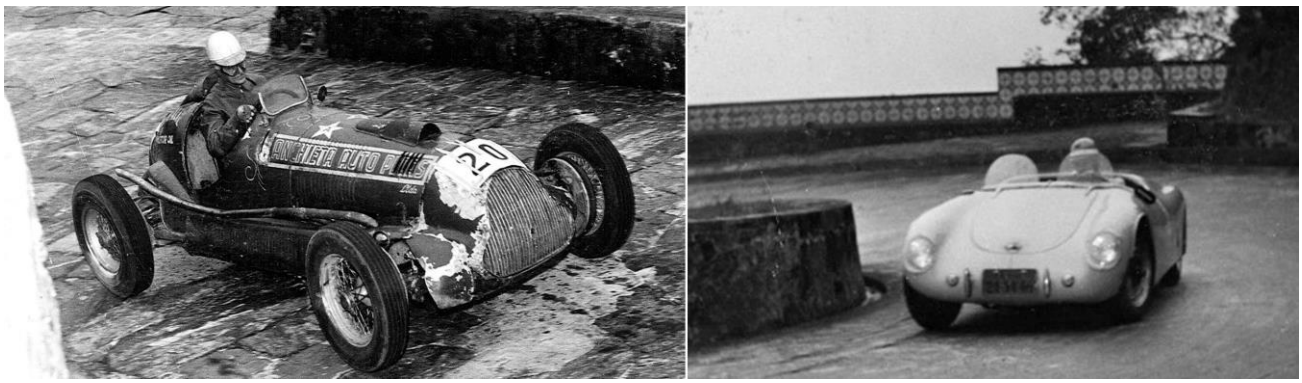
Apesar do tempo fechado e com muita neblina, bom público compareceu ao trecho da estrada de 7,2 quilômetro, entre Cubatão e o Pouso Paranapiacaba.

Da esquerda para a direita: 54 – Flávio Del Mese (DKW) 3º colocado; 8 – Anísio Campos (Simca Sport); 39 – Waldemyr Costa (Nash Healey).

O vencedor da prova foi Raphael Gargiulo, no seu carro de mecânica nacional equipado com motor Ford. Esse carro foi construído por Luciano Bonini no idos de 1946, sendo adquirido por Gargiulo em 1948, tendo o piloto conquistado, antes dessa prova, uma vitória com ele. O carro recebeu também o nome de "Gargiulo Special", "Sonnervig Special" e "Homsi Special".

Essa prova marcou ainda a estreia de dois pilotos que se destacariam no cenário nacional: Anísio Campos e Eduardo Scuracchio.

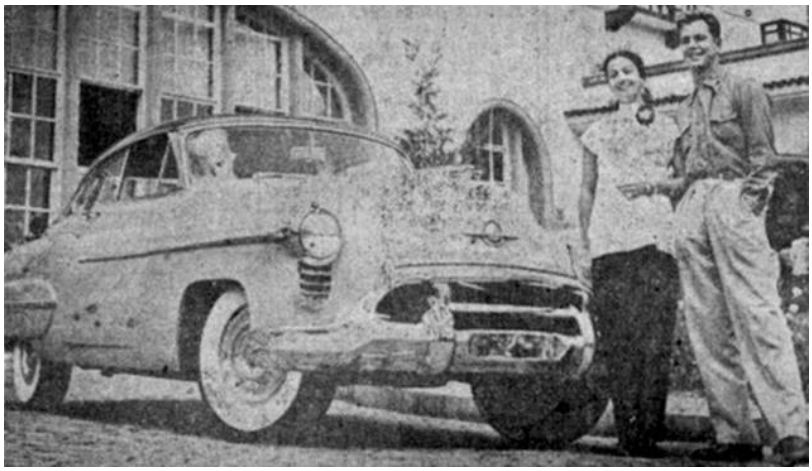
Ver RESULTADOS 1958/38



O vencedor da prova, Raphael Gargiulo no Bonini Ford e o segundo colocado, Plínio Cerqueira Leite, no protótipo com mecânica VW.

37 – GINCANA NA AVENIDA ATLÂNTICA - RJ

Apesar do tempo chuvoso, alcançou sucesso a Gincana da Avenida Atlântica, em Copacabana, Rio de Janeiro, realizada no dia 31 de agosto, com organização do Copacabana Motor Clube, sob supervisão do Automóvel Clube do Brasil. O resultado foi o seguinte: 1º João Carlos Gonçalves Motta/Maria Junqueira – 7m06s4; 2º Júlio Rafael Bozano/Beatriz Bozano – 7m18s0; 3º Antônio Brito Cortez/Rosa Maria Neuzen – 7m26s0; 4º Jaime Bren/Helonia – 7m29s5; 5º Hamilton Sbarra/Shirley – 7m52s0; 6º - Manoel Magalhães/Aída Ruth Magalhães – 7m55s0; 7º - José Carlos Braga/Sônia de Novaes – 8m31s0; 8º - Guilherme/Maria Luisa; 9º Ministro Elmano Cruz/Lúcia Queiroz; 10º Pareto/Alba Pompeu.



38 – II 500 QUILÔMETROS DE INTERLAGOS

A segunda edição dos 500 Quilômetros de Interlagos teve lugar no dia 7 de setembro, despertando grande expectativa quanto ao seu sucesso, como ocorrera no ano anterior e, mais uma vez, contando com a promoção do Jornal Folha de S. Paulo e patrocinada pela Willys Overland do Brasil, Metal Leve, Cia. Fabricadora de Peças e dos Cigarros Sudan.

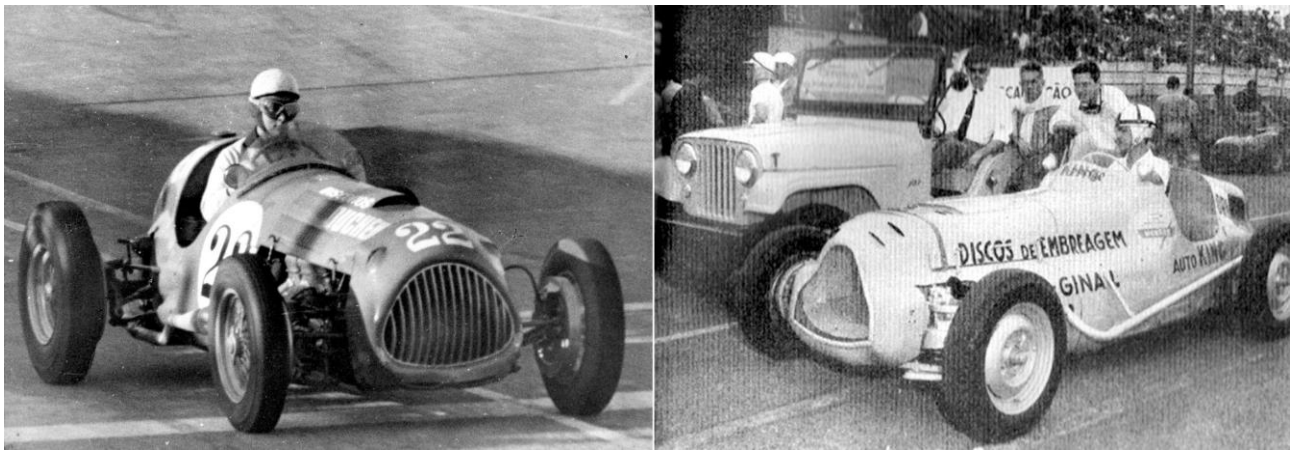
Inscreveram-se para a prova vinte e oito carros, com as seguintes características:

3 – Fernando Pereira Barreto – com uma Maserati equipada com motor Cadillac, preparada pelos mecânicos Emílio Amenor e Irineu Garcia Novaes da Oficina Dancer.
7 – Fritz D'Orey, tendo como reserva Roberto Matarazzo, na Ferrari 375 que pertencera a Chico Landi e que foi o carro vencedor da prova de 1957, naquela ocasião pilotada por Celso Lara Barberis. O carro tinha passado por modificações na Scuderia Tubularte efetuadas por Toni Bianco, tendo sua carroceria retornado à condição de monoposto. O seu motor era um Chevrolet Corvette.
8 – José Gimenez Lopes, da mesma equipe de D'Orey, com a Maserati 4CLT/48, que pertencera a Eugênio Martins e que estava equipada com motor Chevrolet Corvette.

Os três carros da Scuderia Tubularte: 82 – Chico Landi; 8 Gimenez Lopes; 7 – Fritz D'Orey

16 – Nelson Bastos, do Rio de Janeiro, numa antiga Maserati 8CM que estava equipada com motor Chevrolet Corvette, depois de passar por uma reformulação efetuada por Mário Marsiglia.
18 – Camillo Christófaro, estreando nessa prova, uma verdadeira obra de arte confeccionada por ele e Valdemar Lozenzo, a partir de um chassi de Alfa Romeo 6C 2.500, modificado para uma carroceira monoposto e equipado com motor Chevrolet Corvette. Tinha como piloto reserva Dinho Bonotti que se inscreveu sob o pseudônimo de "Piloto H".
19 – Valdomiro Nunes/Ivair Bombardi – dois estreantes se inscreveram no carro com chassi fabricado por pela Retífica Eclipse e equipado com motor Willys, que foi inscrito com o nome de "King Special".
20 – Raphael Gargiulo, tendo Naim Homsi como piloto reserva, no carro construído por Assad Taiar, equipado com motor Ford. Inicialmente foi batizado de Mar Girus Special, mas em função dos novos patrocinadores, recebeu o nome de Sonnervig Special.
22 – Luiz Valente/Ivo Valente – no antigo e confiável Duchen, com motor Ford, dessa vez de F-600 com 4.500 cc, carro que tinha terminado a prova de 1957 em segundo lugar.
26 – Waldemar e Nelson Santilli, no carro construído por Victor Losacco e desta feita equipado com motor Cadillac, representando a Retífica Eclipse.
27 – Ruggero Peruzzo/Emílio Zambello numa Cisitália equipada com motor Fiat de 1221 cc, representando a Garagem Fulgor.
31 – Thomaz Maciel/Aguinaldo Góes, no carro construído por Luciano Bonini para Pedro Mello, equipado com motor Ford, representando a equipe CME.

40 – Armando Scholz/Alberto Rabay, com Antanas Bernotas como piloto reserva, o antigo chassi Ford, modificado por Scholz com motor do mesmo fabricante, inscrito como Taubaté Special.
44 – Ciro Cayres, que mais uma vez se apresentava com sua Ferrari 125C com carroceria monoposto fabricada por Tony Bianco, carro que liderou a prova de 1957 até se acidentar.
45 – Mário Franciscone/João de Moura, dois estreantes que se inscreveram na Maserati com a qual Arlindo Aguiar tinha corrido na prova de 1957, equipado com motor Jaguar, rebatizado como Cornelia Special.
48 – Franco Ciamaroni, um antigo Bugatti biposto, equipado com um fraco motor Dodge.
49 – Hélio Rossi, um dos principais mecânicos do automobilismo paulista, dessa feita iria correr em dupla com Arlindo Aguiar, na Ferrari Sport com motor Chevrolet Corvette que obtivera a terceira colocação em 1957.
51 – Luiz Américo Margarido/Celso Lara Barberis – o vencedor da edição de 1957 se inscreveu com Luiz Américo Margarido no Talbot Lago T26C que tinha sido trazido para o Brasil pelo francês Jean Achard. Esse carro que Margarido comprou de Pinheiro Pires, do Rio de Janeiro, estava equipado com motor Cadillac e era um dos favoritos para vencer a prova.
64 – Naim Homsi, tendo Raphael Gargiulo como piloto reserva no carro projetado por Luciano Bonini, que Homsi tinha comprado de Gargiulo, equipado com motor Ford e recebeu nessa prova o nome do patrocinador Sonnervig.
67 – Antônio Versa/Eugênio Cadinalli – numa antiga Maserati com motor Chevrolet Corvette.
68 – Caetano Damiani/Dinho Bonotti se inscreveram no antigo carro de Camillo Christófaro, equipado com motor um Chevrolet Corvette.



À esquerda Luiz Vante no Duchen Ford nº 22 e à direita, Valdomiro Nunes/Ivair Bombardi no Eclipse Willys.

78 – Antanas Bernotas, tendo Armando Scholz e Alberto Rabay com pilotos reserva. Bernotas era irmão da Dona Juzy, esposa de Wilson Fittipaldi e mãe de Emerson e Wilson Fittipaldi Jr. Sabendo que o carro que tinha sido pilotado por Fritz D'Orey no ano anterior, uma Maserati 8CM, a comprou para participar da corrida, na qual foi instalado um motor Chevrolet Corvette.
81 – Alcindo de Barros/Cláudio Daniel Rodrigues num MG modificado por Giovani Moschetti.
82 – Chico Landi, inscrito no carro de sua própria criação com carroceria de Tony Bianco e equipado com motor Chevrolet Corvette, tendo como piloto reserva Arthur Souza Costa e inscrito como Perfect Circle.
84 – Pedro Victor Delamare/Marivaldo Fernandes, dois novatos que se consagrariam no automobilismo nacional, pilotando um MG preparado por Giovani Moschetti.
86 – Armando Silva, do Rio de Janeiro, se inscreveu num MG modificado por Domingos Otolino que recebeu o nome de Otolino Special.

88 – Paschoal Nastromagario, inscrito na Ferrari 125C importada em 1950 para Chico Landi Esse carro correu durante algum tempo com uma carroceira carenada na categoria Sport, dando diversas vitórias a Celso Lara Barberis. Para essa prova tinha retornado a uma carroceira monoposto e estava equipado com motor Chevrolet Corvette.

89 – Luiz Pereira Bueno, com José George Borba como reserva, inscritos num Fiat modificado por Emílio Comino, com carroceira Sport, que recebeu o nome de "Totem". Bueno seria mais tarde um dos maiores pilotos brasileiros de todos os tempos e Borba se caracterizava por se inscrever sob diversos pseudônimos: "Tiresoles", "J. Silva", "Hélio Pereira", "H. Pereira", e "Guilherme Spera".

90 – Antônio Mendes Barros, com Eugênio Martins como piloto reserva, inscrito na Maserati 4CLT/50, desta feita equipada com motor Chevrolet Corvette. Barros era filho do Governador Adhemar de Barros e dono dos Chocolates Lacta.

Dos 28 inscritos, apenas 13 participaram da prova de classificação com cada carro tendo direito ao registro de três voltas, cujo resultado foi o seguinte:

Nº	PILOTO	1ª VOLTA	2ª VOLTA	3ª VOLTA	TEMPO
18	Camillo Christófaro	1m24s0	1m14s2	1m14s4	1m14s2
7	Fritz D'Orey	1m22s0	1m15s1	1m15s3	1m15s1
51	Celso Lara Barberis	1m23s0	1m16s1	1m16s8	1m16s1
82	Chico Landi	1m23s5	1m17s1	1m17s2	1m17s1
8	José Gimenez Lopes	1m28s6	1m21s3	1m21s6	1m21s3
22	Luiz Valente	1m30s2	1m22s7	1m23s1	1m22s7
67	Antônio Versa	1m37s1	1m27s3	1m23s7	1m23s7
81	Cláudio Daniel Rodrigues	1m34s1	1m25s2	1m24s3	1m24s3
40	Armando Scholz	1m36s4	1m27s3		1m27s3
64	Naim Homsi	1m37s1	1m27s8	1m27s5	1m27s5
31	Aguinaldo Góes	1m37s6	1m28s3	1m28s0	1m28s0
49	Hélio Rossi	1m35s3	1m28s5	1m28s1	1m28s1
78	Antanas Bernotas	1m39s1	1m30s0	1m29s9	1m29s9

Com esses tempos e com os demais participantes selecionados por sorteio, tendo os carros de Fernando Pereira Barreto; Mário Francione/João de Moura; e de Armando Silva, não comparecendo, o grid de largada ficou assim estabelecido:

18 Camillo Christófaro Alfa Romeo Corvette 1m14s2	7 Fritz D'Orey Ferrari Corvette 1m15s1	51 Celso Lara Barberis Talbot Cadillac 1m16s1
82 Chico Landi Landi-Bianco Corvette 1m16s9	8 José Gimenez Lopes Maserati Corvette 1m21s3	22 Luiz Valente/Ivo Valente Duchen Ford 1m22s7
67 Antônio Versa/Eugênio Cardinalli Maserati Corvette 1m23s7	81 Cláudio Daniel/Alcindo Barros MG Special 1m24s3	40 Armando Scholz Tabuaté Ford 1m27s0
64 Naim Homsi Bonini Ford 1m27s5	31 Aguinaldo Góes/Thomaz Maciel Bonini Ford 1m28s0	49 Hélio Rossi/Arlindo Aguiar Ferrari Studebaker 1m28s1
78 Antana Bernotas Maserati Corvette 1m29s9	20 Raphael Gargiulo Margirus Ford	26 Waldemar e Nelson Santilli Eclipse Cadillac

89 Luiz Pereira Bueno Fiat Comino	19 Valdomiro Nunes/Ivair Bombardi Eclipse Willys	48 Franco Ciamaroni Bugatti Dodge
68 Caetano Damiani/Dinho Bonotti Camillo Corvette	16 Nelson Bastos Maserati Corvette	27 Ruggero Peruzzo/E. Zambello Cisitália Fulgor
88 Paschoal Nastromagario Ferrari Corvette	84 Pedro V. Delamare/M. Fernandes MG Special	90 Antônio Mendes Barros Maserati Corvette
44 Ciro Cayres Ferrari Corvette		

Os carros alinhados para a largada.

A largada da prova foi do tipo “lançada” com os 25 participantes em movimento, em filas de três carros, tendo um Jeep Willys como “carro madrinha” e, baixada a bandeira de largada, Celso Lara Barberis tomou a ponta, seguido por Fritz D’Orey, Camillo Christófaro, Chico Landi, e Gimenez Lopes, posições que foram mantidas ao ser completada a primeira volta, enquanto Ciro Cayres, que tinha largado em último, completou a volta na sexta posição.

Na segunda volta, Ciro Cayres ultrapassou Gimenez, Landi e Camillo, passando a ocupar a terceira colocação, surgindo em sexto lugar Hélio Rossi.

Com 3 voltas completadas, Alcindo Barros surpreendia ocupando a sétima posição com seu minúsculo MG de apernas 1.250 cc, seguido pela Ferrari Corvette de Paschoal Nastromagario que vinha se recuperando depois de ter largado entre os últimos.

O ritmo forte empregado nas primeiras voltas provocou um desgaste excessivo dos pneus do carro de Celso Lara Barberis gerando uma forte trepidação, do que se aproveitou Fritz D'Orey para assumir a liderança na 11ª volta.

Na 12ª volta, Ciro Cayres, que ocupava a 3ª posição, derrapou violentamente em frente aos boxes ficando atravessado na pista com o motor do seu carro desligado. Os carros que vinham atrás tiveram que fazer malabarismos para se desviarem sem bater no carro que voltou a funcionar e retornou à corrida, mas tendo caído para a 11ª posição.

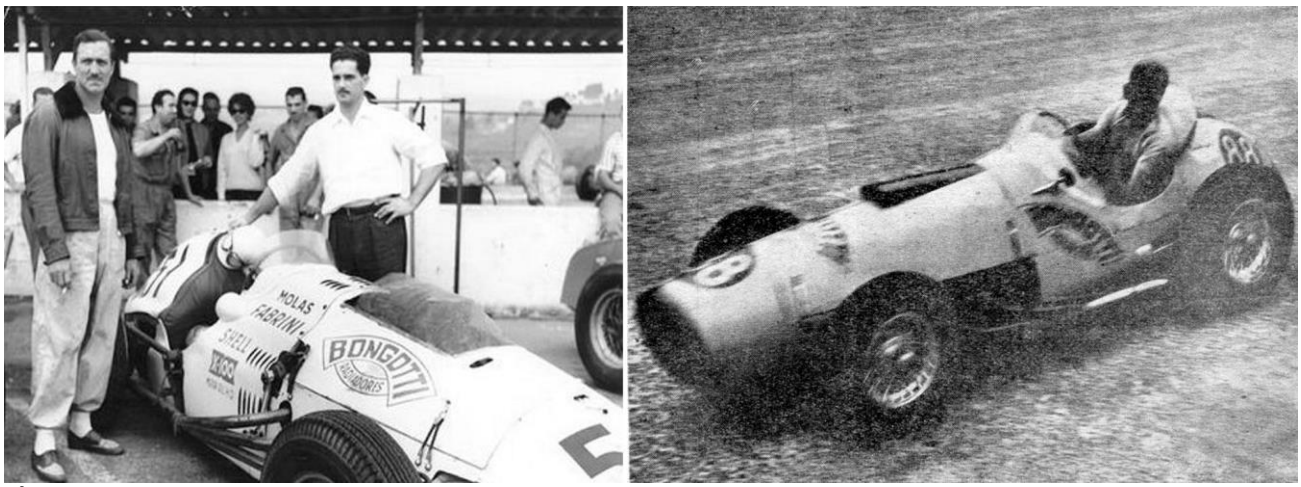
D'Orey mantinha a liderança com Celso em segundo, seguido por Chico Landi, Hélio Rossi, Antônio Mendes Barros e Paschoal Nastromagario.

Camillo Christófaro tinha ido aos boxes na 8ª volta, perdendo muito tempo.

Em seguida, Celso e Landi tiveram que recorrer aos boxes: Celso trocou um pneu traseiro retornando na sexta posição, enquanto Landi procedeu ao reabastecimento do seu carro, retornando em alta velocidade, quando entrou à sua frente um fiscal de boxe sinalizando com uma bandeira amarela.

Naquele tempo os boxes de Interlagos não tinham muro de proteção separando-os da pista, como os autódromos têm nos dias atuais e a entrada era feita em qualquer posição e momento. Por sua vez, os fiscais não ficavam protegidos e Landi não teve como se desviar do fiscal e acabou o atropelando. Na volta seguinte, retornou aos boxes para saber do estado de saúde do fiscal e, informado de que este passava bem, o campeão brasileiro retornou a corrida, mas tendo perdido muita distância para seus principais concorrentes.

Com toda essa confusão, para surpresa geral, a Ferrari com motor Studebaker, de Hélio Rossi passou a ocupar a segunda posição, seguido pela Maserati Corvette de Antônio Mendes Barros, da Ferrari Corvette de Nastromagario e do Duchen Ford de Luiz Valente, enquanto Camillo começava a recuperar posições ocupando a oitava colocação.



À esquerda a dupla Celso Lara Barberis/Luiz Américo Margarido em volta do Talbot Lago T26C Cadillac e, à direita, Paschoal Nastromagario na Ferrari 125C Corvette.

Na 23ª volta, quando novamente ocupava a terceira colocação, Celso Lara Barberis retornou aos boxes para nova troca de um pneu traseiro do seu carro, caindo para a nona colocação.

Ao serem completadas 25 voltas, as principais colocações eram as seguintes: 1º D'Orey (nº 7); 2º Rossi (nº 49); 3º Nastromagario (nº 88); 4º Landi (nº 82); 5º Camillo (nº 18); 6º Cayres (nº 44); 7º Celso (nº51); 8º Valente (nº 22); 9º Gimenez (nº 8); e 10º Homsi (nº 64).

A Ferrari Studebaker de Hélio Rossi se manteve em segundo lugar até à volta 38, quando o seu motor começou a falhar e o piloto teve que recorrer aos boxes perdendo muito tempo e qualquer chance de uma boa colocação.

Ao completar a volta nº 40, D'Orey liderava com quase duas voltas de vantagem para Camillo, o segundo, que por sua vez tinha uma volta sobre Celso Lara Barberis. Em quarto vinha Nastromagario, em quinto Luiz Valente, em sexto Ciro Cayres e em sétimo Chico Landi.

Os abandonos vinham se sucedendo: o Taubaté Ford de Armando Scholz parou depois de 9 voltas; o Camillo Corvette de Caetano Damiani completou apenas 38 voltas, o MG de Pedro Victor Delamare 50 voltas e depois de 59 voltas foi a vez de Ciro Cayres abandonar com problemas no motor do seu carro.

Com isso, a corrida passou a ter 21 carros dos 25 que largaram.

Outro abandono de peso ocorreu depois de 88 voltas, com a saída da Maserati Corvette de Antônio Mendes Barros.

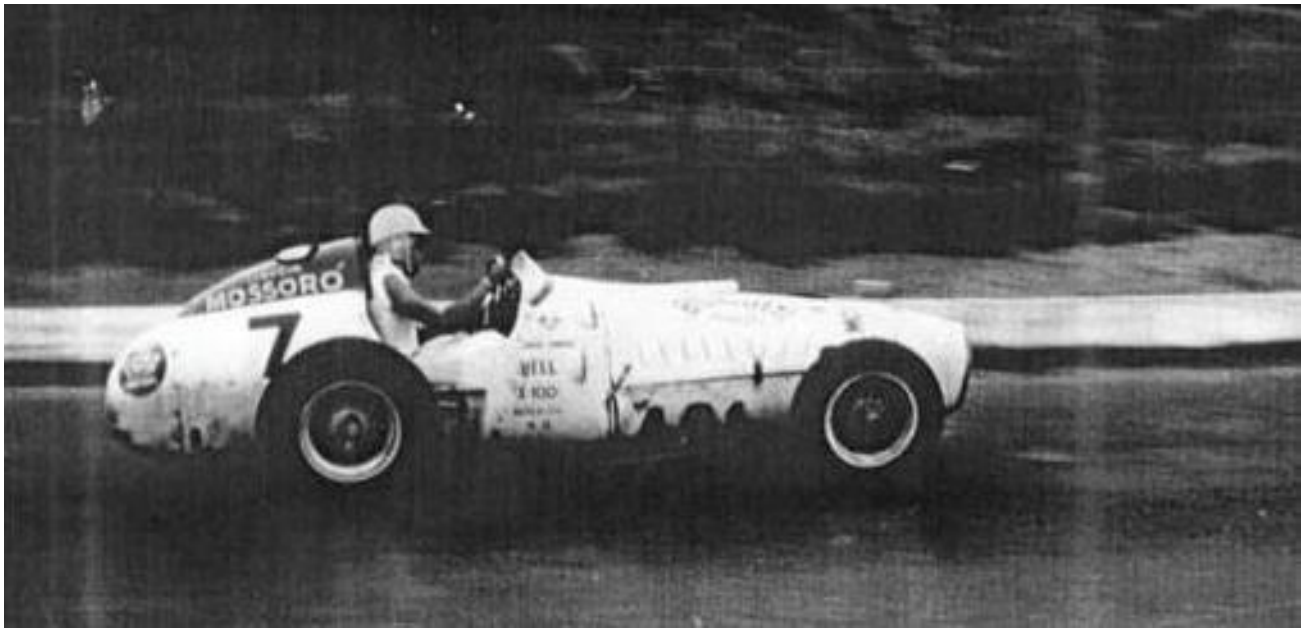
E quando terminava a 91ª volta, o carro de Antanas Bernotas entrou nos boxes pegando fogo. Um vazamento de combustível sobre o cano de descarga do carro provocou o incêndio que praticamente destruiu o carro, felizmente sem maiores consequências, por causa da atuação dos bombeiros.

O incêndio da Maserati Corvette de Antanas Bernotas

A partir de então pouca coisa mudou na corrida, com D'Orey firme na ponta, seguido por Camillo, Celso, que em poucos momentos foi substituído por Margarido no volante do carro, Nastromagario e Chico Landi, com os demais muito distantes.

Destaque para a pequena Cisitália de Ruggero Peruzzo/Emílio Zambello que terminou a corrida no sétimo lugar, vencendo na classe até 2.000 cc.

Ver RESULTADOS 1958/39



O vencedor da prova, Fritz D'Orey na Ferrari 375 Corvette

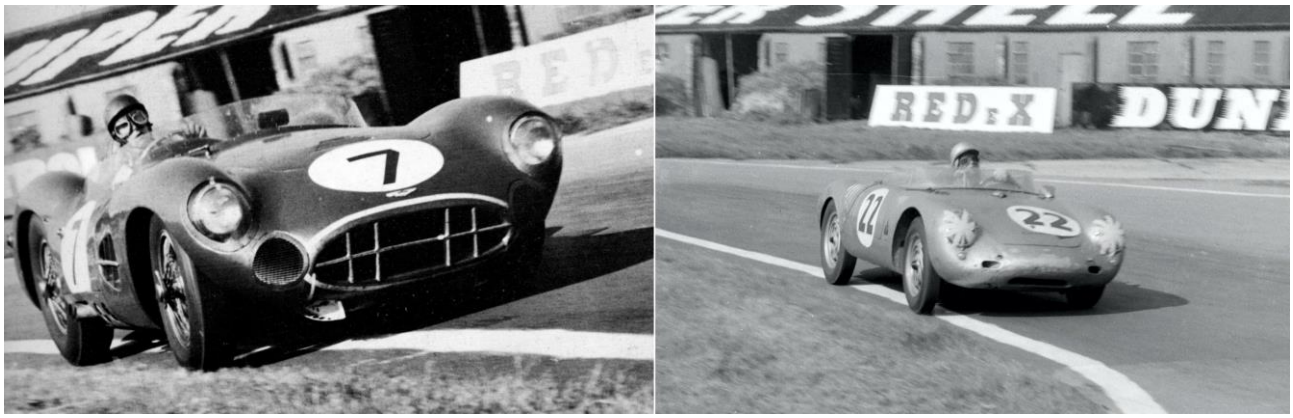
Fritz D'Orey sendo carregado depois da vitória

39 – XXIII TOURIST TROPHY

Christian Heins voltou a se destacar no dia 13 de setembro, quando conquistou o segundo lugar na categoria até 2.000 cc, na disputa da 23ª edição do Tourist Trophy, tradicional prova de resistência disputada na Inglaterra e que esse ano foi realizada em Goodwood.

Heins formou dupla com o holandês Carel Godin de Beaufort obtendo a oitava colocação na classificação geral, em prova que foi amplamente dominada pelos novos modelos da Aston Martin, que obtiveram as três primeiras colocações, o que foi facilitado pela ausência da Ferrari.

Ver RESULTADOS 1958/40



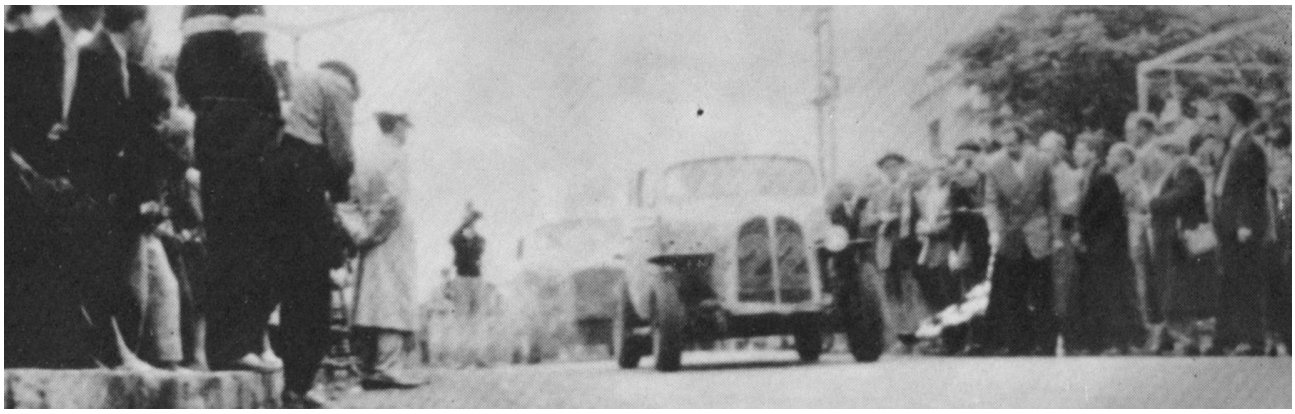
À esquerda o Aston Martin vencedor da prova pilotado por Stirling Moss/Tony Brooks e à direita o Porsche de Christian Heins/Carel de Beaufort.

40 – VIII CIRCUITO ENCOSTA DA SERRA

No dia 14 de setembro foi disputada mais uma etapa do campeonato gaúcho da categoria Turismo Força Livre, com a realização do VIII Circuito Encosta da Serra, que nesse ano recebeu também o título de "Prova Centenário da Colonização de Nova Petrópolis". O percurso em estrada de terra se iniciou em Nova Petrópolis, seguindo o seguinte itinerário: Nova Petrópolis-Novo Hamburgo (54 km); Novo Hamburgo-São Leopoldo (9 km); São Leopoldo-Guianuba (9 km); Gauianuba-Entroncamento (16 km); Entroncamento-Taquara (48 km); Taquara-São Francisco de Paula (39 km); São Francisco de Paula-Canela (41 km); Canela-Gramado (6 km); Gramado-Nova Petrópolis (35 km), totalizando 257 quilômetros.

Participaram da prova apenas seis carros e o vencedor foi Diogo Ellwanger, com o tempo de 2h31m15s0, média de 101,950 km/h. Dos seis que largaram, dois não concluíram a prova: Aristides Bertuol, que saiu da pista, ficou atolado, molhou o platinado do motor do seu carro e não teve como continuar e João Galvani quebrou um pistão do motor do seu carro. O segundo foi José Asmuz e o terceiro Nactivo Camozatto.

Ver RESULTADO 1958/41



Largada da prova em Nova Petrópolis, com Diogo Ellwanger à frente.

41 – GINCANA DO AMÉRICA FC

No dia 14 de setembro foi disputado na Praça Afonso Pena, como parte dos festejos de comemoração de fundação do América Futebol Clube, uma Gincana Automobilística que contou com a participação de 22 carros. Apesar do dia chuvoso, bom público compareceu ao evento cujo início foi autorizado pelo presidente do América, Sr. Wolneuy Braune. O resultado foi o seguinte: 1º (28) Márvio Ludolf/Helena Martins – 4m03s9; 2º (26) – Ismar "Piloto" Louzada/Jeny A. Campos – 4m13s2; 3º - Cláudio Bernardozi/Marilda Conti – 4m46s8; 4º (19) – Paulo Brito/Adi T. Alves – 4m53s2; 5º (9) – Wilson Btagança/Rosa F. Vasques – 5m10s4; 6º (16) – Amí de Moraes – 5m13s5; 7º (17) – Aran Bogossian/Maria A. Moreira – 5m15s2; 8º (10) – Flávio Senna/Marise Senna – 5m15s4; 9º (23) – Luís T. Meneses/Sueli T. Meneses – 5m19s8; 10º (33) – Galileu Genesch/Célia T. Graça – 5m25s; 11º (14) – Delcio Duarte/Améria Santos – 5m31s1; 12º (11) – Valdir Mota/Zélia M. Dourado – 5m39s3; 13º (21) – Renato Quintais/Lídia Quintais – 5m44s1; 14º (22) – Zura Bogossian/Eva Lourenço – 5m44s7; 15º (7) – Trajano G. Munhós/Vera da Silva – 5m48s3; 16º (15) – Manoel Magalhães/Adia L. Magalhães – 5m55s2; 17º (25) – Osvaldo Cunha/Willer S. Queirós – 5m55s2; 18º (30) Arthur Andrade e Sra. – 6m04s9; 19º (20) – Hamilton Sbarra/Seyler Velasco – 6m20s2; 20º (31) – Alcides Brito Filho/Laida Witte – 7m20s2; 21º (27) – Acácio A. Costa/Aceli A. Costa – 7m35s3; 22º (32) – Nilton R. Andrade/Déa S. e Sousa – 11m12s9.

42 – PROVA DIÁRIOS ASSOCIADOS DO TORNEIO MOTOCICLÍSTICO DO CENTAURO MOTO CLUBE

Durante o Torneio Motociclístico do Centauro Moto Clube disputado no Autódromo de Interlagos no dia 21 de setembro, foi disputada uma prova que recebeu o nome de "Prova Diários Associados", destinada às Romi Isetta que foi vencida por Adalberto Clemente, com Yraê Aranha em segundo e Álvaro Andrade em terceiro.

Ver RESULTADOS 1958/42

O vencedor da prova, Adalberto Clemente

43 – GP DE BERLIM

No dia 21 de setembro foi disputado, no circuito de Avus, o GP de Berlim, com a participação de carros de Fórmula 2 e Sport. A prova foi disputada em três baterias, sendo a primeira apenas pelos carros de Fórmula 2, a segunda pelos carros Sport e a terceira envolvendo as duas categorias.

O francês Jean Behra foi o vencedor geral pilotando um Porsche 718 RSK da categoria Sport, ficando em segundo lugar Jo Bonnier ao volante de um Borgward Hansa, também da categoria Sport. O terceiro colocado foi Masten Gregory que pilotou um Porsche inscrito na categoria Fórmula 2.

O brasileiro Christian Heins foi o sexto colocado na bateria dos carros Sport e não terminou a bateria geral, se classificando em 15º lugar geral e 8º da categoria.

Ver RESULTADOS 1958/43

44 – TOUR DE FRANCE

Expressivo resultado conquistou Hermano da Silva Ramos na disputa do Tour de France, entre os dias 14 e 21 de setembro.

A prova desse ano foi dividida em duas categorias, com classificação em separado: GT e Turismo e Hermano conquistou a terceira colocação na prova para carros GT, pilotando uma Ferrari 250GT.

Iniciada no dia 14 de setembro, o Tour de France foi composto de percursos de deslocamento, com tempo limite para sua conclusão, e provas de velocidades, em Subidas de Montanha e em Circuitos, de acordo com o seguinte roteiro/itinerário:

1ª ETAPA – Nice – Le Touquet – 1.597 quilômetros:

Dia 14 - largada em Nice; Prova cronometrada em Subida de Montanha "Cotê La Turbie" com 6,300 km; trecho de deslocamento passando por: Briancon, Grenoble. Prova cronometrada em Subida de Montanha "Cotê du Mont Reverda com 10,300 km; seguindo por Belfort, Nancy, Bar Le Duc.

Dia 15 - Prova cronometra de velocidade no circuito de Reims, com 12 voltas de 8,303 km, totalizando 99,621 km. Depois dessa prova, os carros seguiram para Arras, chegando em Le Tourquet, final da 1ª etapa.

Em La Turbie, na primeira das dez provas de classificação, o favorito Gendebien impôs, como sempre, um ritmo bastante forte, cujo resultado foi manter os adversários diretos à distância, todos ao volante de Ferrari 250GT Berlinetta Scaglietti, chamadas de tipo "Tour de France" após seu desempenho brilhante no evento de 1957. Apesar de um carro novo pouco rodado, ele deixou o 2º classificado, Da Silva Ramos, a quase 9 segundos. Este se beneficiou da ajuda inestimável de seu companheiro de equipe Estager, que reconheceu com precisão as rotas das quatro subidas de montanha e anotou muitas informações em algumas dezenas de folhas. Trintignant (recente vencedor do GP de Mônaco) terminou em 3º e Storez, em um Porsche 356 AGS Carrera, em 4º, apesar de uma largada ruim.

Ao contrário dos três decepcionantes Lotus Eleven, outros carros tiveram desempenho muito bom, como o Porsche Carrera de Nadège Ferrier, que foi o melhor tempo entre as mulheres, e a "camionete" DB de Laureau.

Em Turismo, o Jaguar Mk 2 levou três dos quatro primeiros lugares. O britânico Sopwith marcou o melhor tempo depois de ter encontrado dificuldades para derrotar, com os 3,4 litros do seu Jaguar, um excelente Consten ao volante de uma Alfa Romeo Giulietta Conrero de 1.290 cc. Depois ficaram Chavy e Whitehead. Um pouco mais distante chegou Clarou, notável ao volante de seu Renault Dauphine que, ao vencer por pouco o Peugeot 230 de Guiraud, assumiu a liderança do Índice de Desempenho.

Se na categoria GT, apesar da façanha de Storez, o domínio de Gendebien se confirmou (graças a uma boa escolha de pneus). Na Turismo, Chavy, ao volante do Jaguar que Da Silva usou no Tour anterior, conseguiu

ultrapassar as Alfa Romeo Giulietta de Oreiller/Masoero e Hébert-Consten e o Jaguar de Sopwith-Goldthorp.
Mas a rota rodoviária começou a desempenhar seu papel catalisador. Foi assim que o americano Harry Schell, depois de colidir com um carro com sua Ferrari 250GT, ficou com chassi e direção distorcidos. Laureau derrapou e saiu da pista sem gravidade e Defrasne/Blat tiveram que abandonar, com o radiador de óleo de seu Mercedes 300SL furado. Antes do término da primeira etapa em Le Touquet, o circuito de Reims estava disponível para os pilotos cobrirem doze voltas, ou 99,6 km. Neste circuito, com chuva fina deixando a pista muito escorregadia e prejudicando as Ferrari, Storez, à vontade ao volante de seu Porsche leve e manobrável, finalmente se livrou dos incômodos causados por um grande vazamento do tanque de gasolina e quase criou uma surpresa. Por apenas 4 segundos ele perdeu para Gendebien, mas brilhantemente ficou à frente de todas as outras Ferrari com Péron à frente de Trintignant e Ringoir.

1 – O último dos três Lotus Eleven a abandonar, de Houel/Leston; 2 – O DB Panhard HBR5 de Mennron/Blaver que invadiu a torre de observação; 3 – O Jaguar dos britânicos Sopwith/Goldsthorp que lideravam na categoria Turismo.

Na categoria Turismo, no front dos ingleses, Sopwith dominou claramente seus compatriotas enquanto Loyer/Beonjean impuseram sua Alfa Romeo Giulietta TI ficando à frente de Hébert/Consten.
Esta prova, na qual Ravan/Limousin quase não participaram, numa Alfa Romeo Giulietta, embora tenha sucesso graças à luz da sua lanterna usada após a quebra do suporte do dínamo, foi fatal para muitas duplas. Foi assim que Menneron, após se chocar com a traseira do DB de Laureau, saiu da pista e colidiu com a torre de observação localizada no topo da reta, enquanto Aboudara/Chavarot viram seu DB Panhard HBR5 queimar por completo. Chavy/Le Guezec fundiram as bielas de seu Jaguar, o Lotus Mark 11 de Houel/Leston, o último sobrevivente dos três inscritos, rompeu o cárter e Picard (Panhard Z1) desistiu depois e ficar sem gasolina, pois ele havia calculado a quantidade necessária com muita precisão, esquecendo-se de pensar na amostra de controle. Gacon/Borsa na Alfa Romeo Giulietta TI, Barbier/Bossaert no Citroen ID19, Berney/Gretner na Alfa Romeo Zagato Conrero e Souchon/Bléhaut no Porsche Carrera 356A também foram vítimas deste circuito fatídico.
Depois de Reims, foi a vez de serem eliminados Colucci/Poidebard (Renault Dauphine), Sopwith/Goldthorp, os detentores da fita amarela em Turismo, que um acidente de trânsito obrigou a chegar tarde no controle, e Carmelo/Giraldo, cujo Porsche capotou em Saint-Quentin.
Assim, no final desta primeira fase, as fitas estavam nas mãos de Gendebien, líder absoluto à frente de Storez e Trintignant, e de Laureau, 1º no índice de desempenho à frente de Storez. Em Turismo, Whitehead então dominava, enquanto Hébert/Consten mantinha o índice de desempenho.
<u>2ª ETAPA – Le Tourquet – Le Mans – 1.460 quilômetros:</u>
Dia 16, saída de Le Tourquet, realização de prova cronometrada no circuito de Rouen, com 15 voltas de 6,542 km, totalizando 98,130 km. Depois dessa prova os concorrentes seguiram para Caen, St. Lo, Cherbourg, Granville, Rennes, Sr. Briens, Perros Guirec, Brest, Quimper, Vannes, Nantes, Angers.

Dia 17, corrida cronometrada no circuito de Le Mans, com 10 voltas de 13,460 km, totalizando 134,600 km, terminando assim a segunda etapa.

Passagem pela curva do "Novo Mundo", em Rouen: 1 – As Ferrari de Gendebien (164), Trintignant (160); Silva Ramos (162); Schell (163) e o Porsche de Storez (139). 2 – À frente a Alfa Romeo Giulietta TI de Loyer/Bonjean (39), ameaçada pelo Jaguar de Baillie/Jopp e com a Alfa Romeo de Hérbert/Constein contornando a curva por fora, vendo-se mais atrás a Alfa Romeo de Oreiler/Masoero. 3 – A Ferrari de Faure/Paulard (166) à frente dos Porshce de Ferrier/Paolozzi (135) e de Marx/Burggraf (141), da Alfa Romeo SV de Dumay/Audemard (135), do Troump TR3 de Saoisbaut/Michele (155) e do Porsche de Balchoud/Wagner (151)

No início da etapa seguinte, os organizadores montaram, numa das longas retas entre Le Touquet e Rouen, uma checagem surpresa para verificar se os competidores não ultrapassavam a velocidade máxima de 80 km/h. Apenas a dupla italiana Cestelli/Duecentrotre no Alfa Romeo 1900TI, tendo ultrapassado por mais de 10%, foi irreparavelmente desclassificada.

Em Rouen, com pista seca, as Ferrari mostraram a sua "cavalaria" ao conquistar os cinco primeiros lugares (Gendebien 1º; Trintignant 2º, Da Silva 3º; Schell 4º, Petrin 5º). Storez terminou em 6º e deixou o 2º lugar na classificação geral para Trintignant.

Ao ficar em terceiro, atrás de Loyer e Oreiller, ambos em Alfa Romeo Giulietta TI, Consten tomou a fita amarela que Whitehead não foi capaz de defender devido à desregulagem dos carburadores em seu Jaguar.

Nestes 98 km de circuito, Laureau, no DB Panhard e Trautmann, no Citroen ID19, reconhecíveis pela sua curiosa posição de condução, com o corpo próximo ao volante, destacaram-se pelo excelente desempenho.

O circuito de Le Mans, final da 2ª etapa, seguiu depois de uma volta completa pela Bretanha em estradas totalmente submersas num nevoeiro denso. Sessenta e duas duplas (31 Turismo e 41 GT), das 113 que largaram, conseguiram chegar ao final do dia. Nessas difíceis condições agravadas pela quebra do para-brisa de sua Alfa Romeo Giulietta TI substituído por um pedaço de mica, a francesa Archanbault e a alemã Pare, as últimas representantes da Copa Feminina de Turismo, foram penalizadas por atraso no controle.

Beneficiados pela velocidade do circuito, os Jaguar prevaleceram sobre as Alfa Romeo. Ao vencer o evento à frente de Baillie e Consten, os irmãos Whitehead recuperaram a liderança na classificação geral da categoria Turismo.

Quanto ao "Gran Turismo", sua corrida noturna viu, após o abandono de Storez, devido a uma válvula queimada na primeira volta, quando Buchet tinha acabado de recuperar toda a potência do motor Porsche, se verificou a indiscutível supremacia da Ferrari, cujo líder foi mais uma vez foi Gendebien à frente de Trintignant, Péron, Da Silva e Pierre Noblet.

<u>3ª ETAPA – Le Mans – Royal – 1.292 quilômetros</u>

Dia 18, saída de Le Mans; corrida de velocidade cronometrada no autódromo de Montlhéry, em 10 voltas de 12,507 km, totalizando 125,077 km; passando os carros em seguida por Orleans, Tours, Cognac,

Angouleme, Bordeaux, Bergeac, Soullac, Mauriac, para terminar a etapa no dia 19 com um prova de velocidade no circuito de Auvergne, com 12 voltas de 8,053 km, totalizando 96,636 km.

A largada dos carros da categoria Turismo em Le Mans

Depois de uma merecida noite de descanso, os competidores se enfrentaram, na presença de Amedée Gordini, no circuito de Montlhéry. No último circuito a ser favorável à potência dos Jaguar, Whitehead (vencedor) e Baillie (2º) não conseguiram distanciar o suficiente das Alfa Romeo de Loyer, Consten e Oreiller, respectivamente 3º, 4º e 5º, sendo palco de cinco abandonos, incluindo três por acidente. Na verdade, se Burggraf executou durante as voltas de reconhecimento duas capotagens sem gravidade para ele ao volante de seu Porsche, o mesmo não aconteceu com Dubois que, à esquerda do seu Alfa Romeo Giulietta TI, foi atingido pelo Citroen DS19 de La Foll. Ambos com ferimentos leves foram levados para o hospital.

Inseguro nesta pista, cujas más condições o preocupavam, Gendebien estava claramente atrás de Da Silva e Trintignant. A vitória de Trintignant, mais de um minuto à frente do líder geral, deu-lhe pouca esperança de alcançá-lo, no entanto.

Quanto a Nadège Ferrier, ela ainda liderava a Copa das Damas, apesar de estar gripada. Esta posição vantajosa, vis-à-vis com sua rival direta Annie Soisbault, foi certamente favorecida pela condição física igualmente em poder dessa, causada por um excesso de guloseimas contidas em uma sacola de compras que na véspera, a atriz Danny Robin, lhe entregou, contendo foie gras, presunto, salmão defumado e creme de castanha.

Quase 1.150 km restavam ser percorridos para chegar ao próximo evento localizado perto de Clermont-Ferrand e chamado Circuito da Montanha de Auvergne, ou Circuito de Charada. Recentemente criado, este novo circuito, “propriedade” do Automóvel Clube de Auvergne, que reservou uma magnífica recepção ao Tour de France Automobile, para a sua primeira passagem, adaptava-se perfeitamente a Consten, o único condutor da Alfa Romeo a vencer os Jaguar de Whitehead e Baillie.

A luta entre Gendebien e Trintignant foi feroz. A aposta no primeiro lugar na classificação geral, só poderia aumentar o suspense. Enquanto Da Silva, há muito envolvido na luta, foi deixado para trás nas últimas voltas, atrapalhado por um adversário retardatário, Trintignant, vinha colado a Gendebien, tentando em vão ultrapassá-lo. Os dois, ao volante de carros idênticos, estavam tão próximos que, neste circuito

acidentado, não conseguiam definir entre si, enquanto Gendebien parecia não ver os constantes chamados do farol lançado por Trintignant pedindo que se afastasse. Cinquenta e dois competidores (22 Turismo e 30 Gran Turismo) concluíram a 3ª etapa.

<u>4ª ETAPA – Clermont Royal – Pau – 1.587 quilômetros</u>

Saída de Clermont no dia 20, seguindo por: Setienne, St. Agreve, Crest, com parada em Mont Ventoux para a disputa da prova "Cotê du Mont Ventoux", com 21,600 km. Os carros depois seguiram por Berre, Nimes, Lodeve, Castres, Carcasionne, Aux-Les Thermes, Luchon para disputar no dia 21 a "Côte deu Tourmalet", com 12,300 km e finalizar o Tour de France com a realização de prova de velocidade em Pau, com 30 voltas de 2,760 km, totalizando 82,800 km.

Na fase seguinte, o Automóvel Clube de Vauclusien, ainda orgulhoso do "seu Ventoux", organizou, antes do início do evento, a distribuição, através moças em trajes tradicionais locais, de lembranças aromáticas regionais.

Masoero, em casa, não deixou ninguém livre para ser o melhor em Turismo. Seguiram-no Baillie, Whitehead, Loyer e Consten, cujo motor começou a "falhar". Já o outro nativo do país, Trintignant, não se impôs. Um motor recalcitrante do Chalet Reynard e a grande forma de Gendebien deram-lhe a vitória.

O mais azarado nesta subida foi, sem dúvida, Marang, no DB Panhard HBR5. Depois de esquecer de soltar o freio de mão (ele escalou 21,6 km dessa maneira), ele se atrasou e por pouco evitou perder seu navegador Bacohe em uma curva, após a porta se abrir.

1 – A Ferrari de Péron/Schell no circuito de Charade; O Jaguar Mk2 dos infelizes Graham e Peter Whitehead; 3 – Na curva da "Gare" em Pau, o Citroen ID19 de Trautmann/Roussel, seguido pelas Panhard de Lelong/Delignières e Bernard/Argoud.

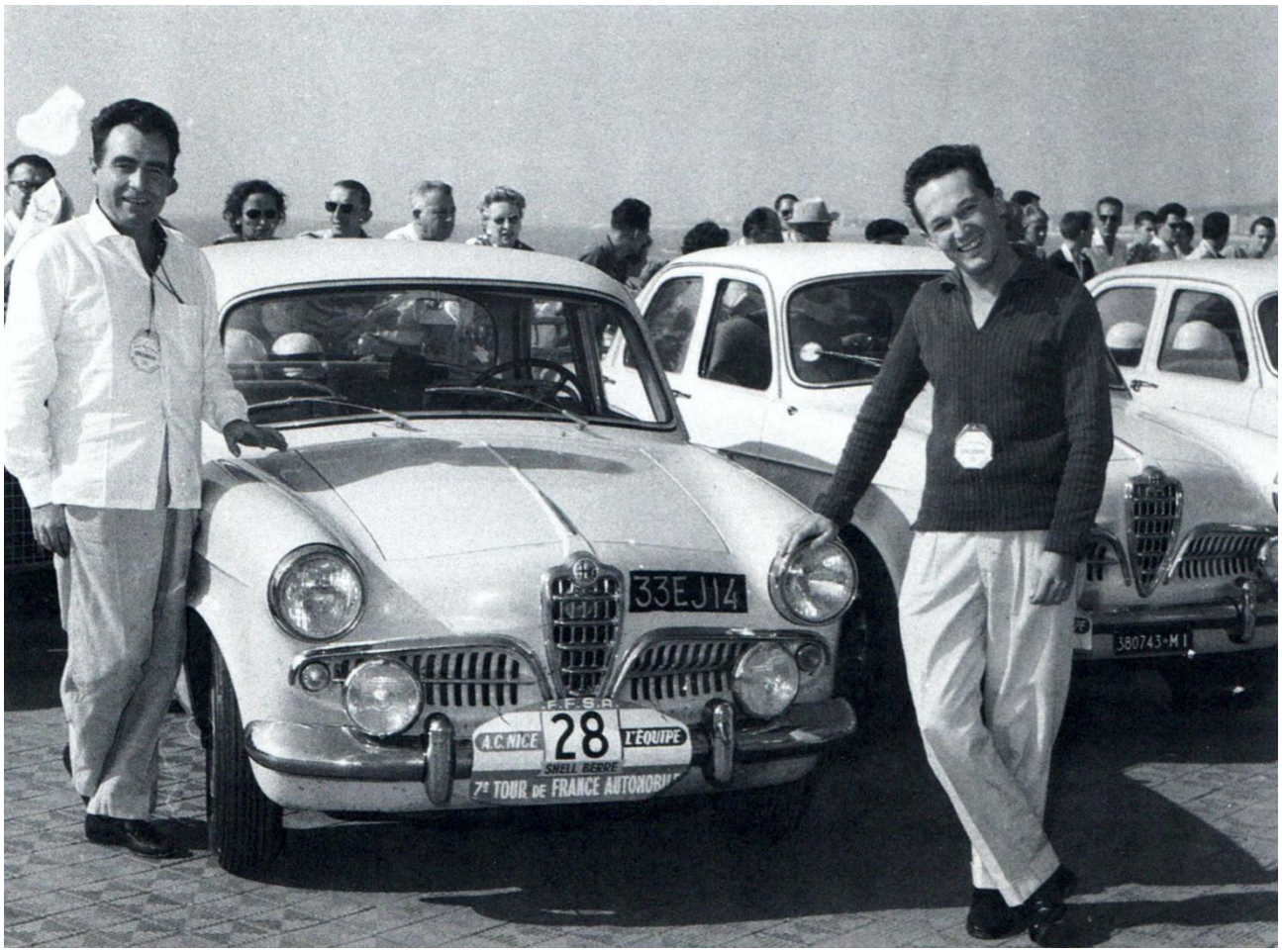
Na rota para os Pirineus entre Alés e Lodéve, infelizmente, um drama se desenrolou. Com uma roda presa em uma curva, o Jaguar dos irmãos Whitehead saiu da estada, caiu em uma pequena ravina e deu uma virada. Graham, que o pilotava, ficou ferido na perna, enquanto Peter ficou mortalmente ferido. Pouco depois do acidente, o Fiat Abarth Zagato de Meunier/Thomas chegou ao local. Vendo os sinais de frenagem, parou e os pilotos foram em busca das vítimas. Descendo abaixo, eles encontraram Peter deitado fora do carro e Graham desmaiado ao volante. Meunier então decidiu buscar ajuda em seu veículo. Esta reação natural e humana resultou na desclassificação deles por chegarem ao próximo controle com mais de cinco minutos de atraso.

No mesmo traçado, Bartholomi/Zimmermann com DB Panhard também foram para a vala. Felizmente para eles, conseguiram sair ilesos depois de perder vários minutos do tempo necessário para tirar o carro dessa posição incômoda. Mais infelizes foram as Sras. Blanchoud e Wagner, que tiveram que abandonar depois que seu Porsche 356 passou reto numa curva com as rodas travadas.

Em Tourmalet, Trintignant se impôs frente a Gendebien, Da Silva, Péron e Schild. Por outro lado, a supremacia usual de Consten foi minada por Oreiller, e por Sérgio Bettoya, em Alfa Romeo Giulietta, relegando Baillie para o 4º lugar e um excelente Guiraud (Peugeot 230 com compressor) para 5º.
Em Pau, com tempo cinzento e tempestuoso e em pista molhada para ser percorrida por trinta vezes, realizou-se a última prova de velocidade, com Trintignant e Consten saindo vencedores nas respectivas categorias. Se Consten venceu uma dura luta depois de ser precedido durante dois terços da corrida por "Fantomas" que finalmente conseguiu puxar a corda enquanto Trintignant deveu a sua vitória mais do que o gesto "elegante" de Gendebien. Depois de dar meia volta com antecedência, Gendebien parou perto da linha de chegada para permitir que Trintignant a cruzasse em primeiro, sabendo que esse gesto poderia apagar seu comportamento "duvidoso" do circuito Charade e não poderia mais influenciar a classificação final.
Enquanto o grande favorito Gendebien, já vencedor este ano das 24 Horas de Le Mans, das 12 Horas de Reims e da Targa Flório, sempre tendo como copiloto Lucien Bianchi cuidando de sua Ferrari, venceu pelo segundo ano consecutivo a classificação geral em Gran Turismo, Consten confirmou a eficácia da associação Consten/Hébert ao completar a sua temporada deslumbrante (vitória no Rally da Alemanha, na Copa dos Alpes e no Rally Liége-Roma-Liége) na geral e no índice de desempenho na categoria Turismo. Única sombra de seu sucesso foi o trágico desaparecimento de Peter Whitehead que tirou parte de seu gosto pela vitória. Vitória que foi totalmente apreciada pelos vencedores do Índice de Desempenho de Gran Turismo, Laureau-Jaeger.
A inegável supremacia das Ferrari, verdadeiro Gran Turismo, dos quais sete dos oito se classificaram e cuja última vitória em Le Mans (Gendebien-Hill) trouxe algumas melhorias que lhes valeram a meritória fama dos melhores GT do momento, é preciso associar o excelente desempenho dos Dyna Panhard Z1 na categoria Turismo com quatro classificados de sete na largada. Quando se sabe que apenas 37 dos 113 veículos que terminaram, se pode apreciar a conquista desses pequenos carros de 851 cc, ainda mais do que a derrocados dos três Lotus XI de 1.097 cc que nem mesmo conseguiram completa a 1ª fase.
No prêmio "Laranja" para o pilotos mais simpático e cortês concedido por unanimidade a Maurice Trintignant (em dupla com Picard), poderia ter havido um prêmio para o mais azarado. Sem dúvida, a dupla Justamont/Tassoul (DB Panhard HBR5) teria obtido depois de ter experimentado: um furo de pneu, uma falha do dínamo, uma saída da estrada, uma falta de combustível, um erro de rota, um cavalo bloqueando sua rota no Tourmalet e uma colisão com um turista.
Azarado também: Guy Clarou, ao dirigir seu Dauphine pessoal (a Régie Renault se absteve por considerar suas chances de vitória muito baixas no índice de desempenho), desistiu na última noite, e Vinatier/Masson, no Panhard Monopole, cujo eixo traseiro quebrou alguns quilômetros desde o final.
Felizmente, trinta e sete tripulações, incluindo três femininas, evitaram as armadilhas e convocaram Pau para aparecer na classificação final. A prova de que o Tour de France Automobile não é fácil para homens e mecânicos.
No total foram 5,936 quilômetros de deslocamento e 687,414 quilômetros de provas cronometradas. Participaram da prova 113 carros, sendo 60 GT e 53 Turismo e se classificaram 21 GT e 16 Turismo.
O três primeiros em GT foram Gendebien/Bianchi, Trintignant/Picard e Silva Ramos/Estager, todos pilotando Ferrari 250GT.
Ver RESULTADOS 1958/44

Em Turismo foram: Hébert/Consten (Alfa Romeo), Oreiller/Masoero (Alfa Romeo) e Baillie/Joppi (Jaguar).
Ver RESULTADOS 1958/45

Olivier Gendebien/Lucien Bianchi (Ferrari 250 GT nº 164) vencedores da categoría GT.



A dupla Jean Hébert/Bernard Consten, vencedora na categoria Turismo com Alfa Romeo Giulietta TI

45 – INAUGURAÇÃO DO CIRCUITO DA BARRA DA TIJUCA

Com a inviabilidade de realização de corridas de automóveis no Circuito da Gávea, e sem que o Autódromo de Adrianópolis tivesse condições de receber competições, o Automóvel Clube do Brasil precisava de um local para organizar corridas no Rio de Janeiro e assim, foi escolhida a Barra da Tijuca que, em1958, era uma região do Rio de Janeiro pouco habitada.

A Prefeitura do Rio de Janeiro então colaborou pavimentando alguns trechos, sobretudo algumas curvas que ganharam piso de concreto, do circuito escolhido, que media 4.800 metros. A largada era situada na atual Avenida Lombardi, com os carros seguindo no sentido Recreio dos Bandeirantes, até à Avenida Rodolfo Amoedo, quando faziam uma curva à esquerda, seguindo até o seu final, com uma curva à direita, novamente à esquerda, até atingir a atual Av. Lúcio Costa e Av. do Pepê (à época Av. Litorânea) de onde seguiam até a Av. Olegário Maciel, contornando uma curva à esquerda, em seguida o contorno da Praça Euvaldo Lodi, para atingir novamente a linha de partida/chegada.

O evento de inauguração ocorreu no dia 28 de setembro e recebeu o nome de "Festival do Desporto Motor", sendo programadas diversas corridas de motocicletas e quatro de automóveis: Turismo até 2.000 cc; Turismo acima de 2.000 cc; Mecânica Nacional; e Sport Internacional.

Inicialmente, com bastante atraso por causa da demora da chegada dos policiais que fariam a segurança da prova, foram disputadas as corridas para motonetas e motocicletas, cujos vencedores foram: Delmar Neto Muniz (categoria Gulivette); Lindouro Marcelino (categoria Lambretta); Sebastião Boyer (Motos até 150 cc); Ângelo Zito (Motos até 250 cc); e Luigi Ciai (Motos até 500 cc).

Por causa do atraso da programação, os dirigentes do ACB consultaram os pilotos da categoria Turismo até 2.000 cc, sobre a conveniência de a prova ser reduzida de 10 para 6 voltas, e que tanto a classe até 2.000 cc e Força Livre, corressem juntas, o que todos concordaram.

Marinho chegou em primeiro mas não foi o vencedor da categoria Turismo.

Em seguida verificou-se que na classe força livre estavam presentes apenas dois carros, o Ford de Carlos Erymá e o Oldsmobile de Isaias Barbosa. É bem verdade que compareceu um terceiro carro, o Ford 1939 de Hélio Delegado, que no entanto, por estar equipado com um motor de Ford 1951, não se enquadrava no regulamento da classe. Assim, com apenas dois participantes, não sendo atingido a quantidade mínima exigida para a constituição de uma classe, a prova foi cancelada e os carros retirados da largada, restando apenas os cinco carros da classe até 2.000 cc, que alinharam com base em sorteio, na seguinte ordem: 1ª

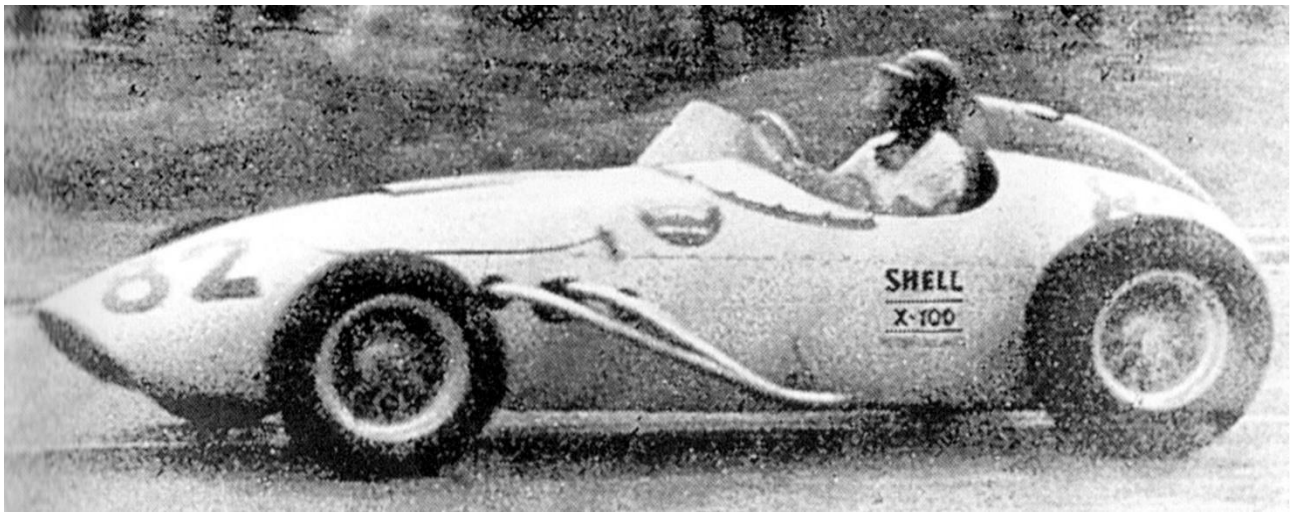
Fila: Caio Graco (69) – DKW; e Gabriel Novais (29) – Volkswagen; 2ª Fila: José Carlos Braga (8) – Volkswagen; 3ª Fila: Marinho Camargo (2) – DKW; e Severino Silva (10) – Borgward Isabella.
Iniciada a corrida, Marinho tomou a ponta, sendo completada a primeira volta na ordem que se manteve até o final, com o piloto paulista recebendo a bandeirada de chegada com 42 segundos de vantagem para o segundo colocado que foi Severino Silva. Terminada a prova, os pilotos Severino Silva, Caio Graco, José Carlos Braga e Gabriel Novais impetraram protesto contra o vencedor da prova sob a alegação de que o seu carro não estava equipado com os bancos normais, tendo apenas o do piloto. Depois de efetuar uma verificação, a Comissão Desportiva do ACB decidiu pela desclassificação de Marinho uma vez que o regulamento da prova previa a participação de carro na configuração "Standard".
Ver RESULTADOS 1958/45

A prova destinada à categoria Mecânica Nacional, ante uma sugestão da imprensa, submetida à Comissão Desportiva do ACB e aos pilotos inscritos, foi reduzida de 30 para 25 voltas.

A espetacular saída de pista de Luiz Américo Margarido.

Dez carros alinharam para a largada, Sendo a primeira fila formada por Fritz D'Orey e Nelson Bastos, acontecendo um início muito intenso. Ao chegar à primeira curva, a Maserati n º 90 de Rosalvo Mansur derrapou, saiu da pista e abandonou. Quando os carros atingiram a "Curva do Novaes", na altura do Restaurante Corsário, Luiz Américo Margarido derrapou, entrou pela areia da praia e capotou espetacularmente, com o piloto sendo atirado fora do carro, felizmente sem se ferir, mas o carro ficou fora da prova. Com isso, apenas completada a primeira volta, restavam oito do dez carros que iniciaram a prova, que completaram a volta na seguinte ordem: 1º D'Orey; 2º Landi; 3º Bastos; 4º Valente. 5º Versa; 6º Fakri; 7º Homsi; e 8º Santilli.
As posições foram mantidas na segunda volta, observando-se que D'Orey tinha aumentado a sua vantagem em relação a Chico Landi. Na terceira volta os cinco primeiros colocados mantiveram suas posições, enquanto Fakri caiu para o último lugar, superado por Homsi e Santilli que ocupavam a 6ª e 7ª posições.
Na quinta volta, D'Orey passou com uma volta de vantagem sobre os quatro últimos e Landi sobre os três últimos. O carro de Waldimir Fakri abandonou com pane mecânica nessa volta, reduzindo para sete o número dos participantes.

Fritz D'Orey liderou a maior parte da corrida na sua Ferrari Corvette.



Chico Landi foi o vencedor da Mecânica Nacional, pilotando um carro se sua própria fabricação.

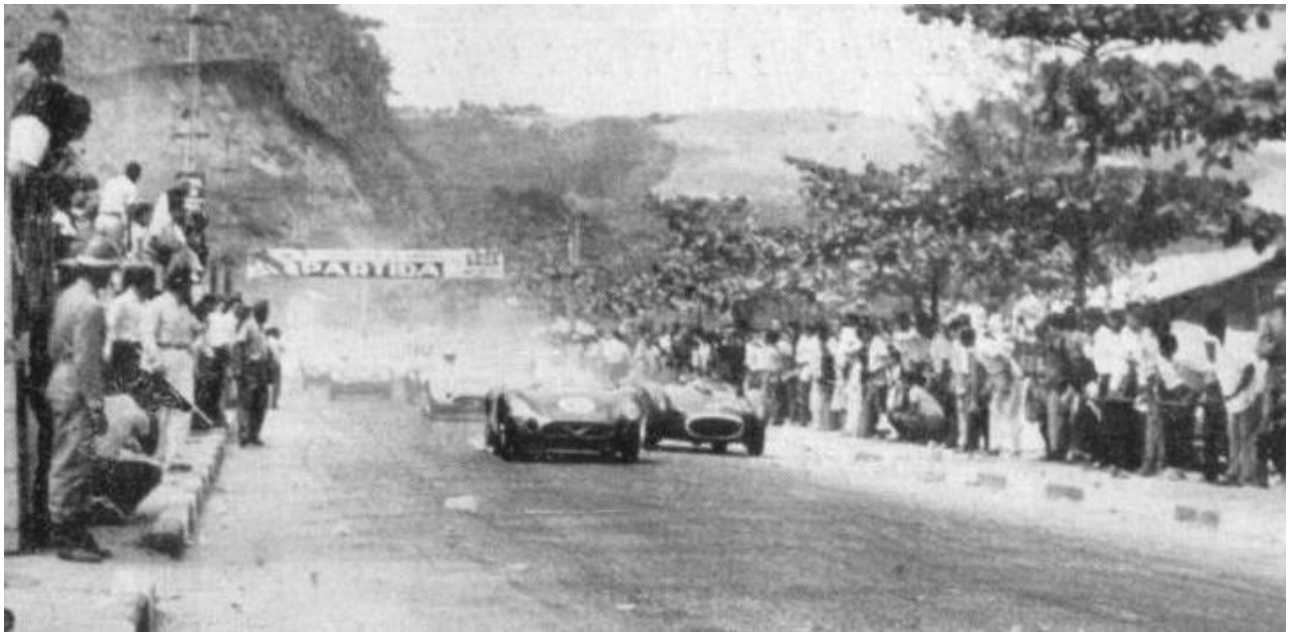
Na 11ª volta restavam apenas D'Orey e Landi na mesma volta, com uma diferença de cerca de meia pista entre eles, observando-se que, a partir da 15ª volta, Landi começou a diminuir a distância que o separava do líder e, na 19ª volta, D'Orey passou pelos boxes com o carro falhando o que o obrigou a parar para reparos na volta seguinte, retornando em seguida, mas tinha perdido a liderança para Chico Landi que a manteve até o final da prova, que concluiu com quase dois minutos de vantagem. D'Orey ficou com a melhor volta da prova, marcando na 6ª volta o tempo de 1m59s1. O terceiro foi Nelson Bastos que realizou uma boa corrida, se aproveitando da melhora de desempenho do seu carro que tinha sido reformado recentemente. Luiz Valente foi o quarto com duas voltas de desvantagem, seguido por Versa, Santilli e Homsi.

Ver RESULTADOS 1958/47

A prova de encerramento do grande evento, disputada pelos carros Sport, também foi reduzida de 30 para 25 voltas, por solicitação dos pilotos, apesar do entendimento contrário de Pinheiro Pires e Arthur de Souza Costa.

Dez carros alinharam para a largada, com o grid definido por sorteio ficando assim: 1ª Fila: 46 - Celso Lara Barberis (Ferrari 250TR/58); 6 – Henrique Casini (Maserati 300S); 2ª Fila: 4 – Pinheiro Pires (Maserati 300S); 3ª Fila: 90 – Antônio Mendes Barros (Maserati 300S); 9 – Florêncio Garcia (Jaguar XK120); 4ª Fila: 77 – Mário Olivetti (Ferrari 225S); 5ª Fila: 82 – José Gimenez Lopes (Ferrari 250TR/58); 17 – Victor Levi (Maserati 300S); 6ª Fila: 2 – Arthur Souza Costa (Ferrari 750 Monza); 7ª Fila: 28 – Henrique Lopes (Alfa Romeo 6C Sport).

A largada da prova foi emocionante, com Casini, Celso Lara e Pinheiro Pires largando praticamente emparelhados, com Casini completando a primeira volta à frente, seguido por Celso Lara, Arthur de Souza Costa, Mendes Barros, Gimenez Lopes, Victor Levi, Pinheiro Pires (que tinha se atrasado), Florênico Garcia, Mário Olivetti e Henrique Lopes, este bastante distanciado.



A largada dos carros Sport

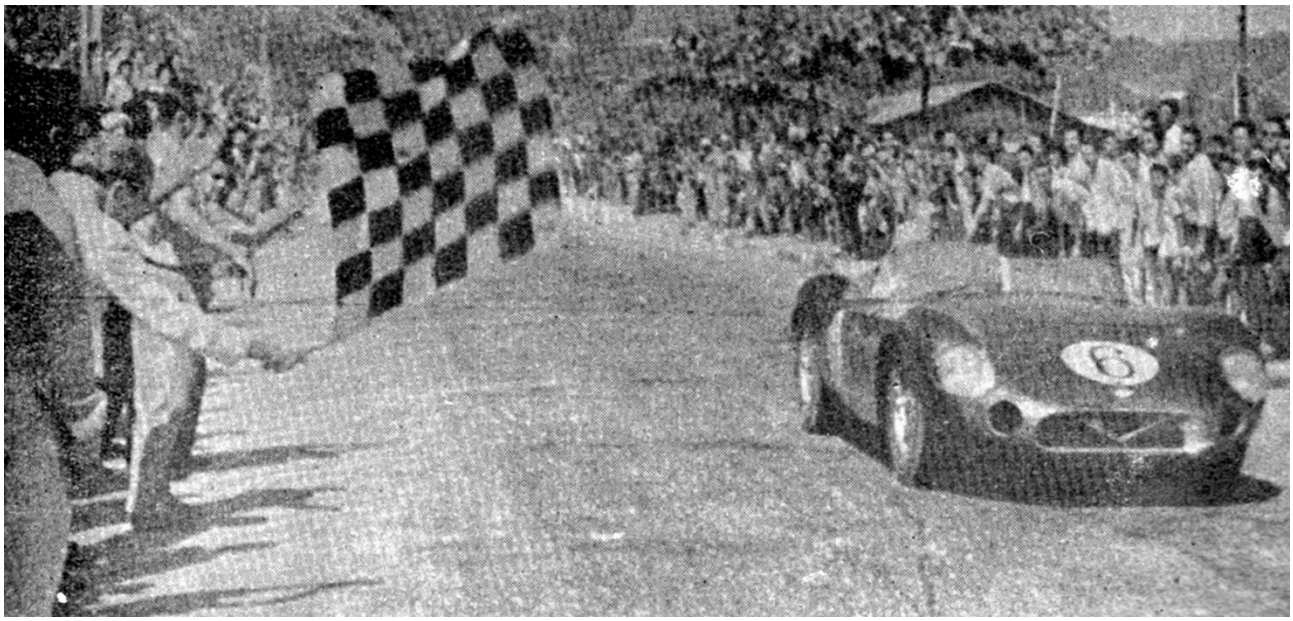
Na segunda volta Celso Lara Barberis passou em primeiro, perseguido de perto por Henrique Casini. Mário Olivetti ultrapassou Florêncio para ocupar a sétima posição, enquanto Pinheiro Pires entrou nos boxes para abandonar com problemas mecânicos na sua Maserati.

Na quinta volta, Arthur Souza Costa seguiu lentamente para os boxes devido a um problema mecânico, ficando fora da corrida. Na sexta volta a colocação era a seguinte: 1º Celso Lara Barberis; 2º Henrique Casini; 3º José Gimenez Lopes; 4º Antônio Mendes Barros; 5º Victor Levi; 6º Mário Olivetti; 7º Florêncio Garcia e, bastante atraso desistindo em seguida, Henrique Lopes. Florêncio foi o próximo a abandonar.

No ritmo em que a prova estava sendo desenvolvida, tudo indicava que Celso Lara Barberis seria o vencedor, mas quando fazia a 18ª volta, derrapou na "Curva do Novaes" no Corsário indo parar fora da pista, na areia, sem danos para o carro ou para o piloto. Entretanto, o acidente deixou-o fora da corrida, uma vez que, somente com auxílio externo, o carro poderia ser recolocado na pista, o que provocaria sua exclusão.

Pouco depois, um pouco à frente do local em que Celso Lara se acidentou, o carro nº 90 de Antônio Mendes Barros saiu da pista e, auxiliado pelos populares, retornou à corrida, mesmo perdendo o segundo

lugar que ocupava. Com esses incidentes, Henrique Casini assumiu a liderança, tendo apenas Gimenez Lopes e Mendes Barros na mesma volta, com Victor Levi com uma volta de desvantagem e Mário Olivetti com duas.
Henrique Casini recebeu a bandeirada de chegada com pouco mais de um minuto de vantagem para Gimenez, ficando em terceiro Mendes Barros. Ao final da prova, em virtude de protesto de Victor Levi, foi constatado pela Comissão Desportiva do ACB que o piloto recebeu ajuda externa para retornar à pista e, com isso o desclassificaram.
Ver RESULTADOS 1958/48



Henrique Casini recebendo a bandeira da chegada.

46 – ROMI ISETTAS NO IBIRAPUERA

No dia 28 de setembro foi disputada a 5ª Etapa do Campeonato Paulista de Motociclismo no circuito improvisado do Parque do Ibirapuera.
Nesse evento foram disputada duas provas para Romi Isetta, sendo uma para a classe "Sport" que foi vencida por Geraldo Ralph, seguido por Herminio Pozzi e Yraê Aranha.
Ver RESULTADOS 1958/49

A prova da classe Standard foi vencida por "Syder", com Alexandre Roberto em segundo e João Fernando Fortes em terceiro.
Ver RESULTADOS 1958/50

47 – FALECIMENTO DE PEDRO SANTALÚCIA

Depois de ficar internado por muito tempo num hospital em São Paulo, tendo inclusive uma perna amputada, faleceu no dia 19 de outubro, Pedro Santalúcia, um dos maiores incentivadores do automobilismo no país. Santalúcia entrou para o Automóvel Clube do Brasil ainda nos anos 1930, durante a administração de Carlos Guinle, tendo participado ativamente na organização de corridas, principalmente

na Gávea e tendo assessorado diversos pilotos brasileiros quando em viagem pelo exterior, como foi o caso de Chico Landi, notadamente durante sua vitória no GP de Bari de 1948.

48 – QUILÔMETRO DE ARRANCADA EM PORTO ALEGRE

No dia 19 de outubro foi disputado na pista que liga o Aeroporto de Porto Alegre a Canoas, uma prova de Quilômetro de Arrancada, tendo como vencedor geral Catharino Andreatta, que participou da prova com o Ford Carreteira de Diogo Ellwanger. O segundo melhor tempo foi conquistado por Antônio Carlos Barcelos (Austin A-70 Sport) e o terceiro por Roberto Ribeiro (Ford).

Ver RESULTADOS 1958/51

49 – PROVA DE ROMI ISETTA EM INTERLAGOS

A segunda etapa do Torneio Motociclístico do Centauro Moto Clube foi disputada no dia 19 de outubro, no Autódromo de Interlagos, constando do programa uma prova para carros Romi Isetta, que foi vencida por Donald Rossi, seguido por Silvano Pozzi e Geraldo Ralph.

Ver RESULTADOS 1958/52

50 – FUNDADO O AUTOMÓVEL CLUBE DE BRASÍLIA

Em 26 de outubro foi fundado, na Sede do Conselho Nacional de Desportos, no Rio de Janeiro, o Automóvel Clube de Brasília, entidade que, segundo seu estatuto se destinava à "prática de todos os desportos motorizados, especialmente do automobilismo e atividades relacionadas com o turismo e rodoviarismo".

A fundação do referido clube, partiu da iniciativa do Sr. Ramon Van Buggenhout que se uniu a políticos ligados ao presidente da República Juscelino Kubitschek.

Ramon trabalhou durante muitos anos no Automóvel Clube do Brasil, assim como o seu pai, mas foi demitido pelo presidente do Clube, Sylvio Santa Rosa, sob a alegação de envolvimento em roubo e importação ilegal (contrabando) de carros, acusações que jamais foram comprovadas, mesmo depois de extensas diligências policiais.

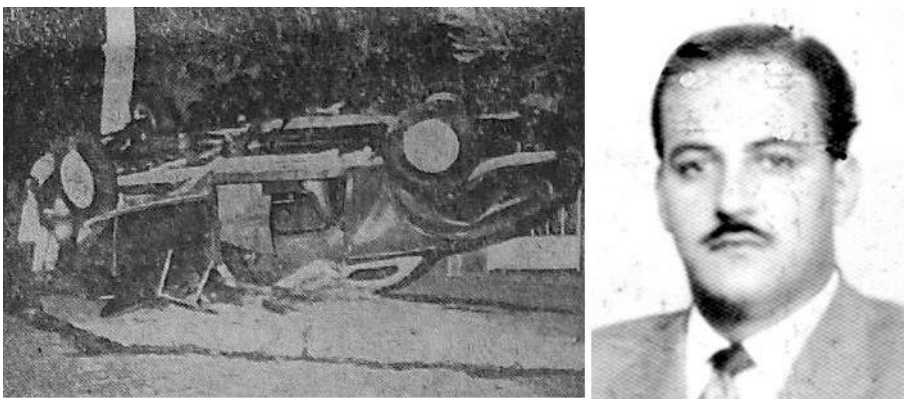
A ideia de Ramon era retirar o mando do esporte do Automóvel Clube do Brasil, passando-o para o clube da nova Capital Federal e, posteriormente, em 1961, foi o mentor da criação da Confederação Brasileira de Automobilismo – CBA.

A fundação do Automóvel Clube de Brasília foi muito prestigiada, sendo a reunião presidida pelo Sr. Luiz Felipe Augusto Borges, na condição de representante do presidente da República.

A presidência da assembleia ficou a cargo do Ministro Geraldo Starling Soares, secretariado por Manuel de Teffé e Sérgio Bernardes. A comissão de análise do estatuto foi formada por Carlos San Martin, Mário Ferreira Dias e Rubem Abrunhosa. Para o Conselho Deliberativo foram eleitos: Israel Pinheiro Filho (presidente), Sérgio Bernardes (vice); Carlos Quadros, Paulo Mello, José Raymundo Soares Silva, Antônio João Ribeiro Ferreira Menezes, Manoel Maria Paula Ramos, Manuel Guerra Borges, José Eugênio Prestes de Macedo Soares, Carlos Simões Coelho e Carlos San Martin. Para suplentes: Victor Oliveira Pinheiro e Affonso de Castilho Freire. O Conselho Deliberativo elegeu a seguinte diretoria: Presidente: Israel Pinheiro Filho; vice-presidente: Manoel Guerra Borges; Secretário Geral: Ramon Van Buggenhout, Diretor tesoureiro: Joel Paiva Cortez; Diretor Social: Manuel de Teffé; Diretor Esportivo: Jorge Soares; Diretor Técnico: Luiz Felipe Augusto Borges. Conselho fiscal: Gil Bernardo, Oswaldo Moura Brasil do Amaral e Antônio Pinheiro Pires. Além dos eleitos, estiveram presentes no ato da fundação os Srs. Segadas Viana, Marcelo Soares, Armando Borghi, Wilson Fittipaldi, Rubens Santos, Normando Jofre Soares, Fernando Boscoli, Sebastião Casini, Affonso Kastrup, João Herculino, Cel. Jofre, Coronel Mafra, Carlos Dornelles, Cataldi, José Bretas e Rubem Cardoso. A ata de fundação foi também assinada pelo Senhor Presidente da República, Juscelino Kubitschek de Oliveira.

51 – O FALECIMENTO DE JAIR DE MELO VIANA

Vitimado num acidente automobilístico, faleceu no dia 13 de novembro o piloto Jair de Melo Viana, irmão do também piloto Godofredo Viana Filho. Segundo os relatos do ocorrido, Jair, Camillo Christófaro e três mecânicos seguiam para Interlagos no carro com o qual Jair deveria participar da prova “Mil Milhas Brasileiras” em grande velocidade, quando outro carro, que também trafegava em grande velocidade colidiu com o seu carro. Jair de Melo Viana, um dos mecânicos e uma senhora que viajava no outro carro, tiveram morte instantânea, enquanto Camillo sofreu luxação na clavícula e os demais apenas ligeiras escoriações.



O carro acidentada e o piloto Jari de Melo Viana

52 – CIRCUITO DE MELO - URUGUAI

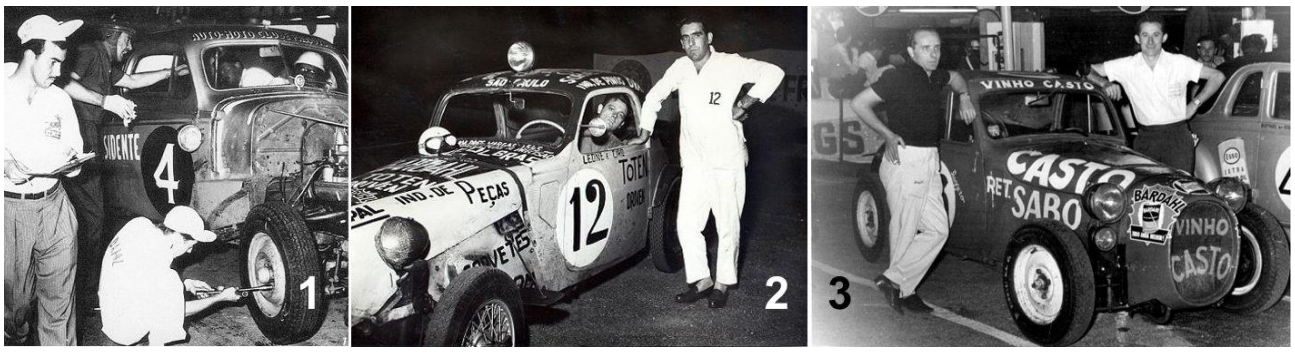
O piloto brasileiro José Otero ganhou no dia 16 de outubro o Circuito de Melo, na cidade do mesmo nome no Uruguai, completando as 30 voltas no tempo de 42m18 segundos, ficando em segundo o uruguaio Rômulo Buonavoglia.

A primeira eliminatória teve como vencedor o brasileiro José Asmuz, seguido pelo também brasileiro Rioval Torres. Na segunda a vitória foi de Juan Nati, seguido por José Otero, e a terceira o vencedor por Cláudio Bates, seguindo por Rômulo Buonavoglia.
A prova final, disputada pelos dois primeiros de cada série, foi liderada nas 12 primeiras voltas por Cláudio Bates, até ser obrigado a desistir da prova, passando a liderar Rômulo Buonavoglia que não resistiu ao assédio de Otero que assumiu a liderança na 19ª volta para não ser mais alcançado e vencer a prova.

Orlando Menegaz e Rômulo Buonovaglia em lugar no Circuito de Melo

53 – MIL MILHAS BRASILEIRAS

A terceira edição das Mil Milhas Brasileiras foi iniciada à 20:00 horas do dia 22 de novembro, com a participação de 29 duplas.
Logo após a largada assumiu a liderança o carro nº 62 dos irmãos Lauro e Américo Romano que a mantiveram até à 9ª volta, quando a dupla gaúcha, que vencera a edição de 1956, formada por Catharino Andreatta e Breno Fornari os ultrapassou para assumir a ponta, sendo seguido pelo carro nº 62 e pelo nº 4 de Aristides Bertuol/Rosalvo Mansur. Entretanto a liderança de Andreatta durou apenas uma volta, com o carro dos irmãos Romano recuperando a liderança.



1 – Aristides Bertuol/Rosalvo Mansur (Chevrolet TC); - 2 – Ciro Cayres/Leone Bracalli (Fiat Bracalli); 3 – Ruggero Peruzzo/Emílio Zambello (Fiat Fulgor).

A colocação dos carros durante o início da corrida era a seguinte:

Na 17ª volta: 1º (62) – Lauro e Américo Romano; 2º (2) – Catharino Andreatta/Breno Fornari; 3º (4) – Aristides Bertuol/Orlando Menegaz; 4º (52) – Germano Schogl/João Buso; 5º (16) – Lauro Bezerra/Fritz D'Orey.
20ª volta: 62 – 2 – 4- 16 – 32 de José Asmuz/Raul Fernandes.
30ª volta: 62 – 2- 32 – 16 – 36 de Ruggero Peruzzo/Emílio Zambello.
Quando completava a 36ª volta, Catharino Andreatta entrou nos boxes para reabastecer e entregar a direção a Breno Fornari e quando retornava à pista, foi alcançado pelo carro 62 que passou a ter uma volta de vantagem para o carro dos gaúchos, situação que foi reestabelecida quando o líder também parou para reabastecer.

1 – O Fiat 1100 de Luiz Pereira Bueno/Bird Clemente, abandonado à margem da pista enquanto passa a Carretera Chevrolet de Chico Landi/José Gimenez Lopes; 2 – O Ford de Luiz Valente e Arlindo Aguiar.

Com 37 voltas completadas, as colocações eram as seguintes: 1º (62) – Lauro e Américo Romano; 2º (2) – Catharino Andreatta/Breno Fornari; 3º (32) – José Asmuz/Raul Fernandes; 4º (16) – Lauro Bezerra/Fritz D'Orey; 5º (36) – Ruggero Peruzzo/Emílio Zambello; 6º (4) – Aristides Bertuol/Orlando Manegaz; 7º (64) – José Cury Neto/Oswaldo Cury; 8º (40) – Edward Pacheco/Dante Carlan; 9º (88) – Caetano Damiani/Ivo Rizzardi; 10º (22) – Luiz Valente/Arlindo Aguiar; 11º (78) – Antônio Versa/Francisco Guzzardi; 12º (56) – Pedro Jaú/José Guimarães; 13º (58) – Raphael Gargiulo/Haroldo Vaz Lobo; 14º (84) – Antônio Mendes Barros/Eugênio Martins; 15º (96) – Cláudio Daniel Rodrigues/José Tobias; 16º (12) – Leone Bracalli/Ciro Cayres; 17º (80) – Flávio Beneducci/Celso Lara Barberis; 18º (6) – Aldo Costa/Afonso Hoch; 19º (76) – Karl Iwers/Flávio Del Mese; 20º (30) – Luciano Bonini/José Guidini; 21º (44) – Waldemyr Costa/Sidney Casarini; 22º (82) – Chico Landi/Gimenez Lopes; 23º (52) – Germano Schogl/João Buso; 24º (50) – Luiz e José Margarido; 25º (42) – Paulo Buso/Cirilo Previde; 26º (90) – Ary Cayres/Afonso de Castro.
Nessa altura da corrida restavam 26 carros na pista, já tendo abandonado os carros de Luiz Pereira Bueno/Bird Clemente (Fiat nº 98) com 2 voltas; Elcy Cunha/Antanas Bernotas (Ford nº 72) com 14 voltas; e Waldemar e Nelson Santilli (Chevrolet nº 26) com 19 voltas.
A liderança dos irmãos Romano somente foi interrompida na 108ª volta, quando Lauro capotou espetacularmente seu carro na curva 1, com o piloto saindo com pequenos ferimentos nas costas e no braço esquerdo.
Com isso, Catharino Andreatta e Breno Fornari foram para a ponta que mantiveram até o final da corrida, beneficiados que foram com os problemas mecânicos da dupla Aristides Bertuol/Rosalvo Mansur que, quando ocupava a segunda colocação muito próximos dos irmãos Romano, teve quebra da ponta de eixo

do seu Chevrolet na 86ª volta, perdendo muito tempo nos boxes, não tendo com isso tido possibilidade de lutar pelas primeiras colocações.

Passagem com o carro 52, Ford de Germano Schogl/João Buso; 2 – Ford de Catharino Andreatta/Breno Fornari; 76 – Karl Iwers/FRlávio Del Mese.

O segundo colocado foi Chico Landi que terminou 8 voltas atrás do líder, mas que poderia ter lutado pela vitória caso não tivesse perdido mais de uma hora nos boxes, com problemas mecânicos, no início da corrida. Em terceiro terminou a dupla Antônio Versa/Francisco Guzzardi.

A bandeirada de chegada Catharino/Fornari e de Versa/Guzzardi.

54 – TORNEIO TRIANGULAR SUL-AMERICANO

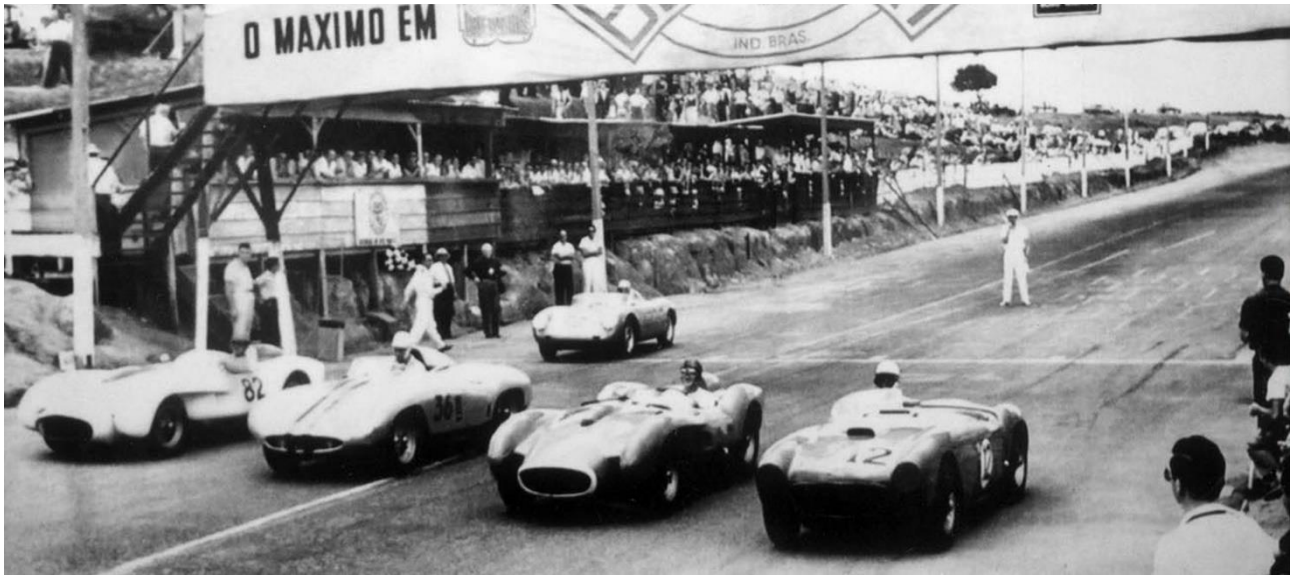
Uma prova internacional foi disputada em Interlagos no final de semana de 29 e 30 de novembro. Foi a primeira etapa do primeiro "Torneio Triangular Sul-americano", instituído pelos Automóveis Clubes do Brasil, Argentina e Uruguai, para ser disputado pelos carros da categoria "Mecânica Nacional" dos três países que, com isso passaram a ser chamadas por algumas publicações como "Mecânica Continental".
Essa primeira prova recebeu o nome de "Prova Prefeito Adhemar de Barros" e foi constituída de três corridas, uma para carros de Turismo, disputada no sábado, dia 29, juntamente com as provas de classificação para as corridas de domingo, destinadas às categorias "Sport Internacional" e "Mecânica Nacional".
A prova de Turismo, com classificação separada para as classes até 2.000 cc e Força Livre, reuniu 12 carros, sendo disputada em 6 voltas pelo circuito completo, totalizando 48 quilômetros.
Exatamente às 15 horas foi dada a largada e desde a primeira volta até o final, ou seja, de ponta a ponta, Luiz Américo Margarido, no seu Chevrolet nº 50, com o tempo de 26m14s9, registrando ainda a melhor volta da prova com o tempo de 4m18s0, obtida na segunda volta. Em segundo lugar se classificou Pedro Jaú, pilotando um Ford TC, que recebendo a bandeirada de chagada a quase 38 segundos de desvantagem e em terceiro se classificou Waldemir Costa, ao volante de um Volvo, conquistando a vitória na classe até 2.000 cc.

Ver RESULTADOS 1958/55

A largada da prova da categoria Turismo

Em seguida foram realizadas as provas de classificação para as corrida de domingo.
Na categoria Sport, o mais rápido foi Celso Lara Barberis, com o tempo de 3m49s6, e o grid de largada ficou assim definido: 46 – Celso Lara Barberis (Ferrari 250TR/58) – 3m49s6; 36 – Jean Louis Lacerda (Ferrari 750 Monza) – 3m53s3; 82 – José Gimenez Lopes (Ferrari 250TR/58) – 4m02s0; 12 – Álvaro Varanda (Ferrari 250 Monza) – 4m12s9. Completou o grid, 9 Christian Heins (Porsche 550 RS) que não participou da prova de classificação.

Na categoria Mecânica Nacional, Fritz D'Orey estabeleceu novo recorde para a pista completa de Interlagos, com o tempo de 3m42s5, média de 129,438 km/h, ficando atrás dele, classificados os seguintes carros: 49 - Froilan Gonzalez (Ferrari 625 Corvette) – 3m47s4; 88 – Paschoal Nastromagario (Ferrari 125 Corvette) – 3m56s0; 77 – Ramon Requejo (Requejo Chevrolet) – 3m56s0; 1 – Jesus Iglesias (Maserati Chevrolet) – 3m56s3; 28 – Carlos Danvilla (Ferrari Corvette) – 3m58s9; 51 – Luiz Américo Margarido (Talbot Lago T26C Cadillac) – 4m23s2. Depois desses carros, ficaram os que não participaram da prova de classificação, cujas posições foram definidas por sorteio: 44 – Ciro Cayres (Ferrari 125 Corvette); 25 – Asdrúbal Bayardo (Maserati 4CLT/48 Corvette); 48 – Franco Ciamaroni (Bugatti Dodge); 66 – Jean Bergerot (Nery Lancia); 74 – Waldimir Fakri (MG TC Fakri); e 81 – Alcindo de Barros (MG Special).



A largada da prova da categoria Sport

Para a prova da Categoria Sport, estavam inscritos 8 carros, porém Henrique Casini, Arthur Souza Costa e Antônio Mendes Barros não se apresentaram para a largada e, com isso, apenas cinco carros estavam presentes, se destacando a Ferrari 250TR/58 de Celso Lara Barberis e o Porsche 550 RS de Christian Heins, que o piloto tinha trazido da Europa poucos dias antes.

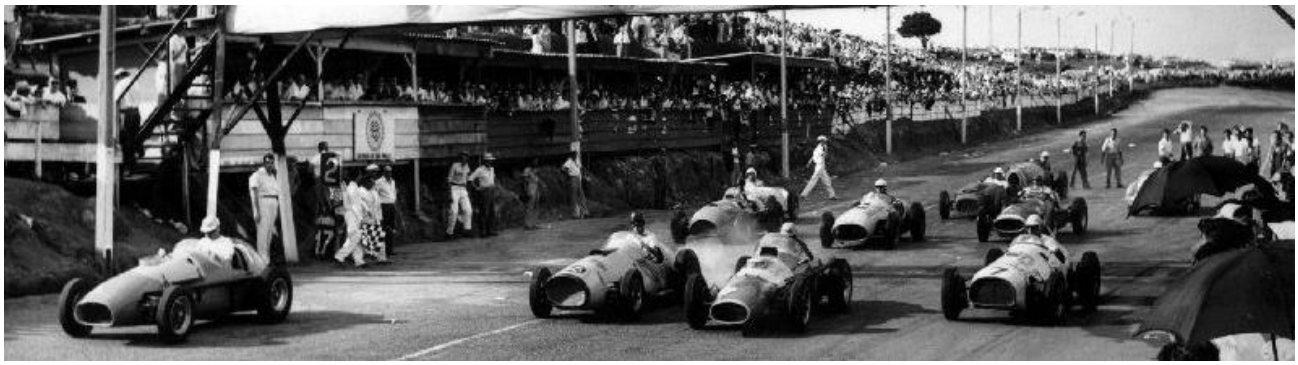
Dada a largada, Celso assumiu a liderança que manteve até a quinta volta, quando ao contornar a curva do "Sargento", teve que parar por defeito mecânico. Christian Heins, que vinha em segundo, assumiu a liderança que manteve até o final da prova, que terminou debaixo de chuva, o que impediu aos concorrentes desenvolver maiores velocidades. Jean Louis Lacerda foi o segundo, Álvaro Varanda o quarto e José Gimenez Lopes o quinto.

Ver RESULTADOS 1958/56

A prova principal, que contava pontos para o Torneio Triangular, teve apenas onze carros alinhados para a largada, devendo-se destacar a ausência dos carros do argentino Jesus Iglesias, que teve o motor fundido pouco antes da largada e o do uruguaio Oscar Gonzalez que teve problemas na prova de classificação e não teve tempo de recuperar o seu carro, além de Luiz Américo Margarido que não gostou do desempenho do seu carro na prova de classificação.

Logo na largada, Fritz D'Orey ficou "engavetado" por Froilan Gonzalez e Ramon Requejo e na primeira curva era o terceiro, porém no final do retão assumiu a liderança. Na terceira volta abandonou Franco

Ciamaroni e. na volta seguinte, foi a vez de Ramon Requejo, que corria em terceiro, também ficar fora da prova, o mesmo acontecendo uma volta depois com Ciro Cayres.



A largada da Mecânica Nacional, primeira etapa do Torneiro Triangular Sul-americano.

D'Orey foi aumentando a vantagem e, ao completar a nona volta tinha cerca de um quilômetro de vantagem para Froilan Gonzalez quando, logo depois de passar pelos boxes e pela ponte que delimitava a largada/chegada da prova, teve o pneu traseiro direito estourado repentinamente. Ele conseguiu dominar o carro com muita perícia, mas teve que completar a volta lentamente até chegar aos boxes e trocar o pneu. Ao retornar, tinha caído para a quarta colocação, faltando cinco voltas para o final da corrida, com 2 minutos e 11 segundos de atraso em relação ao líder que passou a ser Froilan Gonzalez.

Gonzalez venceu a prova com 1m30s6 de vantagem para Carlos Danvilla e 1m42s5 para Nastromagario que terminou em terceiro. D'Orey foi o quarto, recebendo a bandeirada de chegada a apenas 2s9 do terceiro, ficando claro que, se tivesse mais uma volta, teria chegado nessa posição e poderia, até mesmo, alcançar o segundo colocado. Na sua tentativa de recuperação, D'Orey estabeleceu a melhor volta da prova com o tempo de 3m43s0.

Essa corrida da Mecânica Nacional, tinha uma subdivisão para a classe até 2.500 cc, que foi vencida pelo piloto da aviação civil da Real Aerovias, com o seu Nery de fabricação própria, equipado com motor Lancia.

Ver RESULTADOS 1958/57

No porto de Santos, os carros de Froilan Gonzalez, Ramon Requejo e Carlos Danvilla.

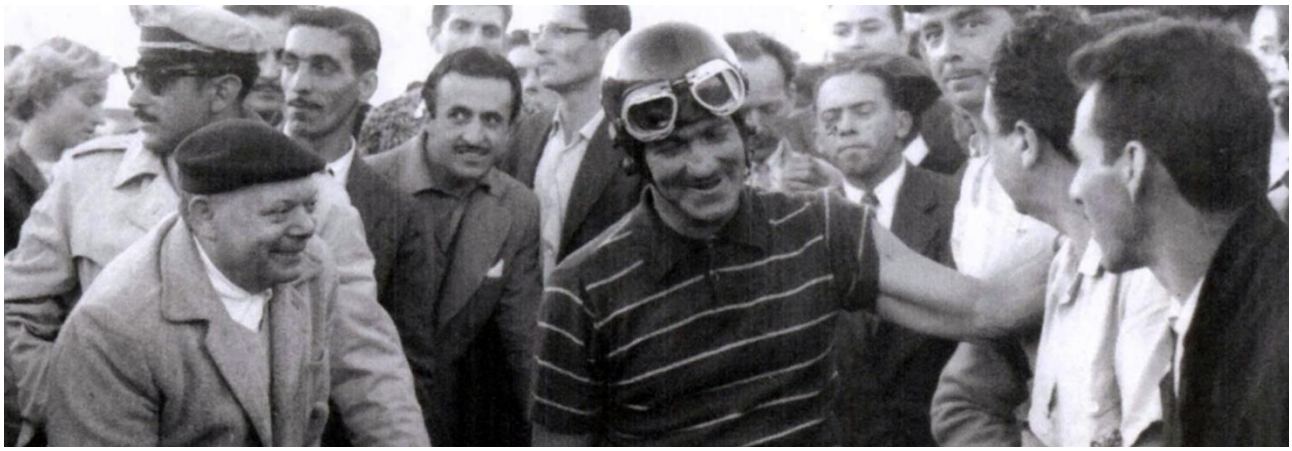
À esquerda a Ferrari Corvette de Froilan Gonzalez e à direita o pódio da prova, com Carlos Danvilla, Froilan Gonzalez e Paschoal Nastromagario

55 – CAMPEONATO PAULISTA

O Campeonato Paulista de 1958 foi disputado pelas seguintes etapas: 1 – 23/03 – Prêmio Crônica Esportiva Paulista; 2 – 20/04 – II Etapa do Campeonato Paulista; 3 – 22/06 – Prêmio Cinquentenário da Imigração Japonesa; e 4 – 29 e 30/11 – Prêmio Prefeito Adhemar de Barros, todas disputadas no Autódromo de Interlagos, e apresentou o seguinte resultado:

Categoria Sport Internacional

P	PILOTO	Nº	CARRO	1	2	3	4	TOTAL
1º	Celso Lara Barberis	46	Ferrari 250 TR/58	8	-	8	-	16
2º	Álvaro Varanda	12	Ferrari 250 Monza	-	-	5	5	10
3º	Christian Heins	9	Porsche 550RS	-	-	-	8	8
4º	Henrique Casini	6	Maserati 300S	6	-	-	-	6
	Antônio Mendes Barros	90	Maserati 300S	-	-	6	-	6
	Jean Louis Lacerda	36	Ferrari 750 Monza	-	-	-	6	6
7º	Arthur Souza Costa	41	Ferrari 750 Monza	5	-	-	-	5
8º	Ruggero Peruzzo	27	Ferrari 250 MM	4	-	-	-	4
	Ico Ferreira	36	Ferrari 750 Monza	-	-	4	-	4
	José Gimenez Lopes	82	Ferrari 250TR/58	-	-	-	4	4
11º	Severino Silva	8	Maserati 200S	-	-	3	-	3



Celso Lara Barberis campeão da categoria Sport.

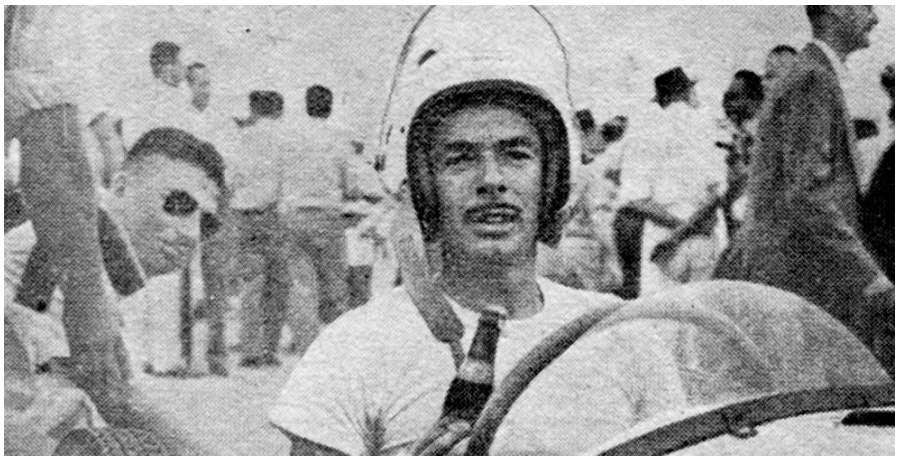
Categoria Mecânica Nacional Força Livre:

P	PILOTO	Nº	CARRO	1	2	3	4	TOTAL
1º	Fritz D'Orey	7	Ferrari 375 Corvette	8	8	6	6	28
2º	Camillo Christófaro	18	Camillo Corvette	6	6	5	-	17
3º	Luiz Américo Margarido	51	Talbot Lago T26C Cadillac	3	5	8	-	16
4º	Luiz Valente	22	Duchen Ford	5	4	-	-	9
5º	Paschoal Nastromagario	88	Ferrari 125 Corvette	-	-	-	8	8
6º	Thomaz Maciel	31	Bonini Ford	4	-	-	-	4
	Ciro Cayres	44	Ferrari 25 Corvette	-	-	4	-	4
8º	Nelson Bastos	16	Maserati 8CM Corvette	-	3	-	-	3
	José Gimenez Lopes	82	Maserati 4CLT Corvette	-	-	3	-	3

Fritz D'Orey, campeão paulista de Mecânica Nacional Força Livre

Categoria Mecânica Nacional até 2.500 cc:

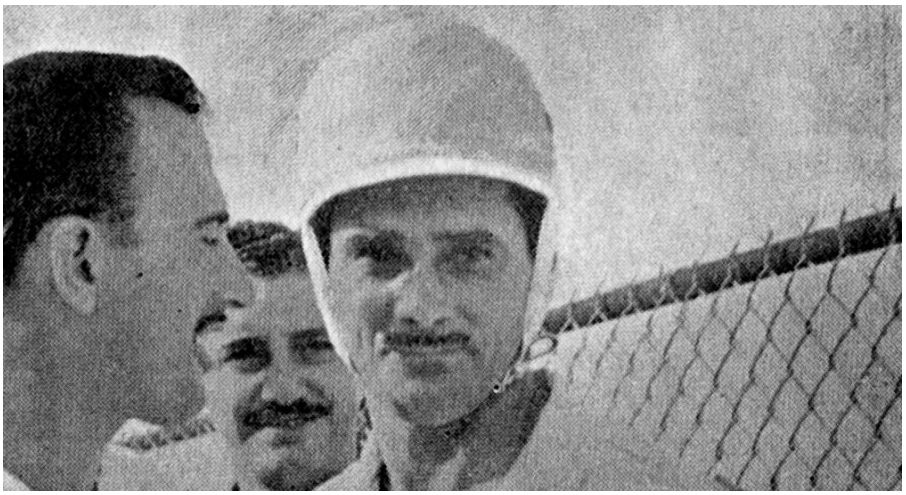
P	PILOTO	Nº	CARRO	1	2	3	4	TOTAL
1º	Jean Bergerot	66	Nery Fiat/Lancia	-	8	8	8	24
2º	Alcindo de Barros	81	MG TC Special	-	6	6	6	18
3º	Waldimir Fakri	74	MG TC Fakri	-	4	-	5	9
4º	Armando Silva	86	Otolino MG	-	5	-	-	5



Jean Bergerot campeão paulista de Mecânica Nacional até 2.500 cc

Categoria Turismo Força Livre:

P	PILOTO	Nº	CARRO	1	2	3	4	TOTAL
1º	Luiz Américo Margarido	50	Chevrolet TC	8	6	8	8	30
2º	Emílio Zambello	13	Fiat Fulgor	6	5	4	-	15
3º	Waldemyr Costa	39	Volvo PV 444	4	-	-	5	9
4º	Irani Iervolino	42	Chevrolet TC	-	8	-	-	8
5º	Danilo Lemos	70	Fiat 508/1100	-	-	3	4	7
6º	Leone Bracalli	23	Fiat Bracalli	-	-	6	-	6
	Pedro Jaú	56	Ford TC	-	-	-	6	6
8º	Valdo Iervolino	42	Chevrolet TC	5	-	-	-	5
	Waldemar Santilli	96	Cadillac TC	-	-	5	-	5
10º	Caetano Damiani	69	Ford TC	-	4	-	-	4
11º	Luiz Pereira Bueno	89	Fiat Comino	-	-	-	3	3



Luiz Américo Margarido, campeão paulista de Turismo Força Livre.

Categoria Turismo Até 2.000 cc:

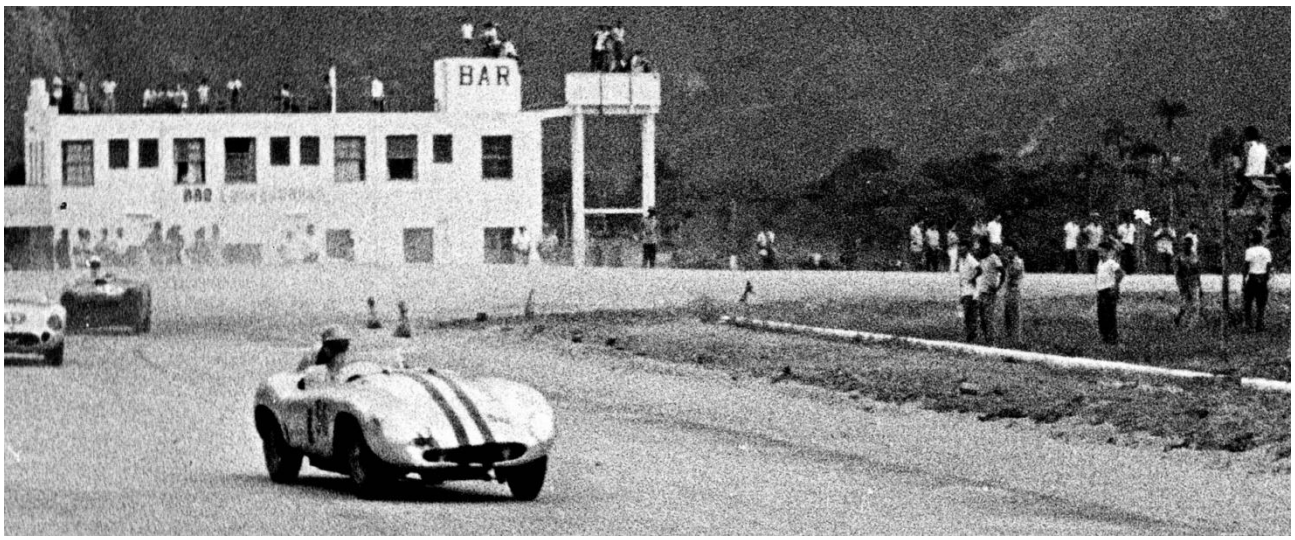
P	PILOTO	Nº	CARRO	1	2	3	4	TOTAL
1º	Emílio Zambello	13	Fiat Fulgor	8	8	6	4	26
2º	Danilo Lemos	70	Fiat 508/1100	5	6	5	6	22
3º	Luiz Pereira Bueno	89	Fiat Comino	6	3	3	5	17
4º	Waldemyr Costa	39	Volvo PV 444	-	-	4	8	12
5º	José George Borba	87	Simca 8	4	4	-	3	11
6º	Leone Bracalli	23	Fiat Bracalli	-	-	8	-	8
7º	Antônio Carlos Castrucci	73	MG TC	-	5	-	-	5
8º	Raphael Jafet	91	Peugeot 203	3	-	-	-	3

Emílio Zambello campeão paulista de Turismo até 2.000 cc

56 – II CIRCUITO DA BARRA DA TIJUCA

O Automóvel Clube do Brasil pretendia realizar no Circuito da Barra da Tijuca uma prova internacional, no dia 10 de dezembro, com a participação dos pilotos argentinos e uruguaios que tinham corrido no final de semana anterior em Interlagos, porém na falta de um acordo financeiro, e face às suas atividades em seus respectivos países, os pilotos decidiram retornar imediatamente após a prova de Interlagos e com isso não puderam participar da prova carioca. Mesmo assim, a corrida foi mantida, apenas para a categoria Sport Internacional.

Se inscreveram doze dos melhores carros em atividade no Brasil, porém os problemas mecânicos surgidos em Interlagos, não permitiram a participação de Celso Lara Barberis e Antônio Mendes Barros, reduzindo para dez o número de participantes.



Passagem da prova com Fritz D'Orey à frente de Henrique Casini e Álvaro Varanda.

As provas de classificação foram realizadas no sábado e o mais rápido foi Fritz D'Orey, que correu na Ferrari 750 Monza que pertencia a Ico Ferreira, com o tempo de 2m03s0; o segundo mais rápido foi Álvaro Varanda, com o tempo de 2m03s5, ao volante da sua Ferrari 250 Monza; em terceiro lugar ficou Jean Louis Lacerda, com 2m04s1, na Ferrari 250TR/58 que tinha comprado de José Gimenez Lopes; o quarto melhor tempo foi assinalado por Henrique Casini na sua Maserati 300S, com 2m11s; Severino Silva, na sua Maserati 200S de 2.000 cc ficou com o quinto tempo: 2m14s1; e o outro piloto que marcou tempo foi Pinheiro Pires, com Maserati 300S, com o tempo de 2m14s1. Não participaram da prova de classificação: Arthur Souza Costa, com Ferrari 750 Monza; Chico Landi com o Porsche 550 RS de Christian Heins; Mário Olivetti; e Victor Levi, ambos com Ferrari 275 Spyder.

Na hora da partida, Olivetti e Levi não apareceram, sob a alegação de que não conseguiram pneus de competição e, assim sendo, apenas oito carros largaram para o II Circuito da Barra da Tijuca.

Logo assumiu a liderança Fritz D'Orey que completou a primeira volta em primeiro, seguido por Henrique Casini, Arthur Souza Costa, Jean Louis Lacerda, Chico Landi, Pinheiro Pires, Severino Silva e Álvaro Varando que tinha se atrasado muito na largada, mas que vinha imprimindo um ritmo forte na tentativa de recuperar terreno.

Chico Landi que participou da prova com o Porsche 550 RS de Christian Heins.

Na segunda volta Fritz D'Orey tinha aumentado a sua vantagem para Casini que vinha em segundo, estabelecendo nessa volta o recorde da pista para a categoria Sport, com o tempo de 1m59s4. Álvaro Varanda tinha ultrapassado Pinheiro Pires e Severino Silva, passando a ocupar a sexta colocação. Pinheiro Pires entrou nos boxes com o paralama dianteiro pegando no pneu da roda direita.

Na terceira volta Álvaro Varanda, aumentando a velocidade do seu carro, conseguiu superar Chico Landi e, na volta seguinte, Severino Silva teve que abandonar a corrida com defeito na bomba de óleo do motor da sua Maserati. Na quinta volta, Jean Louis Lacerda entrou nos boxes com o motor rateando, caindo para a sexta posição quando retornou à prova.

Na sexta volta as posição dos carros era a seguinte: 1º Fritz D'Orey; 2º Henrique Casini; 3º Arthur Souza Costa; 4º Álvaro Varanda; 5º Chico Landi; 6º Jean Louis Lacerda; e 7º Pinheiro Pires com uma volta de desvantagem.

Na oitava volta D'Orey passou em primeiro perseguido por Casini, ambos colocando duas volta sobre Pinheiro Pires;

Na décima volta o carro 82 de Jean Louis Lacerda recuperou a posição sobre Chico Landi, mas duas voltas depois. Foi obrigado a abandonar com o diferencial partido.

Álvaro Varanda que corria muito próximo de Souza Costa desde a 9ª volta, conseguiu assumir a terceira posição na 13ª volta, passando a imprimir um ritmo muito forte na perseguição a Henrique Casini, diminuindo a vantagem a cada volta, fazendo sua melhor volta na 16ª passagem com o tempo de 2 minutos cravados.

Na 20ª volta, D'Orey colocou uma volta sobre Landi, enquanto Varanda corrida colado na traseira do carro de Casini e, na 23ª volta Varanda conseguiu ultrapassar Casini passando a ocupar a segunda colocação e, na volta seguinte, a penúltima da prova, Casini entrou muito forte na grande curva, rodopiou, saiu da pista, mas conseguiu controlar o carro e retornar à corrida, mas sem condições de tentar novamente alcançar Varanda e D'Orey que corriam à sua frente.

Fritz D'Orey acabou recebendo a bandeirada de chegada com apenas 9/10 de segundos sobre Álvaro Varanda, num final de corrida sensacional.

Ver RESULTADOS 1958/58

Três momentos de Fritz D'Orey.

57 – GRAN PRÊMIO STANDARD YPF - ARGENTINA

De 6 a 14 de dezembro, foi disputado o XXXVI GP Argentino de Turismo Carretera, que dessa vez foi disputado simultaneamente com o II GP Argentino de Turismo Melhorado, num percurso total de 5.491,7 quilômetros, obedecendo o seguinte itinerário:

1ª etapa – Buenos Aires-Córdoba – 1.007,8 km; 2ª etapa – Córdoba-Salta – 892,4 km; 3ª etapa – Salta-Catamarca – 565,7 km; 4ª etapa – Catamarca-San Juan – 731,0 km; 5ª etapa – San Juan-San Luís – 419,9 km; 6ª etapa – San Luís-Bahia Blanca – 865,2 km; 7ª etapa – Bahia Blanca-Buenos Aires – 1.009,7 km

A categoria Turismo Melhorado, ou Standard, foi dividida em três classes: "A" para carros com até 1.200 cc; "B" carros até 1.500 cc, e até 4.500 cc, estes fabricados de 1946 a 1952; e "C" – carros acima de 1.500 cc.

O vencedor na classificação geral e na Turismo Carretera foi Juan Gálvez (Ford) que levou 39h50m28s, com uma média de 137,841 km/h, ficando em segundo lugar Marcos Ciani (Chevrolet) com o tempo de 39h54m03s, ou seja, apenas 3 minutos e 35 segundos, depois de disputarem uma prova quase 5.500 quilômetros. O terceiro foi Oscar Gálvez (Ford), o quarto Angel Riezi (Ford) e o quinto Héctor Ninona (Ford).

A categoria Turismo Melhorado contou com a participação do brasileiro de Santana do Livramento, Antônio Planella, que pilotando um DKW Vemag de fabricação nacional, conquistou a 10ª colocação geral da categoria e a 5ª na classe "A".

O vencedor na classificação geral e na classe "C", foi o argentino Humberto Altamura, com um Ford Fairlane. Na classe "B" venceu Domingo Lombardi com um Mercury 1948, e na classe "A" o vencedor foi Danilo Constanzi com um Lancia Appia Série 1.

Ver RESULTADOS 1958/59

58 – CIRCUITO MUNDIALTUR – CAVALHADA – PORTO ALEGRE

O encerramento do campeonato gaúcho ocorreu no dia 14 de dezembro, com a inauguração do Circuito da Cavalhada, em Porto Alegre, na prova intitulada "Circuito Mundialtur", nome do patrocinador do evento.

Era pretendida a realização de duas corridas, uma para Turismo Força Livre e outra para Turismo Melhorado, porém, em virtude da falta de participantes, a segunda prova foi cancelada.

A prova de Turismo Força Livre, demonstrou o momento ruim por que passava o automobilismo gaúcho, ainda que seus pilotos mais uma vez tenham se destacado colhendo a vitória nas Mil Milhas Brasileiras, pois na decisão de um campeonato esvaziado e que teve apenas quatro etapas, apenas seis pilotos compareceram.

Dada a largada, foi iniciado um duelo entre Catharino Andreatta e Orlando Menegaz, com Aldo Costa e Nactivo Camozatto mais atrás, José Asmuz, com um carro de desempenho inferior, não tendo como entrar diretamente na disputa por melhores colocações, assim como João Galvani, cujo carro falhava muito.

Mas Menegaz parou na metade da primeira volta deixando Catharino livre na liderança, registrando a melhor volta da prova.

Retornando à prova, Menegaz começou a recuperar terreno, enquanto Catharino parecia tranquilo na liderança, até que na 13ª volta teve que parar nos boxes, onde perdeu cerca de 3 minutos para substituir a correia da bomba d'água, retornando em último lugar, partindo em busca de Menegaz, com os dois carros correndo as últimas voltas muito próximos.
Com isso, mantendo sua costumeira regularidade, Camozatto acabou vencendo a prova com quase um minuto de vantagem para Aldo Costa. O terceiro foi Menegaz que ao receber a bandeirada de chegada tinha apenas 4/10 de segundo de vantagem para Catharino Andreatta.

59 – RESULTADO DO CAMPEONATO GAÚCHO

Apenas quatro corridas válidas para o campeonato de Turismo Força Livre foram realizadas e na categoria de carros com menor cilindrada, apenas uma, invalidando o campeonato desses carros.
As quatro provas que compuseram o campeonato foram: 1 – 09/03 – II Circuito Festa da Uva; 2 – 15/06 – I 500 Quilômetros de Porto Alegre (Circuito da Pedra Redonda); 3 – 14/09 - VIII Circuito Encosta da Serra; e 4 – 14/12Circuito Mundialtur (Circuito da Cavalhada).
O campeão da Força Livre foi Nactivo Camozzato, que para esse ano tinha adquirido o carro que pertencera a Júlio Andreatta.

P	PILOTO	Nº	CARRO	1	2	3	4	TOTAL
1º	Nactivo Camozatto	6	Ford TC	3	8	4	3	23
2º	Orlando Menegaz	24	Chevrolet TC	8	-	-	4	12
3º	Diogo Ellwanger	22	Ford TC	-	3	8	-	11
4º	Aldo Costa	12	Chevrolet TC	-	4	-	6	10
5º	José Asmuz	32	Ford TC	-	-	6	2	8
6º	Aristides Bertuol	4	Chevrolet TC	6	-	1	-	7
7º	Catharino Andreatta	2	Ford TC	-	-	3	4	7
8º	Nicanor Ollé	18	Ford TC	4	-	-	-	4
9º	Júlio Andreatta	22	Ford TC	-	3	-	-	3
10º	Ítalo Bertão	48	Ford TC	-	3	-	-	3
11º	Aido Finardi	8	Ford TC	2	-	-	-	2
	José Madrid	44	Ford TC	-	2	-	-	2
13º	Oswaldo de Oliveira	50	Ford Cupê	1	-	-	-	1

Nactivo Camozatto, campeão paulista de 1958

60 – RESULTADO DO CAMPEONATO BRASILEIRO

O Automóvel Clube do Brasil anunciou que realizaria um campeonato brasileiro em 1958. Para tanto, divulgou que todas as corridas disputada no país contariam pontos para tal campeonato e que solicitaria aos automóveis clubes os resultados para pontuação do referido campeonato.

Entretanto não foi o que se viu quando o Automóvel Clube do Brasil divulgou o resultado do campeonato.

Não constava pontuação para as corridas realizadas no Rio Grande do Sul e muito menos das provas nacionais mais importantes, como os 500 Quilômetros de Interlagos e as Mil Milhas Brasileiras.

Por outro lado, diversas corridas realizadas em São Paulo não foram computadas, chegando-se a um resultado absurdo, como o título de campeão brasileiro de Turismo Força Livre para Emílio Zambello, quando o campeão paulista foi Luiz Américo Margarido.

A seguir divulgamos o resultado apresentado pelo Automóvel Clube:

1 – Categoria Sport Internacional:

Campeão: Henrique Casini (26 pontos); 2º Arthur Souza Costa (21); 3º Celso Lara Barberis (18); 4º Álvaro Varanda (16); 5º Fritz D'Orey (12).

2 – Categoria Mecânica Nacional Força Livre:

Campeão: Fritz D'Orey (22 pontos); 2º Camillo Christófaro (20); 3º Luiz Valente e Nelson Bastos (10); 5º Chico Landi (8); 6º Luiz Américo Margarido.

3 – Categoria Mecânica Nacional até 2.500 cc:

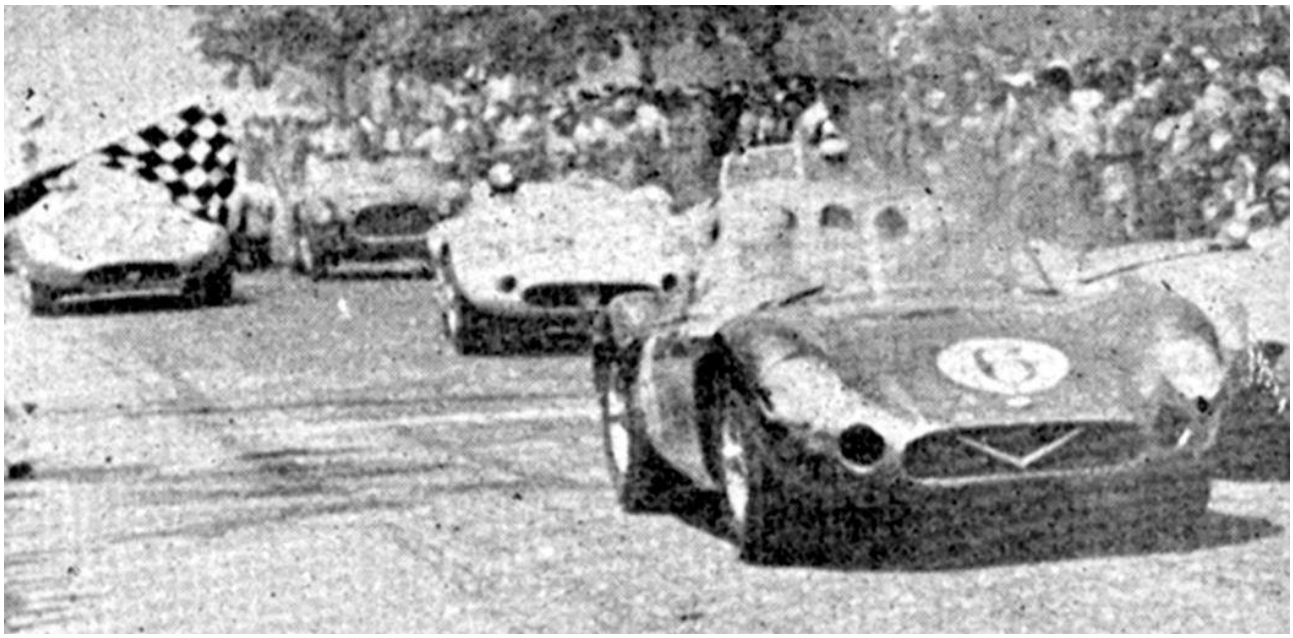
Campeão: Jean Bergerot (16 pontos); 2º Alcindo de Barros (12); 3º Waldimir Fakri (4).

4 – Categoria Turismo até 2.000 cc:

Campeão: Emílio Zambello (30 pontos); 2º Danilo Lemos (14); 3º Severino Silva e Leone Bracalli (8); 5º Gabriel Novais (7); 6º Caio Graco, Mário Olivetti e Luiz Pereira Bueno (6).

5 – Categoria Turismo Força Livre:

Campeão: Emílio Zambello (16 pontos); 2º Luiz Américo Margarido (14); 3º Irani Iervolino, Camillo Christófaro e Sérgio Palhares (8); 6º Aurélio Ferreira e José Altemar (6); 8º Victor Levi e Valdo Iervolino (4).



Henrique Casini, campeão brasileiro de Sport