

1960

1 – TORNEIO TRIANGULAR SUL-AMERICANO

Em mais uma tentativa de unir o automobilismo do cone-sul, foi organizado pela segunda vez o “Torneio Triangular Sul-americano”, com a participação de pilotos do Brasil, Argentina e Uruguai, pilotando carros da chamada “Mecânica Nacional”, ou seja, veículos construídos ou modificados nesses países.

A primeira etapa da competição de 1960 foi disputada no dia 10 de janeiro, no Autódromo de Interlagos na capital paulista, contando com a participação de 26 carros, tendo sido permitida a inscrição de carros da categoria Sport, que, no entanto, não contavam pontos para o referido torneio.

Entre os pilotos brasileiros, o maior destaque eram as novas Maserati 250F equipada com motor Corvette, importadas por Ângelo Juliano e adquiridas por Ciro Cayres e Luiz Américo Margarido.

Destacavam-se também a Alfa Romeo Corvette de Camillo Christófar e o Tubularte Porsche, desta feita pilotado por Christian Heins, além dos carros da categoria Sport, com Jean Louis Lacerda na recém importada Ferrari 290MM com motor de 3 litros, Luciano Della Porta e Moroni Giorgio nas 250TR/58, e Celso Lara Barberis na Maserati 300S, que tinha comprado de Antônio Mendes Barros.

A destacar também a presença da Ferrari 375 com motor Corvette, vencedora dos 500 Km de Interlagos em 1957 e 1958, com Celso Lara Barberis e Fritz D'Orey, respectivamente, que desta feita seria conduzida pelo piloto “estreante” Cláudio Bere, numa demonstração da falta de critérios para a permissão de pilotos correrem, admitindo-se que se ocorressem estreias em carros de alto desempenho.

Entre os pilotos estrangeiros, destacava-se o campeão da primeira edição do torneio, o ex-piloto de Fórmula 1, Froilan Gonzalez, que mais uma vez correria na sua Ferrari Corvette. Os outros argentinos presentes eram: Jesus Iglesias e Nasif Estefano, ambos pilotando carros com motor Chevrolet de 6 cilindros Wayne preparados na Argentina.

Os uruguaios inscritos foram Carlos Danvilla, Oscar Gonzalez e Alberto Uria, os dois primeiros com chassis Ferrari e o terceiro com Maserati, todos com motor Chevrolet Corvette.

Essa prova serviu para a definição do campeonato paulista de 1959, somando-se a ela, os pontos conquistados nas corridas disputadas em 04/07/1959 (Prêmio Presidente do ACB) e 18/10/1959 (GP de Poços de Caldas).



Largada da prova de Turismo, vendo-se na primeira fila, da esquerda para a direita: Ivo Rizzardi, Antônio Versa, Christian Heins e Marinho Camargo

No sábado, antes da prova de classificação para a corrida válida para o Torneio Triangular Sul-americano, foi disputada a prova da categoria Turismo, que contou com a participação de 8 carros e foi disputada em seis voltas pelo circuito completo, totalizando 48 quilômetros.

A prova foi amplamente dominada pela Carretera Chevrolet de Ivo Rizzardi, que foi, durante toda a prova, perseguida pelos DKW Vemag muito bem preparados, de Christian Heins e Marinho Camargo. Heins chegou em segundo a apenas 3,7s do vencedor. O desempenho dos DKW foi tão bom que Heins e Marinho chegaram à frente da Carretera Chevrolet de Antônio Versa. Um terceiro DKW, pilotado por Eugênio Martins, se classificou em quinto lugar.

[Ver RESULTADOS 1960/1](#)



À esquerda o DKW de Christian Heins e à direita a Carretera Corvette de Ivo Rizzardi, vencedor da prova.

Em seguida foram realizadas as provas de classificação para a corrida de domingo, com Ciro Cayres registrando a melhor volta, com o tempo de 3m39s6, média de 131,148 km/h, novo recorde para a pista de 8 quilômetros de Interlagos.



Largada da prova, com Camillo Christófaró, Celso Lara Barberis, Jean Louis Lacerda e Ciro Cayres na primeira fila

Com a realização dessas provas, os pelotões de largada ficaram assim definidos: 1ª Fila: 44 – Ciro Cayres (3m39s6); 81 – Jean Louis Lacerda (3m45s1); 28 – Celso Lara Barberis (3m45s2); 18 – Camillo Christófaró (3m48s4). 2ª Fila: 82 – Christian Heins (3m49s6); 51 – Jesus Iglesias (3m53s0); 95 – Alberto Carraro (3m56s). 3ª Fila: 3 – Fernando Pereira Barreto (3m57s0); 55 – Oscar Gonzalez (4m03s7); 64 – Naim Homsí (4m05s0); 49 – Froilan Gonzalez (4m05s6). 4ª Fila: 57 – Carlos Danvilla (4m08s2); 8 – José Gimenez Lopes (4m09s3); 22 – Luiz Valente (4m13s2). 5ª Fila: 50 – Luiz Américo Margarido (4m14s2); 79 – Luciano Della Porta (4m14s8); 30 – Alberto Uria (4m16s9); 30 – Euclides Pinheiro (4m33s1). 6ª Fila: 99 – Alberto Brizzi (4m35s1). Os demais foram incluídos no grid de largada por sorteio.

A corrida foi disputada em duas baterias, com o resultado final sendo definido pela soma de distância e tempos registrados.

A primeira bateria, disputada com tempo firme, foi amplamente dominada por Ciro Cayres, sendo apenas incomodado por Camillo Christófaró e Celso Lara Barberis nas voltas iniciais, para depois abrir vantagem e vencer com tranquilidade. O argentino Jesus Iglesias, pilotando um carro de sua construção, equipado com

motor Chevrolet de 6 cilindros, fez uma ótima corrida, duelando com Christian Heins, para avançar no final da bateria, chegando inclusive a ultrapassar Celso Lara Barberis, para terminar na terceira posição.

As maiores decepções para o público presente foram os abandonos de Jean Louis Lacerda, Froilan Gonzalez, Luiz Américo Margarido e José Gimenez Lopes logo nas primeiras voltas.

Gonzalez, apontado como um dos favoritos, não tinha revisado o seu carro adequadamente e teve muitos problemas durante os treinos e prova de classificação, tendo inclusive anunciado que não largaria no domingo. Entretanto, os esforços dos mecânicos da equipe Tubularte, de José Gimenez Lopes, fizeram com que o carro estivesse em condições de largar. Mesmo partindo da 11ª posição, Gonzalez completou a primeira volta em quinto e já ocupava a segunda colocação na volta seguinte, porém na terceira volta, teve o diferencial do seu carro quebrado, sendo obrigado a abandonar a prova. Nessa bateria, Ciro Cayres registrou a melhor volta da prova com o tempo de 3m45s0, média de 128,000 km/h.

A segunda bateria foi disputada com a pista molhada pela chuva, o que prejudicou pilotos que tiveram ótimo desempenho na primeira, como Camillo Christófaró e Jesus Iglesias. Ciro Cayres manteve a tranquilidade e venceu com 3,9 segundos de vantagem para Celso Lara Barberis, que se aproveitou do estado da pista para terminar em segundo lugar. Camillo foi o terceiro e Heins o quarto. Em quinto terminou o uruguaio Oscar Gonzalez, com Jesus Iglesias em sexto lugar.

Na soma das duas baterias, venceu Ciro Cayres, ficando em 2º Celso Lara Barberis, 3º Camillo Christófaró, 4º Christian Heins, 5º Jesus Iglesias, e 6º Carlos Danvilla.

[Ver RESULTADOS 1960/2](#)



A chegada vitoriosa de Ciro Cayres

2 – CAMPEONATO PAULISTA DE AUTOMOBILISMO DE 1959

Em termos de automobilismo, o ano de 1959 foi muito confuso, sendo o campeonato paulista composto por três etapas, com uma disputada em Poços de Caldas – MG e a última disputada em 1960. Também foi inexplicável o fato das provas “Circuito de Pirajuí” disputada em 30/03 e “Prêmio Pedro Santa Lúcia”, disputada em 30/05 em Interlagos não contarem pontos para o referido campeonato, que teve os seguintes resultados:

Mecânica Nacional Força Livre:

P	PILOTO	CARRO	04/07/1959 Presidente do ACB	18/10/1959 Poços de Caldas	09/01/1960 Sul-Americana	TOTAL
1º	Camillo Christófaró	Alfa Romeo Corvette	8	-	6	14
2º	Luiz Valente	Duchen Ford	-	8	3	11
3º	Paschoal Nastromagario	Ferrari 750 Monza Corvette	-	6	4	10
4º	Ciro Cayres	Maserati 250F Corvette	-	-	8	8
5º	Alberto Carraro	Maserati 4CLT/50 Corvette	6	-	-	6

6º	Ruggero Peruzzo	Cisitália Fulgor	5	-	-	5
	Naim Homsí	Landi-Bianco Corvette	-	5	-	5
8º	Jean Bergerot	Maserati A6GCS Lancia	4	-	-	4
	Gilberto Demargos	Bonini Corvette	-	4	-	4
10º	Waldimir Fakri	MG Fakri	3	-	-	3
	José Gimenez Lopes	Tubular F - Jr Porsche	-	3	-	3

Mecânica Nacional até 2.500 cc:

P	PILOTO	CARRO	04/07/1959 Presidente do ACB	18/10/1959 Poços de Caldas	09/01/1960 Sul-Americana	TOTAL
1º	Alberto Brizzi	LL Porsche	4	8	6	18
2º	Waldimir Fakri	MG Fakri	5	4	8	17
3º	Jean Bergerot	Maserati A6GCS Lancia	6	5	-	11
4º	Ruggero Peruzzo	Cisitália Fulgor	8	-	-	8
5º	Euclides Pinheiro	Eclipse Willys	-	6	-	6

Sport:

P	PILOTO	CARRO	04/07/1959 Presidente do ACB	18/10/1959 Poços de Caldas	09/01/1960 Sul-Americana	TOTAL
1º	Celso Lara Barberis	Maserati 300S/Porsche 550	-	8	8	16
2º	José Gimenez Lopes	Porsche 550	8	-	-	8
3º	Moroni Giorgio	Ferrari 500TR	-	6	-	6
	Fernando Pereira Barreto	Maserati 300S	-	-	6	6
5º	Arthur Souza Costa	Ferrari 750 Monza	-	5	-	5
	Luciano Della Porta	Ferrari 250TR/58	-	-	5	5

Turismo até 2.000 cc:

P	PILOTO	CARRO	04/07/1959 Presidente do ACB	18/10/1959 Poços de Caldas	09/01/1960 Sul-Americana	TOTAL
1º	Emílio Zambello	Fiat Fulgor	8	6	4	18
2º	Marinho Camargo	DKW Vemag	-	8	6	14
3º	José George Borba	Simca 8	3	3	3	9
4º	Christian Heins	DKW Vemag	-	-	8	8
5º	Waldemyr Costa	Volvo PV444	6	-	-	6
6º	Eduardo Scuracchio	DKW F91	-	5	-	5
	Eugênio Martins	DKW Vemag	-	-	5	5
	João Moreira Salles	DKW Vemag	5	-	-	5
9º	Carlito	DKW Vemag	4	-	-	4
	Leone Bracalli	Fiat 508/1100	-	3	-	3
11º	Jorge Bezerra	DKW Vemag	2	-	-	2

Turismo Força Livre:

P	PILOTO	CARRO	04/07/1959 Presidente do ACB	18/10/1959 Poços de Caldas	09/01/1960 Sul-Americana	TOTAL
1º	Antônio Versa	Chevrolet TC	6	5	4	15
2º	Emílio Zambello	Fiat Fulgor	5	8	-	13
3º	Luiz Américo Margarido	Chevrolet TC	8	-	-	8
	Ivo Rizzardi	Chevrolet TC	-	-	8	8
5º	Walter Ney Pucci	Citroen 15CV	-	6	2	8
6º	Christian Heins	DKW Vemag	-	-	6	6
7º	Marinho Camargo	DKW Vemag	-	-	5	5
8º	Waldemyr Costa	Volvo PV444	4	-	-	4
	Militão Mena	Ford TC	-	4	-	4
10º	Rosalvo Mansur	Chevrolet TC	3	-	-	3
	Eugênio Martins	DKW Vemag	-	-	3	3

3 – AUTOMÓVEL CLUBE DO RIO GRANDE DO SUL

Em janeiro foi reeleita, para o biênio 1960/1961, a diretoria do Automóvel Clube do Rio Grande do Sul, que ficou assim constituída: Presidente: Roberto Jorge Ribeiro; 1º Vice-presidente: Gildo Russowski; 1º Secretário: Ronald Luiz Stein; 2º Secretário: Roberto Eugênio Pavin; 1º Tesoureiro: Henrique Armando Poli; 2º Tesoureiro: Nelson E. Bunese; Diretor do Departamento de Economia e Finanças: Nadyr Barcellos;

Diretor do Departamento de Automobilismo: Carlos Alberto Jung; Diretor do Departamento Social e Recreativo: Hélio Luiz Ribeiro; Diretor do Departamento Jurídico: Luiz Daraiano; Diretor do Departamento de Divulgação e Relações Públicas: Evaldo Quadrado; Diretor do Departamento do Patrimônio: Gilfredo de Camilis; Presidente da Comissão de Construção do Autódromo “Norberto Jung”: José Asmuz.

4 – GP CIDADE DO RIO DE JANEIRO

Aproveitando a vinda dos pilotos argentinos e uruguaios para a disputa da 1ª etapa do Torneio Triangular Sul-americano, o Automóvel Clube do Brasil realizou uma corrida com a participação desses pilotos na pista da Barra da Tijuca. Entretanto, o principal piloto estrangeiro presente na corrida de São Paulo, o internacional Froilan Gonzalez, depois de chegar ao Rio de Janeiro e conhecer a pista da Barra da Tijuca, acabou retornando à Argentina, sob a alegação de que haviam surgido problemas que demandavam sua presença, deixando no ar a informação de que voltaria para a corrida, o que acabou não acontecendo.

Outra ausência sentida foi de Celso Lara Barberis que decidiu não ir ao Rio de Janeiro. Mas, de um modo geral, os principais participantes da prova paulista estavam inscritos: Ciro Cayres, Camillo Christófar, Christian Heins, Jean Louis Lacerda, Luciano Della Porta, os argentinos Jesus Iglesias e Nasif Estefano e os uruguaios Oscar Gonzalez, Carlos Danvilla e Alberto Uria.

Se inscreveram também os pilotos do Rio de Janeiro Arthur Souza Costa e Pinheiro Pires e com essa quantidade e qualidade de inscritos, se fazia prever uma corrida sensacional.

Durante os treinos livres, Jean Louis Lacerda registrou novo recorde para o circuito, com o tempo de 1m52s2, média de 154,011 km/h, destacando-se como grande favorito para a corrida. Nesses treinos, Luciano Della Porta foi o segundo com 1m55s2, Arthur Souza Costa o terceiro com 1m55s5 e Moroni Giorgi o quarto com 1m57s0.

Na prova de classificação, Jean Louis baixou ainda mais seu tempo para 1m51s5, média de 154,978 km/h e tudo indicava que ficaria com a pole-position, beneficiado pela ausência de Ciro Cayres, que teoricamente seria o seu principal adversário. Porém no final da prova de classificação, o uruaio Oscar Gonzalez registrou o tempo de 1m51s4, apenas 1 décimo de segundo melhor, mas suficiente para a conquista da primeira posição no grid de largada e para estabelecer o novo recorde do circuito, a uma média de 155,117 km/h.

Com esses tempos, o grid de largada ficou assim definido:

1ª Fila: 23 – Oscar Gonzalez (1m51s4); 81 – Jean Louis Lacerda (1m51s5); 79 – Luciano Della Porta (1m53s4).

2ª Fila: 18 – Camillo Christófar (1m53s8); 28 – Carlos Danvilla (1m54s0).

3ª Fila: 51 – Jesus Iglesias (1m54s7); 53 – Nasif Estefano (1m55s7); Moroni Giorgio (1m57s) – não largou.

4ª Fila: 30 – Alberto Uria (1m58s1); 44 – Ciro Cayres (sem tempo); 3 – Fernando Pereira Barreto (sem tempo) – não largou.

5ª Fila: 15 – Arthur Souza Costa (sem tempo) – não largou; 4 – Pinheiro Pires (sem tempo) – não largou.

6ª Fila: 30 – Euclides Pinheiro (sem tempo) – não largou; 64 – Naim Homs (sem tempo); 22 – Luiz Valente (sem tempo).

7ª Fila: 88 – Paschoal Nastromagario (sem tempo) – não largou; 82 – Christian Heins (sem tempo) – não largou.

No domingo, dia 17, antes da realização do Grande Prêmio foi disputada uma corrida para carros de Turismo que contou com a participação de cinco concorrentes, duas carreteras Chevrolet, dois DKW Vemag e um Citroen. O grid dessa categoria foi decidido por sorteio, sendo a primeira fila formada pelos carros de: Ivo Rizzardi, Marinho Camargo e Eugênio Martins, e a segunda por Antônio Versa e Walter Ney Pucci.

A prova foi disputada em 10 voltas e, dada a largada tomou a ponta o carro de Ivo Rizzardi, seguido pelo de Antônio Versa, com as duas carreteras Chevrolet se destacando, se aproveitando da maior potência dos seus motores. Outra disputa apertada vinha acontecendo entre os dois DKW de Marinho Camargo e Eugênio Martins, enquanto o Citroen de Walter Pucci enfrentava problemas e logo no início foi para os boxes, o que se tornou uma constante durante toda a corrida. A vitória da prova acabou sendo decidida quando Ivo Rizzardi entrou muito forte na curva do “Corsário”, rodopiou e perdeu a liderança para Antônio Versa que a manteve até o final. Para Rizzardi restou o registro da melhor volta da prova com o tempo de

2m10s2, média de 132,719 km/h. Na luta pela terceira colocação e primeiro entre os carros até 2.000 cc de cilindrada, venceu Marinho, que tinha pouco mais de nove segundos de vantagem para Eugênio Martins na bandeirada de chegada.

[Ver RESULTADOS 1960/3](#)

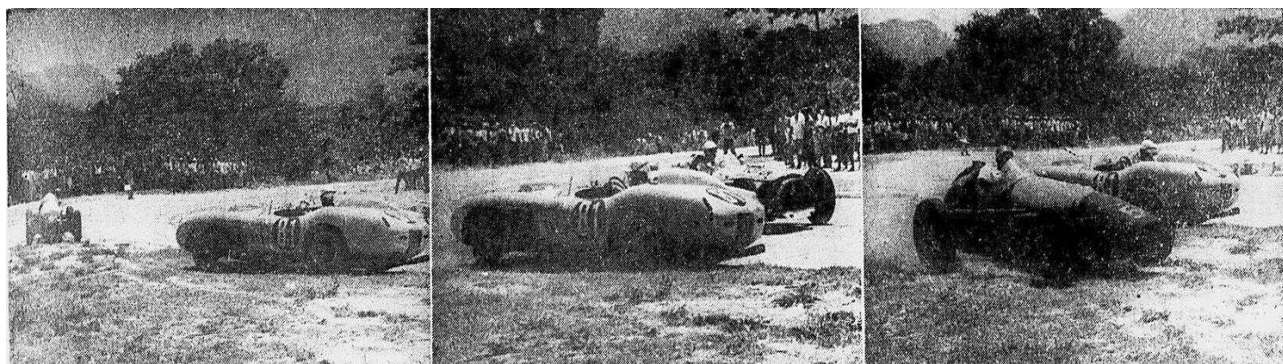


O exato momento em que a prova foi decidida, quando Ivo Rizzardi rodou e foi superado por Antônio Versa

Para o GP Cidade do Rio de Janeiro, dos 17 carros inscritos, apenas 11 se apresentaram para a largada e, iniciada a corrida, Jean Louis Lacerda assumiu a liderança, seguido por Oscar Gonzalez e Luciano Della Porta, sendo a primeira volta completada nessa ordem, vindo depois Jesus Iglesias e Carlos Danvilla. Ciro Cayres que não tinha participado da prova de classificação e, por esse motivo teve que largar na quarta fila, ocupava a sexta posição, demonstrando o enorme potencial do seu carro.

Na segunda volta, Lacerda havia aumentado sua vantagem para o segundo colocação que tinha passado a ser Iglesias, que assumiu essa posição depois que Oscar Gonzalez parou em função da quebra da transmissão do seu carro. Ciro Cayres já ocupava a terceira colocação, registrando-se o fraco desempenho da Alfa Romeo Corvette de Camillo Christófaru, cujo motor falhava.

Na terceira volta, Ciro Cayres superou Iglesias, assumindo a segunda colocação e partindo na perseguição de Jean Louis Lacerda, passando a liderar na volta seguinte, depois que Lacerda rodopiou na curva do "Corsário", caindo para a quarta posição.



O acidente que custou a liderança para Jean Louis Lacerda

Com isso, a quarta volta foi completada com os pilotos ocupando as seguintes posições: 1º Ciro Cayres; 2º Jesus Iglesias; 3º Alberto Uria; 4º Jean Louis Lacerda; 5º Luciano Della Porta; 6º Camillo Christófaru; 7º Carlos Danvilla; 8º Naim Homs; 9º Luiz Valente; e 10º Nasif Estefano.



O acidente de Alberto Uria que gerou pânico entre os assistentes.

Na volta seguinte Alberto Uria saiu da pista, assustou o público que se encontrava naquele local, mas o piloto conseguiu controlar o carro e retornar na sexta posição. Mais uma volta e Luiz Valente se retirou com problemas mecânicos no seu Duchon Ford.

Jean Louis Lacerda vinha recuperando terreno depois da rodada que deu na quarta volta e na oitava ocupava a segunda colocação, com Della Porta em terceiro e com Iglesias caído para quarto.

Completadas dez voltas, a ordem dos concorrentes era a seguinte: 1º Ciro Cayres; 2º Jean Louis Lacerda; 3º Luciano Della Porta; 4º Jesus Iglesias; 5º Camillo Christóforo; 6º Alberto Uria; 7º Carlos Danvilla; 8º Naim Homs; e 9º Nasif Estefano.



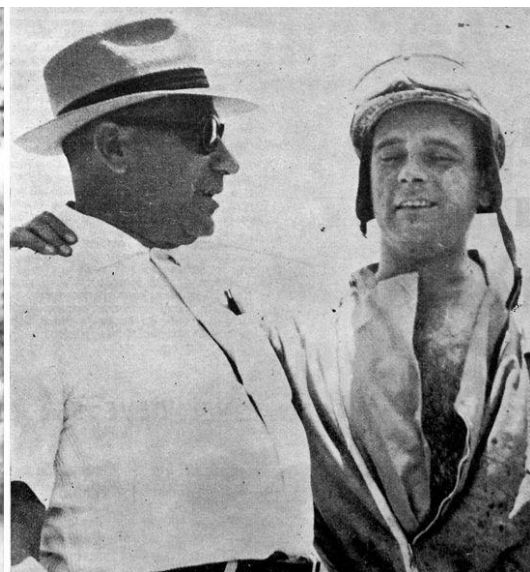
À esquerda Jesus Iglesias e à direita Carlos Danvilla

Na volta seguinte registrou-se o abandono de Naim Homs, reduzindo o número de participantes para apenas oito. Nessa volta, Jean Louis Lacerda registrou a volta mais rápida da prova, novo recorde, com o tempo de 1m50s0, média de 157,091 km/h.

Na volta quinze, as posições se mantiveram inalteradas e na dezoito, Della Porta entrou nos boxes para reparos mecânicos, perdendo a excelente posição que ocupava.

As posições depois de 20 voltas eram as seguintes: 1º Ciro Cayres; 2º Jean Louis Lacerda; 3º Jesus Iglesias; 4º Camillo Christóforo, com menos uma volta; 5º Alberto Uria; 6º Luciano Della Porta; 7º Carlos Danvilla e, muito atrasado, em 8º lugar, Nasif Estefano.

Na 25ª volta, Della Porta e Danvilla tinham superado Uria e se aproximaram de Camillo, cujo carro continuava falhando, ao mesmo tempo em que Lacerda conseguia reduzir a diferença para Cayres para cerca de 50 metros.



Ciro Cayres na Maserati Corvette, que correu sem o "bico" e ao lado do Coronel Sylvio Santa Rosa.

Na volta 28 Luciano Della Porta entrou nos boxes com problemas mecânicos, onde permaneceu até a última volta, quando retornou apenas para receber a bandeirada de chegada. Enquanto isso, o motor do carro de Ciro Cayres começou a falhar, permitindo que Jean Louis Lacerda assumisse a liderança da prova na volta 31, mas tal liderança durou apenas uma volta, pois o carro de Lacerda teve um pneu traseiro estourado, obrigando o piloto a desistir da prova. Com o abandono de Lacerda, mesmo com o motor falhando, Ciro Cayres recebeu a bandeirada de chegada, com 26s2 de vantagem para Jesus Iglesias, os únicos que completaram as 35 voltas. Danvilla, Camillo e Uria chegaram a seguir, com duas voltas de atraso, com Della Porta com 29 voltas e Nasif Estefano completando apenas 25 voltas.

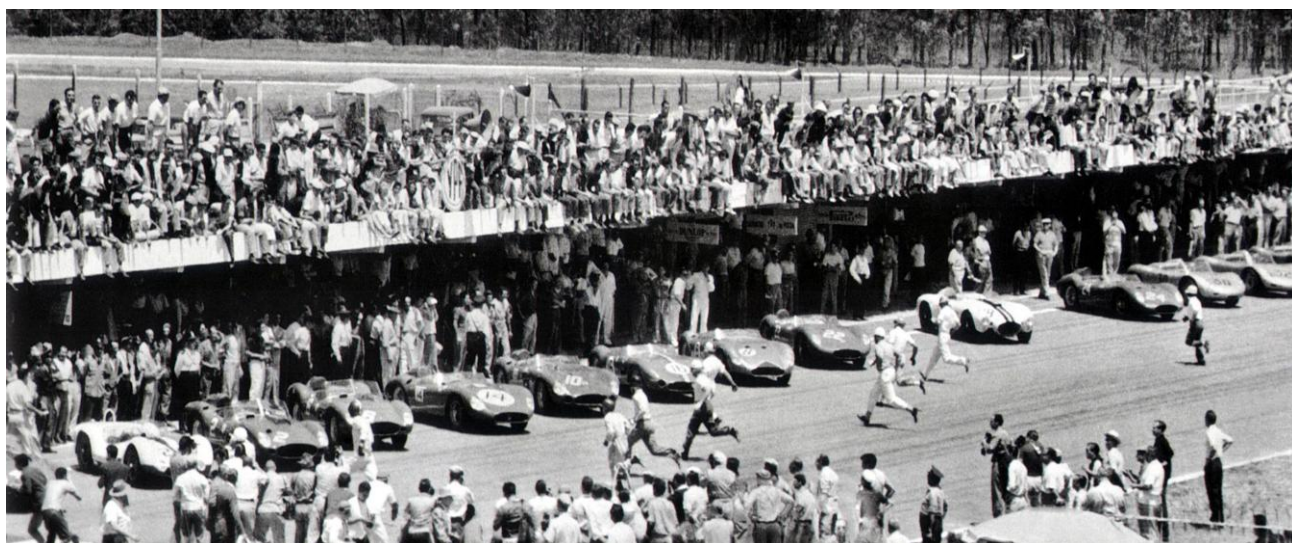
[Ver RESULTADOS 1960/4](#)

5 – EVENTOS DIVULGADOS, MAS NÃO REALIZADOS

Em janeiro, o Automóvel Clube do Brasil anunciou dois eventos para serem realizados no Rio de Janeiro, mas que acabaram não se realizando: “As 12 Horas da Barra da Tijuca” para carros de Turismo” e o “Campeonato Carioca de Subida de Montanha”. A primeira prova estava inicialmente programada para julho, mas depois de muitos adiamentos acabou não se realizando. Quanto ao campeonato de subida de montanha, evento tradicional no Rio de Janeiro nos anos 1940 e no início dos anos 1950, favorecido pelas diversas estradas em Serra existentes na cidade, teve seu regulamento divulgado, mas acabou também não se concretizando, para frustração dos automobilistas cariocas.

6 – MIL QUILOMETROS DE BUENOS AIRES

O Campeonato Mundial de Carros Sport foi iniciado no dia 31 de janeiro, com a realização dos Mil Quilômetros de Buenos Aires, que foram disputados, como na edição de 1958, num circuito misto formado pelo Autódromo, a Avenida General Paz, a estrada Ricchieri e o retorno pela Rotatória de La Noria, com um total de 9.476 metros.



A largada, ao estilo Le Mans.

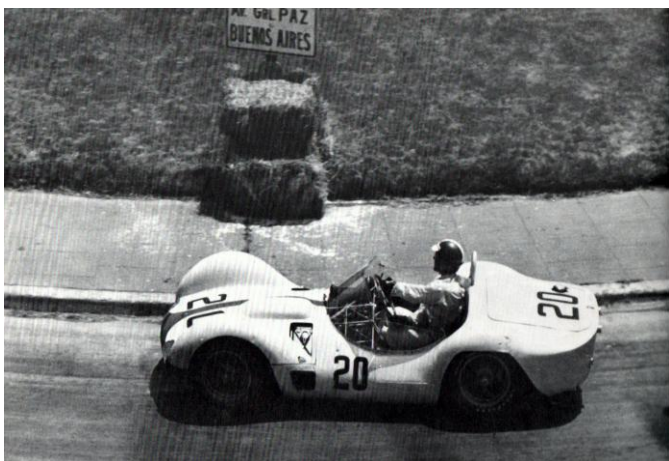
Participaram dessa prova dois carros de brasileiros: a Maserati 300S de Celso Lara Barberis e Christian Heins e carro idêntico de Fernando Pereira Barreto que formou dupla com o argentino Carlos Najurieta.

O regulamento que a FIA elaborou para a temporada, impôs novidades, como a obrigatoriedade de para-brisas de vidro no lugar dos de plexiglass e obrigatoriedade de limpador de para-brisa, além de estabelecer limites para as dimensões dos carros, o que de certa forma afastou alguns concorrentes.

Os grandes favoritos eram as Ferrari de fábrica, que inscreveu duas 250TR/59-60 para Phil Hill/Cliff Alisson e Richie Ginther/Wolfgang von Trips e uma Dino 246S para Ludovico Scarfiotti/Froilan Gonzalez. Se apresentava como grande rival da Ferrari, a nova Maserati Tipo 61 “Birdcage” da equipe americana Camoradi, com os pilotos Dan Gurney/Masten Gregory. Outro concorrente à vitória era a equipe Porsche,

com seus 718RSK, com motores de 1.600 cc, pilotados por Graham Hill/Jo Bonnier, Maurice Trintignant/Hans Herrmann, e Edgar Barth/Olivier Gendebien. Outros Porsche 718RSK foram inscritos para pilotos privados: Pedro von Dory/Anton Von Dory; Heini Walter/Juan Manuel Bordeu; Kurt Delfosse/Christian Goethals; Alberto Gomez/Hugo Maestretti; e Wolfgang Seidel/Harry Blanchard.

Nos treinos, com tempos valendo para a formação do grid de largada, o mais rápido foi Phil Hill com a Ferrari nº 4, ficando em segundo lugar A Maserati T61 nº 20, em terceiro a Ferrari nº 2 de Von Trips, em quarto Scarfiotti na Ferrari nº 6 e em quinto os brasileiros Celso Lara Barberis/Christian Heins com a Maserati 300S nº 14. Algumas publicações descreveram que Lucky Casner, dono da equipe Camoradi, teria pedido aos seus pilotos que não acelerassem ao máximo, para não despertar as equipes concorrentes.



À esquerda a Maserati “Birdcage” de Dan Gurney/Masten Gregory, passando pela Av. General Paz, e à direita, a Ferrari 250TR de Wolfgang Von Trips e Richie Ginther, que terminou em segundo lugar.

A largada foi ao estilo Le Mans, isto é, com os carros alinhados em 45º em relação à pista e os pilotos correndo para eles, partindo do outro lado da pista, e nessa largada, a FIA havia estabelecido um novo procedimento, determinando que os pilotos para entrarem nos carros, mesmo os sem capota, deveriam abrir a porta para ter acesso ao interior, medida sem sentido, aliás, como esse tipo de largada, o que foi descumprido pelos pilotos, sem que houvesse qualquer punição.



Os brasileiros na prova: 16 – Fernando Pereira Barreto/Carlos Najurieta (Maserati 300S) – 14 – Celso Lara Barberis/Christian Heins (Maserati 300S)

O primeiro a partir foi a Maserati de Dan Gurney que tomou a dianteira seguido pelas Ferrari de Phil Hill e Richie Ginther, imediatamente abrindo larga vantagem sobre os demais

Na primeira volta da corrida ocorreu um grave acidente com o Porsche de Harry Blanchard que entrou muito forte na transição do circuito de rua para o autódromo, perdeu a direção e se espatifou contra os muros de proteção, causando a morte instantânea do piloto. Henri Walter que vinha logo atrás não

conseguiu se desvencilhar do acidente e também ficou fora da corrida, felizmente com o piloto sofrendo fraturas em ossos, mas sem correr risco de vida.

Nesse início da prova, Dan Gurney registrou a volta mais rápida com o tempo de 3m22s4, média de 168,551 km/h e as posições se mantiveram inalteradas até a primeira parada dos carros para troca de pilotos e reabastecimento, quando Cliff Allison, que substituiu Phil Hill, tomou a dianteira com Wolfgang Von Trips assumindo a segunda colocação.

A Maserati começou a enfrentar problemas com a caixa de câmbio, perdendo terreno em relação às Ferrari até ser obrigada a abandonar a prova com problemas na suspensão traseira depois de completar 56 voltas. A partir de então, as duas Ferrari TR passaram a liderar a prova sem pressão até receberem a bandeira da de chegada depois de 106 voltas.

Em prova eficiente e regular, o Porsche de Jo Bonnier/Pedro Von Dory/Juan Manuel Bordeu conquistou a terceira posição enquanto os brasileiros Celso Lara Barberis/Christian Heins fizeram uma excelente corrida, mesmo com um carro antigo e terminaram na quarta posição.

[Ver RESULTADOS 1960/5](#)



A Ferrari de Cliff Allison/Phil Hill (nº 4), vencedora da prova, passando pelo Porsche 718K (nº 42) de Pedro Von Dory/Anton Von Dory/Juan Manuel Bordeu

7 – II QUILOMETRO DE ARRANQUE DE IMBIRIBEIRA

Com a presença de grande público foi realizado no dia 31 de janeiro, no bairro de Imbiribeira, na cidade de Recife – PE, o “II Quilômetro de Arranque em Duplas”, promovido pela Associação de Amadores do Automobilismo.

Inicialmente foi disputada uma prova para Lambretas e em seguida as provas para automóveis, que tiveram os seguintes resultados:

1 – Turismo até 1.000 cc: 1º Paulo Marinho (DKW Vemag); 2º João Rigueira (DKW Vemag).

2 – Turismo até 1.300 cc: 1º Paulo Marinho (DKW Vemag); 2º João Rigueira (DKW Vemag).

3 – Turismo até 1.600 cc: 1º Paulo Marinho (DKW Vemag); 2º Joaquim Gomes (DKW Vemag); 3º João Rigueira (DKW Vemag).

4 – Turismo até 2.000 cc: 1º Paulo Marinho (DKW Vemag); 2º João Rigueira (DKW Vemag); 3º Joaquim Gomes (DKW Vemag).

5 – Turismo até 5.000 cc: 1º David Santini; 2º José Tavares de Moura.

3 – Turismo Força Livre: 1º José Tavares de Moura; 2º Sérgio Lopes.

8 – VII PROVA ANTONINHO BURLAMAQUE

O campeonato gaúcho de automobilismo teve início no dia 14 de fevereiro com a realização da “Prova Antoninho Burlamaque”, corrida em estrada entre Porto Alegre e Capão da Canoa, numa distância de 144 quilômetros.

A principal mudança do regulamento da categoria Turismo Força Livre foi a forma de contagem de pontos. Para as provas em circuito, ou em estrada com apenas uma etapa, a contagem de pontos passou a ser a seguinte: 1º 8; 2º 6; 3º 4; 4º 3; 5º 2. Além disso, seria atribuído mais um ponto pela volta mais rápida e 1

ponto para os participantes não classificados entre os 5 primeiros, que completassem 2/3 da distância da corrida. Nas provas em estrada com mais de uma etapa, a pontuação seria por etapa, sendo: 1º 5; 2º 4; 3º 3; 4º 2; 5º 1 com os demais pilotos que terminassem a prova dentro do tempo regulamentar estabelecido, ½ ponto.

Quanto aos motores, o regulamento acabou com o limite de 4.000 cc, com permissão de motores com válvulas no cabeçote e, para essa primeira corrida do ano destacava-se a presença de carros Ford equipados com motor Thunderbird, com quase 100 hp a mais que os demais Ford, sendo assim considerados franco favoritos uma vez que não foi inscrito nenhum Chevrolet com motor Corvette.

Mas quem acabou vencendo foi um dos Ford com motor flathead equipado com “kit” Edelbrock, pilotado por Raul Fernandes, o velho carro que pertenceu a Diogo Ellwanger, que acabou batendo os Ford Thunderbird de José Asmuz e Júlio Andreatta. A se registrar a presença de cinco carros DKW, com Karl Iwers terminando a prova na quarta posição, à frente de carros bem mais potentes.

[Ver RESULTADOS 1960/6](#)

9 – 200 MILHAS DE BAGÉ

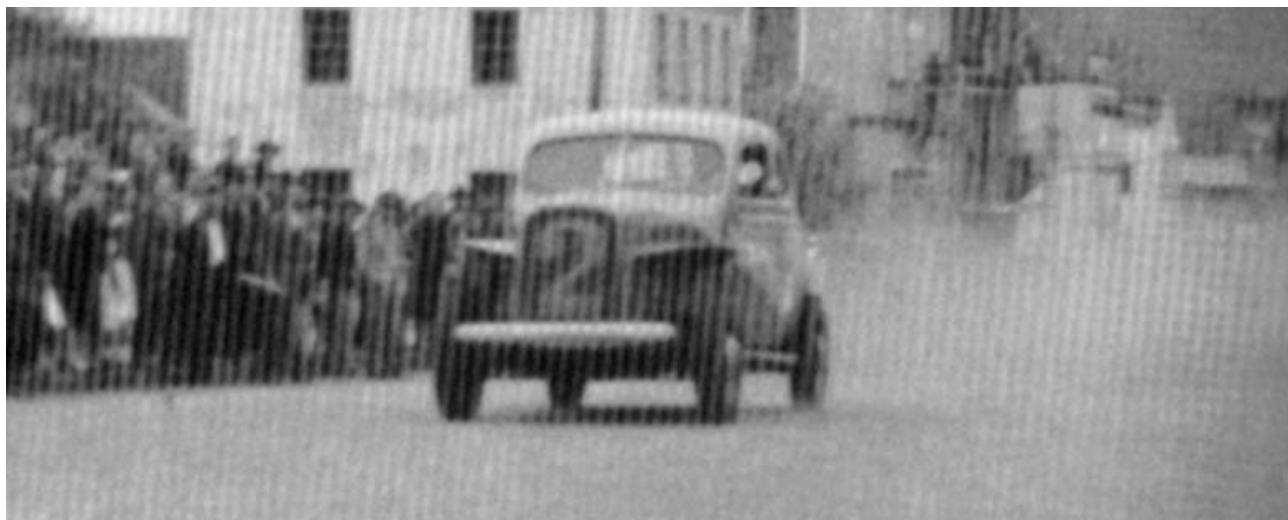
Nos dias 20 e 21 de fevereiro foram disputadas as “200 Milhas de Bagé”, num circuito de 2,776 km, nomeado “Autódromo Rainha da Fronteira”, na Vila Mercedes, em Bagé, próximo à fronteira com o Uruguai. A prova não contou pontos para o Campeonato Gaúcho e foi disputado em duas baterias, ambas com 100 milhas, uma no sábado dia 20 e outra no domingo dia 21.

Participaram da prova 10 carros sagrando-se vencedor Antônio Planella, de Livramento, que terminou com duas voltas de vantagem para o segundo colocado, o uruguaio Rômulo Buonavoglia. Este por sua vez teve que resistir muito para não ser ultrapassado por José Otero que terminou em terceiro a menos de 30 segundos.

[Ver RESULTADOS 1960/7](#)

10 – PROVA PORTO ALEGRE - TRAMANDAÍ

Inconformado com a derrota na “Prova Antoninho Burlamaque”, Júlio Andreatta usou de todo o seu prestígio para convencer os dirigentes do Automóvel Clube do Rio Grande do Sul a realizarem uma prova “tira-teima”, num percurso um pouco menor, mas na mesma estrada, esta no trecho entre Porto Alegre e Tramandaí.



Catharino Andreatta

O percurso era de pouco mais de 131 quilômetros, com largada no mesmo local da “Antoninho Burlamaque”, no “Posto Texaco” de Cachoeirinha e chegada no posto de controle do DNER, em Tramandaí.

Poucos carros se apresentaram para a largada e, ao invés de Júlio Andreatta, quem estava ao volante do Ford com motor Thunderbird nº 2, era o seu irmão, o campeoníssimo Catharino Andreatta. E Catharino não deu chance para ninguém, vencendo a prova com a impressionante média de 166,384 km/h, novo recorde nacional para provas em estrada. Em segundo lugar chegou Raul Fernandes a uma distância de 3m24s do vencedor, o que demonstra o que foi a “tocada” de Andreatta. Com o segundo lugar, Raul Fernandes aumentou ainda mais a sua vantagem na pontuação do campeonato.

[Ver RESULTADOS 1960/8](#)

11 – II CIRCUITO DE PIRACICABA

A abertura do campeonato paulista ocorreu nos dias 12 e 13 de março, com a realização do “II Circuito de Piracicaba”, prova organizada pela Comissão Esportiva do Estado de São Paulo, do Automóvel Clube do Brasil, num circuito improvisado de 3.000 metros pelas ruas da bela cidade paulista.

Do programa constava a realização de três corridas. No sábado, uma prova para carros de turismo com preparação livre, subdividida nas classes até 2.000 cc a acima dessa cilindrada. No domingo, pela manhã seriam realizadas as provas de classificação para a corrida principal destinada a carros das categorias Sport e Mecânica Nacional, uma corrida para a categoria Turismo Standard e finalmente a corrida com os carros Sport e Mecânica Nacional.



Início da prova de Turismo Força Livre, com Marinho à frente de Rizzardi, Heins e Scuracchio

Na prova de sábado participaram onze carros, sendo a prova amplamente dominada por Marinho César Camargo Filho, com seu DKW Vemag, que se aproveitou do circuito sinuoso para se impor às duas carreteras Chevrolet com motor Corvette. A superioridade dos DKW de fabricação nacional não foi maior em virtude da quebra dos carros de Christian Heins, Eduardo Scuracchio e Eugênio Martins, sendo que Heins e Scuracchio ocupavam a segunda e terceira colocações antes de abandonarem a prova.

[Ver RESULTADOS 1960/9](#)

No domingo pela manhã, foi realizada a classificação para a prova principal que contava com a participação da Maserati Corvette de Ciro Cayres, vencedor das corridas de Interlagos e da Barra da Tijuca e de Camillo Christófaru com a sua Alfa Romeo Corvette, como favoritos entre os carros da Mecânica Nacional. Entre os carros Sport, destaque para as Ferrari de Jean Louis Lacerda, Luciano Della Porta e Alberto Carraro e para o Porsche de Celso Lara Barberis, que preferiu esse carro à Maserati, por se adaptar bem melhor ao traçado sinuoso do circuito. Quem também se destacou nos treinos foi Christian Heins, com o Tubularte Porsche, otimamente adaptado ao circuito.

Sem que Ciro Cayres participasse da prova de classificação, Camillo Christófaru registrou o melhor tempo, com 1m44s5, 103,349 km/h, ficando em segundo Jean Louis Lacerda com 1m44s6 e em terceiro Celso Lara Barberis com 1m47s0, ficando assim formado o grid de largada:

1ª Fila: 18 - Camillo Christófaró (Alfa Romeo Corvette); 81 - Jean Louis Lacerda (Ferrari 290/250TR).
2ª Fila: 8 - Celso Lara Barberis (Porsche 550).
3ª Fila: 79 - Luciano Della Porta (Ferrari 250TR/58); 95 - Alberto Carraro (Ferrari 500TR).
4ª Fila: 82 - Christian Heins (Tubularte Porsche) - que não largou; 22 - Luiz Valente (Duchen Ford).
5ª Fila: 50 - Luiz Américo Margarido (Maserati 250F Corvette); 74 - Waldimir Fakri (Ferrari 125C Lancia).
6ª Fila: 45 - Alcindo de Barros (Maserati A6GCS Lancia).
7ª Fila: 44 - Ciro Cayres (Maserati 250F Corvette); 7 - Cláudio Bere (Ferrari 375 Corvette).
8ª Fila: Armando Scholz (Taubaté Ford).
9ª Fila: 64 - Naim Homsí (Landi Corvette); 61 - Carlo de Rosa (Jaburu Lincoln).
10ª Fila: 65 - Luiz Carlos Fagundes (Maserati 200S).



Prova da categoria Standard, vendo-se a largada à esquerda e uma passagem dos carros, à direita, nas duas fotos com destaque para os DKW Vemag de Maks Weiser (14) e Jair Santiago (53).

Em seguida foi realizada a corrida para a categoria Turismo, com preparação Standard, isto é, sem qualquer modificação em relação aos modelos de rua. Participaram da prova apenas seis carros, sendo três DKW Vemag, um Citroen, um Ford Anglia Sport e um DKW Auto Union. O vencedor foi um dos organizadores do evento, Maks Weiser, piloto de Piracicaba que posteriormente se tornaria um dos importantes pilotos de DKW do país. Weiser, venceu de ponta a ponta sempre seguido de perto pelo DKW Vemag, de Jair Santiago, que terminou a corrida a apenas 6 décimos de segundo do vencedor; O terceiro foi Walter Hahn (o sênior, não o filho), que correu numa "Vemaguete".

Ver RESULTADOS 1960/10

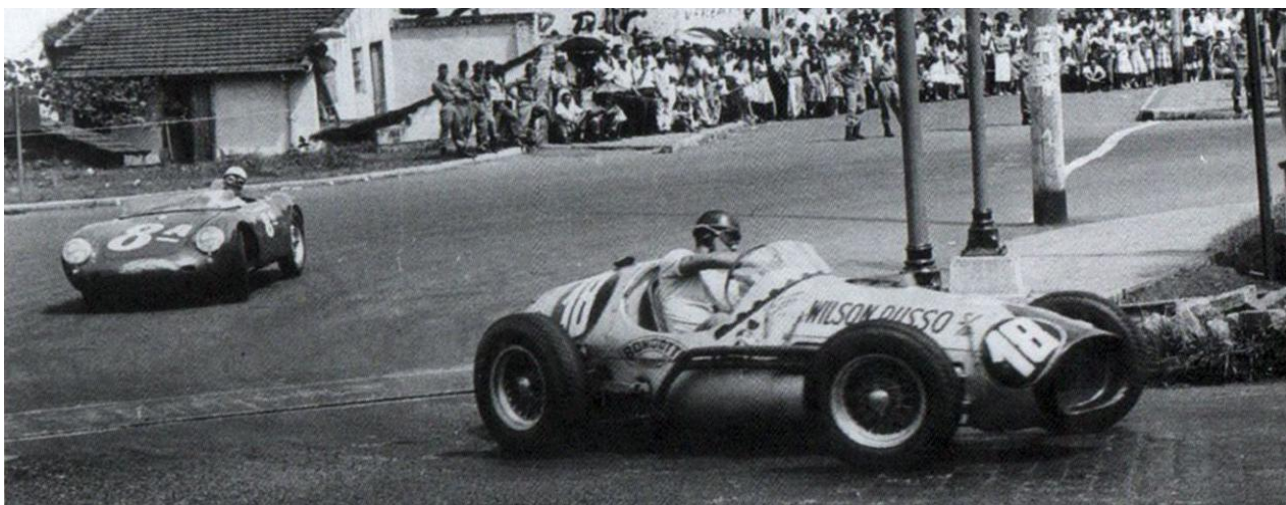


À esquerda a largada da prova de Mecânica Nacional e Sport e à direita o pódio da prova, com Celso Lara Barberis, Camillo Christófaró e Luciano Della Porta.

À tarde, a expectativa geral era pela prova das categorias Mecânica Nacional e Sport, que corriam juntas, que contava com a participação dos principais pilotos da categoria.

Dada a largada assumiu a ponta Camillo Christófaró, com a primeira volta sendo completada com Celso Lara em segundo, Della Porta em terceiro, Carraro em quarto, Lacerda em quinto e Ciro Cayres em sexto.

A corrida foi se desenrolando com trocas de posições entre esses seis carros, sempre com Camillo em primeiro e Celso em segundo.



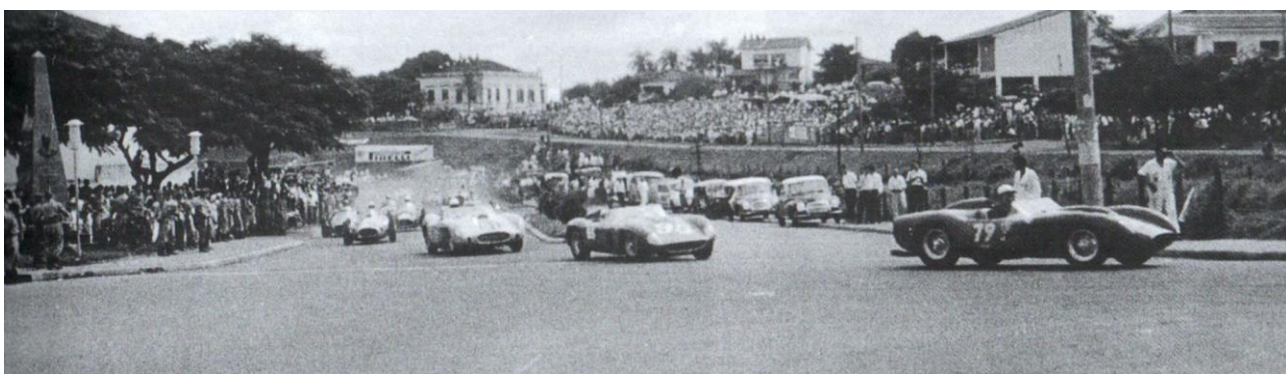
Camillo Christóforo perseguido por Celsa Lara Barberis nas ruas de Piracicaba.

Na metade da corrida, depois de completar a 19ª volta, Claudio Bere, que fazia a sua segunda corrida, pilotando um carro difícil e de grande potência, a Ferrari que dera vitória nos 500 km de Interlagos a Celso Lara Barberis e Fritz D'Orey, bateu de leve no carro de Luiz Valente ao atingir o trecho da Avenida dos Operários, perdeu o controle, se chocou contra o barranco e despencou até os trilhos da Estrada de Ferro Sorocabana. O piloto foi atirado fora do carro recebendo graves ferimentos no tórax. Socorrido e transportado para a Santa Casa, faleceu apesar dos esforços médicos. Registre-se a imprudência que as autoridades praticavam à época, permitindo que pilotos sem qualquer experiência corressem em carros potentes e difíceis de guiar.

Continuando a corrida, Ciro Cayres abandonou na volta seguinte enquanto Jean Louis Lacerda perdeu muito tempo nos boxes.

Camillo Christóforo recebeu a bandeirada da vitória depois de 40 voltas, com o tempo de 1h11m55s, média de 100,100 km/h, ficando Celso Lara Barberis em segundo com cerca de 48 segundos de desvantagem, tendo registrado a melhor volta da prova com o tempo de 1m46s1, enquanto Camillo ficou com 1m47s0.

[Ver RESULTADOS 1960/11](#)



Na foto, Luciano Della Porta comanda o pelotão à frente de Alberto Carraro e Jean Louis Lacerda.

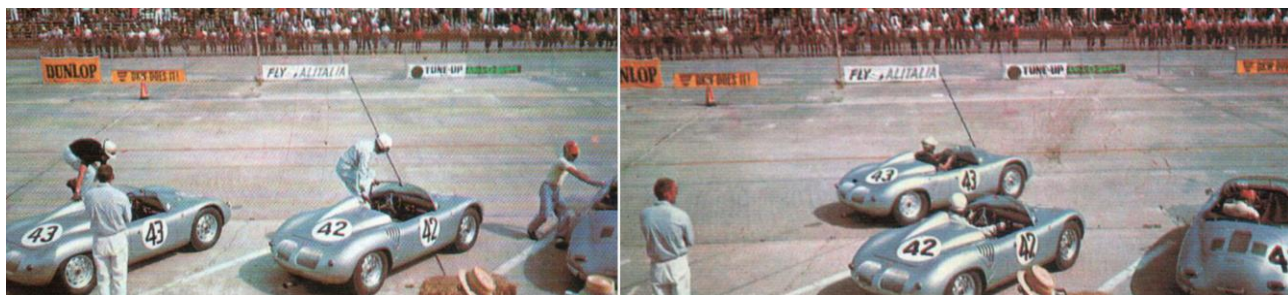
12 – 12 HORAS DE SEBRING

A tradicional corrida americana de Sebring, válida pela segunda etapa do “Campeonato Mundial de Carros Sport”, começou pelo boicote das equipes Ferrari e Porsche, em represália ao fato dos organizadores

estabelecerem que o combustível a ser utilizado seria fornecido pela Amoco, com a qual tinham estabelecido contrato de patrocínio. Os organizadores recorreram à FIA, notadamente contra a Ferrari que foi a primeira a se posicionar, mas não tiveram resultado favorável.

Entretanto, a corrida foi um sucesso com a participação de nada menos que 65 carros, contando como favoritos os Maserati Tipo 61 Birdcage, de equipes americanas além de duas Ferrari 250TR 59/60, uma 196S da NART e dois Porsche 718, que se inscreveram como de equipes particulares, embora recebendo apoio da fábrica através de suas concessionárias locais.

Na categoria GT, a luta estava estabelecida entre as Ferrari 250GT e os Chevrolet Corvette, sendo que uma das Ferrari seria pilotada pelo brasileiro Fritz D'Orey.



Carros Porsche, com destaque para o nº 42 que venceu a prova, no momento da largada

O grid de largada foi definido pela cilindrada dos carros, ficando os Corvette nas primeiras posições.

Iniciada a corrida, assumiu a liderança a Maserati nº 23, de Stirling Moss/Dan Gurney, que manteve a liderança até a oitava hora, quando teve que abandonar a corrida com a quebra da transmissão.

Ao final da primeira hora, as colocações eram as seguintes: 1º - Stirling Moss/Dan Gurney – 23 – Maserati T61; 2º Walt Hansgen/Ed Crawford – 25 – Maserati T61; 3º Chuck Daigh/Richie Ginther – 7 – Ferrari 250 TR; 4º Pete Lovely/Jack Nethercutt – 8 – Ferrari 250TR; 5º Ricardo e Pedro Rodriguez – 28 – Ferrari Dino 196S; 6º Graham Hill/Jo Bonnier – 43 - Porsche 718RSK; 7º Bob Holbert/Roy Schechter/Howard Fowler – 44 - Porsche 718 RSK; 8º Hans Herrmann/Olivier Gendebien – 42 - Porsche 718 RSK; 9º Roberto Mires/Pedro e Anton Von Dory – 46 – Porsche 718 RSK; e 10º Bill Sturgis/Fritz D'Orey 12 - (Ferrari 250GT), líder entre os carros GT.



A Ferrari do brasileiro Fritz D'Orey que correu em dupla com Bill Sturgis

Na segunda hora, a Ferrari de Richie Ginther tinha assumido o segundo lugar, ficando em terceiro Hansgen, enquanto a Ferrari de Lovely caía para a décima posição.

As colocações na 2ª hora de corrida eram: 1º - Stirling Moss/Dan Gurney – 23 – Maserati T61; 2º Chuck Daigh/Richie Ginther – 7 – Ferrari 250 TR; 3º Walt Hansgen/Ed Crawford – 25 – Maserati T61; 4º Ricardo e

Pedro Rodriguez – 28 – Ferrari Dino 196S; 5º Graham Hill/Jo Bonnier – 43 - Porsche 718RSK; 6º Bob Holbert/Roy Schechter/Howard Fowler – 44 - Porsche 718 RSK; 7º Hans Herrmann/Olivier Gendebien – 42 - Porsche 718 RSK; 8º Roberto Mires/Pedro e Anton Von Dory – 46 – Porsche 718 RSK; 9º Bill Sturgis/Fritz D'Orey - 12 - Ferrari 250GT; 10º Pete Lovely/Jack Nethercutt – 8 – Ferrari 250TR.

Completada a 3ª hora, registrou-se o abandono do Porsche dos argentinos Mieres/Von Dory/Von Dory e o crescimento, na corrida do carro nº 24, outra Maserati T61, de Luke Stear/Dave Causey, que passou a ocupar a 6ª posição, com as colocações assim distribuídas: 1º - Stirling Moss/Dan Gurney – 23 – Maserati T61; 2º Chuck Daigh/Richie Ginther – 7 – Ferrari 250 TR; 3º Walt Hansgen/Ed Crawford – 25 – Maserati T61; 4º Ricardo e Pedro Rodriguez – 28 – Ferrari Dino 196S; 5º Graham Hill/Jo Bonnier – 43 - Porsche 718RSK; 6º Luke Stear/Dave Causey – 24 – Maserati T61; 7º Hans Herrmann/Olivier Gendebien – 42 - Porsche 718 RSK; 8º Bob Holbert/Roy Schechter/Howard Fowler – 44 - Porsche 718 RSK; 9º Bill Sturgis/Fritz D'Orey - 12 - Ferrari 250GT; 10º Ed Hugus/Augie Pabst – 10 – Ferrari 250GT.

As posições pouco variaram na 4ª hora, com os carros da categoria GT, se aproveitando do abandono ou atraso de carros de ponta, para se posicionarem entre os dez primeiros, destacando-se que as Ferrari não encontravam rival à altura entre os Corvette, como se previa antes do início da corrida. Nessa altura registrava-se o abandono do Porsche de Graham Hill/Jo Bonnier com problemas no motor. A ordem era a seguinte: 1º - Stirling Moss/Dan Gurney – 23 – Maserati T61; 2º Chuck Daigh/Richie Ginther – 7 – Ferrari 250 TR; 3º Walt Hansgen/Ed Crawford – 25 – Maserati T61; 4º Ricardo e Pedro Rodriguez – 28 – Ferrari Dino 196S; 5º Luke Stear/Dave Causey – 24 – Maserati T61; 6º Hans Herrmann/Olivier Gendebien – 42 - Porsche 718 RSK; 7º Bob Holbert/Roy Schechter/Howard Fowler – 44 - Porsche 718 RSK; 8º Bill Sturgis/Fritz D'Orey - 12 - Ferrari 250GT; 9º Ed Hugus/Augie Pabst – 10 – Ferrari 250GT; 10º George Reed/Alan Connell – 17 – Ferrari 250GT.

Pequenas alterações ocorreram na quinta hora, com os carros ocupando as seguintes posições: 1º - Stirling Moss/Dan Gurney – 23 – Maserati T61; 2º Chuck Daigh/Richie Ginther – 7 – Ferrari 250 TR; 3º Luke Stear/Dave Causey – 24 – Maserati T61; 4º Walt Hansgen/Ed Crawford – 25 – Maserati T61; 5º Hans Herrmann/Olivier Gendebien – 42 - Porsche 718 RSK; 6º Bob Holbert/Roy Schechter/Howard Fowler – 44 - Porsche 718 RSK; 7º Ricardo e Pedro Rodriguez – 28 – Ferrari Dino 196S; 8º Bill Sturgis/Fritz D'Orey - 12 - Ferrari 250GT; 9º Ed Hugus/Augie Pabst – 10 – Ferrari 250GT; 10º George Reed/Alan Connell – 17 – Ferrari 250GT.



A Maserati Bird Cage de Stirling Moss/Dan Gurney que liderou a maior parte da prova, mas acabou abandonando.

Quando a corrida chegou à sua metade, havia sido registrado o atraso dos irmãos Ricardo e Pedro Rodriguez, que acabaram abandonando com quebra da embreagem da sua Ferrari. Notava-se o crescimento da Maserati de Luke/Causey que passava a ocupar a 2ª posição e do Porsche de Herrmann/Gendebien, que seriam os vencedores, em terceiro lugar. Com isso, as posições passaram a ser as seguintes: 1º - Stirling Moss/Dan Gurney – 23 – Maserati T61; 2º Luke Stear/Dave Causey – 24 – Maserati

T61; 3º Hans Herrmann/Olivier Gendebien – 42 - Porsche 718 RSK; 4º Bob Holbert/Roy Schechter/Howard Fowler – 44 - Porsche 718 RSK; 5º Walt Hansgen/Ed Crawford – 25 – Maserati T61; 6º Chuck Daigh/Richie Ginther – 7 – Ferrari 250 TR; 7º George Reed/Alan Connell – 17 – Ferrari 250GT; 8º Ed Hugus/Augie Pabst – 10 – Ferrari 250GT; 9º Bill Sturgis/Fritz D'Orey - 12 - Ferrari 250GT; 9º; 10º George Arents/Bill Kimberly – 11 – Ferrari 250GT.

Na 7ª hora, o maior destaque era para o avanço dos dois Porsche 718, com Herrmann em segundo e Holbert em terceiro, além do abandono da Ferrari de Daigh/Ginther, por problemas no sistema de lubrificação. As colocações passaram a serem as seguintes: 1º - Stirling Moss/Dan Gurney – 23 – Maserati T61; 2º Hans Herrmann/Olivier Gendebien – 42 - Porsche 718 RSK; 3º Bob Holbert/Roy Schechter/Howard Fowler – 44 - Porsche 718 RSK; 4º Luke Stear/Dave Causey – 24 – Maserati T61; 5º George Reed/Alan Connell – 17 – Ferrari 250GT; 6º Walt Hansgen/Ed Crawford – 25 – Maserati T61; 7º Ed Hugus/Augie Pabst – 10 – Ferrari 250GT; 8º Bill Sturgis/Fritz D'Orey - 12 - Ferrari 250GT; 9º George Arents/Bill Kimberly – 11 – Ferrari 250GT; 10º Pete Lovely/Jack Nethercutt – 8 – Ferrari 250TR.

Na 8ª hora registrou o atraso da Maserati de Hansgen/Crawford que abandonou pouco tempo depois com quebra do diferencial. As colocações eram as seguintes: 1º - Stirling Moss/Dan Gurney – 23 – Maserati T61; 2º Hans Herrmann/Olivier Gendebien – 42 - Porsche 718 RSK; 3º Bob Holbert/Roy Schechter/Howard Fowler – 44 - Porsche 718 RSK; 4º Luke Stear/Dave Causey – 24 – Maserati T61; 5º George Reed/Alan Connell – 17 – Ferrari 250GT; 6º Ed Hugus/Augie Pabst – 10 – Ferrari 250GT; 7º Bill Sturgis/Fritz D'Orey - 12 - Ferrari 250GT; 8º George Arents/Bill Kimberly – 11 – Ferrari 250GT; 9º Pete Lovely/Jack Nethercutt – 8 – Ferrari 250TR; 10º Carlo Mário Abate/George Constantine/Serena Di Lapigio – 16 – Ferrari 250GT.

Foi então, que depois de liderar a prova por oito horas, a dupla Stirling Moss/Dan Gurney foi obrigada a abandonar a com a quebra do diferencial da Maserati. Com isso, Herrmann/Gendebien assumiram a liderança, seguidos por Holbert/Schechter/Fowler, posições que foram mantidas até o final.



O segundo colocado, Porsche nº 44 de Howard Fowler/Bob Holbert/Roy Schchcter, passando pela Alfa Romeo Giulietta SV de Cameron Argestsinger/William Milliken

As posições foram as seguintes ao final das horas seguintes:

9 horas: 1º Hans Herrmann/Olivier Gendebien – 42 - Porsche 718 RSK; 2º Bob Holbert/Roy Schechter/Howard Fowler – 44 - Porsche 718 RSK; 3º Luke Stear/Dave Causey – 24 – Maserati T61; 4º George Reed/Alan Connell – 17 – Ferrari 250GT; 5º Bill Sturgis/Fritz D'Orey - 12 - Ferrari 250GT; 6º George Arents/Bill Kimberly – 11 – Ferrari 250GT; 7º Ed Hugus/Augie Pabst – 10 – Ferrari 250GT; 8º Pete Lovely/Jack Nethercutt – 8 – Ferrari 250TR; 9º Carlo Mário Abate/George Constantine/Serena Di Lapigio – 16 – Ferrari 250GT; 10º Dick Dungan/Joe Sheppard – 72 – Porsche 356.

10 horas: 1º Hans Herrmann/Olivier Gendebien – 42 - Porsche 718 RSK; 2º Bob Holbert/Roy Schechter/Howard Fowler – 44 - Porsche 718 RSK; 3º George Reed/Alan Connell – 17 – Ferrari 250GT; 4º Ed Hugus/Augie Pabst – 10 – Ferrari 250GT; 5º Pete Lovely/Jack Nethercutt – 8 – Ferrari 250TR; 6º Bill

Sturgis/Fritz D'Orey - 12 - Ferrari 250GT; 7º George Arents/Bill Kimberly - 11 - Ferrari 250GT; 8º Luke Stear/Dave Causey - 24 - Maserati T61; 9º Carlo Mário Abate/George Constantine/Serena Di Lapigio - 16 - Ferrari 250GT; 10º Dick Dungan/Joe Sheppard - 72 - Porsche 356.

11 Horas: 1º Hans Herrmann/Olivier Gendebien - 42 - Porsche 718 RSK; 2º Bob Holbert/Roy Schechter/Howard Fowler - 44 - Porsche 718 RSK; 3º Ed Hugus/Augie Pabst - 10 - Ferrari 250GT; 4º Pete Lovely/Jack Nethercutt - 8 - Ferrari 250TR; 5º George Reed/Alan Connell - 17 - Ferrari 250GT; 6º Bill Sturgis/Fritz D'Orey - 12 - Ferrari 250GT; 7º George Arents/Bill Kimberly - 11 - Ferrari 250GT; 8º Carlo Mário Abate/George Constantine/Serena Di Lapigio - 16 - Ferrari 250GT; 9º Dick Dungan/Joe Sheppard - 72 - Porsche 356; 10º Bob Publiker/George Constantine/Dean McCarthy - 14 - Ferrari 250 GT.

O resultado final, com destaque para o brasileiro Fritz D'Orey que obteve a 6ª posição geral e quarta entre os carros Sport de 1.601 a 3.000 cc, uma vez que as Ferrari GT não foram homologadas como GT, foi o seguinte: 1º Hans Herrmann/Olivier Gendebien - 42 - Porsche 718 RSK; 2º Bob Holbert/Roy Schechter/Howard Fowler - 44 - Porsche 718 RSK; 3º Pete Lovely/Jack Nethercutt - 8 - Ferrari 250TR; 4º Ed Hugus/Augie Pabst - 10 - Ferrari 250GT; 5º George Reed/Alan Connell - 17 - Ferrari 250GT; 6º Bill Sturgis/Fritz D'Orey - 12 - Ferrari 250GT; 7º George Arents/Bill Kimberly - 11 - Ferrari 250GT; 8º Carlo Mário Abate/George Constantine/Serena Di Lapigio - 16 - Ferrari 250GT; 9º Dick Dungan/Joe Sheppard - 72 - Porsche 356; 10º Bob Publiker/George Constantine/Dean McCarthy - 14 - Ferrari 250 GT.

Ver RESULTADOS 1960/12



O vencedor da prova, Porsche nº 42 de Hans Herrmann/Olivier Gendebien, liderando um grupo composto por:
44 – Howard Fowler/Bob Holbert/Roy Schechter (Porsche 718 RSK), 31 – Ralph Durbin/Max Goldman
(Arnolt Bristol), e 1 – John Fitch/Briggs Cunningham (Chevrolet Corvette).

13 – CHICO LANDI COM CARRO FNM EM BRASÍLIA

De acordo com matéria publicada no Jornal dos Sports do dia 31 de março de 1960, Manuel de Teffé, principal organizador do “Circuito de Brasília”, prova a ser realizada como parte dos festejos da inauguração da nova Capital do Brasil, mantivera comunicação telefônica com Chico Landi, dando-lhe ciência de que estava à sua disposição um carro FNM JK para a prova destinada aos carros de fabricação nacional. Segundo Teffé, Landi ficou entusiasmado, sendo posteriormente levado por ele ao Rio de Janeiro quando foi apresentado aos diretores da Fábrica Nacional de Motores.

Depois de tudo acertado, a diretoria da FNM colocou três carros à disposição dos pilotos nacionais: um para Chico Landi, o antigo campeão brasileiro, outro para Manuel de Teffé, que abriu mão do carro cedendo-o a Álvaro Varanda, de Petrópolis, cidade que representava a fábrica e um terceiro para Carlo Lissoni, engenheiro da companhia.

Isso desmente os boatos publicados em diversos sites, de que os carros FNM que correram em Brasília pertenciam à frota da Presidência da República e que teriam sido incluídos na corrida a pedido do Presidente da República, informação que não passa de fantasia por parte de algumas pessoas.

Outra especulação surgida à época é de que um dos carros da FNM seria destinado ao Major Antônio João Ribeiro Ferreira Mendes, motorista particular do Presidente Kubitschek, o que acabou não se confirmando. Acrescente-se que esses três pilotos continuaram incluídos no programa de competições da FNM, sendo inscritos nas 24 Horas de Interlagos, com Landi tendo como parceiro seu sobrinho Camillo Christóforo, Álvaro Varanda com seu primo Aylton Varanda, e Carlo Lissoni, com o empresário italiano radicado em São Paulo, Luciano Della Porta.

14 – CIRCUITO ENCOSTA DA SERRA

O X Circuito Encosta da Serra foi disputado no dia 3 de abril, tendo dessa feita, largada e chegada na cidade de Taquara, passando por São Francisco de Paula, Canela, Gramado, Nova Petrópolis, Novo Hamburgo, São Leopoldo, para retornar a Taquara.

Foram 257 quilômetros assim distribuídos: 1ª Etapa (39 km) Taquara – São Francisco de Paula; 2ª Etapa (41 km) – São Francisco de Paula – Canela; 3ª Etapa (41 km) – Canela – Nova Petrópolis; 4ª Etapa (54 km) – Nova Petrópolis – Novo Hamburgo; 5ª Etapa (82 km) – Novo Hamburgo – Taquara.

A prova, válida pela terceira etapa do campeonato gaúcho de Turismo Força Livre, contou com a participação de apenas cinco carros e registrou uma disputa roda a roda entre os carros de José Asmuz e Raul Fernandes, cabendo a vitória final a Asmuz.



José Asmuz

À tarde, depois da chegada dos concorrentes do Circuito da Encosta da Serra, foi disputado na cidade de Taquara, o “Circuito de Taquara”, composto por três corridas, uma para a categoria Esporte Força Livre, que nada mais eram do que os carros de Turismo de baixa cilindrada com preparação livre, outra para Turismo Standard até 1.300cc, e a terceira para carros fabricados até o ano de 1950.

A primeira prova disputada, com os carros de Turismo Standard, contou com a participação de 7 carros e foi facilmente vencida por Henrique Iwers no seu DKW Vemag, seguido por Luiz Schmitt, com carro idêntico.

[Ver RESULTADOS 1960/14](#)

A segunda prova, com carros da categoria Sport reuniu 5 carros, tendo domínio dos VW Porsche, sagrando-se vencedor Aldo Costa, que assumiu a liderança da prova depois de Haroldo Dreux, com seu Dreux Porsche teve que abandonar a competição.

[Ver RESULTADOS 1960/15](#)

Finalmente foi disputada uma corrida, mais por diversão do que outra coisa, para carros fabricados até o ano de 1950. O vencedor foi Cláudio Luz ao volante de um Studebaker.

[Ver RESULTADOS 1960/16](#)

15 – CORRIDA EM PIRIÁPOLIS

No dia 17 de abril, foi realizada uma corrida automobilística no Autódromo de Punta Fria, em Piriápolis, Uruguai, com a participação de diversos corredores brasileiros.

O prova era comemorativa pelo 30º aniversário do “Hotel Argentino”, e foi disputada em duas baterias.

A primeira foi vencida pelo uruguaio Juan Garabaglio, seguido pelo gaúcho de “Bagé” José Otero, vindo a seguir Ery Vermeri, Juan Nassif, Cláudio Duarte, Rômulo Buonavoglia, Nicanor Ollé, Antônio Planella, Ricardo Mercedes e José Paz.

A segunda também foi dominada por Garabaglio, ficando em segundo Planella, em terceiro Otero, e em quatro Ery Vernier.

Na somatória dos tempos venceu Garabaglio, seguido por Otero e Vermeri.

[Ver RESULTADOS 1960/17](#)

16 – LANÇAMENTO DO FNM 2000 JK

Como parte das comemorações da inauguração de Brasília, foi lançado o automóvel de fabricação nacional pela Fábrica Nacional de Motores, a FNM, o FNM 2000 JK, produzido em colaboração com a Alfa Romeo. O modelo prometia revolucionar a indústria automobilística nacional mas, apesar da sua concepção bem mais moderna do que a dos demais veículos da sua categoria produzidos no país, como o Simca Chambord e o Aero Willys, não obteve o êxito esperado, muito em função da péssima administração da FNM que era uma Empresa Estatal. O carro tinha um motor Alfa Romeo de 4 cilindros, 1.975 cc, duplo comando de válvulas, câmbio de cinco marchas, freios a tambor ventilados e outros detalhes que não continham os demais carros fabricados no país.



17 – GP JUSCELINO KUBITSCHEK - BRASÍLIA

Como parte das festividades da inauguração de Brasília, nova Capital da República, foi organizado uma série de provas automobilísticas que teve grande êxito.

A ideia da realização desse evento foi do piloto e diplomata Manuel de Teffé, que se encontrava envolvido na programação de inauguração da cidade, que foi ao Presidente da República e o convenceu a realizar a corrida. Ainda em 1959, Juscelino aprovou a ideia e traçou a lápis o projeto de um circuito que abrangia o Eixo Rodoviário Sul, a Esplanada dos Ministérios e o retorno ao Eixo pela Avenida das Nações.

Porém esse circuito era muito extenso, com cerca de 22 quilômetros, portanto impróprio para a realização de corridas de automóveis em pleno ano de 1960, tanto pela elevada extensão, como pela dificuldade de se dar uma segurança mínima aos pilotos e ao público. Com isso, Teffé pensou em fazer a corrida no Eixo

Rodoviário Sul, que, embora ficasse numa área restrita, atingiria uma extensão de mais de 10 quilômetros, com retas muito extensas.

Esse impasse somente foi solucionado na véspera da corrida, quando o circuito foi mantido no Eixo Rodoviário Sul, mas reduzido para 4.500 metros, ficando localizado nas proximidades da SQS 106, sendo que os, a área dos pilotis, embaixo dos dois prédios que atualmente circundam o Eixo Rodoviário, serviram de boxe para ajuste dos carros de corrida.

A primeira polêmica surgida foi com relação ao organizador do evento. O Automóvel Clube de Brasília, que tinha sido fundado no Rio de Janeiro em 1958 e do qual fazia parte Manuel de Teffé e cujo presidente era nada menos que Israel Pinheiro Filho, se arvorou no direito de organizar a prova, porém, como órgão máximo do automobilismo nacional, o Automóvel Clube do Brasil se impôs e acabou comandando a organização do evento.



Manuel de Teffé ao lado de um dos FNM que correram em Brasília, foi o grande incentivador da realização da prova

Outra inovação que Teffé conseguiu, foi a realização de uma corrida destinada exclusivamente para os automóveis fabricados no Brasil, que recebeu o título de “Turismo GEIA” sigla que identificava o Grupo Executivo da Indústria Automobilística, órgão responsável pelo incentivo à nacionalização desses automóveis.

Assim foram programadas três corridas: Turismo Força Livre, Turismo Nacional Standard e carros de competição, englobando as categorias Esporte e Mecânica Nacional.

Com exceção da prova de Turismo Força Livre, ocorreram muitas inscrições, com os pilotos de olho na polpuda premiação, e foi então que surgiu nova polêmica.

Mesmo com apenas quatro inscrições na categoria Turismo Força Livre, o representante do Automóvel Clube do Brasil em São Paulo, Sr. Ângelo Juliano, fez valer o item constante do regulamento que fixava data para que as inscrições fossem aceitas. Com isso, havia três inscritos e premiação para os cinco primeiros.

E o Automóvel Clube acabou tendo que permitir que na primeira corrida, exatamente a dessa categoria, participassem dois carros que não haviam sido inscritos no prazo regulamentar, pois o terceiro participante, Mário Olivetti, não compareceu.



Eugênio Martins à frente de Christian Heins na prova de Turismo Força Livre

Assim, às 9,30 horas foi iniciada a corrida com cinco participantes que largaram na seguinte ordem:

1ª Fila: 33 – Christian Heins (DKW Vemag); 35 – Eduardo Scuracchio (DKW Vemag); 62 – Wolfgang Richter (DKW Vemag). 2ª Fila: 34 – Eugênio Martins (DKW Vemag); 63 – Roberto Rosa (DKW Vemag).

Desses, apenas os carros de Heins e Eugênio estavam preparados, enquanto os demais iriam participar da prova de “Turismo Standard” e todos representavam a Serva Ribeiro e assim sendo, Eugênio e Christian não tiveram dificuldades em liderar a prova, trocando de posições, embora o carro de Eugênio fosse mais potente e tivesse condições de abrir grande vantagem sobre os demais.

[Ver RESULTADOS 1960/18](#)



Os carros da Turismo GEIA alinhados para a largada

A segunda corrida do dia, apesar de não ser a prova principal, foi a que mais se destacou, pois dava início a uma categoria que tinha a pretensão de redimir o automobilismo nacional, com os carros de Turismo de Série, de fabricação nacional. E algumas das montadoras já instaladas no Brasil se fizeram presentes.

A Fábrica Nacional de Motores (FNM), havia reservado três carros, para Chico Landi, Manuel de Teffé e Carlo Lissoni. Teffé, que não se considerava em condições de competir, em face de suas dificuldades com a visão, preferiu ceder seu carro a Álvaro Varanda. Mas isso não deixou a diretoria da montadora satisfeita, que resolveu então incluir um quarto carro nessa empreitada, que deveria ser pilotado pelo grande campeão brasileiro, que sem ter condições físicas acabou cedendo a Ary Cortez Sant’Anna, piloto carioca a diretor do Automóvel Clube do Brasil.

A Simca do Brasil inscreveu três dos seus Simca Chambord para serem pilotados por alguns dos engenheiros da companhia: Aloísio Gama, Rodolfo Porato e George Perrot, esses dois últimos franceses.

A DKW Vemag, embora não inscrevesse uma equipe oficial, foi muito bem representada pela Cia. Serva Ribeiro, que contava com pilotos como Christian Heins, Eugênio Martins, Eduardo Scuracchio, Marinho Camargo, que se inscreveu sob o pseudônimo de Wolfgang Richter. e Roberto Rosa.

A Willys e a Volkswagen não participaram diretamente da competição.

Definida por sorteio, com os carros de maior cilindrada à frente, as duas primeiras filas ficaram assim formadas: 1ª Fila: 18 – Ary Cortez (FNM JK); 60 – Aloísio Gama (Simca Chambord); 19 – Álvaro Varanda (FNM JK); 2ª Fila: 20 – Carlo Lissoni (FNM JK); 59 – Rodolfo Porato (Simca Chambord); 17 – Chico Landi (FNM JK).

A corrida foi completamente dominada por Chico Landi, sempre escoltado por Álvaro Varanda e Carlo Lissoni, formando um trio da FNM. Ary Cortez abandonou com problemas no sistema de lubrificação do seu carro, fato normal num carro que havia sido lançado por ocasião da inauguração de Brasília e que pequenos problemas poderiam normalmente surgir.

Os Simca correram um pouco atrás, embora bem distantes dos “JK”, terminando a corrida com Aloísio em quarto, Porato em quinto e Perrot em sexto.



Com os carros alinhados, uma demonstração da esquadilha da fumaça

Mas o que mais animou o público foi a disputa pela classe até 1.300 cc, entre oito carros DKW Vemag, com constantes trocas de posições. Ao final a vitória ficou com Christian Heins, seguido por Marinho Camargo e Eduardo Scuracchio.

Além dos DKW Vemag, competiram na categoria alguns Volkswagen com motor de 1.200 cc e Renault Dauphine, com 850 cc de cilindrada, sem que tivessem nenhuma chance em lutar contra os DKW Vemag.

A equipe da Simca, ao final da corrida apresentou um protesto alegando que o Automóvel Clube não podia enquadrar os seus carros na mesma categoria dos FNM-JK e acabou não comparecendo à solenidade de entrega dos prêmios, efetuada no auditório da TV Nacional de Brasília.



Passagem de um grupo de DKW Vemag, com o carro de Antônio Aranha tendo rodado, enquanto passavam o 35 de Eduardo Scuracchio, o 43 de Bird Clemente e o 62 de Marinho Camargo

As melhores voltas da corrida foram assinaladas pelos FNM JK, com Landi registrando 1m12s0, Lissoni 1m12s0, e Varanda 1m12s2.

[Ver RESULTADOS 1960/19](#)



Chico Landi nº 17 à frente de Álvaro Varanda nº 19

A prova principal reunindo carros das Categorias Sport e Mecânica Nacional, com as duas categorias divididas em duas classes. A Sport tinha uma classe até 2.000 cc e acima e a Mecânica Nacional até 2.500 cc e acima.

Alinharam para o grid de largada dessa prova 23 carros, sendo 7 Sport acima de 2.000 cc; 3 Sport até 2.000 cc; 9 Mecânica Nacional Força Livre e 4 Mecânica Nacional até 2.500 cc.

Os destaques eram a Maserati 250F Corvette de Ciro Cayres que havia vencido as duas corridas iniciais da temporada, batendo além dos pilotos nacionais, outros de origem argentina e uruguaia; a Alfa Romeo Corvette com a qual Camillo Christóforo vencera em Piracicaba; e os carros Sport, sobretudo as Ferrari de Jean-Louis Lacerda, Luciano Della Porta, Chico Landi e Arthur Souza Costa e a Maserati de Celso Lara Barberis.



Os carros alinhados para a largada da prova das categorias Sport e Mecânica Nacional

As primeiras posições do grid de largada, foram definidas por sorteio, ficaram assim formadas:

1ª Fila: 8 – Christian Heins (Porsche 550 RS); 3 – Fernando Pereira Barreto (Maserati 300S); 42 – Pinheiro Pires (Maserati 300s).

2ª Fila: 79 – Luciano Della Porta (Ferrari 250TR/58); 95 – Alberto Carraro (Ferrari 500TR); 81 – Jean-Louis Lacerda (Ferrari 290MM).

3ª Fila: 65 – Luiz Carlos Fagundes (Ferrari 166); 15 – Arthur Souza Costa (Ferrari 750 Monza); 80 – Chico Landi (Ferrari 250RT/58).

4ª Fila: 26 – Waldemar Santili (Eclipse Cadillac); 28 – Celso Lara Barberis (Maserati 300s); 12 – Ciro Cayres (Maserati 250F Corvette)

Dada a largada, os carros partiram em disparada e, quando foi completada a primeira volta, a liderança era de Ciro Cayres, seguido por Lacerda, Della Porta, Landi, Arturzinho e Celso Lara, e a luta pelas primeiras colocações acabariam ficando a cargo desses seis carros.

Observe-se que numa pista com duas retas de pouco mais de dois quilômetros, unida por duas curvas de 180 graus, os carros menos potentes não tinham qualquer chance. Entre os de maior potência destaque negativo para o carro de Camillo Christófaros que falhava muito, obrigando o campeão paulista a abandonar a prova. Entre os de menor cilindrada, destaque para os Porsche de Christian Heins e de Gimenez Lopes, com belíssimas atuações.

As primeiras posições se mantiveram inalteradas até a 6ª volta, com Celso Lara Barberis assumindo a quinta e passando para quarto na nona volta, quando ocorreu outra alteração: Della Porta ultrapassou Lacerda, posição que foi reconquistada por Lacerda na 14ª volta, esta que foi uma volta decisiva, pois na volta seguinte, Ciro Cayres caía para a terceira posição, com o motor Corvette da sua Maserati funcionando com apenas sete dos oito cilindros. Com isso, Jean Louis Lacerda assumiu a liderança, com Della Porta muito próximo. Esses dois carros continuariam trocando de posição até à bandeirada final.

Lacerda liderou as voltas 15, 16, 19, 20, 21, 24, 25, 26, 27 e 30, enquanto Della Porta liderou as voltas 17, 18, 22, 23, 28 e 29.

Em terceiro correu durante quase toda a prova Celso Lara Barberis, em quarto Arthur Souza Costa e em quinto Chico Landi, enquanto Ciro Cayres teve que se contentar a correr em sexto, com o motor do seu carro falhando.



À esquerda Celso Lara Barberis (Maserati 300S) e à direita Christian Heins (Porsche 550RS)

No final da corrida acabou acontecendo um fato inusitado. Quando foram completadas as 30 voltas regulamentares, não foi dada a bandeirada de chegada a Lacerda, que perdeu a liderança na volta seguinte, ou seja, na 31ª. Muita discussão ocorreu depois disso, fato que somente foi resolvido com a intervenção direta de Luciano Della Porta, que reconheceu que o vencedor era Jean-Louis Lacerda, pois este liderava a corrida na volta 30, não devendo ser considerada a volta excessiva.

A melhor volta da corrida não foi divulgada pelos organizadores, mas extraoficialmente, constatou-se que Jean-Louis Lacerda havia registrado o tempo de 1m38s0, média de 165,306 km/h.

Dos 23 carros que largaram, 16 receberam a bandeirada de chegada, sagrando-se vencedores em suas respectivas classes, Jean-Louis Lacerda, Christian Heins, Ciro Cayres e Juan Gimenez Lopes.

A se registrar apenas um acidente, ocorrido com o piloto Alberto Carraro que saiu da pista e destruiu a frente da sua Ferrari.

Ao final do evento, os principais participantes prestaram depoimentos ao Jornal "O Globo", os quais transcrevemos a seguir:

Jean-Louis Lacerda – Para mim a vitória foi uma grande alegria. Esta prova está destinada a entrar não só na história do automobilismo brasileiro como na história desta grande Capital. A presença de um público tão numeroso e disciplinado, o palanque cheio de autoridades, à frente o Presidente da República, e ainda a emoção das festas inaugurais da nova capital dão a esta vitória um caráter todo especial. Mas não posso esquecer os grandes competidores que tive. Ciro Cayres, com sua coragem e sua grande máquina, Della Porta, com sua esportividade e sua grande técnica, Arturzinho de Souza com seu arrojo, Celso Lara e Chico Landi, com a categoria e a experiência que têm foram grandes adversários. E é sempre uma alegria disputar com gente tão boa.



O vencedor da prova, Jena Louis Lacerda (Ferrari 290MM 3.0) com Celso Lara Barberis e Luciano Della Porta encobertos e o nº 82, Tubularte Porsche de José Gimenez Lopes

Luciano Della Porta – Gostaria de ter vencido. Pensei mesmo que vencera a prova, dada a confusão do momento. Mas Jean-Louis foi mesmo o melhor volante e pena é que a confusão tivesse roubado ao público o prazer de aplaudi-lo sem problemas. Transfiro a ele as palmas que recebi dos que me julgavam vitorioso.

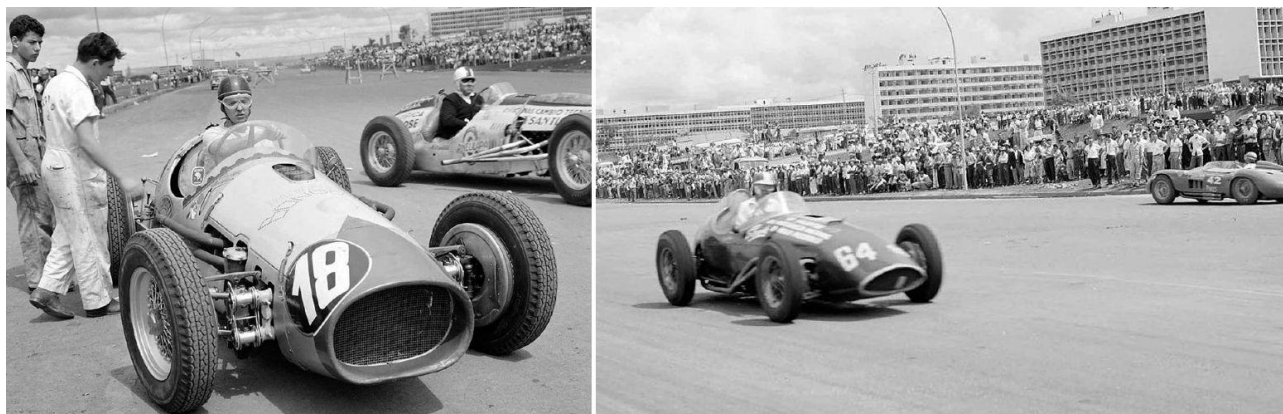
Ele é, além de um bom amigo, um grande esportista, que há muito estava por merecer vitória como a de hoje.

Ciro Cayres – Tive problemas com o meu carro. Fui o primeiro na minha categoria, mas gostaria de ter chegado na frente dos carros-esporte. Mas se na corrida da Barra foi Jean que perdeu uma corrida já ganha, aqui os fatos viraram... Ele é um grande corredor e merece os meus parabéns,

Chico Landi – Boa a corrida do Jean-Louis e Della Porta. São dois ases. Quanto a mim, fiz o que pude, procurando evitar que o motor da minha máquina – que tanto falhava – desse o “prego” de uma vez. O quinto lugar foi uma honra. E muito mais honroso foi o primeiro lugar que conquistei na outra prova, com o valente “JK”.

Nos dias atuais, Jean-Louis Lacerda prestou um depoimento agregando a sua vitória a uma orientação do pentacampeão mundial Juan Manuel Fangio, no sentido de que ele poupasse os freios do carro, pois com isso ele acabaria vencendo os adversários que previa ficarem sem freios ao final da corrida, e que ele teria se mantido longe dos primeiros no início da corrida, para vencer ao final. A orientação, como se vê foi importante para a vitória, porém o que Jean-Louis não fez foi poupar o carro, que ocupou uma das três primeiras posições desde a primeira volta da corrida.

Ver RESULTADOS 1960/20



À esquerda Camillo Christófaro (18) e Waldemar Santilli e na direita, Naim Homsí (64) e Pinheiro Pires (42)

18 – RALLY DE POÇOS DE CALDAS

O Rally de Poços de Caldas, promovido pelo Centauro Moto Clube, como parte das comemorações do 11º aniversário do referido clube, foi disputado nos dias 30 de abril e 1 de maio, tendo como vencedores Reginaldo Bacchi/Álvaro Penha, com um carro DKW Vemag.

A primeira etapa do Rally foi disputada no percurso de São Paulo a Poços de Caldas, passando pelas seguintes cidades: Jundiaí, Campinas, Moji-Mirim, Moji Guaçu, Pinhal, S. João da Boa Vista e Águas de Prata. Na segunda etapa, a de retorno à capital paulista, foi incluída a cidade de Andradás.

O resultado foi o seguinte: 1º Reginaldo Bacchi/Álvaro Penha – DKW Vemag – 14,5 pontos perdidos; 2º Sérgio Lara Campos/Raul de Lara Campos – DKW Vemag – 24,5 pp; 3º Arthur Mondin/Antônio Mondin – Mercury – 25 pp; 4º Bird Clemente/Grisanti Daniel – VW Porsche – 25,5 pp; 5º Lino Marchesi/Henrique Becherini – Borgward Isabella – 25,5 pp; 6º Antônio Reis/Florival Reis – DKW Vemag Candango – 28,5 pp; 7º Victor Ballot/Georges Vasseur – Citroen 11 Legere – 29,5 pp; 8º Moacir Nicastro/Maria do Carmo – DKW Vemag – 34 pp; 9º Wilson Fittipaldi/Juzy Fittipaldi – DKW Vemag – 34,5 pp; 10º Luiz F. Baptista/Flávio Bierrebach – Ford – 34,5 pp; 11º Renzo Lavacchini/Gian Piero Cologniari – Ford – 35 pp; 12º Affonso H. S. De Aragão/Paulo Batti – Chevrolet – 36 pp; 13º Altivo G. Santos/Júlio Meca – Mercury – 37 pp; 14º Antônio C. de Freitas/Herculano Freitas Neto – DKW Vemag – 38 pp; 15º José M. M. de Moraes/Pedro Nochese – VW Sedan – 41 pp; 16º Marinho Camargo/Alfredo Lelerer – DKW Vemag – 42 pp; 17º Romeu Boadio/Américo de Souza – Mercury – 43 pp; 18º Manoel Bacellar/Selvio de Alvarenga – Renault Dauphine – 43,5 pp; 19º Ramires M. Gomes/Sérgio M. Gomes – Romi Isetta – 44,5 pp; 20º Geraldo M. Peixoto Fº/Dalvin A. Barbosa – Volkswagen Sedan – 46 pp; 21º Vargas Buso/Wilson Fittipaldi Jr. – Ford Cônsul – 50 pp; 22º Oswaldo Lupatelli Fº/Victor Pires Lopes – VW Sedan – 53 pp; 23º Azizo Elmor Jr./Leandro Cuffari Fº

- VW Sedan – 56,5 pp; 24º Carlos A. de Barros/Lúcia M. Schmeling – VW Sedan – 58 pp; 25º Luiz A. V. Rodrigues/Lourdes Rodrigues – MG – 58,5 pp; 26º Sylvio S. Sucupira/Elise Sucupira – VW Sedan – 62 pp; 27º Alberto Delgado/Antônio N. Peixoto – DKW Vemag – 64 pp; 28º Guarany Caravieri/Madalena Colloca – DKW Vemag – 68 pp; 29º Abel Corner/Alfredo Domschke – Mercury – 70,5 pp; 30º Marco A. M. de Moraes/Gilberto Fantucchi – VW Sedan – 72,5 pp; 31º Maurício Quadreli/Omar M. da Cruz – Ford 1929 – 78 pp; 32º Alfredo Guilond/Pierre Pestel – DKW Vemag – 80 pp; 33º Plínio de Cerqueira Leite/Ernesto Hauner – DKW Vemag – 124,5 pp; 34º Roberto N. N. de Figueiredo/Maria Luiza Bonini – Triumph TR2 – 148,5 pp; 35º Hort R. K. Hanemann/Juiliانا Hanemann – Renault 4CV – 163 pp.



A família Fittipaldi, com Dona Juze, Emerson e Wilson (o Barão)

19 – TORNEIO TRIANGULAR SUL-AMERICANO - ARGENTINA

No dia 8 de maio foi disputada no Autódromo de Buenos Aires, a 2ª etapa do Torneio Triangular Sul-americano, com os pilotos brasileiros chegando para a prova com ampla vantagem na classificação do torneio, que tinha Ciro Cayres em 1º com 11 pontos; Camillo Christófaró em 2º com 6; e Christian Heins em terceiro com 4 pontos, vindo o argentino Jesus Iglesias em 5º com 2 pontos e o uruguaio Carlos Danvilla em 6º com 1. Mas Camillo Christófaró havia pedido dinheiro para ir a Buenos Aires, como não foi atendido, permaneceu em São Paulo e Christian Heins não se interessou em competir na capital da Argentina. Com isso, foram substituídos por Luiz Américo Margarido e Antônio Mendes Barros, que possuíam carros semelhantes ao de Ciro Cayres: Maserati 250F com motor Chevrolet Corvette e por Naim Homsí com seu Landi Corvette.



Ciro Cayres, carro nº 3 e Luiz Américo Margarido nº 4.

Na prova de classificação, Froilan Gonzalez demonstrou a sua superioridade, registrando o tempo de 1m44s2 logo no início, recolhendo seu carro para os boxes para presenciar os demais competidores se esforçarem para tentar alcançar o seu tempo. O que chegou mais perto foi **Ciro Cayres** com 1m51s2, nada menos que 7 segundos mais lento, ficando em terceiro **Ramon Requejo** com 1m51s6. **Jesus Iglesias** foi o quarto com 1m51s8, **Nasif Estefano** o quinto com 1m52s8, e **Carlos Danvilla** o 6º com 1m58s6. Completaram o grid: **Domingo Vitta**; **Alberto Uria**; **José Fernandez**; **Luís Milan**; **Oscar Gonzalez**; **Nestor Salerno**; **Hugo Gimeno**; **Carlos D'Estefano**; **Naim Homsí** (2m05s0); **Florentino Castellani**; **Antônio Mendes Barros** (2m49s6); **Júlio Varella**; e **Luiz Américo Margarido**, que chegou a ser advertido por andar pela pista em velocidade não compatível com os demais carros.

Iniciada a corrida, para surpresa geral, **Ciro Cayres** chegou no final da reta em primeiro, com **Gonzalez** em segundo. Mas, demonstrando a superioridade do seu equipamento, o argentino se recuperou para cumprir a primeira volta à frente de Cayres, ficando claro que a corrida seria decidida apenas entres esses dois concorrentes. Entretanto, após completar a 15ª volta, **Ciro Cayres** teve que recorrer aos boxes para uma revisão, ficando constatado que o diferencial apresentava problemas obrigando o piloto brasileiro a abandonar a corrida, para decepção geral. A partir de então, **Gonzalez** pôde diminuir seu ritmo, vencendo a prova com 1m13s de vantagem para o segundo que foi **Ramon Requejo**.

Com esse resultado, o torneio chegou à última etapa, no Uruguai com a seguinte classificação: 1º **Ciro Cayres** e **Froilan Gonzalez** com 11 pontos; 3º **Camillo Christófar** e **Ramon Requejo** com 6; 5º **Carlos Danvilla** com 5; 6º **Christian Heins** com 4. 7º **Jesus Iglesias** e **Alberto Uria** com 2; e 9º **José Fernandez** com 1.

[Ver RESULTADOS 1960/21](#)

20 – III RALLY PORTO ALEGRE - CANELAS

O III Rally Porto Alegre – Canelas, num percurso de 49,5 km, foi disputado no dia 8 de maio, tendo o seguinte resultado: Prova Feminina – 1º **Clea Hisson** – 549 pp; 2º **Vera Angelina Bastos** – 560 pp; 3º **Walmir A. Rodrigues** – 720 pp; 4º **Marilene Beatriz Corso** – 863 pp. Prova Masculina – 1º **Enio B. Schmidt** – 441 pp; 2º **Bertoldo C. Schmidt** – 469 pp; 3º **José Carlos Steiner** – 524 pp; 4º **Ricardo Luiz Haupt** – 625 pp.

21 – TORNEIO TRIANGULAR SUL-AMERICANO - URUGUAI

A última etapa do Torneio Triangular Sul-americano foi disputada no dia 15 de maio no Autódromo de El Pinar, nas proximidades de Montevidéu, prevendo um final sensacional, uma vez que o argentino **Froilan Gonzalez** e o brasileiro **Ciro Cayres** chegaram empatados em primeiro lugar com 11 pontos.

E logo nos treinos e na prova de classificação para a largada os dois pilotos demonstraram superioridade com os dois melhores tempos, **Froilan** em primeiro e **Ciro** em segundo.

E durante a corrida, que contou com a participação de 12 carros, foi mantido o mesmo cenário, com **Froilan Gonzalez** vencendo de ponta a ponta com **Ciro Cayres** em segundo. O terceiro foi o uruguaio **Alberico Passadore**.

[Ver RESULTADOS 1960/22](#)



Froilan Gonzalez (Ferrari Corvette)

22 – COLOCAÇÃO FINAL DO TORNEIO TRIANGULAR SUL-AMERICANO

P	PILOTO	PAÍS	CARRO	BRA	ARG	URU	TOTAL
1º	Froilan Gonzalez	ARG	Ferrari 625 Corvette	-	11	11	22
2º	Ciro Cayres	BRA	Maserati 250F Corvette	11	-	6	17
3º	Carlos Danvilla	URU	Ferrari 500 Corvette	1	4	3	8
4º	Camillo Christófaro	BRA	Alfa Romeo Corvette	6	-	-	6
	Ramon Requejo	ARG	Requejo Chevrolet	-	6	-	6
6º	Christian Heins	BRA	Tubularte Porsche	4	-	-	4
	Alberico Passadore	URU	Ferrari 500 Corvette	-	-	4	4
8º	Alberto Uria	URU	Maserati A6GCM Corvette	-	3	1	4
9º	Jesus Iglesias	ARG	Iglesias Chevrolet	3	-	-	3
10º	José Fernandez	ARG	Chevrolet Adaptado	-	1	-	1



Froilan Gonzalez, bicampeão do Torneio Triangular Sul-americano

23 – QUILOMETRO DE ARRANCADA EM CUMBICA

Pela segunda vez, o “Jornal HP” organizou a prova “Quilômetro de Arrancada”, dessa vez no dia 15 de maio, no Aeródromo de Cumbica, local em que hoje está localizado o Aeroporto Internacional de São Paulo. A prova foi dividida nas seguintes categorias/classes: A – Turismo até 900 cc; B – Turismo até 1.300 cc; C – Turismo até 2.500 cc; D – Turismo Força Livre; E – Mecânica Nacional; e F – Sport. O vencedor foi Alberto Carraro com sua Ferrari 500TRC, ficando em segundo lugar Celso Lara Barberis com o Porsche 550RS.

[Ver RESULTADOS 1960/23](#)

24 – GP FARROUPILHA

De acordo com o Livro “Automobilismo no Tempo das Carreteras”, de Luiz Fernando Andreatta e Paulo Roberto Renner, foi disputado no dia 15 de maio o GP Farroupilha-Pelotas, que foi vencido por Francisco de Paula Santos (Chevrolet), seguido por Elizário Valente da Silva (Ford) e Fernando Luiz Otero Vila (DKW Vemag).

25 – PROVA CIDADE DE CANELA

No dia 15 de maio foi disputada a “Prova Cidade de Canela”, valendo pontos para o campeonato gaúcho de Turismo até 1.300 cc e de Sport e Força Livre, de baixa cilindrada.

Poucos carros se apresentaram e o grande vencedor foi Luiz Schmitt, que com seu DKW Vemag venceu as duas provas.

[Ver RESULTADOS 1960/24 e 25](#)

26 – GINCANA DA ASSOCIAÇÃO ATLÉTICA VILA ISABEL

A Associação Atlética Vila Isabel, do Rio de Janeiro, em comemoração ao seu aniversário, organizou no dia 15 de maio uma “Gincana”, com início na Rua Vicente de Abaeté, esquina de Vinte e Oito de Setembro, seguindo pelas ruas Torres Homem e Hipólito da Costa, retornando ao Bulevar, na frente à sede do Clube, no bairro de Vila Isabel. Sagraram-se vencedores Luís Paulo e Ângela Maria, que gastaram o tempo de 5m10s4. O resultado foi o seguinte: 1º) Luís Paulo Toziol/Ângela Maria (carro nº 12) – 5m10s4; 2º) Hamilton Sparra/Denise Aguiar (carro nº 20) – 5m24s2; 3º) Miguel Ângelo Santo Anastácio/Cida Leandro (carro nº 8) – 5m27s4; 4º) José Ribeiro/Shirley Aguiar (carro nº 4) – 7m55s3; 5º) Francisco Braga/Rute Braga (carro nº 9) – 8m25s2.

27 – QUILOMETRO DE ACELERAÇÃO EM CURITIBA

Organizado pelo Jornal “Correio do Paraná”, em colaboração com o Automóvel Clube do Paraná, foi realizada no dia 5 de junho a prova “Quilômetro de Aceleração”, na Avenida 7 de setembro, no Jardim Los Angeles, em Curitiba, registrando melhor tempo José Luiz Barbosa da categoria “Turismo Força Livre”.

Participaram do evento nada menos que 54 carros, sendo que um acabou não participando, tendo em vista tratar-se de um “Kart”, que não se enquadrava em nenhuma das categorias da prova.

Curiosamente, havia duas Kombi da Volkswagen e duas Pick-up Ford F100 entre os participantes.

[Ver RESULTADOS 1960/26](#)

28 – CIRCUITO AUTOMOBILÍSTICO DE GRAMADO

Esta é outra prova que consta do Livro “Automobilismo no Tempo das Carreteras”, como tendo sido realizada no dia 05 de junho em Gramado, no Rio Grande do Sul, vencida por José Carlos F. Bastos (Ford), ficando em segundo lugar Ceno Drun.

29 – PRÊMIO PRESIDENTE DO AUTOMÓVEL CLUBE DO BRASIL

A segunda etapa do campeonato paulista de automobilismo foi disputada no final de semana de 11 e 12 de junho, com o “Prêmio Presidente do Automóvel Clube do Brasil”.



Ivo Rizzardi, vencedor da prova de Turismo Força Livre, ladeado pelo Gen. Ciro de Resende e pelo Sr. Ângelo Juliano

No sábado foi disputada a corrida da categoria Turismo e as provas de classificação para a largada das corridas de domingo, que seriam das categorias Sport e Mecânica Nacional.

A prova de Turismo foi facilmente vencida por Ivo Rizzardi, com Carretera Chevrolet, ficando em segundo lugar Marinho César Camargo com DKW Vemag. Largaram 9 carros para a prova que foi disputada em 6 voltas, com seis pilotos recebendo a bandeirada de chegada.

[Ver RESULTADOS 1960/27](#)

Depois dessa corrida, foram realizadas as provas de classificação, que reuniu três carros da Mecânica Nacional e seis Sport, registrando-se os seguintes tempos:

Mecânica Nacional: 1º Camillo (3m55s6); 2º Versa (4m18s5); e 3º Homsí (4m39s7).

Sport: 1º Barberis (3m44s0); 2º Lacerda (3m47s3); 3º Carraro (3m52s4); 4º Barreto (3m54s1); 5º Della Porta (3m56s0); e 6º Gimenes (4m02s8).



Largada da Mecânica Nacional, tendo na primeira fila: Luiz Valente (Duchen Ford), Antônio Versa (Maserati Corvette), José Gimenez Lopes (Tubularte Porsche) e Camillo Christófaró (Alfa Romeo Corvette)

No domingo, a primeira corrida disputada foi da categoria Mecânica Nacional, reunindo 9 carros.

Camillo Christófaró não teve dificuldades em pontear a corrida desde a largada, sendo perseguido por Antônio Versa, que corria com a Maserati 300S que pertencera a Henrique Casini e na qual havia sido instalado um motor Chevrolet Corvette.

[Ver RESULTADOS 1960/28](#)

A corrida da categoria Sport, teve Celso Lara Barberis com sua Maserati 300S largando na ponta, mas sendo obrigado a abandonar a corrida depois da segunda volta. Celso, então, assumiu a direção do Porsche de José Gimenez Lopes, fazendo uma corrida muito boa para terminar na terceira colocação.

Com o abandono de Celso, Jean-Louis Lacerda assumiu a liderança que manteve até o final, seguido por Alberto Carraro que fez uma corrida espetacular, correndo com um carro da categoria até 2 litros, contra a Ferrari de 3 litros de Lacerda, terminando a prova a apenas 1s3 depois do vencedor, fazendo a melhor volta da prova com o tempo de 3m47s0.

[Ver RESULTADOS 1960/29](#)

30 – O ACIDENTE DE FRITZ D’OREY EM LE MANS

O piloto brasileiro Fritz D’Orey, que vinha se destacando no cenário automobilístico internacional sofreu grave acidente durante os treinos para as “24 Horas de Le Mans”, no dia 22 de junho de 1960. D’Orey pilotava uma Ferrari 250GT e na curva “Maison Blanche” seu carro foi atingido pelo “Jaguar” pilotado pelo americano Walt Hansgen. Desgovernada, a Ferrari foi de encontro à barreira de fardos de palha, sendo o piloto atirado fora do carro. O acidente causou graves ferimentos ao piloto que foi transportado, desacordado, de helicóptero para o hospital, onde foi submetido a cirurgia de emergência. Depois de vários meses internado em hospitais, Fritz D’Orey, de apenas 22 anos de idade, recebeu alta, mas teve interrompida a sua carreira de piloto de corridas de automóveis.



O carro de D’Orey acidentado

31 – CIRCUITO DA CAVALHADA

Mais uma etapa do campeonato gaúcho de automobilismo foi disputada no dia 19 de junho, em Porto Alegre, no Circuito da Cavallhada-Vila Nova, com a realização de quatro corridas.

A primeira prova do programa foi destinada aos carros de Turismo Standard até 1.300 cc, que recebeu o nome de “Prêmio Motorflex”, tendo dez participantes e vencida por Cláudio Mueller, ao volante de um VW Sedan 1.200. O segundo foi Renato Petrillo e o terceiro Jorge Truda.

[Ver RESULTADOS 1960/30](#)

A segunda prova foi destinada aos carros Turismo Standard até 1.000 cc, que recebeu o nome de “Prêmio Minuano S/A”, contou com a participação de 5 carros e foi vencida pelo DKW Vemag de Flávio Del Mese, que obteve a ótima média de 98,350 km/h., com Álvaro Germani em segundo.

[Ver RESULTADOS 1960/31](#)

A terceira prova disputada foi da categoria “Esporte Gaúcho”, cujos carros nada mais eram do que os antigos Turismo Melhorado, com a cilindrada aumentada para até 1.600 cc. E a prova foi amplamente dominada pelos VW Porsche, que ocuparam as três primeiras colocações, ficando em quarto lugar o VW Standard de Walter Almeida que obviamente não tinha a menor condição de competir com carro bem mais potentes. A vitória ficou com Afonso Hoch, seguido por Haroldo Dreux e Aldo Costa.

[Ver RESULTADOS 1960/32](#)

A prova principal destinada aos carros da categoria Turismo Força Livre, contou com a participação de 9 carros e foi vencida por Raul Fernandes com seu Ford, que pertenceu a Diogo Ellwanger, e com isso

praticamente garantiu o título da temporada. Em segundo lugar classificou-se Lauro Maurmann Jr., que estreava na categoria, sendo uma grata surpresa pelo excelente desempenho apresentado. Surpreendentes atuações tiveram Flávio Del Mese, com DKW Vemag e Haroldo Dreux com VW Porsche, que embora pilotando carros de menor potência, se posicionaram entre os primeiros, com Del Mese conquistando a quarta posição e Dreux que vinha ainda melhor, enfrentando problemas mecânicos que o fizeram abandonar a prova.

Dois acidentes marcaram essa prova: Enio Lunardi Machado que se chocou contra uma árvore na altura da igreja do Passo da Cavallhada, e Hugo Preusler que capotou seu carro na reta de chegada. Felizmente os pilotos tiveram apenas pequenas escoriações.

[Ver RESULTADOS 1960/33](#)

32 – 24 HORAS DE LE MANS

As 24 Horas de Le Mans disputadas nos dias 25 e 26 de junho foram amplamente dominadas pelos carros da Ferrari, que ocuparam a 1ª, 2ª, 4ª, 5ª, 6ª e 7ª colocações. O brasileiro Fritz D'Orey, que tinha boas possibilidades na corrida, sobretudo na categoria GT, sofreu grave acidente durante os treinos e não pode participar. A Ferrari somente sofreu resistência na primeira hora, quando a Maserati T61 de Chuck Daigh/Masten Gregory liderou a prova, a partir da segunda hora a dupla Olivier/Fréré liderou a prova que teve o seguinte desenrolar:



Largada da prova

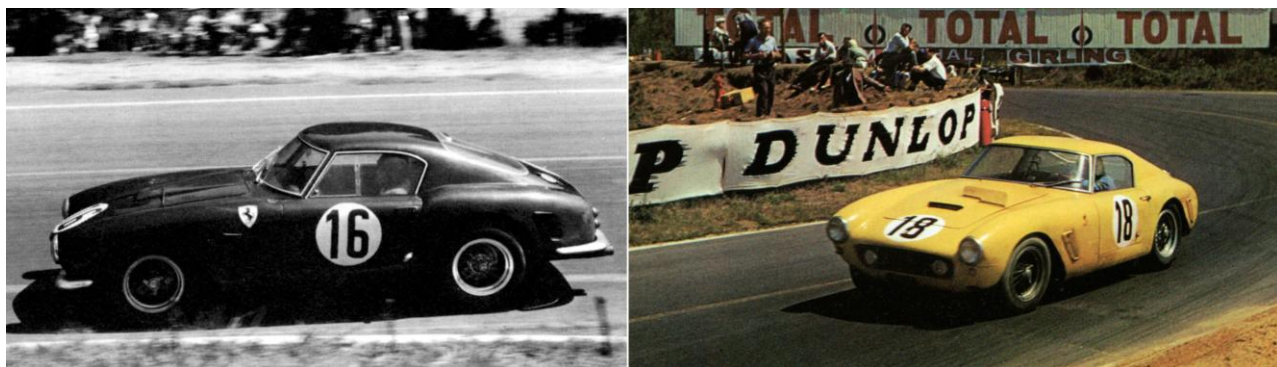
1ª Hora: 1º Chuck Daigh/Masten Gregory (Maserati T61 nº 24); 2º Oliver Gendebien/Paul Fréré (Ferrari 250TR nº 11); 3º Wolfgang Von Trips/Phil Hill (Ferrari 250TR nº 9); 4º Willy Mairesse/Richie Ginther (Ferrari 250TR nº 10); 5º Pedro Rodriguez/André Pilette (Ferrari 250TR).

2ª Hora: 1º Oliver Gendebien/Paul Fréré (Ferrari 250TR nº 11); 2º Willy Mairesse/Richie Ginther (Ferrari 250TR nº 10); 3º Pedro Rodriguez/André Pilette (Ferrari 250TR); 4º Ron Flockhart/Bruce Halford (Jaguar D Type nº 5); 5º Chuck Daigh/Masten Gregory (Maserati T61 nº 24).

3ª Hora: 1º Oliver Gendebien/Paul Fréré (Ferrari 250TR nº 11); 2º Willy Mairesse/Richie Ginther (Ferrari 250TR nº 10); 3º Pedro Rodriguez/André Pilette (Ferrari 250TR); 4º Ron Flockhart/Bruce Halford (Jaguar D Type nº 5); 5º Jim Clark/Roy Salvadori (Aston Martin DBR1/300 nº 7).

4ª Hora: 1º Oliver Gendebien/Paul Fréré (Ferrari 250TR nº 11); 2º Willy Mairesse/Richie Ginther (Ferrari 250TR nº 10); 3º Pedro Rodriguez/André Pilette (Ferrari 250TR); 4º Ron Flockhart/Bruce Halford (Jaguar D Type nº 5); 5º Jim Clark/Roy Salvadori (Aston Martin DBR1/300 nº 7).

5ª Hora: 1º Oliver Gendebien/Paul Fréré (Ferrari 250TR nº 11); 2º Pedro Rodriguez/André Pilette (Ferrari 250TR); 3º Willy Mairesse/Richie Ginther (Ferrari 250TR nº 10); 4º Ron Flockhart/Bruce Halford (Jaguar D Type nº 5); 5º Jim Clark/Roy Salvadori (Aston Martin DBR1/300 nº 7).



Em 4º lugar ficou a Ferrari 250GT nº 16 de Fernand Tavano/Pierre Dumay e em 5º a Ferrari 250GT nº 18 de Georges Arents/Allen Conell.

6ª Hora: 1º Oliver Gendebien/Paul Fréré (Ferrari 250TR nº 11); 2º Pedro Rodriguez/André Pilette (Ferrari 250TR); 3º Jim Clark/Roy Salvadori (Aston Martin DBR1/300 nº 7) 4º Willy Mairesse/Richie Ginther (Ferrari 250TR nº 10); 5º Ron Flockhart/Bruce Halford (Jaguar D Type nº 5).

7ª Hora: 1º Oliver Gendebien/Paul Fréré (Ferrari 250TR nº 11); 2º Pedro Rodriguez/André Pilette (Ferrari 250TR); 3º Jim Clark/Roy Salvadori (Aston Martin DBR1/300 nº 7) 4º Ron Flockhart/Bruce Halford (Jaguar D Type nº 5); 5º Willy Mairesse/Richie Ginther (Ferrari 250TR nº 10).

8ª Hora: 1º Oliver Gendebien/Paul Fréré (Ferrari 250TR nº 11); 2º Willy Mairesse/Richie Ginther (Ferrari 250TR nº 10); 3º Jim Clark/Roy Salvadori (Aston Martin DBR1/300 nº 7); 4º Pedro Rodriguez/André Pilette (Ferrari 250TR); 5º Ron Flockhart/Bruce Halford (Jaguar D Type nº 5).

9ª Hora: 1º Oliver Gendebien/Paul Fréré (Ferrari 250TR nº 11); 2º Willy Mairesse/Richie Ginther (Ferrari 250TR nº 10); 3º Jim Clark/Roy Salvadori (Aston Martin DBR1/300 nº 7); 4º Ron Flockhart/Bruce Halford (Jaguar D Type nº 5); 5º Pedro Rodriguez/André Pilette (Ferrari 250TR).

10ª Hora: 1º Oliver Gendebien/Paul Fréré (Ferrari 250TR nº 11); 2º Willy Mairesse/Richie Ginther (Ferrari 250TR nº 10); 3º Ron Flockhart/Bruce Halford (Jaguar D Type nº 5); 4º Jim Clark/Roy Salvadori (Aston Martin DBR1/300 nº 7); 5º Pedro Rodriguez/André Pilette (Ferrari 250TR).

11ª Hora: 1º Oliver Gendebien/Paul Fréré (Ferrari 250TR nº 11); 2º Willy Mairesse/Richie Ginther (Ferrari 250TR nº 10); 3º Pedro Rodriguez/André Pilette (Ferrari 250TR); 4º Ron Flockhart/Bruce Halford (Jaguar D Type nº 5); 5º Jim Clark/Roy Salvadori (Aston Martin DBR1/300 nº 7).

12ª Hora: 1º Oliver Gendebien/Paul Fréré (Ferrari 250TR nº 11); 2º Pedro Rodriguez/André Pilette (Ferrari 250TR); 3º Willy Mairesse/Richie Ginther (Ferrari 250TR nº 10); 4º Ron Flockhart/Bruce Halford (Jaguar D Type nº 5); 5º Jim Clark/Roy Salvadori (Aston Martin DBR1/300 nº 7).

13ª Hora: 1º Oliver Gendebien/Paul Fréré (Ferrari 250TR nº 11); 2º Willy Mairesse/Richie Ginther (Ferrari 250TR nº 10); 3º Pedro Rodriguez/André Pilette (Ferrari 250TR); 4º Jim Clark/Roy Salvadori (Aston Martin DBR1/300 nº 7) 5º Fernand Tavano/Pierre Dumay (Ferrari 250GT).

14ª Hora: 1º Oliver Gendebien/Paul Fréré (Ferrari 250TR nº 11); 2º Pedro Rodriguez/André Pilette (Ferrari 250TR); 3º Willy Mairesse/Richie Ginther (Ferrari 250TR nº 10); 4º Jim Clark/Roy Salvadori (Aston Martin DBR1/300 nº 7) 5º Fernand Tavano/Pierre Dumay (Ferrari 250GT).

15ª Hora: 1º Oliver Gendebien/Paul Fréré (Ferrari 250TR nº 11); 2º Pedro Rodriguez/André Pilette (Ferrari 250TR); 3º Willy Mairesse/Richie Ginther (Ferrari 250TR nº 10); 4º Jim Clark/Roy Salvadori (Aston Martin DBR1/300 nº 7) 5º Fernand Tavano/Pierre Dumay (Ferrari 250GT).

16ª Hora: 1º Oliver Gendebien/Paul Fréré (Ferrari 250TR nº 11); 2º Pedro Rodriguez/André Pilette (Ferrari 250TR); 3º Willy Mairesse/Richie Ginther (Ferrari 250TR nº 10); 4º Jim Clark/Roy Salvadori (Aston Martin DBR1/300 nº 7) 5º Fernand Tavano/Pierre Dumay (Ferrari 250GT).

17ª Hora: 1º Oliver Gendebien/Paul Fréré (Ferrari 250TR nº 11); 2º Pedro Rodriguez/André Pilette (Ferrari 250TR); 3º Jim Clark/Roy Salvadori (Aston Martin DBR1/300 nº 7) 4º Fernand Tavano/Pierre Dumay (Ferrari 250GT); 5º Graham Whitehead/Henry Taylor (Ferrari 250GT nº 15).



O terceiro colocado foi o Aston Martin de Roy Salvadori e Jim Clark

18ª Hora: 1º Oliver Gendebien/Paul Fréré (Ferrari 250TR nº 11); 2º Pedro Rodriguez/André Pilette (Ferrari 250TR); 3º Jim Clark/Roy Salvadori (Aston Martin DBR1/300 nº 7) 4º Fernand Tavano/Pierre Dumay (Ferrari 250GT); 5º Graham Whitehead/Henry Taylor (Ferrari 250GT nº 15).

19ª Hora: 1º Oliver Gendebien/Paul Fréré (Ferrari 250TR nº 11); 2º Pedro Rodriguez/André Pilette (Ferrari 250TR); 3º Jim Clark/Roy Salvadori (Aston Martin DBR1/300 nº 7) 4º Fernand Tavano/Pierre Dumay (Ferrari 250GT); 5º Graham Whitehead/Henry Taylor (Ferrari 250GT nº 15).

20ª Hora: 1º Oliver Gendebien/Paul Fréré (Ferrari 250TR nº 11); 2º Pedro Rodriguez/André Pilette (Ferrari 250TR); 3º Jim Clark/Roy Salvadori (Aston Martin DBR1/300 nº 7) 4º Fernand Tavano/Pierre Dumay (Ferrari 250GT); 5º Graham Whitehead/Henry Taylor (Ferrari 250GT nº 15).

21ª Hora: 1º Oliver Gendebien/Paul Fréré (Ferrari 250TR nº 11); 2º Pedro Rodriguez/André Pilette (Ferrari 250TR); 3º Jim Clark/Roy Salvadori (Aston Martin DBR1/300 nº 7) 4º Fernand Tavano/Pierre Dumay (Ferrari 250GT); 5º Eldé/Pierre Noblet (Ferrari 250GT nº 22).



Em segundo lugar se classificou a Ferrari 250TR de Pedro Rodriguez/André Pilette

22ª Hora: 1º Oliver Gendebien/Paul Fréré (Ferrari 250TR nº 11); 2º Pedro Rodriguez/André Pilette (Ferrari 250TR); 3º Jim Clark/Roy Salvadori (Aston Martin DBR1/300 nº 7) 4º Fernand Tavano/Pierre Dumay (Ferrari 250GT); 5º Eldé/Pierre Noblet (Ferrari 250GT nº 22).

23ª Hora: 1º Oliver Gendebien/Paul Frère (Ferrari 250TR nº 11); 2º Pedro Rodriguez/André Pilette (Ferrari 250TR); 3º Jim Clark/Roy Salvadori (Aston Martin DBR1/300 nº 7) 4º Fernand Tavano/Pierre Dumay (Ferrari 250GT); 5º Eldé/Pierre Noblet (Ferrari 250GT nº 22).

Ver RESULTADOS 1960/34



O carro vencedor da prova, a Ferrari 250 TR de Olivier Gendebien e Paul Frère

33 – OS MELHORES TEMPOS DE INTERLAGOS

O Jornal Folha de S. Paulo divulgou a lista dos 10 pilotos brasileiros, com melhores voltas registradas no Autódromo de Interlagos, pelo circuito de 8 quilômetro até 1960:

- 1º) Ciro Cayres (Maserati 250F Corvette) – 3m39s4 – 131,267 km/h - 10/01/1960 - 1ª Etapa do Torneio Sul-Americano.
- 2º) Celso Lara Barberis (Ferrari 250TR/58) – 3m41s2 – 130,199 km/h - 31/05/1959 - Prêmio Pedro Santalúcia.
- 3º) Fritz D'Orey (Ferrari 375 Corvette) – 3m43s0 – 129,148 km/h – 30/11/1958 - Prêmio Adhemar de Barros.
- 4º) Chico Landi (Maserati 8CM) – 3m43s7 – 128,744 km/h – 20/03/1949 - GP Cidade de S. Paulo.
- 5º) Jean Louis Lacerda (Ferrari 250TR/58) – 3m45s8 – 127,547 km/h - 31/05/1959 - Prêmio Pedro Santalúcia.
- 6º) Alberto Carraro (Ferrari 500TRC) – 3m47s0 – 126,872 km/h – 12/06/1960 - Prêmio Presidente do Automóvel Clube do Brasil.
- 7º) Camillo Christófarro (Alfa Romeo Corvette) – 3m47s1 – 126,816 km/h – 12/06/1960 - Prêmio Presidente do ACB.
- 8º) Luciano Della Porta (Ferrari 250TR/58) – 3m47s9 – 126,371 km/h – 12/06/1960 - Prêmio Presidente do ACB.
- 9º) Christian Heins (Tubularte Porsche) – 3m49s3 – 125,600 km/h – 10/01/1960 - 1ª Etapa do Torneio Sul-Americano.
- 10º) Luís Américo Margarido (Talbot Lago T26C Cadillac) – 3m51s2 – 124,567 km/h – 22/06/1958 - Prêmio Cinquentenário da Imigração Japonesa.

Tendo em vista essa matéria procedemos ao levantamento do registro do recorde para a volta em Interlagos até essa data:

- 1 – 12/05/1940 – GP São Paulo (Inauguração do Autódromo) – Nascimento Júnior (Alfa Romeo 8C35) – 4m09s1 – 115,616 km/h.
 - 2 – 05/01/1947 – GP Cidade de São Paulo – Chico Landi (Alfa Romeo 308) – 4m07s5 – 116,364 km/h.
 - 3 – 30/03/1947 – Circuito Internacional de Interlagos – Luigi Villorosi (Maserati 4CL) – 3m50s4 – 125,000 km/h.
 - 4 – 11/04/1948 – Circuito Internacional de Interlagos – Chico Landi (Alfa Romeo 308) – 3m42s1 – 129,090 km/h.
 - 5 – 23/02/1958 – Prêmio Crônica Esportiva Paulista – Celso Lara Barberis (Ferrari 250TR/58) – 3m42s4 – 129,496 km/h.
 - 6 – 31/05/1959 – Prêmio Santalúcia – Celso Lara Barberis (Ferrari 250TR/58) – 3m41s2 – 130,199 km/h.
 - 7 – 10/01/1960 – Etapa do Torneio Triangular Sul-Americano – Ciro Cayres (Maserati 250F Corvette) – 3m39s4 – 131,267 km/h.
- Pelo anel externo, de 3.250 metros, o recorde pertencia a Celso Lara Barberis, obtido no dia 11/12/1955, com uma Ferrari 125/250 Sport, com 1m12s8, média de 160,714 km/h.



Ciro Cayres na sua Maserati 250F

34 – I RALLY DO ESTADO DA GUANABARA

Organizado pelo Automóvel Clube do Brasil e sob o patrocínio do “Rei da Voz” foi realizado no dia 26 de junho o “I Rally do Estado da Guanabara”, com largada e chegada na sede do Automóvel Clube do Brasil, na Rua do Passeio e disputada no percurso de 125,300 quilômetros, com a participação de 39 carros, com o seguinte resultado: 1º Arlete Novais/Gabriel Novais nº 8 (VW) – 55 pontos perdidos; 2º Elísio Mello/Ardein Pinho nº 3 (Rover) – 59 pontos perdidos; 3º Ronaldo Servas/Marçal Saback nº 46 (Ford) – 122 pontos perdidos; 4º Lourival Franco/Valdemar Oliveira nº 26 (VW) – 174 pontos perdidos; 5º Carlos Antônio Casanova/Casanova nº 34 (VW) – 239 pontos; 6º João Vital Mello/Manuel Oliveira nº 2 (Talbot) – 266 pontos; 7º Paulo Brito/Irani Brito nº 48 (Hudson) – 295 pontos; 8º Ronald Sharp/Bob Sharp nº 40 (DKW Vemag) – 314 pontos perdidos; 9º Abraham Medina/Armando Couto nº 50 (Oldsmobile) – 387 pontos perdidos; 10º Armando Taveira/Paulo Costa Silva nº 15 (Morgan) – 441 pontos perdidos; 11º Moisés Saubel/Alberto Herman nº 7 (VW) – 498 pontos perdidos; 12º José Francisco da Silva e Sra. nº 29 (Renault Dauphine) – 531 pontos; 13º Carlos Delayti/Roberto Delayti nº 51 (Ford) – 679 pontos perdidos; 14º João Antônio Meier/Renato Tavares nº 47 (DKW Vemag) – 738 pontos perdidos; 15º Levi Cravo Filho/Ismar Coelho Lozada nº 23 (Chevrolet) – 786 pontos perdidos; 16º Osvaldo Santos/Hugo Estrela Santos nº 5 (Renault Fregate) – 796 pp; 17º Aloísio Lemos/Miriam Lemos nº 31 (Porsche 356 Spyder) – 1073 pp; 18º Marcos Gasparin/Armando Gasparin nº 39 (MG) – 1126 pp; 19º Joel Ciapp/Albino Brentar nº 30 (Porsche 356) – 1201 pp; 20º Sérgio Correia Menezes/Felix nº 32 (VW) – 1266 pp; 21º Antônio Pinho/Manuel da Silva nº 14 (Mercury) – 1363 pp; 22º Naninho nº 22 (Alfa Romeo) – 1444 pp; 23º Lino Barbieri/Vilma Silva nº 45 (MG) – 1749 pp; 24º Carlos Eduardo Carvalho nº 33 (DKW Vemag) – 1783 pp; 25º João Carvalho Macedo/Luís Seve nº 41 (VW) – 1841 pp; 26º Hugo Santos Plum/João Ribeiro Lemos nº 17 (Lincoln) – 2004 pp; 27º Eurico Oliveira/João Candeias nº 13 (Rover) – 2437; 28º Frederico Lopes/Flores nº 55 (VW) – 2784 pp; 29º Ricardo Cantinho/Ronaldo O. Lima nº 44 (Chevrolet Corvette) – 3077 pp; 30º Cesare Giorgi/Tina Giorgi nº 43 (Willys) – 3167 pp; 31º Mário Marques Tourinho nº 20 (Hilman) – 3631 pp; 32º Aurélio Ferreira/Jorge Alberto nº 1 (Ford) – 3866 pp; 33º Renato Guerrero/Alexandre Amaral nº 42 (Renault Dauphine) – 4606 pp; 34º José Roque Souza/Maria Paula Souza nº 37 (Peugeot) – 46-9 pp; 35º Eduardo Guilherme Amaral/Alberto Antunes nº 11 (Morris) – 4733 pp; 36º Ronald Murray/Sidney Murray nº 36 (Renault Dauphine) – 7524 pp; 37º Pieter Kuenerz/Marcos Malta nº 56 (Chevrolet) – 9920 pp; 38º Waldir Faria/Paulo R. Faria nº 38 (Studebaker) – 13948 pp; 39º Eduardo S. Ribeiro/Francisco Toseli nº 58 (Volvo) – 62676 pp.



Foto 1 – Na presença de jornalistas e outros convidados, o Sr. Francisco Perdigão, presidente da Comissão Desportiva do ACB, dá o sinal de partida ao Porsche nº 31 de Aluísio Lemos/Miriam Lemos. Foto 2 – Gabriel Novais e sua esposa Sra. Arlete Novais, vitoriosos na prova, recebendo os respectivos prêmios

35 – I 24 HORAS DE INTERLAGOS

Depois da disputa da corrida para carros de Turismo de fabricação nacional, classificada como “Turismo GEIA”, em Brasília, a categoria teve a sua segunda realização nos dias 2 e 3 de julho, com a disputa das 24 Horas de Interlagos, prova organizada pelo Centauro Moto Clube, entidade que já vinha organizando as Mil Milhas Brasileiras desde 1956. Assim como na prova de Brasília, as 24 Horas de Interlagos foram divididas em duas categorias, até e acima de 1.300 cc. Na categoria até 1.300 cc, podiam participar carros Renault Dauphine da Willys, Volkswagen Sedan, da montadora alemã, e os DKW Vemag, carros montados a partir dos Auto Union, também alemães. A categoria acima de 1.300 cc tinha como grandes favoritos os FNM 2000 JK, que tinham como rivais o Simca Chambord frances e o Aero Willys, carro de origem americana.



A largada da prova com Chico Landi assumindo a ponta

Abertas as inscrições, chegou-se ao número de 27 carros, contando com a participação direta da FNM e da Simca, indireta da Vemag, não se envolvendo a Willys e a Volkswagen.

A Fábrica Nacional de Motores, grande vencedora da prova de Brasília, inscreveu três carros, para os mesmos pilotos vencedores da prova anterior, mas todos contando com um companheiro, uma vez que não seria viável que um único piloto conduzisse seu carro durante 24 horas. Chico Landi, o supercampeão brasileiro, e líder da equipe, tinha como copiloto o seu sobrinho Camillo Christófaros no carro nº2; Álvaro

Varanda, se uniu ao seu primo Aylton Varanda no carro nº 3, enquanto o engenheiro Carlo Lissoni tinha a companhia do italiano, como ele, Luciano Della Porta no carro nº 4.

A equipe Simca foi composta por três carros; o número 6 foi cedido à dupla Ciro Cayres/Bird Clemente, o número 7 a Zoroastro Avon/Waldemyr Costa e o número 8, aos engenheiros da montadora, Rodolfo Porato e Norbert Rochet. Além desses três havia um carro semioficial, recebendo assistência da fábrica, que seria pilotado pelos campeões das Mil Milhas Catharino Andreatta/Breno Fornari. Mais um Simca foi inscrito, o número 16, de Lauro Bezerra/Antônio Versa. Completava a lista dos carros da categoria acima de 1.300 cc, um Aero Willys do Rio de Janeiro, inscrito para a dupla Júlio Martins/Haroldo Gomes.

Representando a Vemag, foram inscritos dois DKW pela Cia. Serva Ribeiro, sob o comando de Jorge Lettry, sendo o de número 18 para Christian Heins/Eugênio Martins e o de número 17 para Marinho César Camargo/Eduardo Scuracchio. Também recebendo apoio semioficial da montadora, foi inscrito um DKW Vemag para o grande defensor da marca no sul do país, Karl Iwers, que inicialmente deveria dividir a sua condução com seu filho Henrique, mas que em função do mesmo ter se acidentado dias antes da corrida, foi substituído pelo tricampeão gaúcho de carreteras Diego Ellwanger. Este carro recebeu o número 9. Também se inscreveram com DKW os seguintes pilotos: nº 1 – Cláudio Daniel Rodrigues/Flávio Del Mese; nº 11, os paranaenses Germano Schogl/Adir Moss; nº 12 – Luiz Antônio Grecco/José Bezerra (que se inscreveu com o pseudônimo de “J Khan”); nº 13 – “Volante 13” (Flodoaldo Arouca) e Ivo Rizzardi; nº 14 – Godofredo Vianna Fº/Roberto Claro; nº 19, os gaúchos Milton Oliveira/ Milton Schmitt (que seria substituído por Juvenal Terra Dominice); nº 20, Hugo Guidini/Luiz Rodrigues; nº 22, também do Rio Grande do Sul, para Gilberto Souza/Juvenal Terra Dominice; nº 23, de Roberto Gallucci que teve como copiloto Flávio Del Mese que ficara sem carro com a desistência de Cláudio Daniel Rodrigues; nº 21 de Jaime Guerra; e o nº 29, dos pernambucanos Paulo Marinho/João Heráclio.

Quatro carros Volkswagen completaram a lista dos inscritos: nº 10 – Eugênio Cardinalli/Beto; nº 15 – José Maria Salles Cruz/Antônio Pereira; nº 26 de Osvaldo Silva, do Rio de Janeiro; e o nº 28 – dos cariocas Milton Garcia Guimarães/Manuel Pedro Rocha.



O Simca pilotado por Ciro Cayres e Bird Clemente

Entretanto na largada ao estilo Le Mans, somente 19 carros estavam presentes, alinhados de acordo com a respectiva numeração: 2 – Landi/Christófaru; 3 – Álvaro e Aylton Varanda; 4 – Lissoni/Della Porta; 5 – Catharino/Fornari; 6 – Ciro/Bird; 7 – Avon/Waldemyr; 8 – Porato/Rochet; 9 – Iwers/Ellwanger; 10 – Cardinalli/Beto; 12 – Grecco/Khan; 13 – Volante 13/Rizzardi; 14 – Godofredo/Clero; 15 – Salles Cruz/Pereira; 16 – Bezerra/Versa; 17 – Marinho/Scuracchio; 18 – Eugênio/Heins; 19 – Milton/Terra; 20 – Guidini/Rodrigues; e 23 – Gallucci/Del Mese.

As duas primeiras horas da corrida foram amplamente dominadas por Chico Landi, seguido pelos Varanda e por Carlo Lissoni.

Porém logo depois Landi teve que parar nos boxes, perdendo muito tempo, e com isso, a 3ª hora da corrida tinha as seguintes colocações até o décimo lugar: 1º (3) – FNM JK de Álvaro e Aylton Varanda – 50 voltas; 2º (4) FNM JK de Lissoni/Della Porta – 49 voltas; 3º (5) – Simca de Catharino/Fornari – 49 voltas; 4º (2) FNM JK de Landi/Camillo – 48 voltas; 5º (7) – Simca de Avon/Waldemyr – 47 voltas; 6º (18) DKW Vemag de C. Heins/E. Martins – 47 voltas; 7º (8) Simca de Porato/Rochet – 47 voltas; 8º (17) – DKW Vemag de Marinho/Scuracchio – 46 voltas; 9º (10) VW de Cardinalli/Beto – 43 voltas; 10º (9) DKW Vemag – Iwers/Ellwanger – 43 voltas.

Ainda no início da corrida ocorreram dois capotamentos. O DKW de Guidini que foi desvirado e continuou na corrida, e o nº 23, de Roberto Gallucci/Flávio Del Mese que não teve a mesma sorte e os pilotos ficaram fora da corrida.

A partir da 3ª hora, a liderança dos primos Varanda foi se ampliando, destacando-se apenas a recuperação da dupla Chico Landi/Camillo Christófar. Na categoria até 1.300, a dupla Christian Heins/Eugênio Martins liderava com tranquilidade.



A chegada vitoriosa do FNM 2000 JK de Álvaro e Aylton Varanda

Ao ser atingida a sétima hora de corrida, às 23 horas do sábado, os dezoito carros que permaneciam na corrida estavam assim posicionados: 1º (3) FNM JK – Álvaro e Aylton Varanda – 90 voltas; 2º (4) FNM JK – C. Lissoni/Della Porta – 88 voltas; 3º (2) – FNM JK – C. Landi/C. Christófar – 88 voltas; 4º (5) Simca – C. Andreatta/B. Fornari – 86 voltas; 5º (7) Simca - Z. Avon/W. Costa – 85 voltas; 6º (8) Simca - R. Porato/N. Rochet – 84 voltas; 7º (18) E. Martins/C. Heins – 82 voltas; 8º (6) – Simca – C. Cayres/B. Clemente – 81 voltas; 9º (9) DKW Vemag – K. Iwers/D. Ellwanger – 80 voltas; 10º (14) – DKW Vemag – G. Viana Fº/R. Claro – 78 voltas; 11º (10) – DKW Vemag – E. Cardinalli/Beto – 76 voltas; 12º (13) – DKW Vemag - V. 13/I Rizzardi – 76 voltas; 13º (17) DKW Vemag - Marinho/Scuracchio – 76 voltas; 14º (20) – DKW Vemag – H. Guidini/L. Rodrigues – 76 voltas; 15º (16) – Simca – L. Bezerra/A. Versa – 74 voltas; 16º (19) DKW Vemag – M. Oliveira/J. Terra – 69 voltas; 17º (15) – VW – S. Cruz/A. Pereira – 64 voltas; e 18º (12) DKW Vemag – L. Greco/J. Khan – 33 voltas.

Como se pode observar, os carros de maior cilindrada dominavam amplamente a prova, enquanto o primeiro DKW surgia na sétima posição. No restante da corrida o que se viu foram os carros Simca apresentando diversos problemas, principalmente de superaquecimento e com isso foram perdendo terreno para alguns DKW. O favorito entre os carrinhos com motor de dois tempos, que liderou maior parte da corrida, foi o de Christian Heins e Eugênio Martins, mas que teve que parar diversas vezes nos boxes, perdendo a liderança da categoria para os gaúchos Karl Iwers/Diogo Ellwanger. E assim a corrida chegou à

sua 24ª hora, com os três FNM JK na liderança, com Álvaro e Aylton Varanda em primeiro, Chico Landi e Camillo Christóforo em segundo; e Carlo Lissoni e Luciano Della Porta em terceiro. O vencedor completou 299 voltas, que corresponde a uma média de mais de 99 km/hora para as 24 horas. O quarto colocado, vencedor da categoria até 1.300 cc e do “Índice de Performance” foi o DKW Vemag de Karl Iwers/Diogo Ellwanger, que ficou a 19 voltas, ou 152 quilômetros do vencedor, tendo como maior feito ter batido os carros Simca que tinham duas vezes e meia a cilindrada dos pequenos DKW.

[Ver RESULTADOS 1960/35](#)



O pódio: Chico Landi, Camillo Christóforo, Álvaro Varanda, Aylton Varanda, Carlo Lissoni e Luciano Della Porta

36 – LANÇAMENTO DO KART NO BRASIL

No dia 6 de agosto, o piloto e empreendedor Cláudio Daniel Rodrigues, fez a apresentação do “Bras-Kart”, na sua oficina localizada na Rua Clodomiro Amazonas, em São Paulo. O Kart de Cláudio Daniel Rodrigues, tinha motor de fabricação nacional com 1 cilindro, dois tempos, refrigerado a ar e 125cc de cilindrada. Cláudio Daniel declarou na ocasião, “que esse veículo de competição teria baixo custo e tinha como objetivo proporcionar às pessoas de menor posse, todas as emoções que os carros de corrida reservavam”.



37 – CIRCUITO DE CAXIAS DO SUL

No dia 7 de agosto foi realizado o Circuito de Caxias do Sul, programação composta por três corridas pelo circuito “Pérola das Colônias”, com 2 quilômetros de extensão.

A primeira corrida disputada foi da categoria Turismo de 1.001 a 1.300 cc, que foi vencida com facilidade por Francisco Antônio Caldas, que corria sob o pseudônimo de “Antônio Saldack” que liderou a prova desde a largada, ficando em segundo lugar Walter Almeida e em terceiro Lauro Gresler.

[Ver RESULTADOS 1960/36](#)

A segunda corrida, para carros até 1.000 cc, como era previsto, foi marcada por uma luta do início ao fim entre Flávio Del Mese e Henrique Iwers, com o primeiro conquistando a vitória, recebendo a bandeirada de chegada quase com os dois emparelhados.

[Ver RESULTADOS 1960/37](#)

A prova final, para carros da categoria Sport Livre, contou com a participação de Breno Fornari e Catharino Andreatta, com os novos Simca Chambord de fabricação nacional. O favorito era mais uma vez Aldo Costa no seu Volkswagen Porsche, que liderou as primeiras voltas, tendo que se retirar com problemas mecânicos. Catharino passou a liderar, mas perdeu duas voltas trocando a correia da ventilação no meio do circuito, perdendo duas voltas. Com Andreatta enfrentando esse problema, Breno Fornari assumiu a ponta que manteve até o final.

[Ver RESULTADOS 1960/38](#)



Breno Fornari recebendo de Flávio Del Mese, a bandeirada final, que o consagraria como o vencedor da prova da categoria Sport, com seu Simca Chambord.

38 – CIRCUITO DE PELOTAS

Depois de diversos adiamentos por conta das fortes chuvas que caíram na região, o Circuito de Pelotas foi finalmente disputado no dia 14 de agosto. O programa da competição foi composto por duas corridas, uma para Turismo Força Livre, encerrando o campeonato gaúcho daquele ano e a outra para carros sem preparação. O circuito escolhido tinha pouco mais de 6 quilômetros, devendo na prova para carros Standard ser percorrido 10 vezes e na de Força Livre 20.

A primeira corrida, foi vencida pelo concorrente local Elizário Valente, que, com seu Ford bateu o Simca Chambord de Catharino Andreatta. Participaram da prova apenas seis carros.

[Ver RESULTADOS 1960/39](#)

Na prova principal, Júlio Andreatta, que retornava às corridas depois de longa ausência, demonstrou sua classe para vencer, tendo sempre por perto João Galvani, cujo Chevrolet, então equipado com motor Corvette, apresentou ótimo desempenho. O líder do campeonato, Raul Fernandes não teve sorte e acabou abandonando a prova depois de 4 voltas, mas mesmo assim se sagrou campeão gaúcho de Turismo Força Livre. Júlio venceu a prova no tempo de 1h01m29s4, com a média de 124,996 km horas, ficando João Galvani a apenas 5s8. O terceiro colocado foi Cláudio Duarte.

[Ver RESULTADOS 1960/40](#)

39 – PRIMEIRA CORRIDA DE KART NO BRASIL

No dia 14 de agosto foi disputada num circuito improvisado no Jardim Marajoara, a primeira corrida de Kart no Brasil, composta por duas baterias, sendo a primeira vencida por Maneco Combacau e a segunda por Cláudio Daniel Rodrigues.

40 – CAMPEONATO GAÚCHO

Com a realização do Circuito de Pelotas, o resultado do Campeonato Gaúcho de Turismo Força Livre que teve as seguintes provas: 1 – 14/02 – VII Prova Antoninho Burlamaque; 2 – 28/02 – Prova Porto Alegre-Tramandaí; 3 – 04/03 – X Circuito Encosta da Serra; 4 – 19/06 – IV Circuito da Cavalhada; e 5 – 14/08 – Circuito de Pelotas, teve o seguinte resultado:

P	PILOTO	Nº	CARRO	1	2	3	4	5	TOTAL
1º	Raul Fernandes	22	Ford TC	8	6	6	8	-	28
2º	José Asmuz	32	Ford TC	6	-	8	-	-	14
3º	Mário Vecchio	54	Chevrolet TC	2	2	4	4	1	13
4º	Júlio Andreatta	2	Ford TC	4	-	-	-	8	12
5º	João Galvani	16	Chevrolet TC	-	-	3	1	6	10
6º	Catharino Andreatta	2	Ford TC	-	8	-	-	-	8
7º	Lauro Maurmann Jr.	24	Ford TC	-	-	-	6	-	6
8º	Cláudio Duarte	20	Ford TC	-	-	-	2	4	6
9º	Enio Lunardi	30	Ford TC	-	4	-	-	-	4
10º	Dante Carlan	10	Ford TC	1	3	-	-	-	4
11º	Karl Iwers	36	DKW Vemag	3	-	-	-	-	3
	Flávio Del Mese	21	DKW Vemag	-	-	-	3	-	3
	Júlio Schinke	30	Ford TC	-	-	-	-	3	3
14º	José Otero	32	Ford TC	-	-	-	-	2	2
15º	Odoaldo Reginato	42	Simca Aronde	1	1	-	-	-	2
16º	Luiz Schmitt	56	DKW Vemag	1	-	-	-	-	1
	Ângelo Di Bari	62	DKW Vemag	1	-	-	-	-	1
	Milton Nascimento	60	DKW Vemag	1	-	-	-	-	1
	Carlos Pasqualini	20	DKW Vemag	1	-	-	-	-	1
	Manoel Barbosa	26	Ford TC	-	-	-	-	1	1
	Ítalo Bertão	4	Chevrolet TC	-	-	-	-	1	1

41 – RALLY DO RECIFE

No dia 21 de agosto foi disputado o Rally do Recife, composto de um trecho de estrada aberta, de Recife até João Pessoa, com 123 quilômetros e como complemento uma prova de perícia na Lagoa, na capital Paraibana. O vencedor foi Gilson Machado Filho, seguido por Fernando Rodrigues e Raul Ferreira.

Resultado: 1º Gilson Machado Filho nº21 – 711 pp na estrada e 227 pp na prova de perícia, total 938; 2º Fernando Rodrigues nº 26 (784+221) – 1.005 pp; 3º Raul Ferreira nº 28 (897+226) – 1.163 pp; 4º Vitorino Soares Machado nº 22 (975+199) – 1.166 pp; 5º Antônio Silva nº 8 (1.010+278) – 1.288 pp; 6º Williams Smith nº 32 (1.120+293) – 1.413 pp; 7º Fernando Ramos nº 14 (1.145+312) – 1.457 pp; 8º Wilson Paiva nº 30 (1.115+355) – 1.470 pp; 9º Joaquim Gomes nº 10 (1.275+238) – 1.513 pp; 10º Vanildo Ferreira nº 28 (1.220+301) = 1,521 pp.

42 – I CIRCUITO DO ESTADO DA GUANABARA

Com o objetivo de reativar o automobilismo no Rio de Janeiro, o Automóvel Clube do Brasil organizou, no dia 28 de agosto, uma série de corridas para carros de fabricação nacional, separados por marca.

Inicialmente se pretendia envolver todos os modelos fabricado no Brasil, mas logo de início ficaram de fora os carros de maior potência, o FNM, o Simca e o Aero Willys.

Assim, foram programadas corridas para os Renault Dauphine, os Volkswagen Sedan e os DKW Vemag.

Mas o número de inscritos foi muito baixo, reunindo apenas 4 Dauphine, 7 Volkswagen e 2 DKW Vemag.

O evento, que recebeu o título de “I Circuito do Estado da Guanabara”, foi disputado na pista de 4.800 metros da Barra da Tijuca e a primeira corrida foi disputada pelos carros Renault Dauphine.

O carro nº 2, de José Francisco Silva Saiu na frente e nessa posição se manteve até o final. Levi Cravo, foi o segundo no início, mas acabou sendo suplantado pelo carro de Eugênio de Melo, enquanto José de Souza acabou em quarto.

[Ver RESULTADOS 1960/41](#)



O vencedor da prova José Francisco da Silva.

Em seguida foi disputada a corrida que reuniu sete carros Volkswagen Sedan. Sérgio Andrade que correu sob o pseudônimo de “Lauro” liderou a prova do início ao fim, sendo em alguns momentos acossado pelo veterano Mário Olivetti, mas resistiu vencendo a prova, com Mário Olivetti em segundo e Gabriel Novais em terceiro.

[Ver RESULTADOS 1960/42](#)



Nas primeiras voltas, o carro nº 8 de Sérgio Andrade comandava o pelotão de VW.

Devido ao pouco número de participantes, apenas 2 DKW Vemag, os organizadores resolveram realizar a terceira prova com os dois DKW e com carros de outras marcas, cujos pilotos decidissem participar da prova que teria apenas 5 voltas. E os dois DKW demonstraram a sua superioridade se destacando dos quatro Volkswagen que participaram da prova. Ronald Sharp liderou a prova até derrapar na curva do Corsário, quando foi ultrapassado por Sérgio Palhares que com isso venceu a prova.

[Ver RESULTADOS 1960/43](#)



O carro 77 de Ronald Sharp derrapando na última volta e permitindo a Sérgio Palhares entrar absoluto na reta de chegada

Ao final das provas, Mário Olivetti apresentou protesto contra o carro vencedor da corrida de Volkswagen, mas depois de inspeção feita pelos comissários técnicos, o carro foi considerado regular.

43 – I RALLY DO RÁDIO A CAMPOS DO JORDÃO

No dia 28 de agosto foi realizado um Rally de São Paulo a Campos do Jordão, tendo como característica o fato do percurso não ser conhecido antecipadamente, com os pilotos sendo comunicados, pouco antes da largada, através de comunicação por rádio. Participaram da prova cerca de 50 carros e o resultado final foi o seguinte: 1º Reginaldo Bacchi/Álvaro Penha – DKW Vemag 9,5 pp; 2º Antônio Carlos Freitas/Heraldo Parada – DKW Vemag 9,5 pp; 3º Lino Marchesi/Eduardo Marchesi – Volkswagen Sedan 11 pp; 4º Altino Garcia Santos/Júlio Meca – Mercury 11 pp; 5º Celso de Alcântara Silveira/João Cooke – Renault Dauphine 12 pp; 6º Renzo Lavacchini/João Raimundo – Ford 13,5 pp; 7º Antônio Silva Reis/Florival Silva Reis – Jipe Candango DKW 13,5 pp; 8º José Moreira de Moraes/Pedro Noschese – VW Sedan 14 pp; 9º Antônio Carlos Xavier/José Cristiano – VW Sedan – 15 pp; 10º Artur Mondim/Artur Antônio Mondim – Mercury 15,5 pp.

44 – CIRCUITO DA CIDADE INDUSTRIAL

O “I Circuito da Cidade Industrial” foi disputado no dia 4 de setembro, nas ruas da cidade de Novo Hamburgo, com a programação sendo dividida em três corridas: até 1.000 cc, de 1.001 a 1.300 cc, e Esporte Livre.

Porém no dia do evento foram disputadas apenas duas, uma vez que havia apenas três carros presentes para a prova até 1.000 cc e, com isso, a categoria correu junto com a de 1.001 a 1.300 cc, embora com classificação separada.

Essa prova, como não poderia deixar de ser e foi inteiramente dominada pelos carros DKW Vemag, vencendo Henrique Iwers, depois de um intenso duelo com Flávio Del Mese, que ficou em segundo. O terceiro colocado foi Carlos Pasqualini.

Na categoria de 1.001 a 1.300 cc, sagrou-se vencedor Luiz Fernando Costa que pilotou um Simca 8, batendo a legião de Volkswagen.

[Ver RESULTADOS 1960/44](#)

A prova para Sport Livre, contou com apenas quatro concorrentes, quase todos sem ou com quase nenhuma preparação, exceção feita ao VW Porsche de Walter Almeida que não teve dificuldades em vencer a prova. Flávio Del Mese pilotando um DKW Vemag ficou em segundo e Ismael Chaves VW Sedan 1200 em terceiro.

[Ver RESULTADOS 1960/45](#)

45 – CAMPEONATO GAÚCHO DE CARROS DE PEQUENA CILINDRADA E SPORT

Com a realização do Circuito da Cidade Industrial, o campeonato gaúcho de carros de pequena cilindrada E Esporte, composto por quatro provas: 1 – 03/04 – Circuito da Cidade de Taquara; 2 – 15/05 – Prova Cidade de Canela; 3 – 19/06 – IV Circuito de Cavalhada; 4 – 08/07 – Circuito de Caxias do Sul; 5 – 04/09 – Circuito Cidade Industrial de Novo Hamburgo, ficou assim:

1 – Turismo até 1.1000 cc:

P	PILOTO	CARRO	1	2	3	4	5	TOTAL
1º	Flávio Del Mese	DKW Vemag	-	-	8	8	6	22
	Henrique Iwers	DKW Vemag	8	-	-	6	8	22
3º	Luiz Schmitt	DKW Vemag	6	8	-	4	-	18
4º	Álvaro Germani	DKW Vemag		-	6	-	-	6
5º	Vandelino Mussoi	DKW Vemag		-	4	2	-	6
6º	Carlos Pasqualini	DKW Vemag		-	-	-	4	4
	Milton Nascimento	DKW Vemag	4	-	-	-	-	4
8º	João Chapman Jr.	DKW Vemag		-	-	3	-	3

2 – Turismo até 1.3000 cc:

P	PILOTO	CARRO	1	2	3	4	5	TOTAL
1º	Antônio Saldack	VW Sedan 1200	-	3	-	8	6	17
2º	Luiz Fernando Costa	Simca 8	-	-	-	2	8	10
3º	Walter Almeida	VW Sedan 1200	-	-	3	6	-	9
	Lauro Maurmann Jr.	VW Sedan 1200	-	6	-	-	3	9
5º	Ismael Chaves	VW Sedan 1200	-	8	-	-	-	8
	Cláudio Mueller	VW Sedan 1200	-	-	8	-	-	8
	Carlos Winck	Simca 8	8	-	-	-	-	8
8º	Romeu Haas	VW Sedan 1200	6	1	-	-	-	7
9º	Renato Petrillo	VW Sedan 1200	-	-	6	-	-	6
10º	Aldo Costa	VW Sedan 1200	-	4	-	-	-	4
	Jorge Truda	VW Sedan 1200	-	-	4	-	-	4
	Lauro Gressler	VW Sedan 1200	-	-	-	4	-	4
	José Asmuz	VW Sedan 1200	-	-	-	-	4	4
14º	João Carlos Macedo	VW Sedan 1200	-	-	-	3	-	3
15º	Ricardo Bastian	VW Sedan 1200		-	2	-	-	2
	Pedro Henrique Ribeiro	VW Sedan 1200		2	-	-	-	2
	João Bastian	VW Sedan 1200		-	-	-	2	2
18º	Paulo Feijó	VW Sedan 1200		-	1	-	-	1

3 – Sport:

P	PILOTO	CARRO	1	2	3	4	5	TOTAL
1º	Walter Almeida	VW Porsche	-	-	3	6	8	17
2º	Afonso Hoch	VW Porsche	6	-	8	-	-	14
3º	Aldo Costa	VW Porsche	8	1	4	-	-	13
4º	Ismael Chaves	VW Sedan 1200	-	6	-	-	4	10
5º	Luiz Schmitt	DKW Vemag	-	8	-	-	-	8
	Breno Fornari	Simca Chambord	-	-	-	8	-	8
7º	Haroldo Dreux	Dreux Porsche	-	-	6	-	-	6
	Flávio Del Mese	DKW Vemag	-	-	-	-	6	6
9º	Lauro Maurmann Jr.	VW Sedan 1200		4	-	-	-	4
	Catharino Andreatta	Simca Chambord	-	-	-	4	-	4
	Oswaldo Nascimento	VW Porsche	4	-	-	-	-	4
12º	Antônio Saldack	VW Sedan 1200	-	3	-	-	-	3
	Raul Mandelli	Jaguar XK120	-	-	-	3	-	3
	Lauro Gressler	VW Sedan 1200	-	-	-	-	3	3
15º	Romeu Haas	VW Sedan 1200	-	2	-	-	-	2
16º	Pedro Henrique Ribeiro	VW Sedan 1200	-	1	-	-	-	1

46 – III 500 QUILÔMETROS DE INTERLAGOS

Os 500 Quilômetros de Interlagos voltaram a ser disputados em 1960, depois de não serem organizados no ano anterior, e nesse ano, a novidade foi a inclusão dos carros da categoria Sport juntamente com os da Mecânica Nacional. Os principais carros das duas categorias foram inscritos, ficando a relação, assim formada:

Nº	Pilotos	UF	Carro	Categoria	Equipe
3	Fernando Pereira Barreto	SP	Maserati 300S	Sport	Scuderia Tubularte
8	Christian Heins	SP	Porsche 550RS	Sport até 2000 cc	Scuderia Tubularte
18	Camillo Christóforo	SP	Alfa Romeo Corvette	Mecânica Nacional	Scuderia Lobo
22	Luiz Valente/Antônio Carlos Aguiar	SP/SP	Duchen Ford	Mecânica Nacional	Scuderia Duchen
25	Nicola Papaléo/Adalberto Ayres	SP/SP	Bugatti Ford	Mecânica Nacional	Scuderia Papaleo
26	Waldemar Santilli	SP	Eclipse Cadillac	Mecânica Nacional	Retífica Eclipse
28	Celso Lara Barberis	SP	Maserati 300S	Sport	Scuderia Tubularte
30	Euclides Pinheiro	SP	Alfa Romeo Ford Zephyr	Mec. Nacional até 2.500 cc	Equipe Fumagalli
40	A. Sholz/A. Rabay/A. Bernotas	SP/SP/SP	Taubaté Ford	Mecânica Nacional	Oficina Taubaté
41	Leocadiu Pelusi	SP	Maserati Ford	Mecânica Nacional	Leocadiu Pelusi
44	Ciro Cayres	SP	Maserati 250F Corvette	Mecânica Nacional	Oficina Sandaco
45	Alcindo de Barros	SP	Maserati A6GCS Lancia	Mec. Nacional até 2.500 cc	Alcindo de Barros
46	José Gimenez Lopes/Henrique Casini	SP/RJ	Maserati 300S	Sport	Scuderia Tubularte
47	Tom Cunha	SP	MG Special	Mec. Nacional até 2.500 cc	Tom Cunha
48	Franco Ciamaroni	SP	Bugatti Dodge	Mecânica Nacional	Oficina Ciamaroni
51	Rio Negro/Bird Clemente	SP/SP	Maserati Corvette	Mecânica Nacional	Rio Negro
60	Nelson Vallone/Jaime Guerra	SP/SP	Losacco Ford	Mecânica Nacional	Equipe Maçarico
64	Naim Homsí/Raphael Gargiulo	SP/SP	Landi Bianco Corvette	Mecânica Nacional	Naim Homsí
66	Jean Bergerot/Francisco Marques	SP/SP	Maserati A6GCS Lancia	Mec. Nacional até 2.500 cc	Jean Bergerot
68	Walter Ney Pucci	SP	Maserati Cadillac	Mecânica Nacional	Autos com Facilidade
74	Waldimir Fakri	SP	MG Special	Mec. Nacional até 2.500 cc	Giovanni Moschetti
79	Luciano Della Porta	SP	Ferrari 250TR/58	Sport	Scuderia Lagartixa
80	Chico Landi	SP	Ferrari 250TR/58	Sport	Scuderia Lagartixa
81	Jean Louis Lacerda	SP	Ferrari 290/250T	Sport	Scuderia Lagartixa
82	Luiz Américo Margarido	SP	Maserati 250F Corvette	Mecânica Nacional	Scuderia Tubularte
87	Antônio Versa	SP	Maserati 300S Corvette	Mecânica Nacional	Antônio Versa
90	Antônio Mendes Barros	SP	Maserati 250F Corvette	Mecânica Nacional	Equipe MITEC
95	Alberto Carraro	SP	Ferrari 500TRC	Sport até 2.000 cc	Scuderia Tubularte
96	Ivo Rizzardi	SP	Talbot T26C Cadillac	Mecânica Nacional	Retífica Eclipse

Para a prova de classificação, o grande favorito era Ciro Cayres, que apresentava o carro mais veloz, de acordo com as provas que disputara nesse ano, porém, para surpresa geral, quem registrou o melhor tempo foi Camillo Christóforo, com o tempo de 1m10s0, média de 167,143 km/h, novo recorde para o circuito externo de Interlagos. Ciro Cayres foi o segundo com 1m12s3 e Celso Lara Barberis completou a primeira fila com o tempo de 1m12s8. Chico Landi, como não teve o seu carro aprontado, resolveu dividir a pilotagem da Ferrari de Luciano Della Porta. Com a prova de classificação e sorteio dos que dela não participaram e com a exclusão dos que não correriam, o grid de largada ficou assim estabelecido:

18 Camillo Christóforo Alfa Romeo Corvette - 1m10s0	44 Ciro Cayres Maserati 250F Corvette - 1m12s3	28 Celso Lara Barberis Maserati 300S - 1m12s8
79 Luciano Della Porta/Chico Landi Ferrari 250TR/58 - 1m15s6	8 Christian Heins Porsche 550RS - 1m15s6	90 Antônio Mendes Barros Maserati 250F Corvette - 1m16s0
3 Fernando Pereira Barreto Maserati 300S - 1m16s6	87 Antônio Versa Maserati 300S Corvette - 1m18s4	95 Alberto Carraro Ferrari 50TRC - 1m18s6
66 Francisco Marques/Jean Bergerot Maserati A6GCS Lancia - 1m21s0	45 Alcindo de Barros Maserati A6GCS Lancia - 1m22s5	51 Rio Negro/Bird Clemente Maserati Corvette - 1m24s5
22 Luiz Valente/Antônio C. Aguiar Duchen Ford - 1m25s8	60 Nelson Vallone/Jaime Guerra Losacco Ford - 1m26s0	68 Walter Ney Pucci Maserati Cadillac - 1m45s5

25
Nicola Papaleo/Adalberto Ayres
Bugatti Ford

26
Waldemar Santilli
Eclipse Cadillac

30
Euclides Pinheiro
Alfa Romeo Ford Zephyr

48
Franco Ciamaroni
Bugatti Dodge

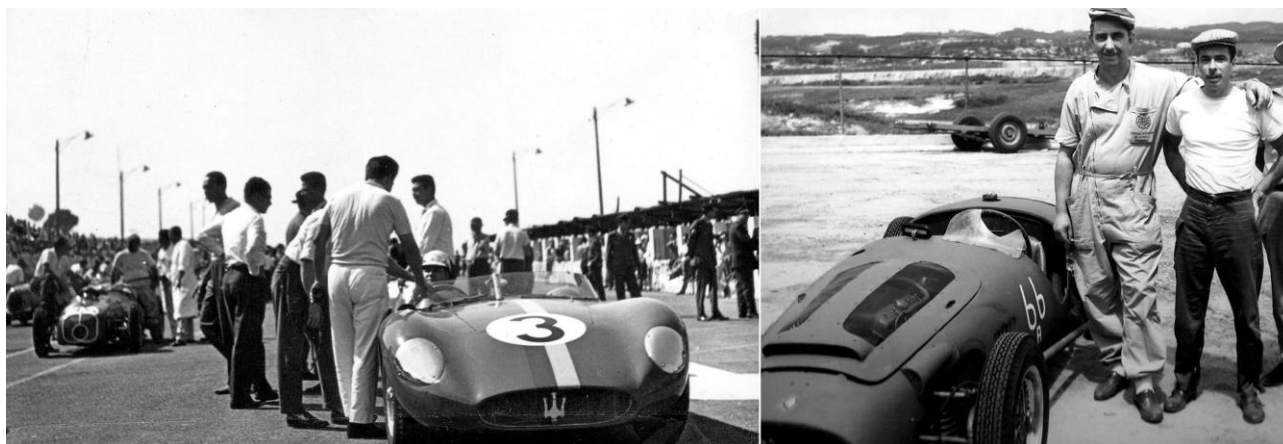
41
Leocadiu Pelusi
Maserati Ford



Três fases da largada da prova, com Celso Lara Barberis, Ciro Cayres e Camillo Christófaros na 1ª fila

A largada foi dada às 14:00 horas, com a presença de cerca de 30 mil espectadores, que viram Camillo Christófaros assumir a liderança seguido por Ciro Cayres e Celso Lara Barberis, mas quem completou a primeira volta na liderança foi Ciro Cayres, seguido por Camillo e Celso.

A primeira desistência ocorreu na segunda volta, quando Nelson Vallone entrou nos boxes com um vazamento de óleo que derramou o lubrificante por todo lado, inclusive na cabine de pilotagem e com isso abandonou a corrida.



À esquerda a Maserati 300S de Fernando Pereira Barreto e à direita a Maserati A6GCS Lancia de Jean Bergerot que aparece na foto abraçado com Nelson Brizzi o preparador do carro

Logo na terceira volta a corrida perdeu um dos seus principais concorrentes, quando Porsche de Christian Heins entrou nos boxes com problemas mecânicos não retornando.

Ciro Cayres manteve a liderança até a 6ª volta, quando foi ultrapassado por Camillo Christófaros, posição que foi mantida até à 9ª volta, quando Camillo se dirigiu aos boxes com a 4ª marcha do seu carro quebrada. Retornou à corrida, mas abandonou depois de completar 23 voltas.

Mas a liderança de Ciro durou poucas voltas, pois na 13ª quem liderava a prova era Celso Lara, com Ciro se dirigindo aos boxes com superaquecimento. Retornou à corrida, mas abandonou depois de 30 voltas, em função das queimaduras que sofrera durante a parada.

Com isso, Celso Lara ficou tranquilo na liderança da prova, que deixou de ocupar apenas durante a sua parada para troca de pneus e reabastecimento, momento que foi superado por Alberto Carraro.



À esquerda o pole-position Camillo Christófaro e à direita Bird Clemente ao volante da Maserati Corvette que dividiu a condução com "Rio Negro"

Carraro, com uma Ferrari de 2 litros, travou interessante duelo com a dupla Luciano Della Porta/Chico Landi, que conduziam uma Ferrari de 3 litros, sendo superado na parte final da corrida, ficando Della Porta/Chico Landi em segundo e Carraro em terceiro, com este vencendo na categoria Sport até 2.000 cc. O quarto colocado foi Antônio Mendes Barros e o quinto Antônio Versa, que venceu na categoria Mecânica Nacional. A melhor volta da prova foi de Ciro Cayres, com 1m11s2, média de 164,326 km/h.

[Ver RESULTADOS 1960/46](#)



O vencedor da prova, Celso Lara Barberis (Maserati 300S)

47 – AUTOMÓVEL CLUBE DE BRASÍLIA

O Prefeito de Brasília, Capital da República, Sr. Israel Pinheiro, que era presidente do Conselho de Administração do Automóvel Clube de Brasília convocou os associados para uma assembleia no dia 17 de setembro. A pauta da entidade referia-se à construção da sede própria, elaboração de novo estatuto, filiação ao Automóvel Clube do Brasil e designação de uma comissão para estudar e orientar a realização de competições automobilísticas em Brasília.

48 – II CIRCUITO DA GUANABARA

No dia 25 de setembro foi realizado o "II Circuito da Guanabara", prova automobilística destinada, principalmente aos pilotos novatos do Rio de Janeiro. O evento foi constituído de três corridas, uma para

Motonetas, a seguinte para carros Volkswagen e Renault Dauphine, de fabricação nacional, e outra para carros preparados de qualquer marca e procedência, com cilindrada limitada a 1.600 cc.

A primeira prova, cuja classificação seria feita em separado para os “Fuscas” e para os Dauphine, teve a participação de 13 carros, sendo 9 Volkswagen e 4 Dauphine.

Essa corrida foi marcada desde o seu início por uma intensa disputa entre os carros de Sérgio Martins, Sérgio Carvalho, Felipe Camarão, e Mário Olivetti. Este último assumiu a liderança na terceira volta e, quando parecia que não seria mais alcançado pelos seus adversários, teve que se retirar da corrida depois de seis voltas com a quebra de bomba de gasolina do seu carro. Os outros três continuaram trocando de posição até a bandeirada de chegada, recebida em primeiro lugar por Sérgio Martins que tinha uma vantagem de apenas 1/10 de segundo para Sérgio Carvalho e de 3 segundos para Camarão. Entre os Renault Dauphine, a vitória ficou com Mário Silva, seguido por Francisco Silva. Nessa corrida aconteceu um acidente, quando o carro de Valdir Portella capotou, felizmente sem maiores consequências para o piloto.

[Ver RESULTADOS 1960/47](#)



4 – Elias Calfat Neto (VW), seguido pelos Dauphine de: 2 – José Francisco da Silva, 5 – Mário Silva, e 20 Afonso Monterrei que está em duas rodas.

A segunda prova teve apenas quatro inscritos, e acabou sendo enxertada por carros que participaram da prova anterior e, por isso, a disputa acabou ficando entre três dos inicialmente inscritos: Ivan Silva (Volvo); Augusto Campos (VW preparado); e Mauro Bolzano (DKW Vemag).

Ivan Silva acabou liderando a prova, disputada em 10 voltas, do início ao fim, primeiramente muito assediado por Augusto Campos, até que este deu uma rodada que lhe custou inclusive a segunda colocação que ficou com Márcio Bolzano.

[Ver RESULTADOS 1960/48](#)



Ivan Silva (Volvo nº 9), vencedor da prova para carros preparados até 1.600 cc, quando tinha no seu encalço o carro 12 de Augusto Campos. Na foto da direita, Sérgio Martins vencendo por um décimo de segundo a Sérgio Carvalho na prova para carros nacionais até 1.300 cc.

49 – SEGUNDA PROVA DE KART NO BRASIL

No dia 25 de setembro foi disputado um evento de kart no Jardim Marajoara, em São Paulo composta por cinco provas, que tiveram os seguintes resultados: 1ª Prova – Standard Nacional 1º Wilson Fittipaldi Jr.; 2º Ernani Bretas; 3º Rubens Arantes; 4º Maneco Combacau. 2ª Prova – Especial Nacional 1º Júlio Theur; 2º Sérgio Mareos; 3º Donald Ross; 4º Cipriano Martins. 3ª Prova – Standard Nacional 1º Aluizio Bretas; 2º

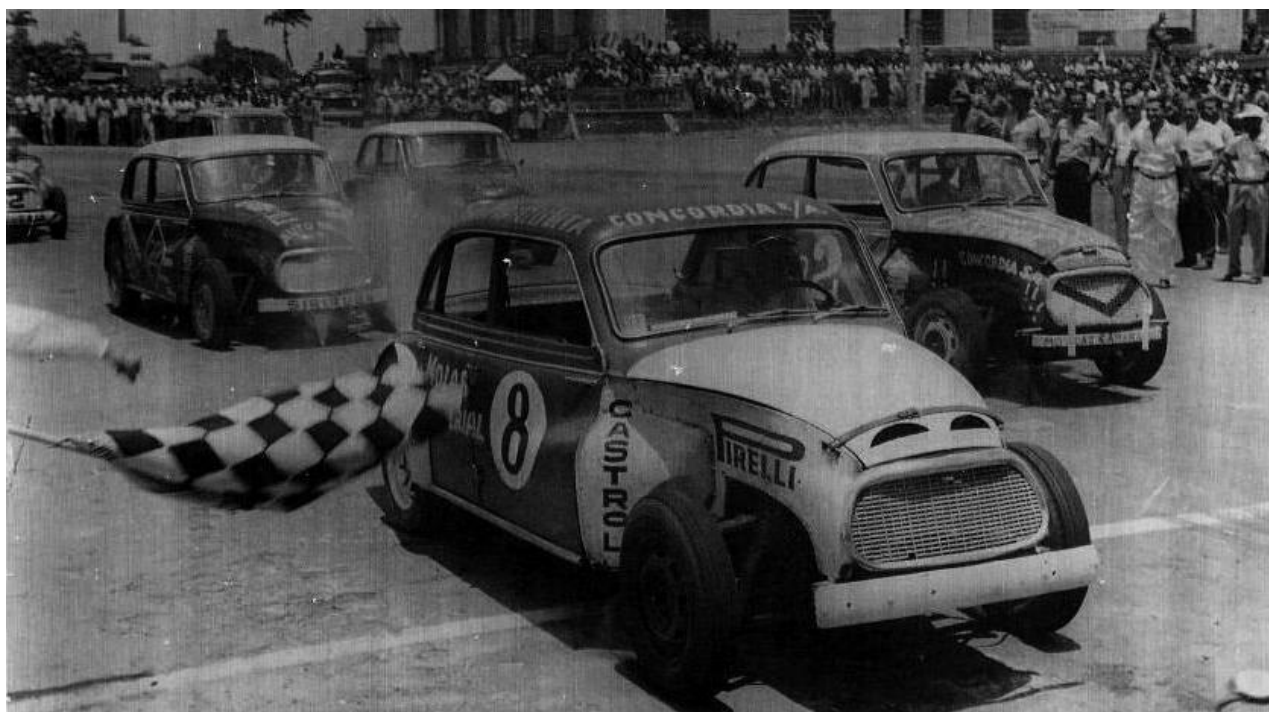
Bento Carlos Bueno; 3º Alfredo Giancarlo; 4º Carlos Oliveira; 5º Geraldo Giosa. 4ª Prova – Geral Internacional 1º Júlio Their; 2º Yraê Aranha; 3º Wilson Fittipaldi Jr.; 4º Eduardo Ardinghi; 5º Amadeo Policastro. 5ª Prova – Standard Nacional 1º Wilson Fittipaldi Jr.; 2º Ernani Bretas; 3º Rubens Arantes; 4º Bento Bueno; 5º Alfredo Giancarlo; 6º Carlos Oliveira.

50 – VI CIRCUITO DO DERBY

No dia 16 de outubro foi disputada a sexta edição do “Circuito do Derby”, tradicional corrida da capital pernambucana. Participaram 8 carros, sendo seis DKW Vemag, um Citroen e um Triumph e a superioridade dos DKW ficou totalmente demonstrada. O vencedor foi o campeão local Paulo Marinho que liderou a corrida do início ao fim, sempre perseguido por João Heráclio e João Rigueira. Gegê Bandeira, teve problemas e terminou a prova na quarta colocação.

Joaquim Gomes (DKW Vemag), Baby Costa (DKW Vemag), Adriano Ferreira (Citroen 11 Legere), e Nivaldo Rocha (Triumph TR-3) foram obrigados a abandonar a prova por causa de problemas mecânicos em seus carros.

Ver RESULTADOS 1960/49



Largada da prova: 8 – Paulo Marinho, 62 – João Rigueira, 2 – Gegê Bandeira, todos com DKW Vemag.

51 –III CIRCUITO DA GUANABARA

Mais uma corrida para carros de pequena cilindrada foi realizada no Rio de Janeiro no dia 23 de outubro.

Como das vezes anteriores, foram organizadas duas provas, a primeira para carros Volkswagen e Dauphine, sem preparação e a segunda para carros até 1.500 cc, com preparação limitada.

A primeira prova reuniu 7 carros, sendo seis Fuscas e 1 Dauphine, que com isso ficou seu piloto prejudicado, pois não haveria premiação para a sua categoria, face ao reduzido número de participantes.

Mais uma vez quem se destacou foi Sérgio Carvalho, com seu Fusca nº 8, que venceu novamente, dessa vez



sem dar qualquer chance para seus adversários. Em segundo lugar chegou Mário Olivetti, com 18 segundos de atraso em relação ao vencedor. Na segunda volta, o carro de David Stone derrapou, se chocou contra o de Gabriel Novais, provocando o abandono de ambos. Outro acidente ocorreu depois da 12ª volta, quando Jorge Figueiredo capotou espetacularmente seu carro, felizmente sem maiores consequências físicas para o piloto. Ao final da prova, Sérgio entregou voluntariamente a chave do seu carro aos comissários técnicos, solicitando a vitória dele, uma vez que na primeira prova, Mário Olivetti havia protestado o resultado.

[Ver RESULTADOS 1960/50](#)

Para a prova de Turismo até 1.500 cc, alinharam seis carros, sendo cinco DKW Vemag e um Volkswagen. E mais uma vez os DKW comandaram a prova, com Moisés Saubel liderando de ponta a ponta. Fato curioso foi a exclusão do carro de “Cadú”, uma vez que verdadeiramente passeava pela pista. O segundo foi Márcio Bolzano (DKW Vemag) e o terceiro Augusto Campos (VW Sedan).

[Ver RESULTADOS 1960/51](#)



Augusto Campos derrapa com seu VW enquanto Moisés Saubel e Márcio Bolzano passam por ele

52 – 500 QUILÔMETROS DE PORTO ALEGRE

Os 500 Quilômetros de Porto Alegre, disputados no dia 23 de outubro, foi uma espécie de apronto para os participantes gaúchos das Mil Milhas Brasileiras e, nesse sentido, nada melhor a se comemorar do que a vitória dos tricampeões da renomada corrida paulistana, Catharino Andreatta e Breno Fornari.

A dupla se impôs com sua carretera Ford equipada com motor Thunderbird, que venceu com uma média de 130 km/h.



Catharino Andreatta na premiação da prova

No início, a prova foi comandada por João Galvani, seguido por Raul Fernandes, entretanto, os dois tiveram problemas mecânicos. Galvani ainda conseguiu se manter na prova até o final, enquanto Raul Fernandes teve que abandonar a depois de completar a 25ª volta.

Outro carro que se portou muito bem, frente aos carros de maior potência foi o VW Porsche de Haroldo Dreux/Aldo Costa, os condutores souberam dosar com inteligência a tocada, mesmo quando se revezavam ao volante

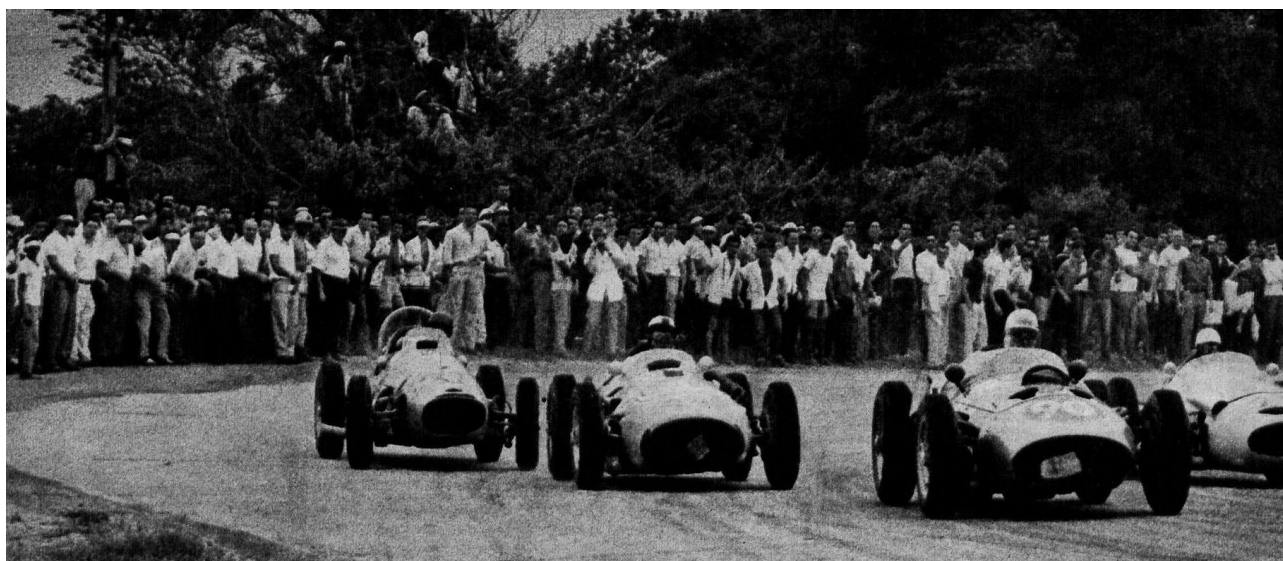
Excelente prova também fez a dupla Lauro Maurmann/Renato Petrillo conquistando o terceiro lugar na prova. Uma dupla que criou muita expectativa quando ao seu desempenho, foi a formada por Orlando Menegaz/Ítalo Bertão, que entretanto enfrentou problemas de carburação a partir da 3ª volta, sendo forçada a abandonar a prova depois de 12 voltas.

No Alto da Cavallhada, quando tentava fazer uma ultrapassagem Enio Lunardi, capotou espetacularmente com o seu Ford saindo da pista, dando três cambalhotas ficando muito amassado, felizmente sem que o piloto sofresse ferimentos graves. A se registrar também que o piloto Nelson Iglesias depois de receber a bandeirada de chegada, derrapou ao contornar uma curva e desceu uma ribanceira, sem que o piloto sofresse qualquer escoriação.

[Ver RESULTADOS 1960/52](#)

53 – GP CIDADE DO RIO DE JANEIRO

No dia 6 de novembro, o Automóvel Clube do Brasil organizou um evento, composto de duas corridas com participação de pilotos estrangeiros no circuito da Barra da Tijuca. Essas corridas foram destinadas às categorias Mecânica Nacional e Sport.



Início da Mecânica Nacional, vendo-se da esquerda para a direita: Alberico Passadore, Cico Cayres, Antônio Mendes Barros e Ruggero Peruzzo.

Vieram para o Brasil pilotos de diversos países: de Portugal Manuel “Nicha” Araújo Cabral, com uma Maserati 300S da Scuderia italiana Centro Sud e Daniel Magalhães, com Porsche 718 RSK; da França, o brasileiro Hermano da Silva Ramos, que a muito tempo havia se radicado naquele país, que se inscreveu com um Porsche 550 RS, Jean Lucas, com Cooper Mônaco, e Annie Soisbault, que marcava a presença feminina no evento, pilotando um Porsche 356 Spyder; da Inglaterra, David Piper e Frank Francis, ambos com Lotus, o primeiro um Mk15 Sport e o segundo um Elite; da Argentina Luís Milan com sua Ferrari 375 Plus e Kurt Delfosse em dupla com Ana Isabel, com seu Gordini equipado com motor Porsche; e do Uruguai se inscreveu Alberico Passadore, com sua Ferrari Corvette, este na prova para Mecânica Nacional.

Entre os brasileiros, se destacavam Henrique Casini, que estreava uma Maserati 450S; Luciano Della Porta, com sua Ferrari 250TR/58, Arthur Souza Costa com sua Ferrari 750 Monza, Celso Lara Barberis e Marcelo Barbosa, ambos com Maserati 300S.

Entre os carros da categoria Mecânica Nacional, o favorito, mais uma vez era Ciro Cayres, com sua potente Maserati 250F Corvette, que tinha como principais adversários, além do piloto uruguaio Alberico Passadore, Camillo Christófar, com sua Alfa Romeo Corvette recordista de Interlagos, Antônio Mendes Barros com Maserati 250F Corvette e Ruggero Peruzzo que estreava uma Maserati 250F, equipada com motor Maserati, que não se enquadrava na categoria, mas cuja participação foi aceita assim mesmo pelos organizadores.



Ruggero Peruzzo na Maserati 250F. Na foto da esquerda, no círculo estão Peruzzo, Zambello e Perego.

Completavam a lista dessa categoria Antônio Versa com uma Maserati Monoposto Corvette, Arnaldo Pacini com a Maserati 300S Corvette que tinha adquirido do próprio Versa, Luiz Valente no seu Duchon Ford, Naim Homsí no carro construído por Chico Landi, com motor Corvette, Waldimir Fakri que estreava a Ferrari 125C que tinha vindo para o Brasil em 1950, importada pelo ACB para Chico Landi, que tinha recebido para essa prova, um motor Lancia V-6 de 2.500 cc; Euclides Pinheiro no carro construído por ele junto com seu mecânico Leo Beregassi; Nelson Bastos na sua antiga Maserati Corvette; e Armando Silva na Maserati com motor Corvette que tinha sido preparada por Domingos Otolino para Henrique Casini. Na prova de classificação para a prova de Carros Sport, o destaque foi a ausência de alguns pilotos estrangeiros que não conseguiram desembarcar, com tempo suficiente, seus carros na alfândega brasileira.

Luciano Della Porta foi o mais rápido, com o tempo de 1m53s2; o segundo foi Hermano da Silva Ramos.

O pilotos portugueses não participaram da prova de classificação, mas os organizadores acabaram fazendo um acerto, intercalando os pilotos que não fizeram tempo, com os demais, e com isso, o grid de largada ficou assim formado:

1ª Fila: 79 – Luciano Della Porta - 1m53s2 e 81 Hermano da Silva Ramos – 1m55s2,

2ª Fila: 85 – David Piper – 1m55s2.

3ª Fila: 15 – Arthur Souza Costa – 1m55s4, que não largou; 84 – Nicha Cabral; 6 Henrique Casini – 1m56s2.

4ª Fila: 3 – Daniel Magalhães.

5ª Fila: 2 – Luís Milan – 2m03s7; e 13 Kurt Delfosse/Ana Isabel.

6ª Fila: 82 - Annie Soisbault.

7ª Fila: 38 – Frank Francis – 2m11s0; e Jean Lucas.

8ª Fila: 4 – Marcelo Barbosa, que não largou.

O carro de Arthur Souza Costa, depois da prova de classificação, apresentou um problema mecânico, não divulgado, ficando fora da prova e o carro de Marcelo Barbosa teve quebrada a embreagem, enquanto Celso Lara Barberis, apesar de inscrito, não compareceu à prova.

A classificação para a categoria Mecânica Nacional foi definida por sorteio, ficando assim formado o grid de largada:

1ª Fila: 44 – Ciro Cayres; e 37 – Alberico Passadore.

2ª Fila: 18 – Camillo Christófar.

3ª Fila: 27 – Ruggero Peruzzo; e 22 – Luiz Valente.

4ª Fila: 74 – Waldimir Fakri.

5ª Fila: 90 - Antônio Mendes Barros; e 64 Naim Homsí.

6ª Fila: 87 – Arnaldo Pacini.

7ª Fila: 63 – Antônio Versa; e 16 Nelson Bastos.

8ª Fila: 30 – Euclides Pinheiro.



A saída de pista de Alberico Passadore

A primeira corrida do dia, para Mecânica Nacional, teve um início espetacular, com três carros lutando arduamente pela liderança. Camillo Christófaró, assumiu a ponta, liderando a primeira volta, seguido por Ciro Cayres e um surpreendente Nelson Bastos, vindo a seguir: Alberico Passadore, Ruggero Peruzzo, Luiz Valente, Antônio Mendes Barros, Waldimir Fakri, Arnaldo Pacini, Antônio Versa e Euclides Pinheiro.

Ciro Cayres assumiu a liderança na volta seguinte, com Camillo Christófaró e Alberico Passadore formando um trio compacto. Nelson Bastos tinha despencado para o oitavo lugar e, depois dos três que ocupavam a liderança, passaram Ruggero Peruzzo, Antônio Mendes Barros, Luiz Valente, Antônio Versa, Naim Homsí, Nelson Bastos, Waldimir Fakri, Arnaldo Pacini e Euclides Pinheiro.



A chegada vitoriosa de Ciro Cayres

A luta para liderança continuou acirrada, com Camillo assumindo a liderança na terceira volta, passando Ciro em segundo e Passadore em terceiro.

Camillo deu uma pequena derrapada na quarta volta, caído para terceiro, com Ciro retornando à liderança. Ao final dessa volta registrou-se o primeiro abandono, com Nelson Bastos entrando nos boxes com vazamento de óleo no motor do seu carro.

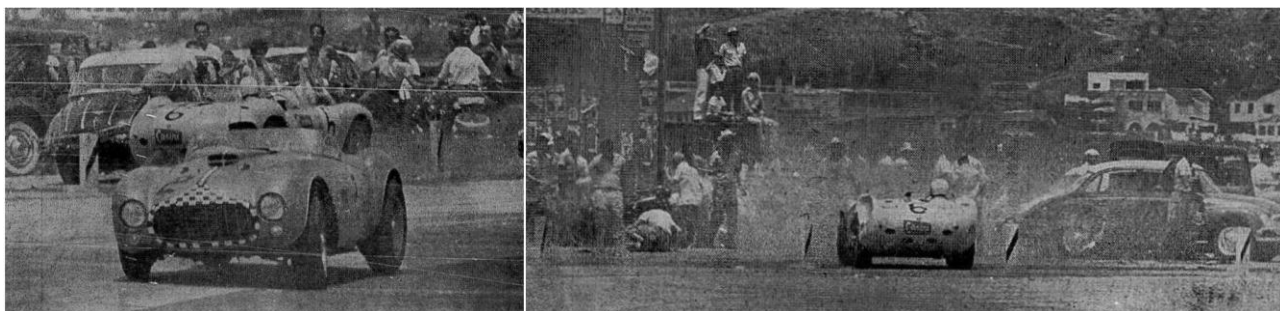
Camillo recuperou a segunda colocação na sexta volta, mas a perdeu definitivamente na volta seguinte, sendo obrigado a abandonar depois de 8 voltas, com o câmbio do seu carro quebrado.

Mesmo sem Camillo, a luta pela liderança continuou, com Ciro à frente, muito assediado pelo piloto uruguaio, porém, a luta duraria somente até à 19ª volta, quando Alberico Passadore deu uma saída de pista, retornou, mas teve que entrar nos boxes para fixar um amortecedor que se soltara e, com isso, Ciro Cayres abriu duas voltas de vantagem e seguiu tranquilamente à frente até receber a bandeirada de chegada. Passadore foi o segundo, Peruzzo o terceiro e Versa o quarto.

[Ver RESULTADOS 1960/53](#)

A prova principal teve o seu primeiro momento de tensão logo na largada, quando um desavisado se postou dentro de pista obrigando Luciano Della Porta a fazer uma manobra perigosa para não o atropelar.

A primeira volta foi completada com Della Porta à frente, Casini em segundo e Cabral em terceiro. O quarto era Hermano da Silva Ramos e a seguir vinham: David Piper, Luís Milan, Jean Lucas, Annie Soisbault, Frank Francis, Daniel Magalhães e Ana Isabel.



O acidente de Henrique Casini

Na quarta volta, Casini se atrasou, caindo para a quinta posição, sendo superado por Silva Ramos e Piper.

Na quinta volta ocorreu o primeiro abandono, com o francês Jean Lucas entrando nos boxes com a tubulação de óleo do seu Cooper rompida.

Na oitava volta entrou nos boxes o carro de Ana Isabel que alegando não ter se adaptado ao carro, cedeu seu volante a Kurt Delfosse e o carro retornou à corrida que nessa altura tinha Nicha Cabral na liderança, seguido por Della Porta e Casini.

A décima segunda volta foi completada por Kurt Delfosse praticamente fora do carro, acelerando com a mão uma vez que havia se rompido o cabo do acelerador. Entrou nos boxes e abandonou.

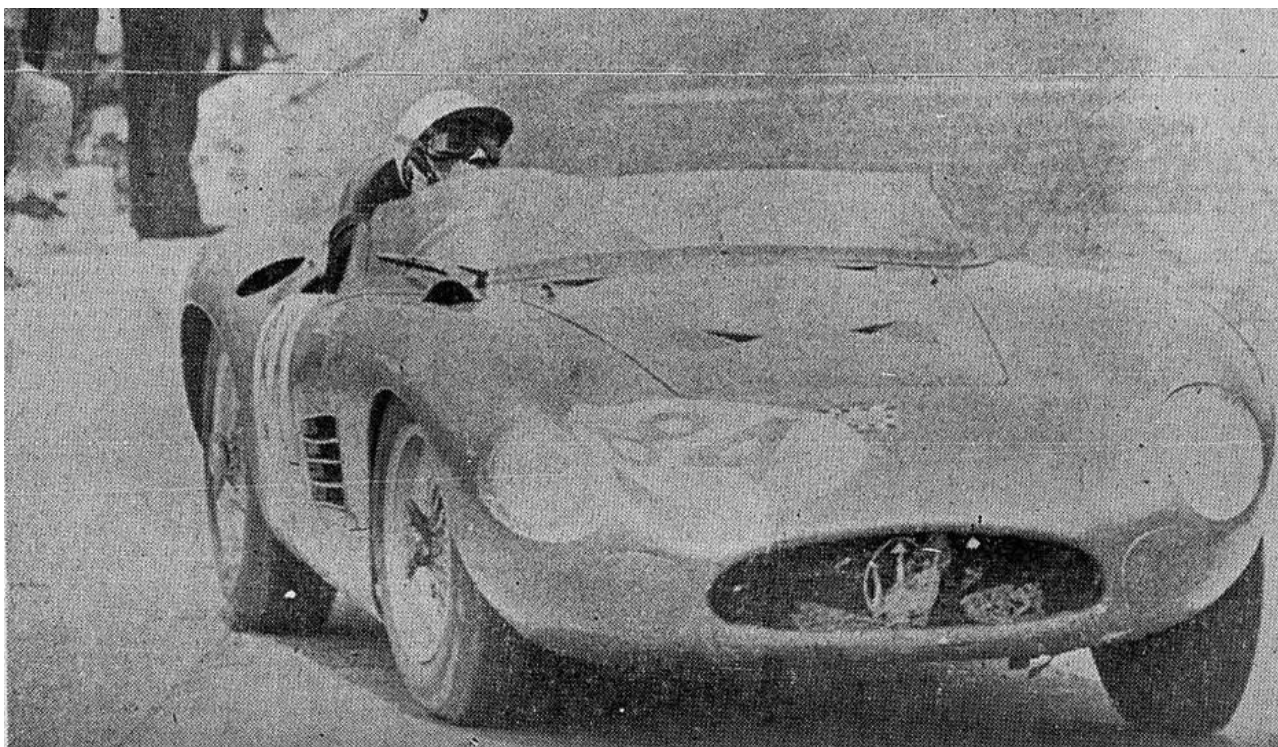
O abandono seguinte foi de Luciano Della Porta, com o câmbio quebrado, entregando a segunda posição para Casini, que tinha Silva Ramos no seu encalço.

Entretanto, a boa posição de Casini terminou na 20ª volta, quando o piloto perdeu a direção, saiu da pista, bateu no DKW Vemag que estava estacionado em local perigoso, atropelou o fotógrafo Rui Del Negro da UPI e um assistente. Os feridos foram atendidos e removidos para o hospital e Casini retornou à prova, mas havia perdido muito tempo com o acidente, não tendo mais nenhuma chance de tentar lutar pela vitória.

Apenas mais um abandono ocorreu, quando David Piper ficou sem gasolina.

Cabral recebeu a bandeirada de chegada com 45 segundos de vantagem para Hermano da Silva Ramos, que fez uma excelente corrida, com um carro de potência muito inferior, demonstrando porque esse brasileiro tinha conquistado tanto sucesso nas corridas internacionais, inclusive na Fórmula 1.

[Ver RESULTADOS 1960/54](#)

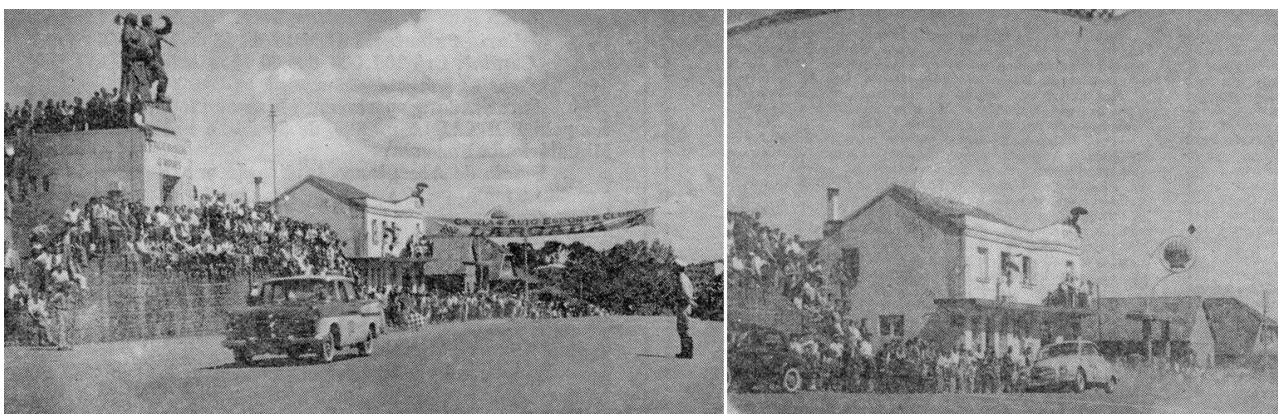


Nicha Cabral na sua Maserati 300S

54 – SUBIDA DE GALÓPOLIS

No dia 6 de novembro foi disputada uma corrida do tipo “Subida de Montanha”, na atual BR 116, antiga BR2, entre Galópolis e Caxias do Sul, no Rio Grande do Sul. Essa prova foi um espécie de consagração para o piloto Flávio Del Mese, que apesar de correr com um DKW de apenas 981 cc, bateu carros de potência bem superior como os Simca Chambord, sendo que um desses carros foi pilotado pelo campeão gaúcho e das Mil Milhas Brasileiras, Catharino Andreatta.

[Ver RESULTADOS 1960/55](#)



À esquerda Catharino Andreatta (Simca Chambord) e à direita Flávio Del Mese (DKW Vemag)

55 – MIL MILHAS BRASILEIRAS

O encerramento da temporada automobilística se deu com a realização das Mil Milhas Brasileiras, em Interlagos, nos dias 26 e 27 de novembro. A prova trazia grandes expectativas, principalmente no que se refere à qualidade dos participantes.

O Rio Grande do Sul, cujos pilotos venceram as quatro edições anteriores, se inscreveu em massa, com nada menos que 12 carros. De São Paulo, vinha um dos favoritos, a Carretera Chevrolet Corvette, de Camillo Christófar, que fora injustamente destituída de uma vitória legítima em 1957, com Chico Landi e

Gimenez Lopes, terminara em segundo lugar em 1958 e novamente em 1959. Além disso, Camillo formava dupla com o bicampeão dos 500 Quilômetros de Interlagos, Celso Lara Barberis.



A largada da prova

Outra participação que merecia destaque era dos novos FNM 2000 JK, que contaria com quatro carros com apoio da montadora, para Chico Landi, Álvaro Varanda, Mário Olivetti e Alberto Carraro. Essa equipe acabou recebendo um reforço de peso à última hora, com a inscrição de Christian Heins ao lado de Chico Landi. E isso se deu por um desentendimento entre Christian Heins e o chefe da equipe Vemag, Jorge Lettry. A equipe Vemag, além de três carros pintados de branco e inscritos diretamente pela fábrica, contava com um quarto carro inscrito pela revendedora Serva Ribeiro e esse seria o tradicional carro de Heins e Eugênio Martins. Num dos treinos em Interlagos, Lettry, com sua “flegma” germânica distribuía ordens aos pilotos e mecânicos através de um megafone, fato que já se tornara tradicional nesses treinos, e tudo corria bem até Christian se rebelar contra uma dessas ordens, pegar suas coisas e se retirar do autódromo durante os treinos. Sabendo disso, Chico Landi o convidou para formar dupla na corrida, uma vez que o seu parceiro das 24 Horas de Interlagos, Camillo Christófar, correria no Chevrolet Corvette. A largada a prova ocorreu às 20:30 minutos do sábado, dia 26, ao estilo Le Mans, e logo Camillo assumiu a liderança, completando a primeira volta nessa posição.



À esquerda Celso Lara Barberis empurrando o carro até a linha de chegada e à direita, o DKW Vemag de Eugênio Martins e Bird Clemente.

Com o decorrer da prova, uma baixa de peso na luta pela liderança ocorreu logo na 21ª volta, quando a dupla tricampeã das Mil Milhas, Catharino Andreatta/Breno Fornari, teve que perder muito tempo nos

boxes, com problemas mecânicos no seu potente Ford equipado com motor Thunderbird. Perdeu muitas voltas e seria difícil recuperar o tempo perdido.



O Chevrolet nº 88 de Ivo Rizzardi/Antônio Santilli recebendo do seu pessoal de boxe o tempo de volta enquanto os carros de Celso Lara Barberis/Camillo Christóforo e de Álvaro e Aylton Varanda estão parados nos boxes.

Ao serem completadas 3 horas de corrida, ou 34 voltas, a ordem era a seguinte: 1º Camillo/Barberis (Chevrolet 82); 2º Rizzardi/Santilli (Chevrolet 88); 3º Eugênio/Bird (DKW 18); 4º Landi/Heins (JK 28); 5º Menegaz/Bertão (Chevrolet 24); 6º Álvaro/Aylton (JK 44); 7º Júlio/Vaz Lobo (Ford 60); 8º Pucci/Pucci (Ford 68); 9º Ary/Rochet (Chevrolet 8); e 10º Lepper/Said (Ford 14).

No início da noite, Camillo/Barberis lideravam com tranquilidade, vindo em segundo lugar, muito distante, o FNM JK de Landi/Heins, seguido pelo Chevrolet de Rizzardi/Santilli e pelo FNM JK de Álvaro e Aylton Varanda.



O carro de Catharino Andreatta/Breno Fornari parado nos boxes

E tudo corria bem para Camillo até que, por volta das 3 horas da manhã, o suporte do tanque de gasolina do seu carro se rompeu. O carro chegou aos boxes, o tanque foi amarrado com cordas e retornou à prova, ainda mantendo a liderança.

Após completar a volta número 174, o tanque se soltou novamente sendo preso dessa vez por correias de couro. O carro retornou então em segundo lugar, atrás do JK de Chico Landi/Christian Heins.

Camillo ao volante começou a correr como nunca, chegando a fazer a melhor volta da prova com o tempo de 4m12s3 e logo retomou a liderança da prova.

Quando faltavam apenas onze voltas para o término da corrida, o problema surgiu novamente na Subida do Lago, sendo que dessa vez foi ainda mais sério, com o rompimento da correia da bomba d'água.

Com muito custo Camillo conseguiu chegar aos boxes onde ficou constatado que o motor havia "engripado". Os mecânicos tentaram de tudo, mas não conseguiram fazer o carro voltar a funcionar, Camillo entendeu que a corrida havia terminado. Celso Lara ainda fez de tudo que estava a seu alcance, porém só lhe restou empurrar o carro para receber a bandeirada de chegada na quarta colocação.

Chico Landi e Christian Heins, com os problemas do até então líder, assumiram a ponta da corrida e venceram com três de voltas de vantagem sobre Ivo Rizzardi/Alfredo Santilli e seis sobre Álvaro e Aylton Varanda.

Foi um resultado especial para a indústria automobilística brasileira que, pela primeira vez bateu os carros estrangeiros que tinham potência mais de duas vezes superior aos FNM nacionais, mas que não contavam com um conjunto mecânico tão moderno.

Outra atuação que merece destaque foi a dos pernambucanos Paulo Marinho e Gegê Bandeira que terminaram a prova na sétima posição, com um DKW Vemag, à frente dos carros inscritos pela fábrica, fato que não pode ser contestado, apesar da Vemag veicular propaganda colocando o carro de Marinho/Cayres com o melhor até 1.600 cc, embora esse carro tenha sido apenas o décimo colocado na prova.

[Ver RESULTADOS 1960/56](#)



A chegada vitoriosa de Chico Landi/Christian Heins

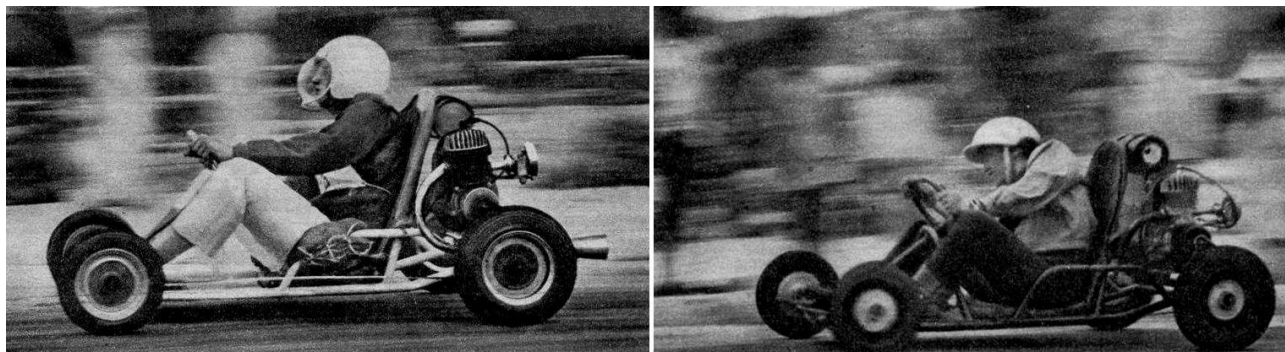
56 – KART NO RIO DE JANEIRO

No dia 18 de dezembro foi disputada a primeira corrida de kart oficializada pelo Automóvel Clube do Brasil. O evento, organizado pelo Automóvel Clube do Brasil e patrocinado pelo Jornal "O Globo" foi realizado no Recreio dos Bandeirantes, no Rio de Janeiro e teve como principal vencedor Wilson Fittipaldi Jr.

Foram disputadas diversas provas, sendo a primeira destinada a karts da categoria "Brasil Standard", que contou com a participação de sete pilotos e teve o seguinte resultado: 1º Oscar Nolasco – 7m08s7; 2º Moisés Saubel – 7m26s4; 3º Francisco Pinheiro Guimarães; 4º Geraldo Giocosa; 5º Alberto Alcoulumbre; 6º George Pimentel; 7º Alcides Canela Jr.

A segunda corrida, também para karts da categoria "Brasil Standard", foi vencida por Giovanni Moschetti, porém, após receber a bandeirada, o piloto informou à direção de prova que seu kart não era dessa categoria e assim pediu que sua participação fosse anulada, o que equivale a ter sido desclassificado.

Resultado: 1º Sérgio Carvalho – 7m38s9; 2º Álvaro Varanda; 3º Luís Arnaldo; 4º Pio de Los Casares; 5º Aylton Varanda; 6º Caio Pinheiro.



À esquerda Wilson Fittipaldi Jr. e à direita a Condessa Paternotte de la Vallé

Em seguida foi disputada uma corrida para “moças”, que teve sete participantes treinando, porém apenas quatro largaram, ficando de fora as modelos Isabela, Luci e Gigi. Iniciada a corrida, Mirtes Varanda, esposa de Álvaro Varanda assumiu a ponta, porém logo em seguida seu kart começou a falhar e com isso acabou sendo ultrapassada pelas demais concorrentes, ficando o resultado final assim: 1º Eliane Patenortte de La Vallé – 4m48s2; 2º Bela Manequim; 3º Lígia Bastos; 4º Mirtes Varanda.

A quarta prova do dia, foi em disputa da “Taça Mecânica Popular”, disputada em 15 voltas e foi vencida por Wilson Fittipaldi Jr. Nessa prova participou Chico Landi, mas com um kart de motor inferior, não teve como se destacar. Resultado: 1º Wilson Fittipaldi Jr. – 7m00s2; 2º Jairo Bicudo – 7m16s7; 3º Oscar Nolasco; 4º Rubens Arantes; 5º Maneco Combacau; 6º Chico Landi; 7º Geraldo Giocosa; 8º Carlos Lázaro; 9º Aloísio Bretas; 10º Chuck Wogward; 11º Carlos Oliveira.

A prova final, destinada à categoria “Especial”, em disputa do “Troféu Ricardo Serran”, foi disputada em vinte voltas e também vencida por Wilson Fittipaldi Jr.

Resultado: 1º Wilson Fittipaldi Jr. - 9m02s7; 2º Júlio Thener – 9m13s6; 3º Leo Junqueira; 4º Rubens Arantes; 5º Arthur de Souza Costa; 6º Cláudio Daniel Rodrigues; 7º Luigi Ciai; 8º Jairo Bicudo; 9º Carlos Oliveira.



Largada da prova “Especial”, com Cláudio Daniel Rodrigues à frente, com Chico Landi em segundo e Wilson Fittipaldi Jr. em terceiro.

57 – II CERTAME AUTOMOBILÍSTICO DA FRONTEIRA (MELO – URUGUAI)

Também baseado no livro “Automobilismo no Tempo da Carreteras”, encontramos o registro de uma corrida disputada na cidade de Melo, no Uruguai, envolvendo pilotos brasileiros. Segundo o referido livro, essa corrida aconteceu no dia 23 de dezembro, uma sexta-feira, o que nos traz uma dúvida, podendo ter sido realizada tanto no dia 25 de dezembro, um domingo, que coincidia com o Natal ou no dia 18, uma semana antes. Entretanto, vale o registro de sua realização que, de acordo com o livro foi vencida por Antônio Planella, com Rômulo Buonavoglia em segundo e José Otero em terceiro.

[Ver RESULTADOS 1960/57](#)