

AUTOMOBILISMO GAÚCHO

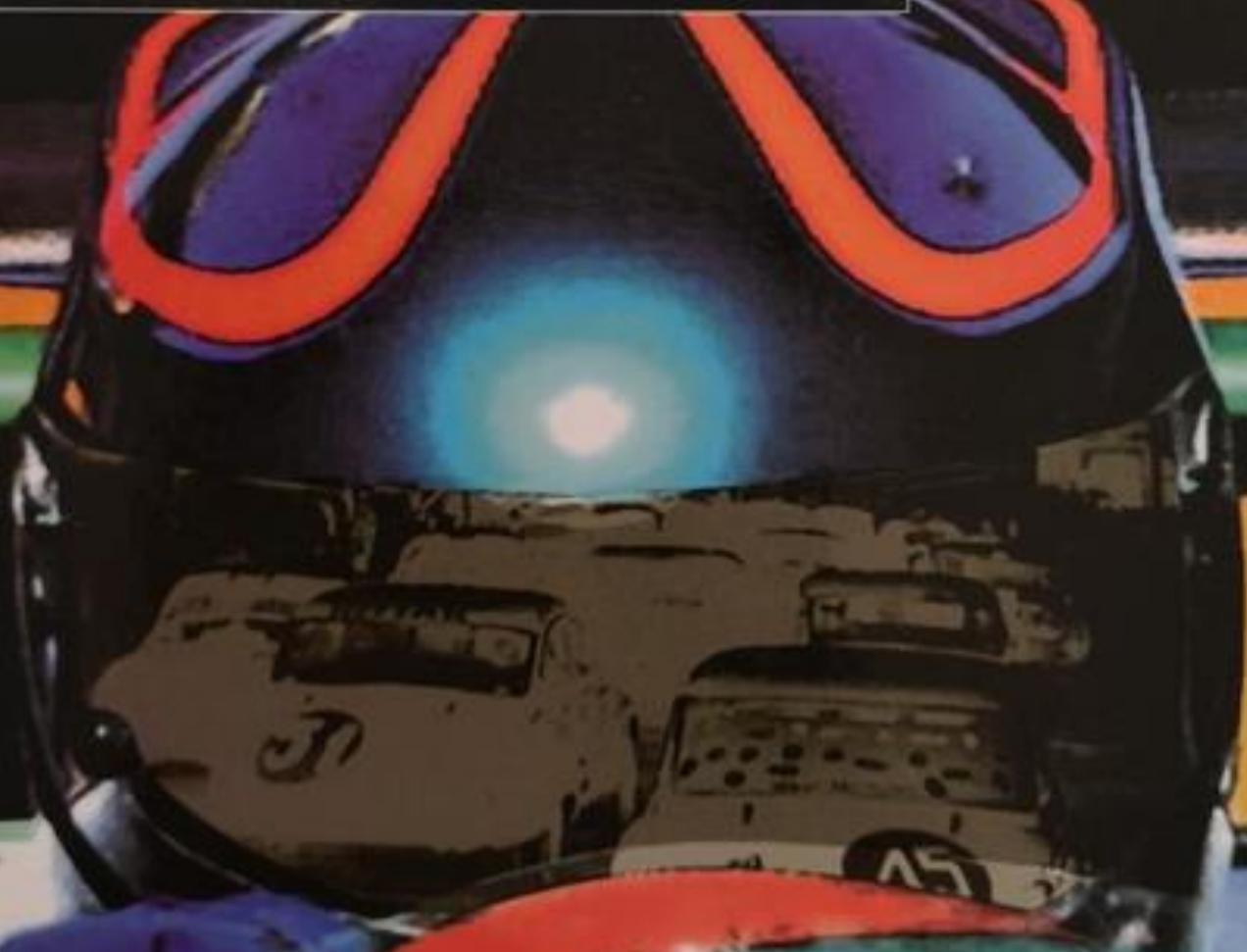
# 12 HORAS



HISTÓRIAS & ESTATÍSTICAS

1962 - 2019

ATUALIZADO



Paulo Torino  
Paulo Lava



AUTOMOBILISMO GAÚCHO

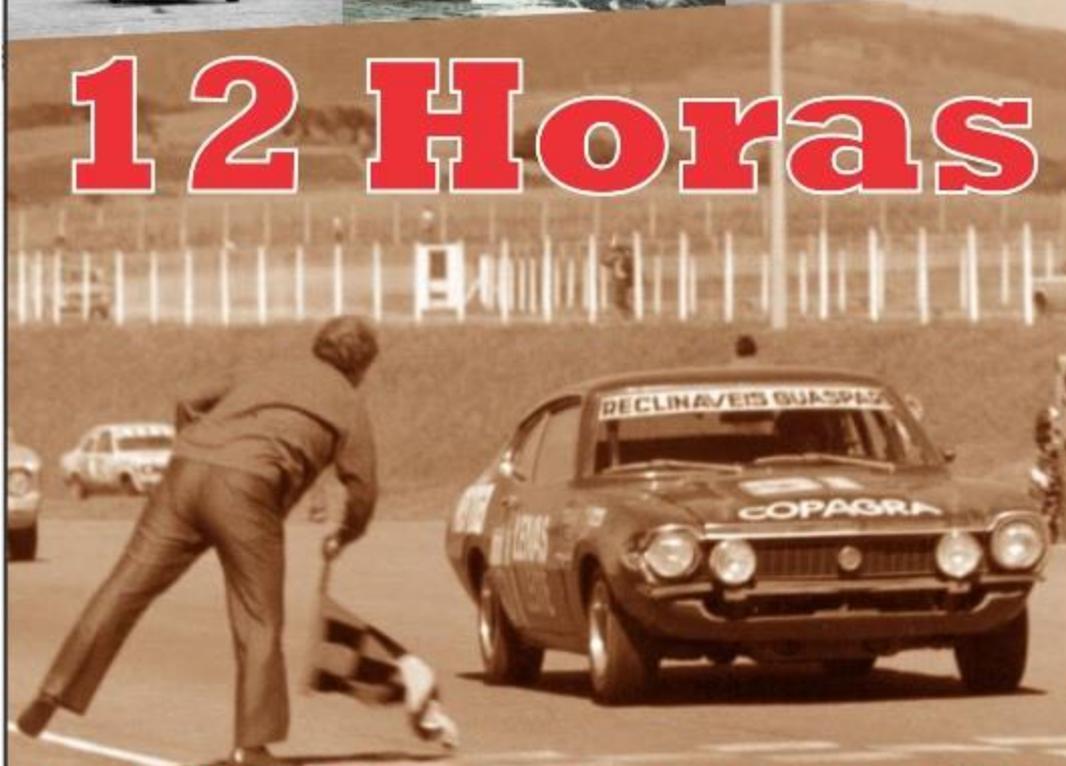
**12 HORAS**  
Histórias & Estatísticas  
**1962 - 2019**

PAULO TORINO – PAULO LAVA

AUTOMOBILISMO GAÚCHO  
12 HORAS 1962/2019



# 12 Horas



**A HISTÓRIA DE UMA TRADIÇÃO**

Título: Paulo de Tarso  
Pensador: Paulo Motta / 1962  
Fotos: arquivo

Título original:

**12 HORAS Histórias & Estatísticas 1962-2005**

Autores: Paulo Torino e Paulo Lava

Capa: Roberto Muccillo Torino

1ª edição, dezembro 2006

Editora Imagens da Terra, 144p.

Projeto Gráfico: Gilberto Menegaz

Editoração: Yzara Menegaz

Revisão: Patricia Weber

É com prazer que publicamos a continuidade do livro **AUTOMOBILISMO GAÚCHO 12 HORAS – Histórias & Estatísticas 1962-2005**, escrito pelos jornalistas Paulo Torino e Paulo Lava e publicado pela editora Imagens da Terra, em 2006.

A versão digital que disponibilizamos no **corridaonlineNEWS** é uma publicação inédita, gratuita e complementa a história desta corrida até 2019.

A saga das 12 Horas não tem fim, ela representa o que de melhor fazemos em nosso automobilismo, um orgulho brasileiro e um sonho para a grande maioria dos pilotos, que desafiam todos os anos a velocidade com talento, regularidade e arrojo. Ao revelar os novos campeões, homenageamos todos os seus participantes, em especial, os pilotos que, em algum tempo, embarcaram num carro de corridas para participar desta fabulosa competição.

Deixamos aqui esta história em aberto, para em breve retomá-la e, mais tarde, reescrevê-la novamente, até que outro dia, alguém continue a escrever suas páginas de vitórias...

Paulo Torino  
Editor

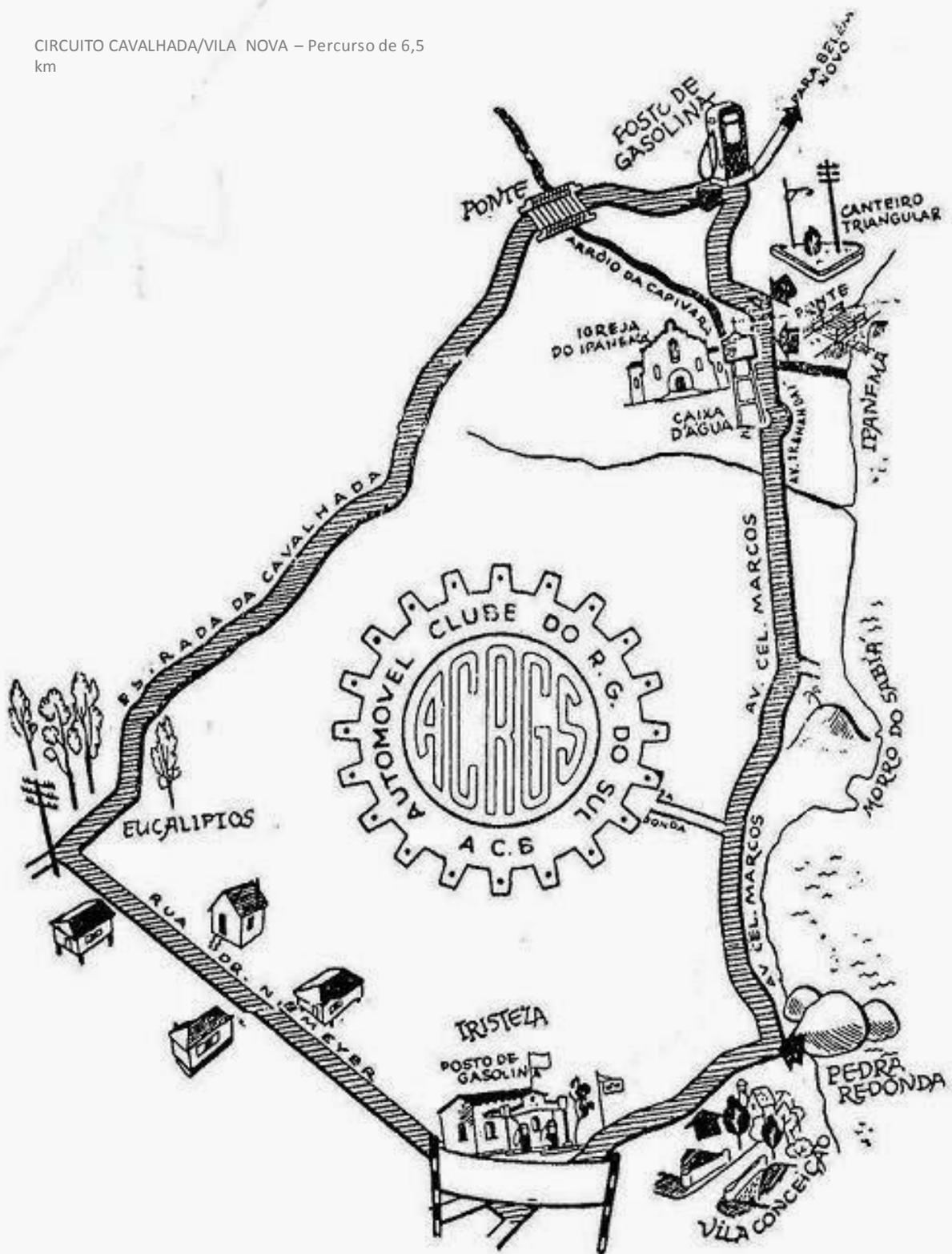
Porto, dezembro 2019

# 1962

## 1ª 12 Horas de Porto Alegre



CIRCUITO CAVALHADA/VILA NOVA – Percurso de 6,5 km



# 1962

## O INÍCIO DE UMA TRADIÇÃO

A década de 60 foi um período no qual a efervescência de ideias iria modificar os padrões sociais, culturais e políticas do país. No esporte não foi diferente.

No Rio Grande do Sul, muito já havia sido feito pelo automobilismo, mas a história da prova 12 Horas começa efetivamente a partir de 1961. Nas eleições para a presidência do Automóvel Clube do Rio Grande do Sul daquele ano, uma chapa de comunicadores da Rádio Guaíba foi vencedora, tendo à frente o nome de Jorge Alberto Mendes Ribeiro. Sua figura era de grande interesse para as aspirações da entidade. Mas, sem inclinação para o esporte, o jornalista acabou por não assumir a presidência, dando a seu vice, Pedro Carneiro Pereira, o comando da ACRGS. Piloto e radialista, Pedro Pereira participava de competições desde 1960, sendo tão apaixonado pelas corridas, quanto pela narração esportiva.

Pedro assume o cargo em 1962 e a sua gestão é revolucionária para os destinos do automobilismo gaúcho.

Além de manter as competições tradicionais, criou o campeonato de Fusca – carro popular, fácil de ser adquirido pelo seu baixo custo; as competições monomarcas para DKW e Gordini; as provas de 500 KM de Porto Alegre; e a lendária 12 Horas, como conta o piloto Alfredo Oliveira.

Após muitos estudos para a realização da I 12 Horas de Porto Alegre, os dirigentes do Automóvel Clube escolheram como local as ruas e avenidas da região Sul da cidade. No então denominado 'Circuito da Cavalhada', os principais trechos eram percorridos na Estrada Cavalhada - João Salomani e na Avenida Vicente Monteggia. A largada, por sua vez, ficou localizada no entroncamento da Avenida Otto Niemeyer. Tempo de prova aprovado e a data de 06 de maio homologada, faltava apenas divulgar a competição, tanto para desportistas como imprensa. Ambos acolheram com entusiasmo a ideia. Prova disso é que apesar da baixa temperatura, inúmeras barracas foram armadas ao longo de um circuito, além da participação de 38 veículos no grid.

## Duelos na madrugada

Exatamente a meia noite do dia 06 de maio de 1962 foi autorizada a primeira largada nas 12 Horas de Porto Alegre. Na manhã seguinte, depois de intensas disputas, a vitória ficou para a dupla Breno Fornari e Afonso Hoch com o Simca 35 que meses antes havia sido adquirido o carro do então banqueiro Magalhães Pinto que a família utilizava em passeios. Antônio Pegoraro e Dante Carlan, Simca 57, chegaram em segundo lugar, à frente de Flávio Del Mese e Luís Schimidt, DKW 12.

Apesar da potência dos veículos pilotados pelas duplas Fornari/Hoch e Pegoraro/Carlan, o início da prova foi dominado por pilotos que conduziram veículos de baixa cilindrada como DKWs e Dauphines. O grande destaque nas primeiras horas foi o DKW pilotado por Henrique e Karl Iwers, pai e filho. Não fosse uma derrapagem violenta que resultou em forte batida num barranco, a dupla talvez constasse como vencedora da I 12 Horas de Porto Alegre.



Famosa Curva da caixa d'água na Av. Tramandaí no bairro Ipanema



# RESULTADO FINAL

## 1ª 12 HORAS PORTO ALEGRE 06/05/1962

1º	Breno Fornari/Afonso Hoch (RS)	Simca#35	175 voltas
2º	Antônio Pegoraro/Dante Carlan (RS)	Simca#57	174v
3º	Flávio Del Mese/Luís Schimidt (RS)	DKW#12	173v
4º	Valter Almeida/Henrique Mutti Jr. (RS)	DKW#11	168v
5º	Catharino Andreatta/José Madrid (RS)	Simca #3	167v
6º	Raul Fernandes/Gabriel Cucchiarelli (RS)	DKW#33	166v
7º	José Asmuz/João Galvani (RS)	Dauphine #59	164v
8º	Orlando Menegaz/Ítalo Bertão (RS)	FNM #93	163v
9º	Pedro Pereira/Verner Meyer (RS)	Fusca #37	161v
10º	Aldo Finardi/Mário Rorella (RS)	Fusca #84	161v

### Resultado por Classe

#### Classe A (Dauphine; Fusca):

1º	José Asmuz/João Galvani (RS)	Dauphine - Classe B (DKW):
1º	Flávio Del Mese/Luís Schimidt (RS)	DKW - Classe C (Simca/JK):
1º	Breno Fornari/Afonso Hoch (RS)	Simca

### Estatísticas

Inscritos: 39 carros

Pole position: Aldo Costa/Haroldo Dreux (RS) Simca

Melhor volta: 1:50.545 de Breno Fornari/Afonso Hoch (RS) Simca

Inscritos: 39 carros

Pole position: Aldo Costa/Haroldo Dreux (RS) Simca

Melhor volta: 1:50.545 de Breno Fornari/Afonso Hoch (RS) Simca



**1963**  
**2ª 12 Horas de Porto Alegre**



# 1963

## A SUPREMACIA DO SIMCA

A experiência no ano anterior foi bem-sucedida. Por este motivo, o ACRGS optou em promover a II 12 Horas de Porto Alegre, no mesmo circuito urbano. Grande parte dos inscritos de 1962 esteve presente, incluindo concorrentes de outros Estados, como Zoroastro Avon, Mário Cesar Camargo, Ugo Gallina e Jayme Silva que mais tarde faria história como vitorioso preparador de veículos Maverick e Opala Stock Car. A dupla Gallina/Silva largou na pole position e permaneceu na frente por várias voltas, sempre seguida de perto por outro Simca de sua equipe, conduzido pelo também paulista Ciro Cayres, campeão Sul-americano de automobilismo 1961. A equipe acabou por abandonar a prova após uma quebra de motor de Silva e uma capotagem de Cayres que resultou apenas danos materiais. Graças aos abandonos de Jayme e Ciro, a dupla caxiense Juvenal Martins e Valter Dal Zotto assumiram a liderança da prova, posição ocupada até o meio-dia daquele domingo de junho.

Engana-se, contudo, que pensa ter sido fácil o trabalho dos caxienses – eles enfrentaram dificuldades diversas como defeito em um dínamo e vazamento de óleo. Não bastassem tais problemas, um cão que atravessou a pista por pouco não tira a vitória. Além disso, a duas voltas do final, uma fumaça começou a sair do carro. Martini, que fazia o turno final de pilotagem, teve que reduzir a velocidade e, tensão entre os membros de sua equipe, a vantagem de quatro voltas para a dupla vencedora desta prova em 1962 caiu para uma. Mesmo assim, a cada passagem em frente ao local aonde encontrava-se instalado os “boxes”, Martini acenava de forma positiva como que a dizer que estava tudo sob controle. E realmente estava, tanto que às 12h04min, o Simca 77 cruzou a linha de chegada com ampla vantagem para Fornari/Hoch.

# RESULTADO FINAL

## 2ª 12 HORAS PORTO ALEGRE

### Prova Christian Heins – 23/06/1963

1º	Juvenal Martini/Walter Dal Zotto (RS)	Simca #77	193 voltas
2º	Breno Fornari/Afonso Hoch (RS)	Simca #35	192v
3º	Catharino Andreatta/Aldo Costa (RS)	Simca #3	186v
4º	Paulo Feijó/Teodolindo Forestti (RS)	FNM #97	184v
5º	Flávio Del Mese/Joaquim Mattos (RS/SP)	DKW #12	184v
6º	Bird Clemente/Mário César Camargo (SP)	DKW #10	183v
7º	Karl Iwers/Henrique Iwers (RS)	DKW #9	181v
8º	Júlio Schinke/Sérgio Figueiredo (RS)	DKW #83	179v
9º	Joaquim Oliveira/Nilton Silva (RS)	DKW #41	176v
10º	José Asmuz/Luís Fernando Costa (RS)	Simca #79	173v

#### Resultado por Classe

##### Classe A (Dauphine Gordini Fusca)

1º	João Bastian/Henrique Mutt (RS)	Dauphine Classe B (DKW)
1º	Flávio Del Mese/Joaquim Matos Filho (RS/SP)	DKW Classe C (Simca JK)
1º	Juvenal Martin/Walter Dal Zotto (RS)	Simca

#### Estatísticas

Inscritos: 39 carros

Pole position: Jayme Silva/Ugo Gallina (SP), Simca

Melhor volta: 1:51.002 de Breno Fornari/Afonso Hoch (RS), Simca

Nesta prova foi entregue o Troféu Cristian Heins a dupla João Carlos Bastian/Henrique Mutti Jr. do Gordini nº 1 por ter completado 170 voltas na liderança isolada do Grupo A por mais de 11 horas consecutivas.



# 1968

## A última nas ruas de Porto Alegre

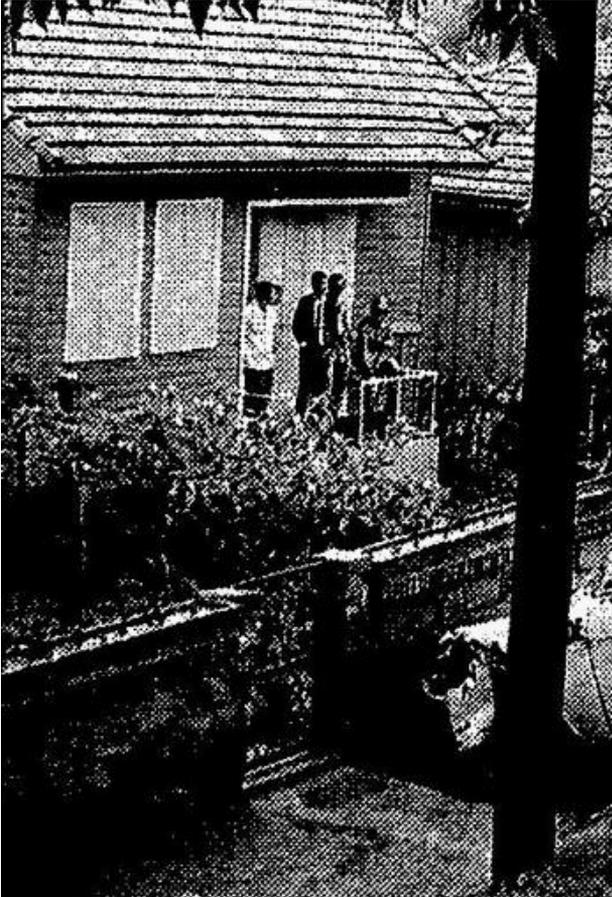


## **1968 FITTI SHOW EM PORTO ALEGRE**

Ao contrário das edições anteriores, a prova de 1968 foi realizada em dezembro. A data não impediu que pilotos de outros Estados comparecessem. A lista de inscritos destacava a presença dos irmãos Emerson e Wilson Fittipaldi Júnior, já famosos pelas vitórias obtidas em certames de kart, monopostos e turismo. A dupla trouxe para Porto Alegre um Volkswagen 1600 (motor modificado) e poucos duvidavam que a vitória não ficaria com os Fittipaldi. Mas a equipe Bino/Greco, comandada pelo já conhecido Luís Antônio Greco, tinha outros planos. Priorizava a estreia do carro recém lançado pela Ford, o Corcel Sedan (modelo quatro portas). O preparador cercou-se de cuidados para fazer deste o vencedor colocando ao seu



volante a dupla Bird Clemente e José Carlos 'Moco' Pace que, a exemplo dos irmãos Fittipaldi, fazia carreira internacional alcançando a Fórmula 1. Greco ainda disponibilizou outro veículo idêntico para os pilotos locais Catharino Andreatta e seu filho Vitorio. Os gaúchos admirados pela torcida, andaram entre os primeiros, mas pouco puderam fazer. Restou então a dupla Bird/Pace oferecer resistência aos Fittipaldi. O duelo entre o Corcel e o Fusca se manteve até a última hora da corrida. Faltando dez voltas para o final, Wilsinho conseguiu ultrapassar Pace que nada pôde fazer para impedir a vitória do VW 7, exceto parabenizar os vencedores pela corrida.



Símca de António Ventre



#29 Sander #99 Feoli





Acidente de Breno Fornari na delegacia de polícia no bairro Tristeza



# RESULTADO FINAL 3ª 12 HORAS PORTO ALEGRE 07/12/1968



Corcel #4 de Pace/Bird

1º	Emerson Fittipaldi/Wilson Fittipaldi Júnior (SP)	Fusca #7	193 voltas
2º	José Carlos Pace/Bird Clemente (SP)	Corcel #4	193v
3º	Jayme Silva/Ugo Gallina (SP)	FNM #126184v	
4º	José Madrid/Antônio Madrid (RS)	FNM #22	184v
5º	Orlando Menegaz/Ítalo Bertão (RS)	Simca #1	183v
6º	Jan Balder/Henrique Iwers (SP/RS)	DKW #9	182v
7º	Catharino Andreatta/Vitório Andreatta (RS)	Corcel #2	182v
8º	Edésio Ce/Paulo Salatino (RS)	Simca #76	180v
9º	José Asmuz/Ismael Chaves Barcellos (RS)	Simca #32	179v
10º	Rafaele Rosito/Sérgio Axelrud (RS)	Fusca #43	178v

## Resultado por Classe

### Classe A:

1º	Henrique Iwers/Jan Balder (RS-SP)	DKW Classe B:
1º	Emerson Fittipaldi/Wilson Fittipaldi Júnior (SP)	Fusca Classe C:
1º	Jayme Silva/Ugo Gallina (SP)	Protótipo FNM

## Estatísticas:

Inscritos: 40 carros



Emerson comemora o momento da vitória com o braço para fora, enquanto seu irmão "o Tigrão" Wilson é contido pelo guarda e o pai delas, "o Barão" pula de alegria no momento da bandeirada.

# 1971

1ª edição 12 HORAS DE TARUMÃ



# 1971

## NA CASA NOVA

### UM PASSEIO DO

### OPALA

Na primeira edição da 12 Horas no então recém-inaugurado Autódromo Internacional de Tarumã, o público assistiu a fácil vitória do Opala 84 dos paulistas Pedro Vitor De Lamare e Carlos Quartin de Moraes mais o gaúcho José Luiz de Marchi fato que não chegou a ser surpresa de tão evidente desde o início da prova. A corrida, iniciada à meia noite do dia 25 de setembro de 1971, se resumiu às disputas na classe A, principalmente, entre os VW dos pilotos gaúchos. O maior adversário do trio vencedor, o Opala 22 de Pedro Carneiro Pereira, Juvenal Martini e Ismael Chaves Barcellos, quebrou pela manhã.

Durante quase toda a madrugada, o VW 43 de Leonel Friedrich e Rafaelle Rosito conservou a primeira colocação

na categoria e a terceira na geral. Às 6h, quando amanheceu, o Opala 84 mantinha seis voltas de vantagem sobre o VW 43, com o VW 2 de Vitório Andreatta e Vlademir Soares na terceira colocação. O cenário mudou com a parada inesperada de Rosito. O VW 43 ficou 18 minutos no box para solucionar problemas elétricos, sendo ultrapassado por três concorrentes. O retorno do 43 para a pista proporcionou um dos melhores momentos da corrida. Virando em média 1min25seg, o carro ficou a 10 voltas do líder às nove horas da manhã. Faltando menos de duas horas para o final da prova, o VW 43 apresentaria novos problemas mecânicos abandonando a competição.

De Lamare teve como companheiros Carlos de Moraes, professor em sua escola de Pilotagem em São Paulo, e o piloto de fórmula José Luiz de Marchi. O gaúcho gozava do status de piloto profissional e foi convidado a participar da competição, tendo o patrocínio da Associação Guaporense de Automobilismo (AGA) que pagou dois mil cruzeiros para a equipe paulista. O Opala 84 era revolucionário para a época, equipado com freio a disco nas quatro rodas, além de outras inovações. Preparado pelo argentino Jorge Cupeiro, o carro foi pole, não saiu da liderança durante toda a corrida e chegou duas voltas à frente do segundo colocado, provando ser imbatível naquele ano. Também estabeleceu a melhor volta da prova com o tempo de 1.22s.887 numa média de 121,96 km/h. no pódio os cinco primeiros colocados receberam entre cinco mil e um mil cruzeiros como prêmio, além de troféus.



Raffaele Rosito dava show no Tala atrás do Opala de De Lamare



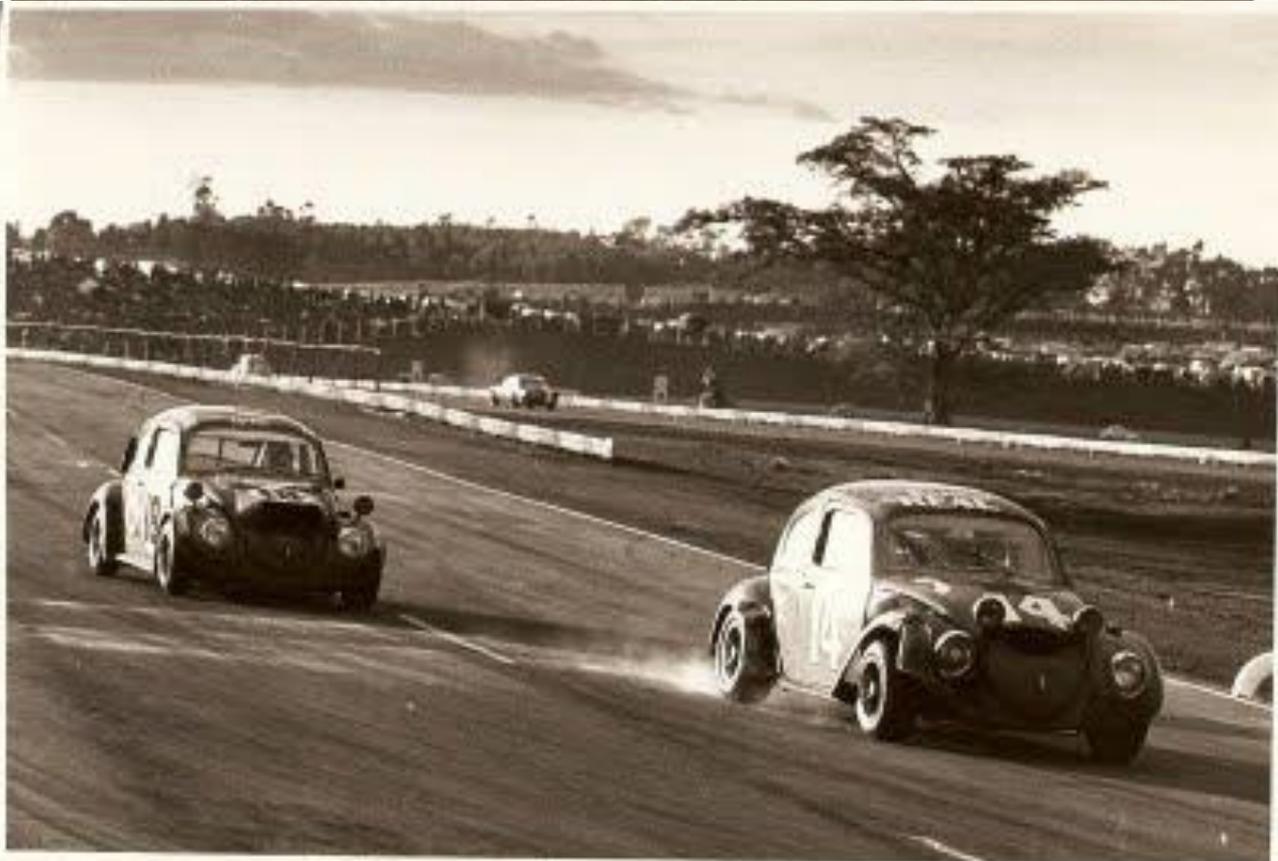
Joyce Larronda entrevista a fotógrafa Dulce Lee



Bocão Pegoraro andando sempre acima do limite



Fusca #14 Janjão Freire, Luiz Gustavo e E. Fabbrin



ACRGS 12 HORAS   
FGA de **TARUMÁ**   
CBA 20 de setembro de 1971



Corcel #99 de Francisco Feoli, Edison Brum e Franklin Körting, seguido do VW #13 de Élcio Prolo e Antônio Carlos Miranda.



Paulo Hoerlle de DKW na 1ª 12 horas Tarumã ao lado de Carlos A Petry

## RESULTADO FINAL

### 1ª 12 Horas Tarumã - 25/09/1971

1º	Pedro De Lamare/Carlos Q. Morais/José Marchi (SP/RS)	Opala#84 466 voltas
2º	João Schmidt/Júlio Tedesco (RS)	Opala#91 464v
3º	Jan Balder/Fausto Dabbur (SP)	Fusca#88 445v
4º	Rejany Franzen/Emílio Boeckel/Vilmar Azevedo (RS)	Fusca#62 439v
5º	Élcio Prollo/Antônio Miranda (RS)	Fusca#13 439v
6º	Fernando Sbróglío/Rogério Monteiro (RS)	Fusca#11 435v
7º	Jacob Kounrouzan/Eudoro Oliveira (SP)	Fusca#10 432v
8º	Vitório Andreatta/Vlademir Soares (RS)	Fusca#2 430v
9º	Chico Feoli/Franklin Körting/Edson Soares (RS)	Corcel#99 429v
10º	Raffaele Rosito/Leonel Friedrich (RS)	Fusca#43 426v

#### Resultado por Classe

##### Classe C 3000cc A 6000cc

1º	Pedro Lamare/Carlos Q. Morais/José Marchi (SP/RS)	Opala Classe A até 1600cc:
1º	Jan Balder/Fausto Dabbur (SP)	Fusca Classe B de 1600cc A 3000cc:
1º	Arino Panatto/César Pegoraro/Nelson Barro (RS)	JK FNM

#### Estatísticas

Inscritos: 38 carros

Pole position: Pedro Vítor Lamare/Carlos Moraes/José Di Marchi (SP/RS) Opala

Melhor volta: 1:22.887 (121,96 km/h) de Pedro Vítor Lamare/Carlos Q. Moraes/José Di Marchi (SP/RS), Opala



**1972**

**2ª edição 12 HORAS DE TARUMÃ**



## 1972

# ENFIM A VITÓRIA

A obstinação de alguns pilotos para vencer uma prova 12 Horas muitas vezes deve ser perseguida durante muitos anos. Assim aconteceu com a dupla Pedro Carneiro Pereira e Ismael Chaves Barcellos que, depois de uma verdadeira maratona desde as provas de rua de Porto Alegre, alcançou seu objetivo principal, a vitória.

Pedro Carneiro Pereira imprimiu um ritmo alucinante nas primeiras horas de prova registrando tempos médios de 1min25seg por volta. Várias equipes comentavam que naquele ritmo o motor do Opala não resistiria. No entanto, a dupla manteve o carro sempre na primeira posição durante toda a madrugada e, nas primeiras horas da manhã, liderava a competição com folga.

A corrida foi marcada por dois fortes acidentes. O carro 89 bateu no guard-rail da curva 9 e ficou destruído. O piloto Roberto Giordani não ficou ferido, mas abandonou a competição. Antônio 'Janjão' Freire também capotou seu Volkswagen no Tala Larga no início da manhã. Mesmo assim, o carro 14 conseguiu retornar a corrida. No meio da manhã, a direção de prova anunciava as punições por ultrapassagem em bandeiras amarelas durante a madrugada fazendo com que os carros 43, 70, 36, 62 e 34 perdessem uma volta na competição.

No meio da manhã, o público vibrava com as disputas. Azmuz/Oliveira, por exemplo, proporcionaram um espetáculo à parte até a quebra do Opala da equipe Primorosa. Os diplomados pela escola de pilotagem de Cláudio Muller, Vitor Mottin e Antônio Luft também se constituíam em uma grande atração da prova fazendo uma corrida de alto nível técnico. Lino Reginatto, líder de sua classe também deu seu show fazendo uma corrida arrojada e demonstrando muita técnica.

Os pilotos do Opala 22 conquistaram, além da fita azul da competição, a vitória na Classe D. A dupla demonstrou tanta alegria ao término da prova, que foi cumprimentada por vários adversários, além de mecânicos e torcedores.

Um grande público prestigiou a segunda edição no novo circuito de Viamão das 12 Horas, no dia 9 de outubro de 72. Os torcedores deixaram uma arrecadação de 57 mil Cruzeiros na bilheteria do autódromo



## RESULTADO FINAL 2ª 12 HORAS TARUMÃ - 09/10/1972

1º	Pedro Pereira/Ismael Barcelos (RS)	Opala#22 476 voltas
2º	Raffaele Rosito/Leonel Friedrich (RS)	Fusca#43 468v
3º	Raul Machado/Sérgio Noronha-Bruno D'Almeida (RS)	Fusca#34 465v
4º	Denis Reginatto/Lino Reginatto/Elomar Veit (RS)	Fusca#8 464v
5º	Antônio Luft/Vítor Mottin (RS)	Fusca#70 459v
6º	Victor Steyer/Arnaldo Fossá (RS)	Fusca#7 457v
7º	José Asmuz/Alfredo Oliveira (RS)	Opala#32 445v
8º	Maurício Rosemberg/Moacir Rosemberg (RS)	Fusca#73 445v
9º	Abílio Weiland/Henry Paulo Dias (RS)	Corcel#38379v
10º	Voltaire Moog/Jorge Rodrigues (RS)	Corcel#44375v

### Resultado por Classe

#### Classe A

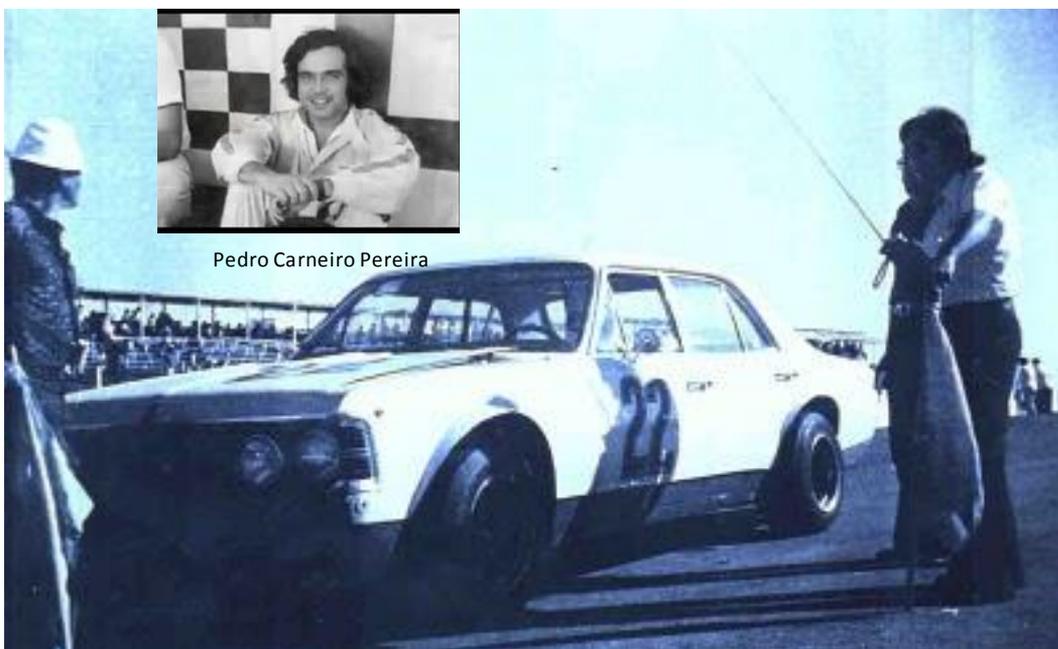
1º	Maurício Rosemberg/Moacir Rosemberg (RS)	Fusca Classe B
1º	Leonel Friedrich/Rafaella Rosito (RS)	Fusca Classe C
1º	José Asmuz/Alfredo Oliveira (RS)	Opala Classe D
1º	Pedro Pereira/Ismael Barcelos (RS)	Opala

### Estatísticas

Inscritos: 34 carros

Pole position: Pedro Pereira/Ismael Chaves Barcelos (RS)

Opala#22



**1973**

**3ª edição 12 HORAS DE TARUMÃ**





## 1973

### **POR UM PISCAR DE OLHOS**

Os irmãos Lino e Denis Reginatto, com um Fusca, garantiram o primeiro lugar na Prova Governador do Estado de forma sensacional, vencendo a corrida sobre a linha de chegada. Esta final ficaria marcada para sempre na memória de todos que estiveram no autódromo naquele primeiro domingo de setembro de 73. O pódio da VI 12 Horas também teve a presença do Opala vencedor do ano anterior, pilotado por Pedro Carneiro Pereira, Ismael Chaves Barcellos e Carlos Eduardo de Andrade.

O início da prova ocorreu às 21h50 de sábado como de forma habitual, com filas de três e dois carros entre os 35 melhores classificados no treinamento de sexta-feira. Na largada, Pedro Pereira alcançou com facilidade a ponta, seguido por Raffaele Rosito, Cláudio Mello e um grupo de carros mais rápidos. Ainda nas voltas iniciais, Joel Echel bateu forte com seu VW na saída

da curva 9. A disputa que mais chamava a atenção do público era entre o JK/FNM de Cláudio Muller e o VW de Arnaldo Fossá e Fernando Sbroglia que contornavam a curva um lado a lado durante muitas voltas.

Já nas primeiras paradas para abastecimento, vários carros apresentaram problemas mecânicos, obrigando as equipes a perder muito tempo nos reparos.

Às 06h da manhã, o Opala 22 era décimo colocado. Poucas horas depois, em uma prova de recuperação espetacular, o trio Pereira/Ismael/Andrade já ocupava a uma terceira colocação na classificação final e garantia a vitória na Classe D.

## Final Dramático

Com um rendimento surpreendente, Jorge Fleck e Raul Machado (Fusca) foram os pilotos que por maior tempo ocuparam a liderança da prova. Faltando 15 minutos para o término da corrida, mantinham a primeira colocação quando foram atingidos por um adversário na traseira do VW, o que ocasionou a perda dos dois canos de descarga. Com a perda de rendimento do motor, a vantagem sobre o segundo colocado era reduzida a cada volta. Fleck tentava se manter na pista e garantir a vitória, mas os gases expelidos para dentro do carro pelos dois canos de descarga quebrados quase fizeram o piloto desmaiar com um princípio de intoxicação. Mesmo com três cilindros, Fleck resistiu até a linha de chegada, quando na última volta foi alcançado e superado pelo VW dos irmãos Reginatto, que venceria a prova com apenas 0s057 de vantagem sobre Fleck.



Luis Alberto R Castro –Castrinho



12 horas de tarumã   
1 e 2 de 9 de 73   
a.c.r.g.s. f.g.a.

## RESULTADO FINAL

### 3ª 12 HORAS TARUMÃ - 10/09/1973

1º	Denis Reginatto/Lino Reginatto (RS)	Fusca#8 462 voltas
2º	Jorge Fleck/Raul Machado (RS)	Fusca#34 462v
3º	Pedro Pereira/Ismael Barcelos/ Carlos Andrade (RS/PR)	Opala#22 455v
4º	Júlio Tedesco/Marco Tedesco (RS)	Opala#17 455v
5º	Abílio Weiand/Voltaire Moog (RS)	Corcel#65 443v
6º	Élcio Prolo/Antônio Carlos Miranda (RS)	Fusca#13 441v
7º	Antônio Freire/José Di Marchi (RS)	Fusca#47 439v
8º	Humberto Zatti/Adelar Argentino (RS)	Fusca#21 433v
9º	Cláudio Mueller/Fernando Rangel (RS)	FNM#72 429v
10º	Diamantino Souza/Paulo Nienaber-Breno Freire (RS)	Corcel #79428v

#### Resultado por Classe

##### Classe A:

1º Abílio Weiand/Voltaire Moog (RS) Corcel

##### Classe B:

1º Lino Reginatto/Denis Reginatto (RS) Fusca

##### Classe C:

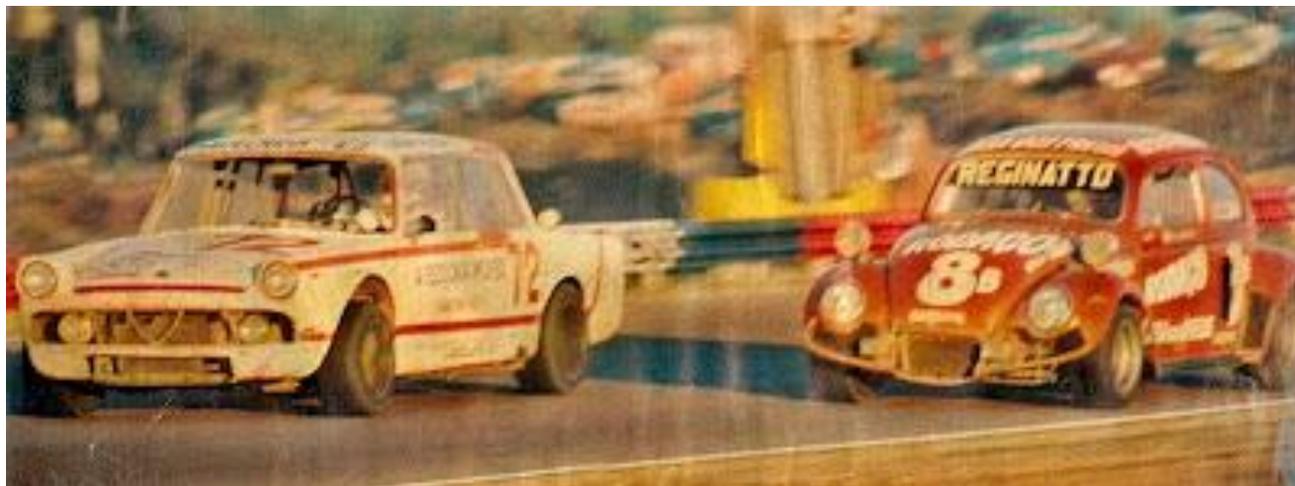
1º Claudio Mueller/Fernando Rangel (RS)

1º Pedro Pereira/Ismael Barcelos/ Carlos Andrade (RS) Opala

#### Estatísticas

Inscritos: 35 carros

Pole: Leonel Friedrich/Raffaele Rosito/Bruno Almeida (RS) Fusca



# 1974

4ª edição 12 HORAS DE TARUMÃ



# 1974

## QUANDO 12 É IGUAL A 9

A prova 12 Horas de Tarumã 1974 apresentou mudanças no regulamento e foi disputada efetivamente em nove horas. Às outras três horas somadas ao tempo total, fizeram parte das duas etapas classificatórias disputadas no sábado, nas quais se definiu a ordem de largada. Roberto Schmidt, Antônio 'Janjão' Freire e Renato Conill venceram a edição sem forçar o Ford Maverick 91, mantendo, durante toda a corrida, uma média muito regular. Os três impuseram um ritmo cauteloso nas primeiras horas, já que seus adversários diretos estavam parados na área de box enfrentando muitos problemas mecânicos. Com a quebra do Opala 17 de Júlio Tedesco e Marco Antônio Tedesco, que liderou a prova por quase seis horas, o Maverick 91 assumiu a liderança para vencer de forma muito tranquila, às 9h de domingo.

A competição reuniu 31 carros, sendo a pole position ocupada pelo Maverick 90 de Basílio Terra e Maurício Rosemberg

com o Opala 2, de Carlos Fleck e Jorge Fleck, em segundo. O início foi marcado pelas disputas tradicionais nas primeiras colocações, porém muitas equipes já enfrentavam problemas antes mesmo de completar a primeira hora de competição. O trio Schmidt/Freire/Conill garantiu a liderança com a quebra dos ponteiros, às 5h30 da manhã e não foi mais ameaçado até o término da 4ª edição das 12 Horas de Tarumã.

O único acidente grave da corrida ocorreu às 8h da manhã, quando o Maverick 5 pilotado por Flavio Pilau, teve um pneu estourado, bateu duas vezes contra o guard-rail e passou sobre a barreira de proteção na curva 9. Apesar do susto, o piloto natural de Santo Ângelo (RS) deixou o carro sem nenhum ferimento.



Renato Connil

## RESULTADO FINAL

### 4ª 12 Horas Tarumã - 15/12/1974

1º	Antônio Freire/Renato Connil/João Schmidt (RS)	Maverick# 9	346 voltas
2º	Edgard Mello Filho/Luigi Giobbi (SP)	Alfa Romeo#15	343v
3º	Maurício Rosemberg/Brasílio Terra (RS)	Maverick# 90	340v
4º	Walter Soldan/Mário Belezza (RS)	Chevette# 8	338v
5º	Atilla Sipos/Walter Zebiden (SP)	Chevette #46	334v
6º	Ronaldo Dornelles/João Narciso Ferreira Neto (RS)	Chevette #77	333v
7º	Carlos Kuenzer/Hugo da Silva (RS)	Chevette #34	331v
8º	Antônio Ribeiro/Ubirajara Sfoggia (RS)	Dodge 1.#8 1	320v
9º	Breno Fornari/Antônio Miguel Fornari (RS)	Dodge 1.8 #35	318v
10º	Júlio Tedesco/Marco Tedesco (RS)	Opala#17	318v

#### Resultado por Classe

##### Classe A:

1º Walter Soldan/Mário Belezza (RS)

Chevette

##### Chevette classe B:

1º Edgard Mello Filho/Luigi Giobbi (SP)

Alfa Romeo

##### Classe C

1º Antônio Freire/Renato Connil/João Schmidt (RS)

Maverick

#### Estatísticas

Inscritos: 31 carros

Pole position: Maurício Rosemberg/Brasílio Terra (RS)

Maverick



# 1975

5ª edição 12 HORAS DE TARUMÃ



**1975**

## **UMA AULA EM 12 HORAS**

Uma atuação perfeita da equipe de box e de seus quatro pilotos deu à Mercantil Finasa Motorcraft/Ford – comandada pelo experiente Luís Antônio Greco – uma dupla vitória na oitava edição da prova. O piloto de Fórmula 1 da equipe Martini/Brabham, José Carlos ‘Moco’ Pace, juntamente com Paulo Gomes, no Ford Maverick 3, venceu com uma volta de vantagem seus companheiros Edgard de Mello Filho e Bob Sharp, que chegaram em segundo. Com a vitória, ‘Moco’ e ‘Paulão’ conquistaram também o título brasileiro de Turismo Divisão 1 Classe C. Os também paulistas Aloysio Andrade e Ricardo Lenz, também com um Maverick, lideravam o campeonato até etapa anterior (Brasília), mas chegaram em terceiro lugar em Viamão fazendo uma corrida conservadora.

O maior destaque da competição foi o Opala dos paranaenses Edson Gracick e Celso Frare. A dupla largou na pole position e liderou a prova por mais de nove horas, antes de ser obrigado a fazer uma série de paradas nos boxes. Mesmo assim, a dupla Gracick/Frare

terminou a 12 Horas na quinta colocação.

Na prova válida também para o campeonato brasileiro, os pilotos gaúchos não conseguiram repetir seus desempenhos das edições anteriores e ficaram longe da possibilidade de vitória. Na classe A, a trinca paulista Atila Sipos, Luís Paternostro e Roberto “Carreta” Sávio levou o Passat 25 ao primeiro lugar. Os melhores colocados do Rio Grande do Sul nesta corrida foram Paulo Roberto Hoerlle e Carlos Alberto Petry. Walter Soldan e Bruno Goldberg, com um Chevette, ficaram em terceiro.

A prova foi acompanhada por um grande público que não saiu do Autódromo de Tarumã até ver Pace – que naquele ano havia vencido o GP Brasil de Fórmula 1, a frente de Emerson Fittipaldi – receber a bandeirada.

# RESULTADO FINAL

## 5ª 12 HORAS TARUMÃ

### Taça Caixa Econômica Federal – 12/10/1975

1º	José Carlos Pace/Paulo Gomes (SP)	Maverick #3	477 voltas
2º	Edgard Mello Filho/ Bob Sharp (SP/RJ)	Maverick #6	476v
3º	Aloysio Andrade Filho/Ricardo Lenz (SP)	Maverick #7	475v
4º	Fábio Crespi/Sérgio Mattos (RJ/SP)	Maverick #13	471v
5º	Edson Gracick/Celso Frare (PR)	Opala #1	468v
6º	Arthur Bragantini/José Catapani (SP)	Maverick# 9	468v
7º	Bolívar de Sordi/Luís 'Teleco' Veiga (SP)	Maverick#10	452v
8º	Atilla Sipos/Luís Paternostro/Roberto Sávio (SP)	Passat #25	449v
9º	Paulo Hoerlle/Carlos Petry (RS)	Passat#29	446v
10º	Walter Soldan/Bruno Goldberg (RS)	Chevette #26	445v

#### Resultado por Classe

##### Classe A – Turismo 2000

1º Atilla Sipos/Luís Paternostro/Roberto Sávio (SP) Passat

##### Classe C – Turismo acima 2000

1º José Carlos Pace/Paulo Mello Gomes (SP) Maverick

#### Estatísticas

Inscritos: 35 carros

Pole position: Edson Gracick/Celso Frare (PR)

Opala



# 1976

6ª edição 12 HORAS DE TARUMÃ



Diário do Paraná/Reprodução

**Edson Graczyk e Carlos Eduardo Andrade, os campeões?**

## **1976**

### **12 HORAS DE CONFUSÃO**

A mais confusa de todas as corridas 12 Horas foi a de 1976. A prova, válida também como a última etapa do Campeonato Brasileiro de Turismo Divisão 1, teve duas largadas e só começou realmente às 3h da madrugada, depois de uma longa interrupção devido ao forte nevoeiro que cobriu o autódromo localizado no município de Viamão. A edição foi marcada por inúmeros protestos iniciados antes mesmo de seu início. O regulamento da prova exigia o uso do pneu de marca VR que não era encontrado no mercado. A maioria dos pilotos utilizou TN136 com uma falsificação: o símbolo da empresa que deveria ser a fornecedora foi gravado para passar na vistoria. Devido aos pneus de baixa qualidade, os pilotos eram obrigados a parar inúmeras vezes no box. A começar pelo Ford Maverick 22 do piloto carioca Bob Sharp, um dos favoritos. Foram 11 trocas de pneus,

que resultaram em um apagado 12º lugar na classificação geral. Mesmo assim, Sharp – que nesta prova teve como parceiro o paulista Arthur Bragantini –, saiu de Tarumã fazendo festa: o resultado lhe valeu o título de campeão brasileiro de pilotos Divisão 1 (Classe B) 1976.

Outro problema foi a homologação do sistema auto-blocante para os Mavericks e Opalas, feita na última hora pela CBA, o que motivou mais reclamações. A participação do novo lançamento da Volkswagen, o Passat TS, também era discutida. O modelo dominou a Classe A, conseguindo oito dos dez primeiros lugares. A corrida foi vencida pelo Opala 68 do Paraná, de Carlos Eduardo de Andrade e Edson Graczick, com uma velocidade média de 121,223 km/h.

## RESULTADO FINAL

### 6ª 12 HORAS / 5ª etapa Brasileiro Divisão 1 -10/10/1976

1º	Edson Gracick/Carlos Eduardo Andrade (PR)	Opala#68	161 voltas
2º	Reinaldo Campello/José "Coelho" Romano (SP)	Opala#45	159v
3º	Marcos Troncon/Carlos Moraes (SP)	Opala#57	159v
4º	Antônio Castro Prado/Ricardo Soares Oliveira (SP)	Opala#8	159v
5º	Luís Antônio Scarpin/Luís Henrique Zornigg (PR)	Opala#31	158v
6º	Júlio André Tedesco/Marco A. Tedesco (RS)	Opala#17	158v
7º	Breno Fornari/Antônio Fornari (RS)	Maverlck #35	157v
8º	Antônio Tarlá/Luís Stupello (SP)	Opala#35	156v
9º	Eduardo Celidônio/Cláudio Mueller (SP/RS)	Maverick# 21	156v
10º	Paulo Hoerlle/Carlos Petry/A. Bauermann (RS)	Passat# 18	156v

#### Resultado por Classe

Classe A – Turismo 2000cc:

1º Paulo Hoerlle/Carlos Petry/Aroldo Bauermann (RS) Passat

Classe C – Turismo acima 2000cc

1º Carlos Andrade/Edson Gracick (PR), Opala

#### Estatísticas

Inscritos: 37 carros

Pole position: Edson Gracick/Carlos Eduardo Andrade (PR) Opala



Breno Fornari/Antônio Fornari

**1984**  
**1ª edição 12 HORAS DE GUAPORÉ**



# 1984\* GUAPORÉ

## A PROVA DA NEBLINA

A crise mundial de combustível resultou, entre outras coisas, no cancelamento de todas as corridas de longa duração no Brasil. Ao mesmo tempo, obrigou as montadoras a produzir veículos aptos ao uso de novas energias, como o álcool. Independente da polêmica surgida na época, o fato é que o combustível foi aprovado e o automobilismo tirou proveito desta tecnologia. As categorias fortaleceram-se e não demorou muito para que a Confederação Brasileira de Automobilismo obtivesse licença por parte do Governo Federal para realizar provas longas. A primeira corrida de Endurance nacional, na qual os veículos utilizaram álcool, foi a prova Mil Quilômetros de Brasília, em 1980. Sucesso entre competidores, público e membros do Governo, não demorou muito para que a CBA estudasse a reedição de um calendário composto por provas longas.

O campeonato brasileiro de Marcas & Pilotos, um dos mais importantes da época, tinha provas de média e longa duração. Como era de se esperar, o Rio Grande do Sul integrava o certame. No ano de 1983, o autódromo de Viamão sediou a quinta edição da 6 Horas de Tarumã. Problemas de cronometragem e um grave incêndio durante um reabastecimento, não deixaram boas recordações para os participantes. Presentes ao evento, representantes da Associação Guaporense de Automobilismo sugeriram ao então presidente da CBA, Joaquim Mello, que ele pensasse na possibilidade de uma prova em Guaporé. No início de 1984, foi divulgado um calendário no qual constava uma prova de 12 horas de duração no circuito serrano para o dia 29 de setembro daquele ano.



Fiat Oggi Conill e Janjão



Chevette Ely e Troncon

A prova válida pela quinta etapa do Brasileiro de Marcas & Pilotos – foi um sucesso em todos os sentidos. A começar pelo fato de que em toda a história deste certame (realizado entre 1983 e 1994 e reeditado a partir de 2004), o maior público foi registrado na prova 12 Horas de Guaporé de 1984. Além do visual dos carros, o público foi ao autódromo atraído pela presença de cinco ex-pilotos de Fórmula 1: Ingo Hoffmann correndo com um Chevette, Alex Dias Ribeiro, Escort, mais Chico Serra, Wilsinho Fittipaldi e Emerson Fittipaldi que pilotavam seus Fiat Oggi. Mais de cem pilotos de 54 equipes se inscreveram, mas apenas 45 carros puderam largar devido ao regulamento.

### **A Corrida**

A dupla oficial da VW, Luís Paternostro e Toninho da Matta registrou a pole position, mas o domínio inicial ficou por conta de Artur Bragantini. Com um Escort, ele largou com pouco combustível e pneus lisos, visando provocar a quebra de vários concorrentes,

incluindo as estrelas da F1. O plano traçado por seu chefe de equipe Luís Antônio Greco estava funcionando. O que ninguém esperava era a neblina que tomou conta da região, no meio da madrugada. A prova foi paralisada e reiniciada após as oito da manhã do dia seguinte. Neste momento muitos carros já haviam abandonado a competição. Os pilotos da VW começaram a mostrar serviço. Ídolos locais, os irmãos Anor e Leonel Friedrich (Voyage) chegaram a ocupar a ponta da prova. Mas o Voyage 50 dos cariocas Armando Balbi e Toni Rocha estava com um rendimento ainda melhor, confirmando a vitória com uma volta de vantagem sobre os gaúchos. Os manos, por sua vez, cruzaram a linha de chegada com duas voltas sobre os também gaúchos Renato Conill/"Janjão" Freire, Oggi CSS. Somente 21 carros concluíram a prova.

\* Prova válida pelo Campeonato Brasileiro de Marcas não provida pelo Automóvel Clube do Rio Grande do Sul

## RESULTADO FINAL

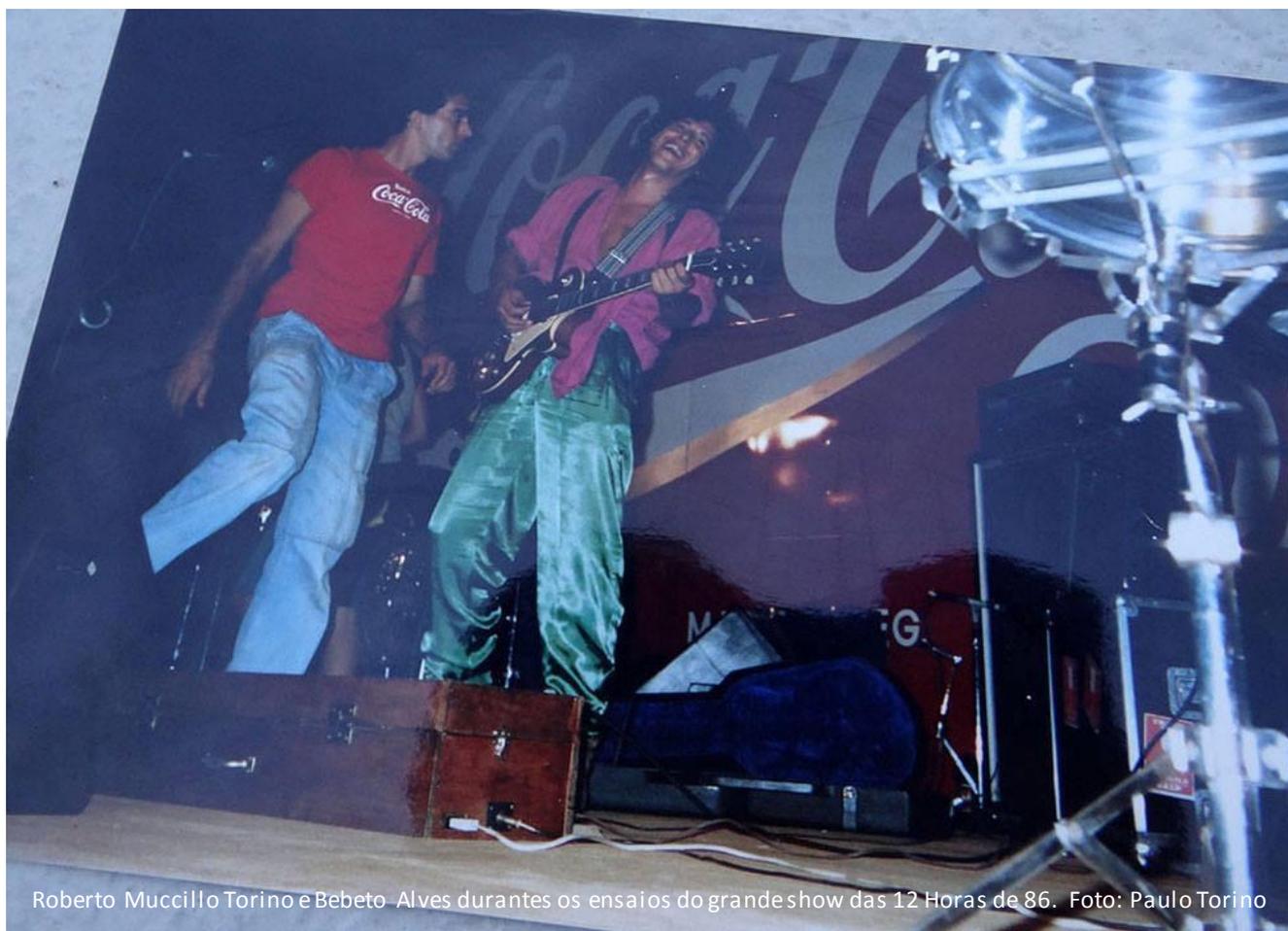
### 1ª 12 HORAS DE GUAPORÉ - 29/09/1984

1º	Armando Balbi/Toni Rocha (RJ)	Voyage #50	364 voltas
2º	Leonel Friedrich/Anor Friedrich (RS)	Voyage #43	363v
3º	Renato Connil/Antônio "Janjão" Freire (RS)	Oggi #48	361v
4º	Jayme Figueiredo/Xandy Negrão (RJ/SP)	Voyage #70	359v
5º	Walter Soldan/Hélio Horácio Matheus (RS/SP)	Oggi #26	358v
6º	Ronaldo Ely/Marcos Troncon (RS/SP)	Chevette #16	357v
7º	Paulo Júdice/Egídio "Chichola" Micci (RJ/SP)	Voyage #5	357v
8º	Toninho da Matta/Luís Paternostro (MG/SP)	Voyage #25	356v
9º	Marcelo Toldi/Giuseppe Marinelli/Silvio Zambello (SP)	Fiat Oggi #2	355v
10º	Paulo Gomes/Fábio Sotto Mayor (SP)	Fiat Oggi #22	352v



# 1986

## 7ª edição 12 HORAS DE TARUMÃ



Roberto Muccillo Torino e Bebeto Alves durante os ensaios do grande show das 12 Horas de 86. Foto: Paulo Torino



# 1986

## CANO RETO E ROCK AND ROLL

A edição de 1986 trouxe de volta a tradição das provas de 12 Horas ao Estado. A retomada da competição, que não seria mais interrompida a partir daquele ano, foi marcada por um grande espetáculo em Tarumã, que incluiu, pela primeira vez, shows com apresentação de bandas musicais antes e durante a corrida.

Trinta e dois carros alinharam para a competição que teve a largada autorizada aos 20 minutos da madrugada de domingo, dia 13 de dezembro. Durante toda a noite a liderança da prova foi se alternando entre o Uno 99 de Paulo Hoerlle e Antônio Miguel Fornari; o Escort 1 de Walter Soldan, José Bammann e Jan Balder; e o Chevette 5 de Carlinhos de Andrade e Victor Steyer. Ao

amanhecer, os três líderes já estavam fora de combate devido a quebras mecânicas deixando o caminho livre para o Passat 6, campeão regional de turismo gaúcho daquele ano, rumar em direção a vitória. Os pilotos do carro, Waldir Buneder, Anor Friedrich e Serge Buchrieser, guiaram com perfeição e souberam administrar a vantagem de três voltas sobre o segundo colocado, o Uno 37. João Sant'Anna, Luiz Kuenzer e Eduardo Fagundes fizeram uma prova de recuperação após parada demorada nos boxes para consertar o coletor. Em terceiro, chegou o Chevette 47 de Amedeu Ferri, Rogério Dias e César Ramos, seguido do Gol 58 de Cláudio Ely, Gianfranco Ventre e Luiz Kuenzer.

## Delírio dos Jovens com Público Recorde

Enquanto na pista os pilotos procuravam melhorar suas posições, cerca de 20 mil pessoas presentes a Tarumã dividiam a atenção entre a prova e os grupos de rock que lá se apresentavam. O espetáculo foi produzido pelo radialista Ricardo Barão com apoio de Paulo Torino e Roberto Muccillo Torino (idealizadores dos shows) e patrocinado pela Coca-Cola. Três dias antes da prova, um gigantesco palco para o espetáculo foi mantado próximo ao Restaurante Tala-Larga, com dezenas de luzes coloridas e 30 mil watts de som. Reunindo bandas como Voo Livre, Porcos do Espaço, Sodoma, além do cantor e compositor Bebeto Alves o local foi tomado já no início da tarde de sexta durante os últimos ensaios. Centenas de jovens deliraram quando, após as duas horas da madrugada de sábado, Bebeto Alves, a atração principal da noite, subiu ao palco. Ao amanhecer, às 7h, o público foi despertado ao som do Grupo nativista Os Farrapos e a cerveja foi trocada pelo chimarrão. A prova, com público recorde em Tarumã, foi dirigida por Arlindo Schunck Filho e Ênio Bertholdo Schimidt.



# RESULTADO FINAL

## 7ª 12 HORAS TARUMÃ

### Prova Coca Cola Aut´Rock 14/12/1986

1º	Anor Friedrich/Serge Buchrieser/Waldir Buneder (RS)	Passat #6	490 voltas
2º	João Sant´Anna/Luiz Kuenzer/Eduardo Fagundes (RS)	Uno #37	487v
3º	Amedeo Ferri/César Ramos/Rogério Dias (RS)	Chevette #47	485v
4º	Cláudio Ely/Luiz Kuenzer/Gianfranco Ventre (RS)	Gol #58	482v
5º	Marcelo Aiquel/Paulo Hoher/João Araújo (RS)	Chevette #85	480v
6º	Régis Schuch/Amadeo Moller/Fernando Roehe (RS)	Passat #43	479v
7º	Antônio Ody/José Bresolin/Júlio Berger (RS)	Passat # 27	478v
8º	Vítor Castro/Luís Castro/Aróldo Bauermann (RS)	Passat #12	464v
9º	Egon Herzfeldt/João Campos (RS)	Escort #11	460v
10º	Airton Diehl/José Pedro Moraes (RS)	Opala #7	453v

#### Resultado Por Categorias

##### Classe Regional de Turismo

1º Anor Friedrich/Serge Buchrieser/Waldir Buneder (RS) Passat

##### Classe Opala

1º Airton Diehl/José Pedro Moraes (RS) Opala

#### Estatísticas

Inscritos: 32 carros

Pole position: Paulo Hoerlle/Antônio Fornari (RS)

Fiat Uno

Troféu: "Taça Prefeito Tapir Rocha"



**1987**

**8ª edição 12 HORAS DE TARUMÃ**



# 1987

## UM FINAL EMOCIONANTE

Os pilotos Amadeu Moller, André Pasqual e Alexandre Biazus, pilotando um Fiat Uno venceram a 8ª edição das 12 Horas de Tarumã de 1987. A competição contou com 39 concorrentes e do as atenções do público ficaram, mais uma vez, voltadas para a largada à meia noite de sábado.

Largando na pole, Victor Steyer abriu vantagem na liderança com o Opala #87, se mantendo em primeiro até a interrupção da prova no início da madrugada.

No início da segunda hora de prova, uma batida envolvendo o Escort #99, de Paulo Hoerlle e Antonio Miguel Fornari, e o Uno #88 – pilotado por Ricardo Panitz Garcia, provocou a interrupção da prova. A corrida foi reiniciada às 2h35min com nova largada. O Opala

#87 que que corria em primeiro quebrou no meio da madrugada e os carros Uno #64, Chevette #5, Passat #77, Uno #4, Fiat #147, #18 e o Passat #1 passaram a disputar as primeiras posições. Na volta final, o Uno #64 tinha uma vantagem de apenas 18 segundos para o Chevette #5 pilotado por Castro. Na curva Tala-Larga, o Fiat rodou, mas conseguiu voltar para a pista cruzando a linha de chegada com menos de 10 segundos de vantagem sobre o Chevette #5.

Os vencedores completaram a prova em 10h01min, com média horária de 129,005 km/h. A corrida, que encerrou calendário automobilístico da temporada 87, foi assistida por um público aproximado de 10 mil pessoas.

# RESULTADO FINAL

## 8ª 12 HORAS DE TARUMÃ

### Prova Shell - 13/12/1987

1º	Alexandre Biazus/Amadeo Moller/André Pasqual (RS)	Uno #64	428 voltas
2º	Vítor Castro/Carlinhos Andrade/Gilmará Calazan (RS)	Chevette #5	428v
3º	Maria Rosito/Régis Schuck/Paulo Hoher (RS)	Passat #77	428v
4º	Clovis Groch/Rolland Koller (RS)	Uno #4	426v
5º	Celso Ferlauto/Paulo Arias/Radamir Gracioli (RS)	Fiat 147#18	425v
6º	Eduardo Freitas/Luís Lazzari/Paulo Souza (RS)	Opala #91	421v
7º	Walter Soldan/Luís Castro/Luiz Ribas (RS)	Escort #10	420v
8º	João Sant'Anna/Eduardo Fagundes (RS)	Uno #37	419v
9º	Alcir Machado/Gilberto Bandeira/Sérgio Machado (RS)	Chevette #85	415v
10º	Eduardo Stédile/Paulo Roberto Bertolin (RS)	Opala #15	412v

#### Resultado por Classe

Classe Regional de Turismo

1º Alexandre Biazus/A. Moller/André Pasqual (RS)

Uno

Classe Opala

1º Eduardo Freitas/Luís Lazzari/Paulo Souza (RS)

Opala

#### Estatísticas

Inscritos: 41 carros

Pole position: Victor Steyer/Sérgio Konarzewski/José Ferrari (RS)

Opala



Anor Friedrich, um dos destaques em 1987

**1988**

**9ª edição 12 HORAS DE TARUMÃ**



# 1988

## UM PASSEIO DO ESCORT #11

A 9ª 12 Horas de Tarumã iniciou numa fria noite do dia 11 de dezembro de 1988. O clima agradou todas as equipes e fez com que os pilotos não poupassem seus carros no início da competição que contou com a participação de 39 carros. O festival de luzes na pista de Tarumã iniciou com o Passat #1, pilotado por Waldir Buneder, na liderança da primeira volta. Mas na seguinte, quem cruzou a torre da direção de prova em primeiro lugar foi o Opala #43, pilotado pelo caxiense Paulo Souza. Na terceira volta, novo líder: o Opala do também serrano Darci Marini, com o Escort #11, de Egon Herzfeldt, muito perto. Este, por sua vez, demonstrava ter um carro preparado para a “maratona” de 12 horas. Não deu outra: com 30 minutos de prova, o Opala de Souza quebrou o câmbio, enquanto que Darci Marini entrava nos boxes para reparos. Dali para frente, o Escort 11 assumiu a ponta para lá permanecer até o final – João Campos e Walter Soldan completaram o serviço de Herzfeldt (os pilotos percorreram 1.492 quilômetros em 495

voltas no tempo total de 12h01min, com uma média horária de 124,164 Km/h).

O ritmo imposto durante a madrugada tirou várias equipes da competição. No início da manhã, dez carros haviam abandonado a prova e apenas 23 chegaram ao final do evento, prestigiado por aproximadamente três mil pessoas. Público que aplaudiu também o bom desempenho do Voyage 12 dos Irmãos Castro – finalizaram em segundo lugar, com menos de 50 segundos de diferença para o trio vencedor. A atuação da dupla Waldir Buneder e José Francisco Bammann (Passat 1) também foi reverenciada: Campeões do Regional de Turismo 1987, Bammann e Buneder foram surpreendidos por problemas elétricos no início da prova. Contudo, a dupla terminou em um honroso terceiro lugar às custas de um funcional esquema de boxe e uma tocada extremamente homogênea.

# RESULTADO FINAL

## 9ª 12 HORAS TARUMÃ

### Prova Coca-Cola - 11/12/1988

1º	Walter Soldan/Egon Herzfeldt/João Campos (RS)	Escort	#11	495 voltas
2º	Vítor Castro/Luís Castro (RS)	Voyage	#12	495v
3º	Waldir Buneder/José Francisco Bammann (RS)	Passat	#1	485v
4º	Darci Benini/Darci Marini (RS)	Opala	#41	484v
5º	Alexandre Biazus/Eduardo Fagundes/Luís Chies (RS)	Uno	# 3	478v
6º	Sérgio Fleck/Fernando Justo/Ney Ferreira (RS)	Chevette	#44	477v
7º	Ênio Wermuth/Isaac Saldanha (RS)	Passat	#45	476v
8º	Paulo Arias/Radamir Graciolli (RS)	Fiat 147	#18	471v
9º	Alcir Machado/Gilberto Bandeira/João Oliveira (RS)	Chevette	#38	468v
10º	Rogério Lammel/Ronaldo Bertolucci (RS)	Escort	#34	466v

#### Resultado por Categoria

##### Classe Regional de Turismo

1º Walter Soldan/Egon Herzfeldt/João Campos (RS) Escort

##### Classe Opala

1º Darci Benini/Darci Marini (RS) Opala

#### Estatísticas

Inscritos: 39 carros

Pole position: Waldir Buneder/José Bammann (RS) Passat



**1989**

**10ª edição 12 HORAS DE TARUMÃ**





## 1989

# UMA MULHER COMANDO O ESPETÁCULO

A edição das 12 Horas de 1989 entraria para a história como a prova que foi vencida por uma mulher. A chuva e os diversos acidentes na madrugada de domingo não atrapalharam a vitória do Opala 48 de Caxias do Sul, pilotado pelos irmãos Patrícia e Paulo Souza, junto com Luis Gustavo Lazzari. A equipe já havia conquistado a pole nas tomadas de tempo e conseguiu se manter à frente durante toda a prova. No final, venceu com a diferença de uma volta sobre o Voyage 10 dos irmãos Luis e Vitor Castro e Walter Soldan. O Voyage 62 de Jorge Fleck e Luiz Ribas terminou em terceiro.

O mau tempo e as quebras permitiram que somente 22 dos 41 carros que largaram chegassem ao final da 12

Horas no meio dia do domingo, dia 10 de dezembro. Na prova que também foi válida pela 10ª e última etapa do Regional de Turismo, o pelotão de Opalas com 40 HP a mais do que os demais carros, dominou as primeiras horas da competição e abriu uma boa vantagem na madrugada. A supremacia dos carros da GM pode ser evidenciada já nas tomadas de tempo oficiais quando o Opala 48 marcou 1:20.553. O primeiro carro de outro modelo só pode ser visto na sexta posição do grid. Tratava-se do Voyage #1 da categoria Turismo, pilotado por Maria Cristina Rosito, Gianfranco Ventre e Vicente Roque Daudt com o tempo de 1.23s431 nos treinos.

A corrida teve dois acidentes fortes. No primeiro, João Campos perdeu o controle do Escort #11 na entrada da curva 2 e capotou violentamente. O piloto não teve ferimentos, mas tirou da prova o carro dos campeões do regional gaúcho de 89, que também era pilotado por Egon Herzfeldt e Paulo Scolari. A competição precisou ser interrompida após sua primeira hora devido ao segundo acidente. O Escort #99 de Antônio Miguel Fornari ficou atravessado na curva 9, sendo atingido por outros quatro carros, que o destruíram. A prova foi reiniciada após às 2h da manhã de domingo.

O Opala #48 conquistou uma vitória emocionante. Com problemas de motor no final da prova, o carro começou a perder rendimento e soltar muita fumaça. Walter Soldan com o Voyage #10 iniciou uma aproximação que só não lhe rendeu a vitória devido a boa vantagem conquistada pela equipe caxiense ao longo da madrugada. A vitória escreveu o nome da piloto Patrícia Souza na história das 12 Horas. Para o trio Luís Castro, Vítor Castro e Walter Soldan (Voyage #10), restou o consolo de um honroso segundo lugar e a vitória entre os carros da classe Regional de Turismo.



Patrícia e seu irmão Paulo

# RESULTADO FINAL

## 10ª 12 HORAS DE TARUMÃ 10/12/1989

1º	Patrícia Souza/Paulo Souza/Luís Lazzari (RS)	Opala#48	493 voltas
2º	Vítor Castro/Luís Castro/Walter Soldan (RS)	Voyage#10	492v
3º	Jorge Fleck/Luiz Ribas (RS)	Voyage #62	491v
4º	Vianeí Pereira/Carlos Machado/Sérgio Pereira (RS)	Opala#82	488v
5º	Carlinhos Andrade/João Alfredo Ferreira (RS)	Chevette #5	487v
6º	Herberto Heinen/Carlos Abreu/Nelson Bazzo (RS)	Opala#75	485v
7º	Amadeo Moller/Fábio Bertolucci/Ronaldo Ely (RS)	Voyage #54	484v
8º	Celso Ferlauto/Paulo Arias/Radamir Graciolli (RS)	Uno#18	483v
9º	Victor Steyer/José Roque Bresolin (RS)	Passat #27	478v
10º	João Sant'Anna/Eduardo Fagundes/Délcio Dornelles (RS)	Uno #50	476v

### Resultado por Categoria

#### Classe Opala:

1º	Patrícia Souza/Paulo Souza/Luís Lazzari (RS)	Opala
----	--	-------

#### Classe Regional de Turismo

1º	Vítor Hugo Castro/Luís Castro/Walter Soldan (RS)	Voyage
----	--	--------

### Estatísticas

Inscritos: 43 carros

Pole position: Patrícia Souza/Paulo Souza/Luís Lazzari (RS) Opala



**1990**

**11ª edição 12 HORAS DE TARUMÃ**





## 1990

### **A VITÓRIA CONTESTADA**

Em 1990, pela primeira vez na história das 12 Horas, o vencedor nas pistas não foi contemplado com o troféu Fita Azul. Após a prova, os pilotos Jorge Fleck, Luis Ribas e Carlos 'Guto' Furst do Voyage #62 não permitiram a abertura do motor do carro para a vitória técnica que comprovaria a utilização de componentes e ajustes permitidos pelo regulamento. A decisão do trio permitiu que os comissários desportivos desclassificassem o carro, declarando vencedor o Voyage #17 da dupla Vitor Hugo de Castro e Carlos Tavares.

A prova teve tempo total de 12h01min, onde o carro que chegou na segunda colocação, mas foi considerado o vencedor, completou 494 voltas com uma média de 123,584 km/h.

Esta foi a primeira vitória do Voyage na competição, modelo que só havia vencido nas categorias até aquela edição. Os Opalas ainda eram considerados os favoritos devido a potência de seus motores 6 cilindros, mas não resistiram e acabaram por abandonar a prova. Além dos Voyage, outro modelo de turismo começava a despontar no início dos anos 90 para as provas de longa duração. Era o Chevette, que conquistou quatro das dez primeiras posições da classificação final.

A décima primeira edição das 12 Horas de Tarumã também marcou o início de uma série de vitórias do piloto Vitor Hugo de Castro na história da competição.

# RESULTADO FINAL

## 11ª 12 HORAS TARUMÃ 09/12/1990

1º	Vítor H. Castro/Carlos Tavares (RS)	Voyage #17	494 voltas
2º	Carlinhos Andrade/Victor Steyer/João A. Ferreira (RS)	Chevette #5	486v
3º	Wagner dos Santos/Rui Krezinger (RS)	Chevette #55	475v
4º	Darci Marini/Paulo Roberto Bertolin (RS)	Opala#11	474v
5º	Luís Pare/Hugo Almeida (RS)	Uno#83	458v
6º	Patrícia Souza/Paulo Souza/Luís Lazzari (RS)	Opala#90	455v
7º	Carlos Abreu/Rudimar Nicoletto/Nelson Bazzo (RS)	Opala#9	442v
8º	João Sant'Anna/João Garavallo/André Mello (RS)	Chevette #38	436v
9º	Carlos Castro/José Fraga/Valter Wierenick (RS)	Fusca#23	436v
10º	Elemar Ciceri/André Casara/Luciano Mottin (RS)	Chevette #57	422v

### Resultado por Categoria

Classe Regional de Turismo:

1º Vítor Castro/Carlos Tavares (RS)

Voyage

Classe Opala

2º Darci Marini/Paulo Roberto Bertolin (RS)

Opala

### Estatísticas

Inscritos: 25 carros.

Pole position: Darci Marini/Paulo Roberto Bertolin (RS)

Opala



# 1991

12ª edição 12 HORAS DE TARUMÃ



# 1991

## OPALA VENCE NA CHUVA E NO FRIO

O trio caxiense Eduardo Irany de Freitas, Rodyvan Moller e Paulo Bortolatto venceu a prova 12 Horas de Tarumã de 1991, ao volante do Opala #1. A última prova oficial do ano em pistas gaúchas foi realizada em 12h01min e o carro vencedor percorreu um total de 402 voltas, com uma média de 123,201 Km/h. Outro destaque da prova foi o Opala #18 de Darci Marini, Darci Benini e Paulo Souza, segundo na geral e primeiro na sua categoria. Luiz 'Chico Bala' Kuenzer, Gianfranco Ventre e Marcello Ventre foram vencedores no Marcas. O Fusca#22 de Luiz Carlos 'Paré' Rodrigues e Paulo de Oliveira finalizou em décimo na classificação geral e primeiro na VW 1600.

Foram 12 horas de muita chuva, frio e vento forte, onde apenas 26 carros largaram e somente 15 chegaram ao final. A prova foi marcada por vários acidentes, sendo que o mais grave aconteceu na curva 9 durante a madrugada. O Voyage #17 de Vitor Hugo Castro ficou atravessado na pista sendo atingido pelo Voyage #7 de João

Campos, segundo colocado naquele momento da corrida. Os pilotos não ficaram feridos, mas abandonaram a competição.

A primeira posição foi ocupada por vários carros ao longo da prova. O Voyage #70 de Egon Herzfeldt, Aroldo Bauermann e Walter Soldan, pole com o tempo de 1.18s563, manteve a dianteira no início da corrida mas teve que abandonar a competição devido a problemas no motor. Apesar da liderança ter sido ocupada várias vezes pelos carros de Turismo, foram os Opalas que chegaram na frente no final, ficando com as três primeiras posições. O Opala #5 de Carlinhos de Andrade, Victor Steyer e José Bresolin que também esteve na liderança enfrentou problemas quando perdeu o capô e o para-brisa. Mesmo assim, o trio terminou a prova na quarta posição da classificação geral. Apesar do mau tempo, a corrida foi assistida por cinco mil pessoas.

# RESULTADO FINAL

## 12ª 12 HORAS TARUMÃ

### GP Ipiranga 15/12/1991

1º	Eduardo Freitas/Rodyvan Moller/Paulo Bortolatto (RS)	Opala #1	491 voltas
2º	Darci Benini/Darci Marini/Paulo Souza (RS)	Opala #18	488v
3º	Eduardo Heinen/Herberto Heinen (RS)	Opala #45	485v
4º	Carlinhos Andrade/Victor Steyer/José Bresolin (RS)	Opala #5	485v
5º	Luiz Kuenzer/Marcello Ventre/Gianfranco Ventre (RS)	Voyage #2	467v
6º	Anildo Soares/João Camargo Jr./Eduardo Brigoni (RS)	Chevette #73	465v
7º	Sérgio Cardoso/Airton Diehl (RS)	Voyage #7	461v
8º	João Sant'Anna/Luiz Ribas/Paulo Arias (RS)	Uno #25	460v
9º	Wagner Santos/Rui Krezinger/Januário Cavalheiro (RS)	Chevette #55	446v
10º	Luís Pare/Licínio Oliveira (RS)	Fusca #22	445v

#### Resultado por Categoria

##### Classe Opala

1º	Eduardo Freitas/Rodyvan Moller/Paulo Bortolatto (RS)	Opala
----	--	-------

##### Classe Regional de Turismo

1º	Luiz Kuenzer-Marcello Ventre-Gianfranco Ventre (RS)	Voyage
----	---	--------

##### Classe VW 1600

1º	Luiz Carlos Pará Rodrigues/Paulo de Oliveira (RS)	Fusca
----	---	-------

#### Estatísticas

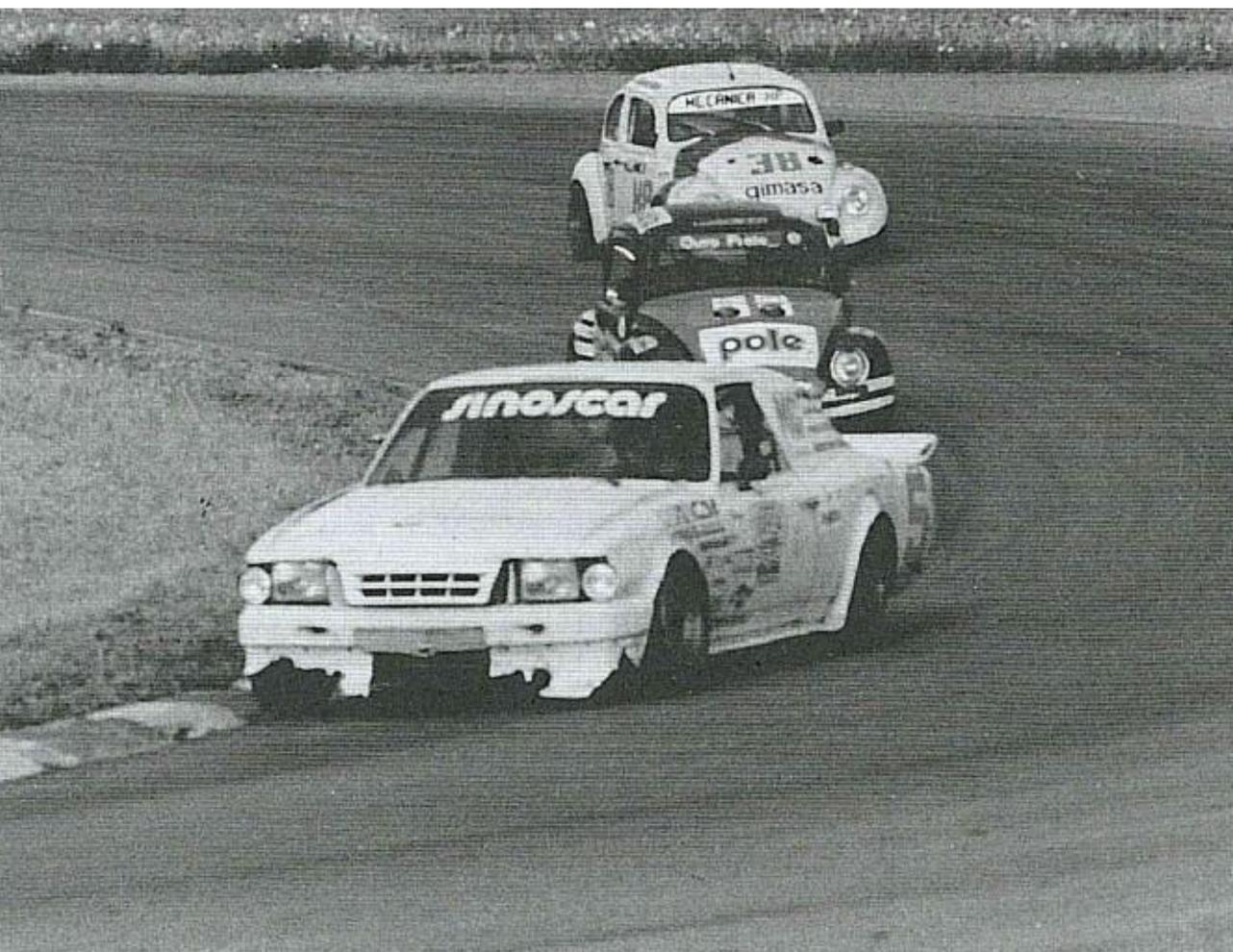
Inscritos: 26 carros

Pole: Egon Herzfeldt/Aroldo Bauermann/Walter Soldan (RS), Voyage

Melhor volta: 1:21.223 (133,676 km/h) de Eduardo Freitas/Rodyvan Moller/Paulo Bortolatto (RS), Opala

# 1992

2ª edição 12 HORAS DE GUAPORÉ



# 1992 GUAPORÉ

## SUBINDO A SERRA OUTRA VEZ

Com a pista de Tarumã em obras, 16ª edição da história das 12 Horas foi realizada mais uma vez no Autódromo Internacional de Guaporé, no dia 12 de dezembro de 1992. A madrugada fria favoreceu os Opalas preparados na Serra, que conseguiram imprimir um forte ritmo na corrida desde suas primeiras voltas.

O grande público presente ao autódromo assistiu a primeira vitória do piloto e preparador de Campo Bom, Carlinhos de Andrade, na competição. O Opala#5, também pilotado por Paulo Bergamaschi e Victor Steyer, mostrou força e resistência ao completar 498 voltas após 12 horas e 19 segundos de prova, num total de 1.533 quilômetros percorridos,

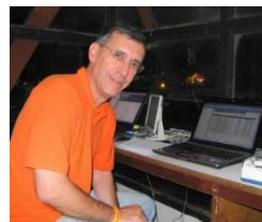
com uma média de 122,631 km/h. O Fiat Uno#3 de Paulo Scolari e os irmãos Normo e Luis Chies chegou em segundo, seguido do Opala#4 de Rudimar Nicoletto e Carlos Abreu.

Muitos pilotos da Speed 1600 prestigiaram a prova e aumentaram o grid de largada composto por apenas 19 participantes. Com o Fusca#68, o professor da Escola de Pilotagem, Evaldo Quadrado, também obteve sua primeira vitória na categoria em 12 Horas. Ao lado de Pierre Kleinubing e Márcio Pimentel, o VW#68 finalizou em sexto lugar na classificação geral.

# RESULTADO FINAL

## 2ª 12 HORAS GUAPORÉ

### Prova Governador do Estado 12/12/92



Mosquito comandou a cronometragem em 1992

1º	Carlinhos Andrade/Victor Steyer/Paulo Bergamashi (RS)	Opala #5	478 voltas
2º	Paulo Scolari/Normo Chies/Luiz Chies (RS)	Uno #3	476v
3º	Rudimar Nicoletto/Ricardo Abreu (RS)	Opala #4	467v
4º	Cristina Rosito/Marcelo Aiquel/Rogério Donelli (RS)	Voyage #11	461v
5º	Rogério Preto/Luciano Mottin (RS)	Chevette #46	451v
6º	Pierre Kleinubing/Evaldo Quadrado/Márcio Pimentel (RS)	Fusca #68	448v
7º	César Ramos/Nelson Bazzo (RS)	Voyage #65	447v
8º	Luiz Kuenzer/Gianfranco Ventre/Adriano Baldo (RS)	Voyage #26	441v
9º	Jorge Fleck/Luiz Ribas/Vicente Daudt (RS)	Voyage #7	437v
10º	Eduardo Heinen/Herberto Heinen/César Mathias (RS)	Opala #45	434v

#### Resultado por Categoria

##### Classe Opala:

1º Carlinhos Andrade/Victor Steyer/Paulo Bergamashi (RS) Opala

##### Classe Marcas & Pilotos:

1º Paulo Scolari/Normo Chies/Luiz Chies (RS) Uno

##### Classe Speed 1600:

1º Pierre Kleinubing/Evaldo Quadrado/Márcio Pimentel (RS) Fusca

#### Estatísticas

Inscritos: 19 carros

Pole position: Darci Benini/Darci Marini/José Valentini (RS), Opala

Melhor volta: 1:27.425 (127,425 km/h) de Darci Benini/Darci Marini/José Valentini (RS), Opala



Carlinhos Andrade,Victor Steyer e Paulo Bergamash na frente seguidos pelo Fusca#58 de Pierre Kleinubing, Evaldo Quadrado, Márcio Pimentel vencedores da Speed. No Fusca#38 a estreia em 12 Horas e no automobilismo do trio José "Pitini" Peccin, Paulo Torino e Gilberto Postal

# 1993

13ª edição 12 HORAS DE TARUMÃ





## 1993

### **A CORRIDA DA CALCULADORA**

O Voyage #7 de Vítor Hugo Castro, Sérgio Cardoso e Luiz Ernani Mello venceu as 12 Horas de 1993, prova que ficou conhecida como a corrida do handicap. O sistema handicap previa uma margem de voltas de vantagem dos demais carros sobre os Opalas, favoritos para ganhar a prova. Assim, na largada, os Opalas já contabilizavam dez voltas ao completar a primeira volta de prova. Os Speed 1600, por sua vez, foram os maiores beneficiados, largando com uma vantagem de 46 voltas sobre os demais carros. O mesmo aconteceu com a categoria Marcas que tinha 22 voltas adicionadas às planilhas ao término da competição. Essa contabilidade garantiu a vitória do Voyage#7 e também fez com que os Fuscas conquistassem cinco das dez primeiras vagas da classificação final, quase vencendo a corrida. O Speed #25, pilotado por Walter Konrad, João Batista Rodrigues e Victor Steyer, não cruzou a reta de chegada em primeiro por muito pouco.

A equipe ficou na segunda colocação seguida pelo Opala#28 de Sérgio Pereira, Rogério Lammel e Jair Bernardon, que completou o pódio em terceiro.

A disputa pela primeira colocação foi acompanhada sempre com as calculadoras nas mãos e até a última hora da prova não era possível prever quem venceria. Há dez minutos do final, Vitor Hugo de Castro descontou a vantagem da categoria e ultrapassou o Fusca #25 na reta dos boxes alcançando a liderança. A volta mais rápida da corrida foi registrada pelo Opala #33 com tempo de 1.19s922 ainda nas primeiras voltas. No entanto, caso a prova 12 Horas de 1993 tivesse sido disputada com o regulamento tradicional, a vitória seria do Opala #23 de Jair Bernardon, Rogério Lammel e Sérgio Pereira, que completou efetivamente o maior número de voltas da competição. O sistema handicap jamais voltou a ser utilizado.

# RESULTADO FINAL

## 13ª 12 HORAS TARUMÃ - 20/12/1993

1º	Vítor Castro/Sérgio Cardoso/Luiz Ernani Mello (RS)	Voyage #7	512 voltas
2º	Victor Steyer/Walter Konrad/João Rodrigues (RS)	Fusca#25	512v
3º	Jair Bernardon/Rogério Lammel/Sérgio Pereira (RS)	Opala#28	506v
4º	Evaldo Quadrado/Énio Wermuth/Rogério Wermuth (RS)	Passat#45	505v
5º	Ronaldo Nique/João Garavello/Alcir Machado (RS)	Chevette#19	505v
6º	João Alfredo Ferreira/Edgar Kayser/Ivan Mônaco (RS)	Fusca#22	497v
7º	Márcio Pimentel/Walter Marchetti/Hugo Vargas (RS)	Fusca#56	496v
8º	Paulo Torino/José Peccin/Gilberto Madalosso (RS)	Fusca#23	493v
9º	Rogério Donelli/Olmiro Tacques/Gilberto Pinto (RS)	Fusca#18	488v
10º	Carlinhos Andrade/Luís Castro/Paulo Bergamaschi (RS)	Opala#1	478v

### Resultado por Categoria

#### Classe Marcas & Pilotos:

1º Vítor Castro/Sérgio Cardoso/Luiz Mello (RS) Voyage

#### Classe Opala:

1º Jair Bernardon/Rogério Lammel/Sérgio Pereira (RS) Opala

#### Classe Speed 1600:

1º Victor Steyer/Walter Konrad/João Rodrigues (RS) Fusca

### Estatísticas

Inscritos: 33 carros

Pole position: Darci Marini/José Valentini/Norberto Barzenski (RS), Opala

Melhor volta: 1:19.922 (135,852 km/h) de Darci Marini/José Valentini/Norberto Barzenski (RS) Opala



Família Cardoso comemora a vitória

# 1994

14ª edição 12 HORAS DE TARUMÃ



## **1994**

# **A ERA DOS PROTÓTIPOS**

O público de 12 Horas via pela primeira vez, alinhado no grid de largada, os Aldee, protótipos produzidos artesanalmente por uma empresa paulista. O modelo foi nomeado com a sigla da fabricante-Almir Donato Equipamentos Esportivos. Utilizados especialmente para competição, já haviam vencido as provas 500 Milhas de Londrina (PR) e Mil Milhas Brasileiras (Classe Protótipos Nacionais, 1989 e 1990), esta última, em Interlagos (SP). Aqui, o trio formado pelos paulistas Renato Bocardi e Gilceu Turra mais Joel Castilhos (RS) fez valer a fama de vencedor do modelo RTT/VW (motor

VW com transmissão transversal para corrida), estabelecendo novo recorde de voltas para a 12 Horas de Tarumã ao percorrer uma distância superior ao trajeto entre Porto Alegre e Rio de Janeiro, mais de 1.570 quilômetros, num total de 521 voltas.

Os protótipos chamaram a atenção desde os treinos livres da quinta-feira e na sessão de classificação alinharam na frente. A dupla Walter Soldan e Luiz Ribas obteve a pole na tomada de tempos de sexta-feira, em uma volta voadora realizada em 1.15s203.

Na prova, o carro de Bocardi/Castilhos/Turra, teve ótimo desempenho e eles assumiram a ponta no início da madrugada, depois de ter largado mal. O Aldee #11 terminou a competição com 11 voltas de vantagem sobre o Voyage #1, de Jorge Fleck, Pierre Kleinubing e Carlos 'Guto' Furst, segundo colocado. A corrida terminou 30 minutos antes do final para Soldan/Ribas quando ocupavam a quinta posição na classificação geral. O protótipo que levava o número 10 se chocou com o Chevette 60 de Wagner dos



Santos, que perdera o controle do carro e ficou parado na saída da curva do Tala-Larga. Mesmo com o choque, a dupla garantiu o 3º lugar na categoria B e 9ª na classificação geral.

Ao final da prova, Castilhos, piloto de Gravataí, comemorava uma vitória dupla no final de semana. Além de ganhar a 12 Horas no domingo, o piloto havia conquistado o campeonato gaúcho de Fórmula Ford no dia anterior, sagrando-se bicampeão da categoria.



## RESULTADO FINAL

### 14ª 12 HORAS TARUMÃ - Prova Jornal Zero Hora - 18/12/1994

1º	Gilceu Turra/Renato Boccardi/Joel Castilhos (SP-SP-RS)	Aldee/VW #11	521 voltas
2º	Jorge Fleck/Pierre Kleinubing/Carlos 'Guto' Furst (RS)	Voyage #1	510v
3º	João Sant'Anna/Luciano Mottin/Rogério Donelli (RS)	Chevette #87	507v
4º	Carlinhos Andrade/Paulo Bergamaschi/Walter Konrad (RS)	Opala #5	493v
5º	Darci Marini/José Valentini/José Steffenon (RS)	Opala #81	491v
6º	Ricardo Donelli/Rogério Donelli/Anildo Soares (RS)	Chevette #73	479v
7º	Vítor Castro/Sérgio Cardoso/João Cardoso Júnior (RS)	Voyage #7	479v
8º	Eduardo Freitas/Jair Bernardon/Sérgio Pereira (RS)	Opala #47	475v
9º	Walter Soldan/Luiz Ribas (RS)	Aldee/VW #10	470v
10º	Evaldo Quadro/Elmar Cíceri/Péricles Gotardi (RS)	Chevette #56	463v

#### Resultado por Categoria

##### Categoria A – Protótipo & Turismo Força Livre Acima de 2000cc

1º Gilceu Turra/Renato Boccardi/Joel Castilhos (SP/RS) Aldee/VW

##### Categoria B – Protótipo & Turismo Força Livre até 2000cc

1º Jorge Fleck/Pierre Kleinubing/Carlos 'Guto' Furst (RS) Voyage

##### Categoria C – Opala

1º Jacob Wiczoreck/João Silva (RS) Opala

##### Categoria D – Marcas & Pilotos

1º Rogério Donelli/Ricardo Donelli/Anildo Soares (RS) Chevette

##### Categoria E – Speed 1600

1º Urbano Silva/João Silva/Gilberto Pinto (RS) Fusca

#### Estatísticas

Inscritos: 34 carros

Pole position: Walter Soldan/Luiz Ribas (RS), Aldee/VW

Melhor volta: 1:17.009 (140,991 km/h) de Ronaldo Ely/Paulo Barreto/José Rossi (RS), "Protótipo F2VW#7"



#### Um Fórmula 2 'carenado' nas 12 Horas

Veloz e bonito o protótipo construído pelo piloto engenheiro de Santa Maria Paulo Barreto tinha chassis e motor de Fórmula 2

# 1995

15ª edição 12 HORAS DE TARUMÃ



# 1995

## APLAUSOS PARA O DELEGADO E SEUS COMPARSAS

A temperatura era superior a 30 graus e as 12 Horas de 1995 se transformou numa corrida de resistência numa prova de superação e improvisação. Para chegar ao final, foi necessária toda a garra possível dos membros das equipes e pilotos a fim de enfrentar os obstáculos que se apresentavam até cruzar a linha de chegada. A alta temperatura provocou muitas quebras de câmbio e motor, mas mesmo assim, não tirou o entusiasmo e a determinação de todos que trabalhavam na pista e na área de box. Essa foi, sem dúvida, uma das mais difíceis edições, exigindo grande resistência dos participantes.

A exemplo de 1994, o Aldee RTT/VW foi vitorioso. Desta vez, pilotado pelo trio Walter Soldan, Luis Alberto de Castro e o delegado Luiz Carlos Ribas que proporcionaram um verdadeiro show de velocidade e audácia a bordo do protótipo número 10. No final da corrida, os vencedores foram recebidos como heróis e aplaudido por mais de seis mil espectadores que invadiram a reta do autódromo ao meio-dia naquele 17 de dezembro.

O Aldee #11 de Djalma Fogaça, Fábio Sotto Mayor e João Campos liderou boa parte da corrida mantendo 14 voltas de vantagem sobre o segundo colocado, mas teve que abandonar a prova após problemas de rolamento na roda dianteira, que provocou uma batida violenta do carro na curva 2.

A equipe do Opala #82, de Carlos Machado, Rogério Lammel e Sérgio Pereira, também passou por momentos de ansiedade, já que faltando 15 minutos para o término da prova, o carro indicou um superaquecimento no motor. A situação gerou pânico no box e todos foram para a beira da pista para pedir que o piloto desacelerasse, a fim de garantir o terceiro lugar na classe Força Livre/Protótipos.



# **RESULTADO FINAL**

## **15ª 12 HORAS TARUMÃ**

### **Prova 120 Anos CAIXA ECONOMICA FEDERAL**

#### **16/12/1995**

1º	Walter Soldan/Luís Castro/Luiz Ribas (RS)	Aldee/VW #10	506 voltas
2º	Darci Marini/Paulo Bertuol/Vítor Giovanini (RS)	Opala #4	494v
3º	Luiz Kuenzer/João Araújo/André Mello (RS)	Chevette #25	483v
4º	Roberto Lacombe/César Gautério/Paulo Santos (RS)	Voyage #77	479v
5º	Elemar Cíceri/Carlos Castro/Paulo Miranda (RS)	Corsa #8	465v
6º	Sérgio Cardoso/João Cardoso Júnior/David Hilgert (RS)	Voyage#1	460v
7º	Rafael Cohen/Raul Cohen/Guaracy Costa (RS)	Corsa#26	458v
8º	Carlos Machado/Rogério Lammel/Sérgio Pereira (RS)	Opala#82	458v
9º	Airton Diehl/Ênio Wermuth/Paulo Braga (RS)	Passat#96	457v
10º	Hugo Almeida/W. Marchetti/G. Pinto/J. Volpatto (RS)	Fusca#58	457v

#### **Resultado por categoria**

##### **Categoria Protótipos/Força Livre:**

1º Walter Soldan/Luís Castro/Luiz Ribas (RS) Aldee/VW

##### **Categoria B – Turismo Força Livre 2000cc**

1º Sérgio Cardoso/João Cardoso Júnior/David Hilgert (RS) Voyage

##### **Categoria C – Marcas & Pilotos:**

1º Luiz Kuenzer/João Araújo/André Mello (RS) Chevette

##### **Categoria E – Speed 1600:**

1º Hugo Almeida/João Volpatto/Walter Marquetti/Gilberto Pinto (RS) Fusca

##### **Categoria F – Copa Corsa:**

1º Elemar Cíceri/Carlos Castro/Paulo Miranda (RS) Corsa

#### **Estatísticas**

Inscritos: 40 carros

Pole position: Djalma Fogaça/Fábio Sotto Mayor/João Campos (SP), Aldee/VW

# 1996

16ª edição 12 HORAS DE TARUMÃ



# 1996

## **ALDEE TURBO UM FOGUETE IMBATÍVEL**

A vigésima primeira edição da história das 12 Horas marcou o início da era dos motores turbo na competição. Consagrado como vencedor nas provas realizadas nos dois anos anteriores, o Aldee ganhou potência extra e se mostrou ainda mais veloz e eficiente para vencer a corrida.

Pilotado por Vitor Hugo Ribeiro de Castro, Eduardo Freitas e Fernando Maciel, o protótipo #12 completou 519 voltas e ao meio-dia recebeu a bandeirada da vitória sob gritos e aplausos da torcida, que logo invadiu a pista para festejar com os campeões. Em segundo, cruzou o protótipo Tubarão do piloto e preparador Carlinhos de Andrade e seus parceiros Paulo Bergamaschi e Renato Weiand.

O Opala #4 de Paulo Bertuol, Darci Marini, Osvaldo Voges e Álvaro Broilo completou o pódio. A corrida também foi válida pelo Campeonato Gaúcho de Endurance.

A prova que aparentemente era tranquila para a equipe, chegou a ser ameaçada nos últimos 30 minutos. Freitas, último piloto a conduzir o Aldee, ficou praticamente sem freios dianteiros em virtude da potência transferida pelo motor turbo. Mesmo assim, a equipe que assumiu a liderança no meio da madrugada de domingo para não mais perdê-la, manteve a regularidade e a vantagem de uma volta que tinha sob o segundo colocado. Vitor Castro tinha motivos de sobra para comemorar. A prova marcou o seu retorno às corridas após afastamento de dois anos, acumulando mais uma vitória na competição. Com o tri campeonato, os protótipos Aldee entraram definitivamente para a galeria dos grandes carros de 12 Horas.

## RESULTADO FINAL

### 16ª 12 HORAS TARUMÃ 15/12/1996

1º	Vitor Castro/Eduardo Freitas/Fernando Maciel (RS)	Aldee/VW #12	519 voltas
2º	Carlinhos Andrade/Paulo Bergamaschi/Renato Weiland (RS)	Tubarão #15	518v
3º	Darci Marini/Álvaro Broilo/Oswaldo Voges/Paulo Bertuol (RS)	Opala #4	512v
4º	Paulo Torino/Luciano Mottin/C. Giacomello/E. Giacomello (RS)	Chevette #23	477v
5º	Luciano Marx/Eduardo Moller (RS)	Escort #32	475v
6º	Sérgio Cardoso/Flávio Meksraits (RS)	Voyage #88	473v
7º	Wilson Pinheiro/Roberto Schimitz/João Silva (RS)	Chevette #77	464v
8º	Adriano Baldo/Hélio Prosperi/Giancarlo Gasparato (RS)	Corsa #45	462v
9º	Guilherme Mariath/Evaldo Quadrado/Rogério Doneli (RS)	Corsa #29	460v
10º	Gelson Zauer/Hugo Vargas/Airton Brum (RS)	Fusca #21	454v

#### Resultado por Categoria

##### Categoria A – Força Livre-Turbo

1º Vitor Castro/Eduardo Freitas/Fernando Maciel (RS) Aldee/VW

##### Categoria B – Turismo Especial

1º Luciano Marx/Eduardo Moller (RS) Escort

##### Categoria C – Turismo Marcas

1º Paulo Torino/Luciano Mottin/Carlos Giacomello/Elton Giacomello (RS) Chevette

##### Categoria E – Speed 1600

1º Gelson Zauer/Hugo Vargas Filho/Airton Brum (RS) Fusca

##### Categoria F – Copa Corsa

1º Adriano Baldo/Hélio Prosperi/ Giancarlo Gasparoto (RS) Corsa

##### Categoria G – Copa Fiat

1º Noel Teixeira/Marcelo Mendes/Ícaro Schons (RS) Uno

#### Estatísticas

Inscritos: 39 carros

Pole position: Darci Marini/Álvaro Broilo/Oswaldo Voges/Paulo Bertuol (RS) Opala



# 1997

17ª edição 12 HORAS DE TARUMÃ



# 1997

## UM ESCORT ARROMBA A FESTA

Um Ford Escort, que levava o número 32, surpreendeu o público e as equipes na edição de 1997, entrando para a história da corrida. Ao contrário do previsto, os Aldee, que levaram o troféu Fita Azul nos três anos anteriores, não resistiram a maratona e o forte calor reinante no Estado, quebrando um a um ao longo da prova. Assim, os carros de turismo da Ford e Fiat foram os destaques da corrida.

Foi uma vitória conquistada em família já que a equipe vencedora, comandada pelo experiente preparador Arlindo Marx, era formada por seu filho Luciano Marx, mais Luiz Ribas e seu filho Rodrigo. Vítor Castro somou-se ao grupo que percorreu 489 voltas na prova que teve 31 concorrentes. Em segundo ficou o Uno Turbo #19 de Paulo Scolari, Normo Chies Júnior e José Massa Neto (tio de Felipe Massa, piloto da F-1), seguido do Escort#77 de Valdecir Santos, Wilson Pinheiro e Rafael Cohen.

Na prova, o protótipo Aldee #17 de Irineu Camargo, Edemar Stédile e Eduardo Freitas fez a melhor volta da prova com o tempo de 1:14.978. Já o Escort vencedor conseguiu sua melhor marca em 1:26.192, na volta 69, mostrando que o resultado da corrida foi obtido na regularidade e com tempos acima das médias da prova. Três Fuscas,#43, #6 e #18, completaram a prova entre os dez primeiros colocados.

Um Gordini pilotado por Adão Pinto e Urbano da Silva que chamou a atenção do público e das equipes em Tarumã. Equipado com um motor VW 2000cc, o carro assombrava pela velocidade desde os treinos, mas na hora da corrida, só conseguiu concluir as duas primeiras voltas para desespero do mecânico e preparador Eléo Jorge Réglá Filho. O Gordini #4 acabou abandonando a competição, mas entrou para a história da corrida como o carro mais antigo a registrar a maior velocidade final numa 12 Horas de Tarumã.

# RESULTADO FINAL

## 17ª 12 HORAS TARUMÃ - 07/12/1997

1º	Vítor Castro/Luciano Marx/Rodrigo Ribas/Luiz Ribas (RS)	Escort#32	489 voltas
2º	Paulo Scolari/Normo Chies/José Massa (RS/SP)	Uno Turbo #19	474v
3º	Rafael Cohen/Valdecir Santos/Wilson Pinheiro (RS)	Escort#77	472v
4º	Ícaro Schons/José Becker/Alessandro Becker (RS)	Uno#71	469v
5º	Carlos Steyer/Raul Cohen/Guilherme Mariath (RS)	Corsa#2	460v
6º	André Silva/José Pedro Moraes (RS)	Voyage #97	460v
7º	Heitor Daltoé/Verley Rosa/Jorge Silva/Marco Lopes (RS)	Fusca#43	454v
8º	Joel Iuchno/Amilcar Franck (RS)	Fusca#6	452v
9º	Ricardo Kreuz/João Kreuz/Renato Kreuz (RS)	Fusca#18	452v
10º	Renato Connil/Alexandre Connil/Vicente Daudt (RS)	Uno#48	449v

### Resultado por Categoria

#### Categoria A

1º Vítor Castro/Luciano Marx/Rodrigo Ribas/Luiz Ribas (RS)

Escort

#### Categoria B

1º Paulo Scolari/Normo Chies/José Massa (RS/SP)

Uno Turbo

#### Categoria D – Marcas

1º Luciano Cardoso/Flávio Meksraits (RS)

Voyage

#### Categoria E – Speed 1600

1º Heitor Daltoé/Verley Rosa/Jorge Silva/Marco Lopes (RS)

Fusca

#### Categoria F – Copa Corsa

1º Carlos Steyer/Rafael Cohen/Raul Cohen (RS)

Corsa

#### Categoria G – Copa Fiat

1º Alessandro Becker/José Becker/Ícaro Schons (RS)

Uno

### Estatística

Inscritos: 31 carros

Pole position: Eduardo Freitas/Irineu Camargo/Fernando Stédile (RS), Spyder/VW

Melhor volta: 1:14.978 de Eduardo Freitas/Irineu Camargo/Fernando Stédile (RS), Spyder/VW



# 1998

18ª edição 12 HORAS DE TARUMÃ





## 1998

### **ALDEE 10 E O TRIO DE OURO**

A nova vitória do Aldee 10 foi um presente para o piloto Walter Soldan que completava 50 anos em 1998. O protótipo, também pilotado por Luis Alberto de Castro e Luiz Carlos Ribas, assumiu a liderança da prova às 8h50min de domingo, garantindo mais um troféu Fita Azul para o experiente trio, considerado por muitos como a formação perfeita, tanto no estilo de pilotar, como na técnica utilizada para vencer provas de longa duração. Durante a madrugada a equipe chegou a perder as esperanças de vitória, quando um pneu furado e a suspensão avariada por uma batida obrigando Soldan a uma parada extra que durou seis voltas.

Dos 37 carros que largaram na meia-noite de sábado, apenas 22 terminaram a corrida. A pole foi conquistada pelo Tubarão II de Carlinhos de Andrade, Paulo Bergamaschi e Renato Weiand, que também virou a melhor volta da prova em 1:14.589.

O protótipo liderou até o início da madrugada quando, na volta 146, Bergamaschi errou a freada na curva do Laço, bateu e danificou a roda traseira, encerrando a participação do Tubarão nas 12 Horas. O novo líder, o Spyder #4 de Antônio Miguel Fornari, Carlos Alberto 'Neco' Fornari e Cláudio Ricci, acabou perdendo a posição e depois a corrida devido a uma parada inesperada nos boxes, que durou 15 minutos, para identificar um problema elétrico na bateria.

A partir daí o Aldee #10 não teve mais adversários. A equipe conquistou o bicampeonato na tradicional prova do automobilismo gaúcho, que, em 1998, teve como homenageado Pedro Carneiro Pereira. A vitória do trio de ouro, Soldan/Castro/Ribas, veio após 484 voltas.

# RESULTADO FINAL

## 18ª 12 HORAS TRAUMÃ

### Prova Pedro Carneiro Pereira - 20/12/1998

1º	Walter Soldan/Luiz Ribas/Luís Castro (RS)	Aldee/VW#10	484 voltas
2º	Antônio Miguel Fornari/Carlos Fornari/Cláudio Ricci (RS)	Spyder/VW#4	475v
3º	Joel Castilhos/Flávio Meksraitis/Carlos Benedetti (RS)	Voyage#26	470v
4º	Celso Ferlauto/Vinicius Ferlauto/Nilson Lepkoski (RS)	Uno#37	452v
5º	Carlos Kray/João Batista Rodrigues/Rene Farinon (RS)	Voyage#77	452v
6º	Paulo Torino/Luciano Cardoso/José Laênio Jr. (RS)	Logus#23	442v
7º	Aroldo Nunes/Emílio Nunes/Ênio Dolfini (RS)	Fusca#16	440v
8º	Carlos Steyer/Daniel Paludo/Rogério Donelli (RS)	Escort#44	436v
9º	Noel Teixeira/Carlos Soares (RS)	Uno#80	436v
10º	Darci Benini/Jair Bernardon/Jones Enricone (RS)	Opala#34	434v

#### Resultado por Categoria

##### Classe Força Livre A

1º Walter Soldan/Luiz Ribas/Luís Castro (RS) Aldee/VW

##### Categoria Força Livre B

1º Joel Castilhos/Flávio Meksraitis/Carlos Benedetti (RS) Voyage

##### Categoria Marcas

1º Paulo Torino/Luciano Cardoso/José Laênio Júnior (RS) VW/Logus

##### Classe D – Speed 1600

1º Enio Dolfini/Aroldo Nunes/Emilio Nunes (RS) Fusca

##### Classe E – Copa Corsa

1º Manuel Raupp/Antônio Raupp/Fausto Raupp (RS) GM/Corsa

##### Classe F – Copa Fiat

1º Celso Ferlauto/Vinicius Ferlauto/Nilson Lepkoski (RS) Uno

#### Estatística

Inscritos: 37 carros

Pole position: Carlinhos Andrade/Paulo Bergamaschi/Renato Weiland (RS), Tubarão II

Melhor volta: 1:14.589 (145,566 km/h) de Carlinhos Andrade/Paulo Bergamaschi/Renato Weiland (RS), Tubarão II



# 1999

19ª edição 12 HORAS DE TARUMÃ



# 1999

## NASCE UM CAMPEÃO

A edição de 1999 marcou a chegada de uma nova era para a competição. Os protótipos alinhavam para um público de 10 mil pessoas que assistiria um espetáculo que dominaria as próximas décadas da corrida. O maior grid da história da prova estava formado com 49 carros alinhados, sendo mais de 20 protótipos.

A estrela brilhou para o carro que havia nascido das mãos do engenheiro Luiz Fernando Cruz e do construtor Ademar Moro, proprietário da empresa Metal Moro, de Porto Alegre. O projeto teve como inspiração os protótipos que corriam às 24 Horas de Le Mans, tornando-se um sucesso.

Após um total de 491 voltas o MCR#46 com motor AP-VW, garantia a vitória ao filho do construtor, o piloto Juliano Moro, e seus companheiros Luciano Mottin, Adriano Baldo e João Sant'Anna.

O segundo colocado foi o já conhecido Aldee# 10 de Walter Soldan, Luiz Ribas e Rodrigo Ribas que completou 480 voltas. Em terceiro, um GM Omega#72 de Victor Steyer, Carlos Steyer e Fernando Justo.

A prova também foi válida pelo Campeonato Gaúcho de Endurance e o título do ano ficou com o Tubarão III. Carlinhos de Andrade e Geziel 'Tiel' de Andrade, alcançaram a quinta colocação na classificação geral das 12 Horas. O único acidente registrado foi uma capotagem do Fiat Uno#37, de Vinicius Ferlauto e Celso Ferlauto, que apesar dos danos materiais, conseguiu retornar à corrida, terminando na 25ª colocação.

Ao final da prova, o impressionante desempenho deixou no ar uma certeza: 1999 seria o início da era MCR (iniciais da sigla Moro Cruz Racing). E o fato realmente consumou-se, com vitórias e recordes na história da competição.

# RESULTADO FINAL

## 19ª 12 HORAS TARUMÃ

### Prova Excelsior-Pirelli Racing

#### 05/12/1999

1º João Sant'Anna/Adriano Baldo/Luciano Mottin/Juliano Moro (RS)	MCR/VW# 46	491 voltas
2º Walter Soldan/Luiz Ribas/Rodrigo Ribas (RS)	Aldee/VW# 10	480v
3º Victor Steyer/Carlos Steyer/Fernando Justo (RS)	Omega# 72	472v
4º Raul Cohen/Rafael Cohen/Délcio Dornelles/Alcir Machado (RS)	Voyage# 33	467v
5º Carlinhos Andrade/Geciel Andrade (RS)	Tubarão III# 5	466v
6º Luis Castro/Carlos Pereira/Sérgio Pereira (RS)	Spyder/VW# 27	462v
7º Eduardo Freitas/R. Moller/Rodrigo Machado/Carlos Machado (RS)	Opala#70	461v
8º Paulo Rutzen/Odilon Menezes (RS)	Chevette#18	459v
9º Evaldo Quadrado/Lauri Pfeifer/Paulo Miranda. S. Oliveira (RS)	Aldee/VW# 25	458v
10º Vinetou Zambon/Luciano Cardoso/Roberto Schimitz (RS)	Logus#51	449v

#### Resultado por Classe

##### Classe Força Livre A

1º João Sant'Anna/Adriano Baldo/Luciano Mottin/Juliano Moro (RS) MCR/VW

##### Classe 5000

1º Victor Steyer/Carlos Steyer/Fernando Justo (RS) Omega

##### Classe 2000

1º Vinetou Zambon/Luciano Cardoso/Roberto Schmitz (RS) Logus VW

##### Classe 1600

1º Raul Cohen/Rafael Cohen/Délcio Dorneles/Alcir Machado (RS) Voyage

##### Classe D – Speed 1600

1º Celso Iuchno/Fábio Eltz/Carlos Strey (RS) Fusca

##### Classe E – Copa Fiat

1º Celso Ferlauto/Vinicius Ferlauto (RS) Uno

##### Classe F – Multimarcas

1º Eduardo Moller/Eduardo Moller Filho/Francesco Moller (RS) Corsa



#### Estatísticas

Inscritos: 49 carros

Pole position: Cláudio Ricci/Gladimir Zanetti (RS), AS/Vectra

Melhor volta: 1:12.599 de João Sant'Anna/Adriano Baldo/Luciano Mottin/Juliano Moro (RS), MCR/VW 46



# 2000

20ª edição 12 HORAS DE TARUMÃ



# 2000

## EM NOME DO PAI

*“Em nome do pai”.* Assim o jornalista Daniel Dias descreveu no Jornal Zero Hora de Porto Alegre a vitória do Spyder #47 pilotado pelo quarteto Maria Cristina Rosito, Délcio Dornelles Neto, Paulo Bertuol e Sérgio Pereira, na prova que inaugurou o novo século. A corrida homenageava o ex-piloto Rafaelle Rosito, pai de Cristina (falecido um mês antes da prova em acidente rodoviário no Paraná). A vigésima edição também foi marcada pelo descerramento da placa que nomeava oficialmente a pista de Tarumã como “Circuito Catharino Andreatta”.

A “Prova Raffaele Rosito” teve uma das chegadas mais emocionantes da história da corrida. Assistida por oito mil espectadores, com 35 carros no grid, acabaria sendo marcada pela disputa entre os protótipos. A pole foi do MCR #8 pilotado por Isaac Saldanha e Juliano Moro, mas o protótipo ficou parado na largada e o Spyder#2 de Rafael Cohen assumiu a ponta. Perseguido de forma implacável pelo MCR#99 de Paulo Hoerlle, Antônio Miguel Fornari, Vítor Hugo de Castro e o paranaense Guto Mocelin, os dois se alternaram na

ponta da prova por aproximadamente 50 minutos. Ainda na primeira hora de prova, alguns favoritos quebraram. O Tubarão III bateu forte na curva 2 e o piloto Carlinhos de Andrade teve ferimentos na boca e um corte profundo na língua. A corrida se tornava uma loteria e a sorte brilhou para o Spyder#27. No total, foram 516 voltas de uma estafante e emocionante corrida. A vitória da equipe só foi ameaçada na última hora da competição quando um problema nas válvulas do motor obrigou Pereira a diminuir muito o ritmo e perder a vantagem sobre o segundo colocado, o MCR#99 de Hoerlle/Fornari/Castro/Mocelin. O protótipo#27 se arrastava pela pista na última volta. Quando cruzou a linha de chegada soltava muita fumaça e sua vitória levou ao delírio o público e equipes que torciam pelo Spyder, como uma forma de homenagear Rafaelle Rosito. A filha do homenageado, muito emocionada, foi quem deu a bandeirada final da prova para o companheiro de corrida.

# RESULTADO FINAL

## 20ª 12 HORAS TARUMÃ

### Prova Raffaele Rosito 03/12/2000

1º	Maria Rosito/Délcio Dornelles/Paulo Bertuol/Sérgio Pereira (RS)	Spyder#27	516 voltas
2º	Vitor Castro/Paulo Hoerlle/Antonio Fornari/Rafael Mocelin (RS)	MCR/VW#99	505v
3º	Carlos Steyer/Raul Cohen/Guilherme Mariath (RS)	Gol#20	501v
4º	Roberto Schimitz/Vitor Costa/Rogério Cauduro Dias (RS)	Aldee/#47	500v
5º	Paulo Torino/Vinetou Zambon/Luciano Cardoso (RS)	Logus#1	489v
6º	Ney Ferreira/Amilcar Franck/Gastão Werlang (RS)	Chevette#53	481v
7º	Daniel Seolino/Eduardo Cimirro/Maikel Brando (RS)	Voyage#7	476v
8º	Ricardo Kreuz/João Kreuz/Renato Kreuz/Robson Basségio (RS)	Voyage#9	475v
9º	Paulo Rutzen/Odilon Menezes/Altemir Pozzebon (RS)	Aldee #18	473v
10º	Luís Henrich/Lauri Pfeiffer/Sohel Oliveira (RS)	Palio#57	468v

#### Resultado por Classe

##### Classe A – Protótipos Força Livre Acima 2.200

1º Maria Rosito/Délcio Dornelles/Paulo Bertuol/Sérgio Pereira (RS) Spyder/VW

##### Classe B – Até 2200

1º Vitor H. Castro/Paulo Hoerlle/Antonio Fornari/Rafael Mocelin (RS) MCR/VW

##### Classe C – Turismo acima 2000cc

1º Paulo Torino/Vinetou Zambon/Luciano Cardoso (RS) Logus

##### Classe D – Turismo até 1600cc

1º Carlos Steyer/Raul Cohen/ Guilherme Mariath (RS) Gol

##### Classe E – Copa Fiat

1º Carlos Brito/Cristhian Matusalém/Alexandre Schons (RS) Uno

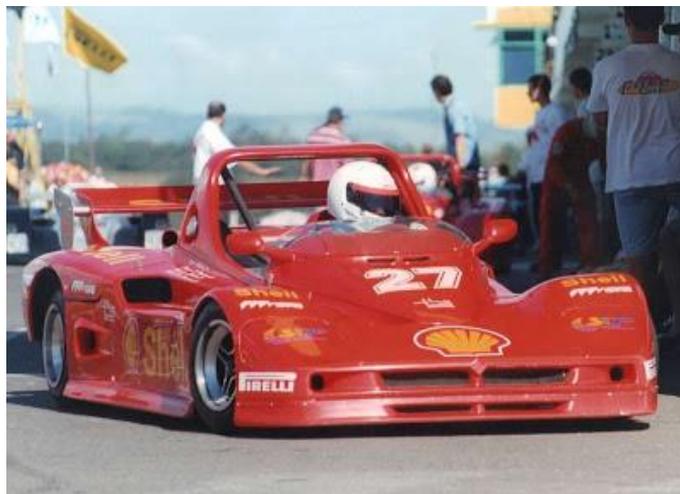
#### Estatísticas

Inscritos: 35 carros

Pole position: Juliano Moro/Isaac Saldanha (RS), MCR/VW

Melhor volta: 1:10.200 de Juliano Moro/Isaac Saldanha (RS), MCR/VW

Observação: Vencedores receberam troféu “30 Anos de Tarumã”



# 2001

21ª edição 12 HORAS DE TARUMÃ



# 2001

## VITÓRIA ANUNCIADA

Em 2001, o Automóvel Clube do Rio Grande do Sul deu sequência as homenagens às personalidades que deixaram sua marca no automobilismo gaúcho. A edição das 12 Horas, também válida pela sexta e última etapa do gaúcho de Endurance, recebeu o nome do presidente da Federação Gaúcha de Automobilismo, Nestor Valduga. Mais uma vez, o público pode assistir uma corrida muito disputada entre as diferentes gerações de protótipos e veículos Turismo.

O MCR, que não havia sido vitorioso no ano anterior, chegou a competição com força total e um novo modelo. O Aldee#10 ressurgia nas mãos de Luiz Carlos Ribas, Nélon Cardoso, Rafael Cohen e Guilherme Mariath Filho. Já o Spyder, vencedor em 2000, se mantinha como forte candidato a vitória.

A corrida foi um prêmio para Carlos Kray que, em 2001, havia criado o Campeonato Sul-Brasileiro Brascars Sport Protótipos. Junto com João Batista Rodrigues e o paranaense Toninho Spolador, o piloto natural de Campo Bom (RS) conquistou com o MCR#16, sua primeira vitória na competição.

O Aldee#10, vencedor das edições de 1995 e 1998, fez uma prova espetacular ficando com a segunda colocação, chegando a apenas 16 segundos do primeiro colocado. Ribas/Cardoso/Cohen/Mariath quase alcançaram a liderança quando, nas últimas voltas, Rodrigues perdeu o ponto de freada na curva do Laço, batendo na barreira de pneus. Apesar dos danos no aerofólio traseiro do MCR#16, o piloto conseguiu retornar a prova e manter a primeira posição. Em terceiro, ficou o Spyder #9 da família Stédile.

João Sant'Anna, Luciano Mottin e Adriano Baldo, campeões da Brascars, dividiram a pilotagem do MCR#46 com o bicampeão da Fórmula Truck, Jorge Fleck. Eles terminaram em quarto lugar, resultado que lhes garantiu o bicampeonato do estadual de Endurance de 2001.

Como consequência da disputa entre as equipes, a edição de 2001 marca a quebra do recorde de voltas completadas durante as 12 Horas. Desde 1994, as 521 voltas do Aldee não haviam sido superadas. Neste ano, os dois primeiros colocados realizaram 522 voltas na pista.

# RESULTADO FINAL

## 21ª 12 HORAS TARUMÃ

### Prova Nestor Valduga 09/12/2001

1º	Carlos Kray/João Rodrigues/Toninho Spolador (RS/PR)	MCR/#16	522 voltas
2º	Nelson Cardoso/Guilherme Mariath F/Rafael Cohen/Luiz Ribas (RS)	Aldee#10	522v
3º	Edemar Stédile/Fernando Stédile/Joacir Stédile (RS)	Spyder#84	512v
4º	João Sant'Anna/Jorge Fleck/Luciano Mottin/Adriano Baldo (RS)	MCR#46	504v
5º	Guilherme Mariath/Raul Cohen (RS)	Gol#1	503v
6º	Odilon Menezes/Paulo Rutzen (RS)	Spyder#8	502v
7º	David Hilgert/Alexandre Lima/Jorge Fleck (RS)	Gol#77	499v
8º	João Cardoso Jr/Sérgio Cardoso/Isaac Saldanha (RS)	Spyder#7	499v
9º	Sérgio Coelho/Ney Ferreira/Amílcar Franck/Michael Brando (RS)	Chevette#53	477v
10º	Eduardo Freitas/Franco Stédile/Oscar Azevedo (RS)	Gol #28	473v

#### Resultado por Classe

##### Classe "B" (Protótipos Nacionais até 2.200cc)

1º Carlos Kray/João Rodrigues/Toninho Spolador (RS/PR) MCR/VW

##### Classe C – Veículos Turismo 2000cc

1º Guilherme Mariath/Raul Cohen (RS) Gol

##### Classe D – Veículos Turismo 1600cc

1º S Sérgio Coelho/Ney Ferreira/Amílcar Franck/Michael Brando (RS) Chevette

##### Classe E – Copa Corsa

1º Carlos Brito/Rodrigo Messa/Enio Dolfini/Chico Plentz (RS) Corsa

##### Classe F – Copa Fiat

1º Noel Teixeira/Ricardo Abreu/Alexandre Rosa (RS) Uno

##### Classe G – Speed 1600

1º Everson Mello/Fábio Eltz/Joel Iuchno (RS) Fusca

#### Estatísticas

Inscritos: 41 carros

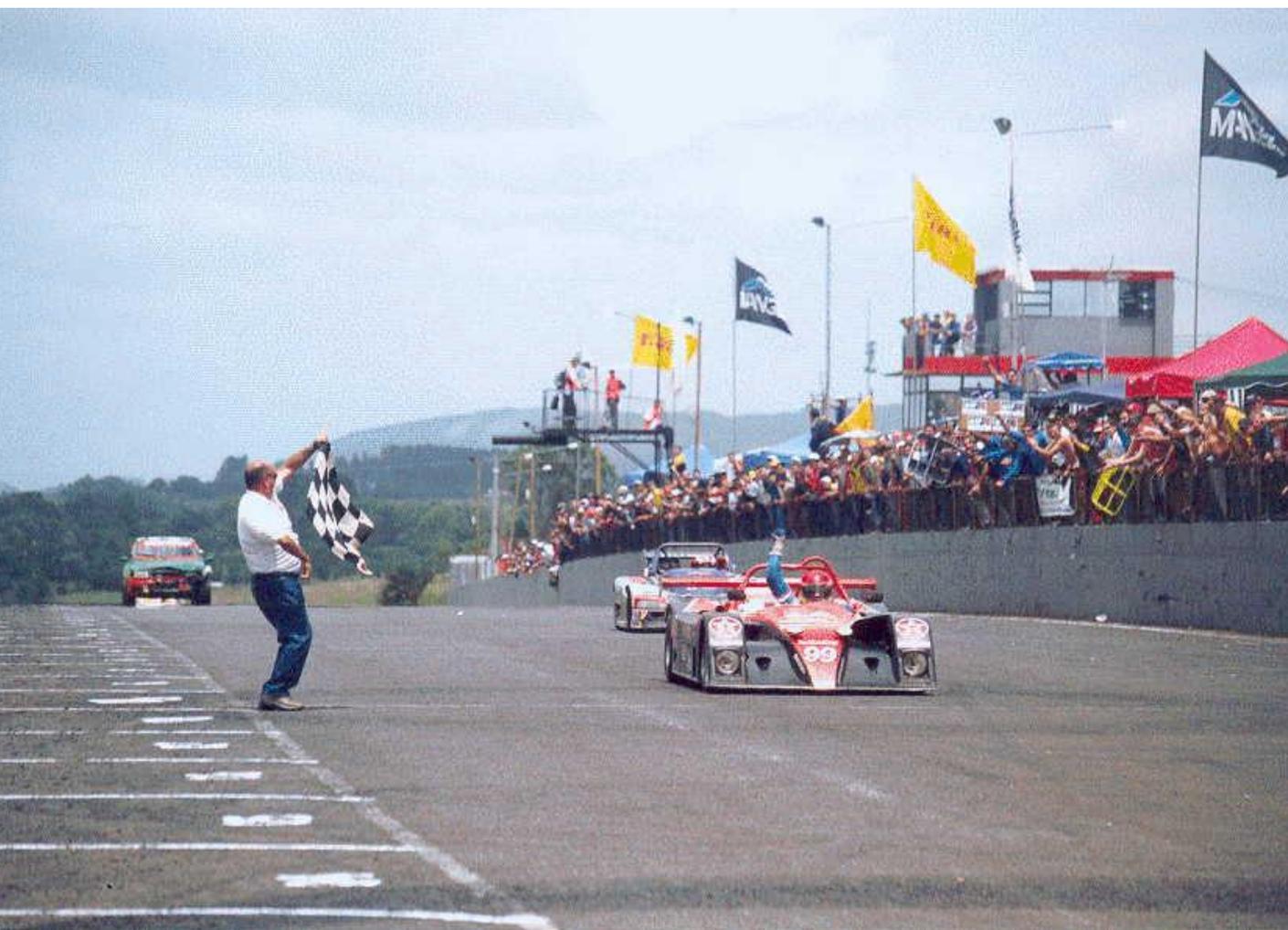
Pole position: Walter Soldan/Luiz Fernando Cruz/Rodrigo Ribas (RS), MCR/Chevrolet

Melhor volta: 1:13.379 de Paulo Hoerlle/Antônio Fornari/Luís Castro (MCR/VW)



# 2002

22ª edição 12 HORAS DE TARUMÃ



Antônio Miguel Fornari chegou a vitória na 22ª edição, exatos 40 anos depois de seu pai, Breno Fornari, vencer, em 1962, a primeira 12 Horas de Porto Alegre no então circuito de rua. Não bastasse isso para comemorar, o MCR#99, preparado por Ivan Hoerlle, teve na pilotagem outros três grandes campeões: Paulo Roberto Hoerlle, Luís Alberto de Castro e Vitor Hugo de Castro, que, com a conquista, sagrava-se como o maior vencedor da prova. Depois de receber a bandeirada, o veterano piloto Paulo Hoerlle, maior vencedor de corridas estaduais declarou - *"Finalmente conquistei a mais sonhada vitória de toda minha carreira"*, declarou Fornari.

Com 46 carros inscritos, a dupla gaúcha Carlinhos e Geciel de Andrade confirmou o favoritismo nos treinos e cravou a pole de 1:08.453, com uma média horária de 158,614 km/h. Durante a prova, o Tubarão, que já estava na sua quinta versão, andou bem ficando em segundo na classificação final.

Mas a família Fornari não se contentou com apenas um lugar no pódio. A terceira colocação da prova e primeira no Grupo 2 ficou com Carlos 'Neco' Fornari, também filho de Breno – Neco dividiu o MCR número 4 com Carlos Steyer, Itamar Bianchesi e André Winck.

A vitória do MCR #99 se consolidou a partir das 7h de domingo, quando o Spyder #27 de Maria Cristina Rosito, Paulo Bertuol e Sérgio Pereira foi atingido na traseira pelo MCR #46, pilotado por Adriano Baldo. O protótipo vencedor de 2000 liderava a prova com vantagem naquele momento.

Como na década de 70, a prova também valia pontos por um certame nacional de automobilismo – o campeonato Brasileiro de Endurance (por sinal, criado em 2002). Deste campeonato, Carlos Benedetti, Irineu Camargo e Marcel Wolfart sagraram-se campeões do Grupo 1, chegando na quinta posição na classificação geral da 12 Horas. No Grupo 3, Cláudio Ricci, Letícia Zanetti e Otávio Mesquita, que estava inscrito mas não participou da etapa de Tarumã, conquistaram o troféu de campeões, mesmo não concluindo a prova.

## Susto em Tarumã

A corrida de 2002 foi marcada pelo acidente mais grave da história das 12 Horas. Passava das duas horas da manhã quando o Voyage#37 do ex-motociclista Samuel Baretta, que fazia sua estreia na competição, parou em plena reta dos boxes com problemas mecânicos. Com o motor e todas as luzes desligadas o carro se tornou invisível para seus adversários no mais veloz do circuito. Neste momento, Edeimar 'Nino' Stédile, que assumia pela primeira vez o comando do Spyder #7, retornava a prova após uma parada no box para reabastecimento e troca de piloto e pneus. Ao contornar a curva 9, o piloto deu início a uma ultrapassagem buscando a parte interna da reta.

Sem perceber o Voyage parado em meio a reta e com as luzes totalmente apagadas, 'Nino' bateu violentamente na traseira do carro, provocando imediatamente a explosão dos dois tanques de combustível. O piloto conseguiu sair do carro e correndo, ainda em chamas, buscava socorro. Com parte do corpo queimado, Stédile foi rapidamente socorrido e hospitalizado. Baretta não sofreu ferimentos, mas entrou em estado de choque ao perceber a gravidade do acidente. Após longo tratamento, 'Nino' voltou a correr no ano seguinte.



# RESULTADO FINAL

## 22ª 12 HORAS 4ª etapa brasileiro de Endurance

### 08/12/2002

1º	Vítor Castro/Luís Castro/Paulo Hoerlle/Antônio Fornari (RS)	MCR#99	512 voltas
2º	Carlinhos Andrade/Geciel Andrade (RS)	Tubarão#5	505v
3º	Carlos Steyer/André Winck/Itamar Bianchesi/Carlos Fornari (RS)	MCR# 4	493v
4º	Carlos Kray/João Rodrigues/Toninho Spolador (RS/PR)	MCR#88	482v
5º	Irineu Camargo/Carlos Benedetti/Marcel Woffart (RS)	Spyder# 16	474v
6º	Carlos Dantas/Emerson Pinheiro/Mário Moreira (SP)	Gol #19	469v
7º	Carlos Stodiek/Valdir Bianchesi/Marcelo Fernandes (RS)	Gol #77	462v
8º	Alexandre Hoerlle/Dalmo Carneiro/Felipe Andrade (RS)	Uno #20	450v
9º	Tito Dall'Ass/Juliano Fantin/Celso Ponsoni (RS)	Spyder #1	447v
10º	Paulo Torino/David Hilgert/Alexandre Lima (RS)	Corsa #76	433v

#### Resultado por Grupo

##### Grupo 1:

1º Carlinhos Andrade/Geciel de Andrade (RS) Tubarão V

##### Grupo 2:

1º Carlos Steyer/André Winck/Itamar Bianchesi/Carlos Fornari (RS) MCR/VW

##### Grupo 3:

1º Vítor Castro/Luís Castro/Paulo Hoerlle/Antônio Fornari (RS) MCR/VW

##### Grupo 4:

1º Carlos Dantas/Emerson Pinheiro/Mário Moreira (SP) Gol

##### Grupo 5:

1º Paulo Torino/David Hilgert/Alexandre Lima (RS) Corsa

#### Estatísticas

Inscritos: 46 carros

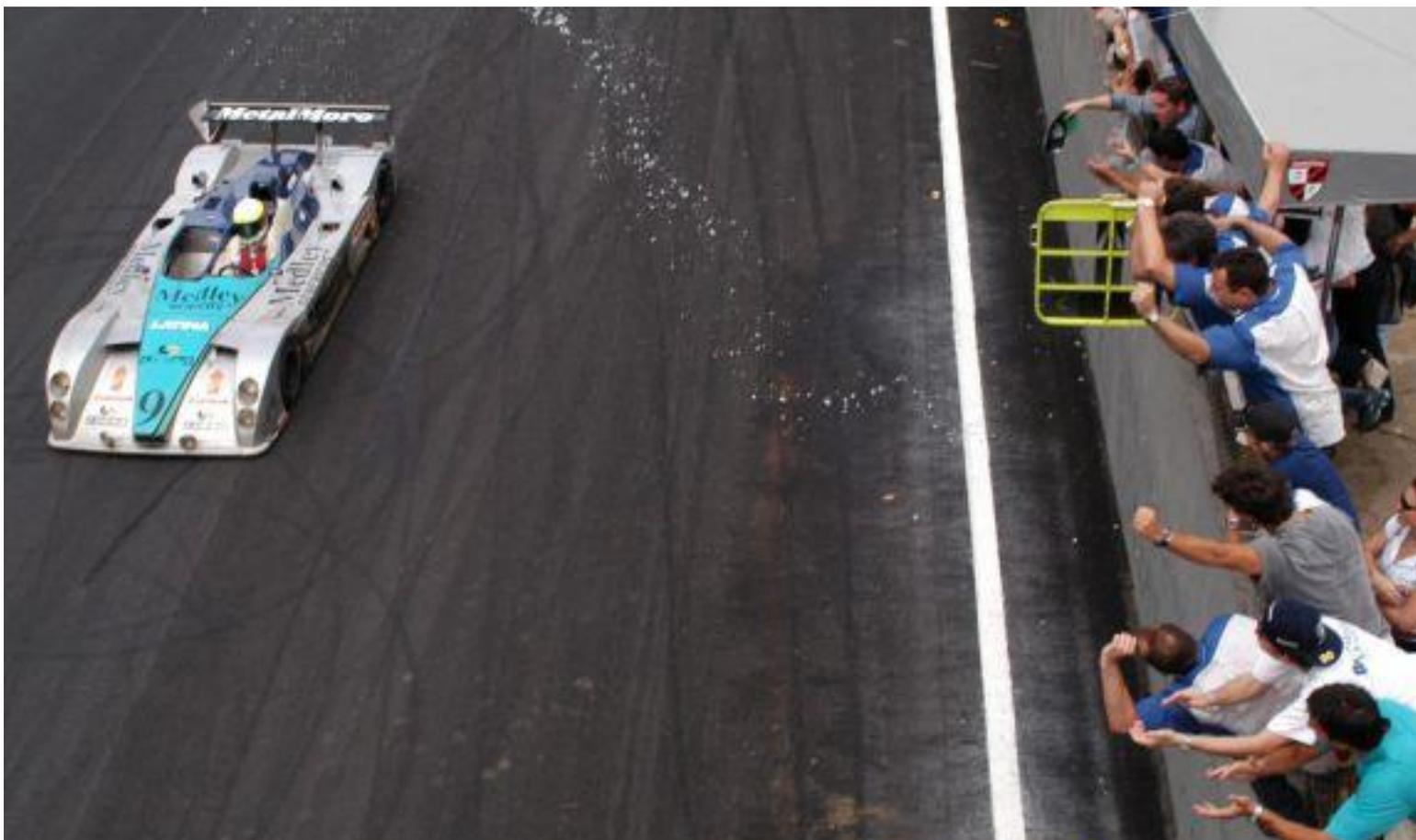
Pole position: Carlinhos Andrade/Geciel Andrade (RS) Tubarão V

Melhor volta: 1:09.605 de Leticia Zanetti/Cláudio Ricci/Otávio Mesquita (RS/SP) AS Vectra



# 2003

23ª edição 12 HORAS DE TARUMÃ



## 2003

### LE MANS É AQUI

O favoritismo do MCR# 9 dos pilotos Juliano Moro, Xandinho Negrão, Luís Otávio Paternostro e Giuliano Losacco para às 12 Horas de Tarumã 2003 começou na sexta-feira, quando o protótipo da JM Motor Sport virou a volta mais rápida para uma classificação de 12 Horas. O pole, sob o comando de Juliano Moro, percorreu um volta no tempo recorde de 1'03"070.

O quarteto venceu com 23 voltas de vantagem sobre o segundo colocado numa prova válida pela quinta e última etapa do campeonato brasileiro de Endurance, do qual a equipe sagrou-se campeã. O MCR #9 turbo completou 525 voltas durante a prova, batendo também um novo recorde de voltas na histórica competição.

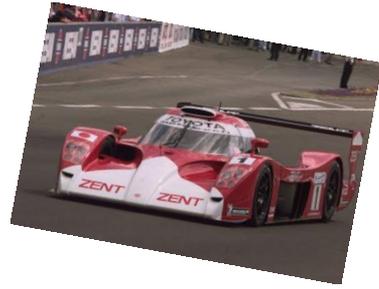
A corrida, que teve largada à zero hora de domingo com um festival de fogos, foi disputada sob muita chuva durante toda a madrugada. Com o piso molhado, a prova foi marcada por vários acidentes e abandonos. Dos 42 inscritos, somente 19 cruzaram a linha de chegada após 11h58min de prova. Entre os que não completaram a prova, destaque para o protótipo MM/Aldee, de Mário Millione.

Alugado aos paulistas Paulo Gomes e seu filho Pedro – que ao lado do falecido Abílio Diniz disputavam o título brasileiro –, o carro extremamente veloz, encostou no grupo dianteiro na fase inicial da prova e o filho do multicampeão da Stock Car passou a perseguir o líder. Entretanto, a roda traseira esquerda soltou-se do protótipo e o filho de “Paulão” teve muito trabalho para levar o carro ao box para reparos. De volta à pista, Pedro foi surpreendido com a quebra da caixa de direção. O veículo ficou desgovernado e ele não pode evitar uma forte batida contra o barranco da Curva 2. Pedro sofreu fissura de tíbia e perônio, sendo levado ao hospital. Assim, fora da disputa pelo título, a briga ficava restrita a um tira-teima entre Paternostro e Paulo Bonifácio (AS/Vectra), que corria ao lado dos gaúchos Letícia Zanetti e Cláudio Ricci. Porém, o paulista foi “acordado” do sonho pelo título às sete da manhã, quando o motor quebrou. A equipe comandada por Ricci efetuou a troca da unidade, Boni voltou para a pista, mas de mais nada valia. O MCR#9 estava simplesmente inalcançável.



A prova teve ainda o destaque para os pilotos gaúchos Hugo Vargas e Marcelo Vargas, que finalizaram na segunda posição com o Spyder #32, seguidos por Odilon Menezes, Guaracy Costa, Luiz Costa e Paulo Rutzen que pilotavam outro Spyder/VW. Pela primeira vez, somente protótipos conquistaram os dez primeiros lugares da classificação final da corrida.

Um protótipo MCR vencia a prova pelo terceiro ano consecutivo, acumulando quatro conquistas, nas últimas cinco edições. O bom desempenho do protótipo idealizado em 99, quando estreou com vitória nas 12 Horas, aumentou ainda mais o entusiasmo da montadora gaúcha. A evolução do modelo da JM Motor Sport tornou o MCR muito semelhante aos vistos na prova 24 Horas de Le Mans.



## RECRIANDO UM MITO

Uma ideia e um projeto: construir no ano 2003 uma réplica do Toyota GT ONE que disputou as 24 Horas de Le Mans em 1998. Foi a partir de uma fotografia e um chassis de uma Fórmula Muffato, que dois amigos partiram para a transformação. Sem experiência anterior, após 347 dias de intenso trabalho, o protótipo saiu da oficina na zona Sul de Porto Alegre, diretamente para a tomada de tempos das 12 Horas. Batizado de **TM1** –uma alusão aos nomes de Torino e Maggenti o carro terminou a corrida após 325 voltas completadas.

Pilotos: Paulo Torino/Leandro Maggenti/Rogério Donelli/Eduardo Satti

Equipe de pista: Davi Cruzius e Satti “pai”

Motor: VW 1600 Fórmula



Leandro Maggenti - construtor



Paulo Torino



Após as 12 Horas o protótipo correu os 500 KM Tarumã 2004 e nunca mais foi visto nas pistas

# RESULTADO FINAL

## 5ª etapa brasileiro Endurance

### 23ª 12 HORAS -14/12/2003

1º Juliano Moro/Luis Paternostro/ Giuliano Losacco/Xandinho Negrão (RS/SP)	MCR/Turbo#9	526 voltas
2º Hugo Vargas/Marcelo Vargas (RS)	Spyder/VW#32	503v
3º Luiz Costa/Guaracy Costa/Odilon Menzes/Paulo Rutzen (RS)	Spyder/VW#8	483v
4º Carlos Steyer/Rodrigo Ribas/Vítor Costa (RS)	Aldee/VW#10	475v
5º Carlinhos Andrade/Geciel Andrade (RS)	Tubarão VII#5	472v
6º Irineu Camargo/Carlos Benedetti (RS)	Spyder/Opel#16	465v
7º Jair Bernardon/Luiz Kuenzer/Guilherme Mariath Jr. (RS)	MCR/VW#47	464v
8º Isac Saldanha/Sérgio Cardos/Rafael Cardoso/J. Cardoso Jr. (RS)	Spyder/VW#43	459v
9º Juliano Fantin/Tito Dall'Mass/Celson Ponsoni (RS)	Spyder/VW#2	456v
10º Vítor Castro/Luís Castro/Paulo Hoerlle/Antônio Fornari (RS)	MCR/VW#99	455v

#### Resultado por Grupo

##### Grupo 1

1º Juliano Moro/Luis Paternostro/ Giuliano Losacco/Xandinho Negrão (RS/SP) MCR/Turbo

##### Grupo 2:

1º Zeca Fontes/Jones Enriconi/Gilvan Dall'Oglio (RS) Opala

##### Grupo 3:

1º Hugo Vargas/Marcelo Vargas (RS) Spyder/VW

##### Grupo 4:

1º Rodrigo Machado/Renato Lopes (RS) Gol

#### Estatísticas

Inscritos: 42 carros

Pole position: Juliano Moro/Luis Paternostro/ Giuliano Losacco/Xandinho Negrão (RS/SP), MCR/Turbo

Melhor volta: 1:07.228 (161,50 km/h) de Juliano Moro/Luis Paternostro/ Giuliano Losacco/Xandinho Negrão, MCR/Turbo



# 2004

24ª edição 12 HORAS DE TARUMÃ



# 2004

## MCR É PENTA

O MCR campeão de 2003 retornou a Tarumã nas mãos da equipe Mottin Racing e confirmou seu favoritismo na primeira volta da classificação. Adriano Baldo marcou 1:04.031, com média de 169,567 Km/h, estabelecendo a pole para a corrida. O adversário mais ameaçador ao poderio dos MCR era o Skorpius/Opel#44 de Cláudio Ricci, Lisandro Weber e Marcelo Fernandes que ocupava a segunda posição do grid, com o tempo de 1:04.438.

A corrida foi marcada por grandes disputas, mas somente 14 dos 29 inscritos conseguiram concluí-la. Oito mil pessoas foram ao autódromo de Viamão, naquele 4 de dezembro. Antes da largada, o piloto José Asmuz foi homenageado pelo Automóvel Clube. Além de receber um troféu, Asmuz voltou a acelerar na pista com a Carreteira #32, que o consagrou em diversas corridas nas décadas de 50 e 60.

A largada foi com pista úmida e Ricci assumiu a ponta, obrigando os MCR# 99 e #46, além dos Spyder #7, #9 e #27, a realizar uma perseguição alucinante. Durante toda a noite, estes competidores se alternaram nas primeiras colocações. No início da manhã, o Skorpius/Opel #44 foi obrigado a parar no box para trocar a bobina, caindo para a quinta colocação. Faltando uma hora para o término da competição, o MCR #46 tinha 13 voltas de vantagem sobre o MCR #99, segundo colocado, e 21 voltas sobre o Spyder #9, terceiro.

Com a corrida praticamente definida, as atenções se voltaram para o protótipo #44. Em uma prova de recuperação, Ricci conseguiu ultrapassar o Spyder #9 faltando duas voltas para o final, terminando a corrida em terceiro lugar. O piloto de Passo Fundo realizou, neste ano, uma das performances mais impressionantes da história da corrida.

# RESULTADO FINAL

## 24ª 12 HORAS TARUMÃ

### Prova José Asmuz - 04/12/2004

1º	Carlos Kray/João Sant'Anna/Adriano Baldo (RS)	MCR/Turbo #46	548 voltas
2º	Paulo Hoerlle/Luís Castro/Christian Castro (RS)	MCR/VW #99	536v
3º	Cláudio Ricci/Marcelo Fernandes/Lisandro Weber (RS)	Skorpius/Opel#44	529v
4º	Edemar Stédile/Fernando Stédile/Joacir Stédile (RS)	Spyder/Opel#9	529v
5º	Guaracy Costa/Sidney Toigo/Paulo Rutzen/Odilon Menezes (RS)	Spyder/VW#80	501v
6º	Oscar Donat/Humberto Donat/Clóvis Jr/Carlos Soares (RS)	Chevette#56	489v
7º	Wagner dos Santos/Marcelo Griebler (RS)	Chevette#55	480v
8º	Anildo Soares/Rodney Tardivo/Marcelo Ritter (RS)	Corsa#73	478v
9º	Alexandre Lima/Christian Hadler/Geraldo Martins (RS)	Gol#17	448v
10º	Alexandre Hoerlle/Vitor Costa/Rodrigo Messa/Emerson César (RS)	Palio#71	445v

#### Resultado por Classe

##### Protótipos - Classe A

1º Carlos Kray/João Sant'Anna/Adriano Baldo (RS) MCR/Turbo

##### Protótipos - Classe B

1º Cláudio Ricci/Marcelo Fernandes/Lisandro Weber (RS) Skorpius/Opel

##### Turismo Divisão 3:

1º Anildo Soares/Rodney Tardivo/Marcelo Ritter (RS) Corsa

##### Turismo Divisão 3/Light:

1º Oscar Donat/Humberto Donat/Clóvis Jr/Carlos Soares (RS) Chevette

#### Estatística

Inscritos: 29 carros

Pole position: Carlos Kray/João Sant'Anna/Adriano Baldo (RS), MCR/Turbo

Melhor volta: 1:06.425 de Cláudio Ricci/Marcelo Fernandes/Lisandro Weber (RS), Skorpius/Opel



# 2005

25ª edição 12 HORAS DE TARUMÃ





## 2005

# FAMIGLIA STÉDILE ALCANÇA O TRIUNFO

A 25ª 12 Horas de Tarumã teve um dos finais mais surpreendentes da competição. Faltando apenas 45 minutos para o seu encerramento o líder Skorpius/Opel#44, de Cláudio Ricci, Lisandro Weber e Marcelo Fernandes entrava em seu box com problemas mecânicos. O protótipo perdeu seis voltas para reparar danos na suspensão dianteira e o drama iniciou...

A edição da mais tradicional prova do automobilismo gaúcho homenageou, em solenidade que antecedeu a largada, o fundador do Autódromo Internacional de Tarumã, o ex dirigente e piloto Antônio Pegoraro. Com 80 anos, ao lado dos filhos e familiares, ele foi reverenciado e aplaudido por uma multidão que se aglomerava no grid de largada próximo da meia-noite. Um momento inesquecível para a história do autódromo que comemorava seus 35 anos de existência no dia 8 de novembro de 2005.

Após a largada em estilo Le Mans, foi iniciado um duelo de gigantes que duraria toda a madrugada. João Sant'Anna no MCR #46, Luís Alberto de Castro, o "Castrinho", no MCR #99 e Claudio Ricci no Skorpius#44 duelavam volta a volta. Os três protótipos se alternaram na primeira posição até o amanhecer quando o MCR #46 da Mottim Racing abandonou a disputa com após um furo no tanque de combustível e posterior quebra do motor. A equipe de Paulo Hoerlle, Luís Castro e seu filho Christian Castro, assumiu o comando da prova revezando a primeira posição com o Skorpius #44 por mais 46 voltas quando também abandonou com pistão furado. Ricci/Weber/Fernandes se isolaram na liderança, abrindo uma vantagem de duas voltas sobre o Spyder #7 da família Stédile que corria em terceiro, com Carlinhos de Andrade, Geciel Andrade e João Batista Rodrigues em quarto.



Quando tudo parecia definido, às 11h15, Cláudio Ricci estaciona o Scorpius 44 no box. Os mecânicos examinam e constataam a quebra da bandeja da suspensão dianteira. A parada é longa e a equipe perde seis voltas para o Spyder #7. O autódromo acompanha o esforço para resolver o problema. Todos correm para o box e oferecem ajuda, até mesmo os adversários. Ricci retornou pilotando de forma magistral, mas não havia mais tempo para a recuperação. O Spyder #7 guiado por Edemar 'Nino' Stédile chegava finalmente a vitória após persegui-la por mais de cinco anos. Por ironia do destino, alguns metros atrás de 'Nino', cruzaria o carro Gol 36, vencedor da Classe D3 Light, conduzido por Baretta (piloto que esteve envolvido no acidente de 2002 em que Stédile sofreu graves queimaduras). Mesmo com a perda da liderança, Ricci mostrou extrema esportividade, esperando o vencedor para cruzar ao seu lado a linha de chegada.

# RESULTADO FINAL

## 25ª 12 HORAS TARUMÃ

### Prova Antônio Pegoraro - 17/12/2005

1º Edegar 'Nino' Stédile/Fernando Stédile/Joacir Stédile (RS)	Spyder/Opel #7	526 voltas
2º Cláudio Ricci/Lisandro Weber/Marcelo Fernandes (RS)	Skorpius/Opel #44	520v
3º Carlinhos Andrade/ Geciel Andrade/João Rodrigues (RS)	Tubarão VI #5	518v
4º Carlos Steyer/Fabiano Peres/Sidney Toigo/Felipe Toledo (RS)	MCR/VW #47	507v
5º Rafael Cardoso/Sérgio Cardoso/Vitor Castro/Isaac Saldanha (RS)	Spyder/VW #43	507v
6º Irineu Camargo/Carlos Benedetti/Cali Crestani (RS)	Spyder/VW# 16	492v
7º Alessandro Rosa/Rodrigo Machado/Carlos Pereira (RS)	Spyder/VW #70	486v
8º Nereu Rebecchi/Rodney Tardivo/Samuel Baretta (RS)	Voyage #36	477v
9º Oscar Donat/Humberto Donat/Marcelo Ritter/C. Oliveira (RS)	Voyage #56	475v
10º Ricardo Kreuz/João Kreuz/Renato Kreuz (RS)	MCR/VW# 18	460v

#### Resultado por Classe

##### Classe Protótipos Grupo 2

1º Edegar Stédile/Fernando Stédile/Joacir Stédile (RS) Spyder/Opel#7

##### Protótipos – Grupo 1

1º Carlinhos Andrade/ Geciel Andrade/João Rodrigues (RS) Tubarão VII

##### Grupo 3

1º Fernando Lauda/Fernando Lauda Filho/Sílvia Lauda (RS) Gol

##### Divisão 3

1º Oscar Donat/Humberto Donat/Marcelo Ritter/C. Oliveira (RS) Chevette

##### Divisão 3 – Light

1º Nereu Rebecchi/Rodney Tardivo/Samuel Baretta (RS) Gol

##### TC 1600

1º João Cardoso Jr/Sérgio Cardoso/César Camargo (RS) Corsa

#### Estatística

Inscritos: 39 carros

Pole position: Cláudio Ricci/Lisandro Weber/Marcelo Fernandes (RS), Skorpius/Opel

Melhor volta: 1:05.717 de João Sant'Anna/Adriano Baldo/Carlos Kray/Vitor Genz (RS), MCR/Turbo



# 2006

26ª edição 12 HORAS DE TARUMÃ





## 2006

### **“MADONA” – É DELES, OUTRA VEZ!**

Os irmãos Fernando, Edegar e Joacir Stédile voltariam a reinar em 2006 sedimentando, de forma definitiva, o potencial deste trio Passo Fundo nas 12 horas. Com 37 carros no grid os pilotos do Spyder/Opel número 7 fizeram uma apresentação irrepreensível, e venceram de forma absoluta. O segredo para a prova foi repetir a fórmula da vitória que haviam obtido em 2005 – constância na pilotagem e confiabilidade do equipamento. “O carro esteve perfeito, não precisamos mexer um único parafuso durante a corrida”, ressaltou o exausto, porém, entusiasmado Fernando Stédile, enquanto encaminhava-se para a cerimônia de premiação.

O MCR 46 de João Sant’Anna, Carlos Kray e Vitor Genz autores da pole, lideraram a primeira hora de corrida, porém, na volta 50, problemas mecânicos tiram o carro da prova. Então, a ponta da corrida seria assumida pelo trio do MCR 99 de Paulo Hoerlle e Christian Castro que também enfrentaria problemas de superaquecimento deixando a liderança para Cláudio Ricci e seu protótipo Skorpion que também abandonaria a prova em plena madrugada. A partir daí o Spyder 7 assume a liderança para vencer. Dos 37 carros que largaram, 16 completaram a prova.

# RESULTADO FINAL

## 26ª 12 HORAS TARUMÃ - 2006

1º	Fernando/Joacir/Edemar Stédile	Spyder Opel#7	510 voltas
2º	Toigo/Rosito/Costa/Rota	MCR VW#48	497v
3º	Seolino/Toso/Soares/Mariath Fº	MCR VW#73	494v
4º	Andrade/Andrade	Tubarão VII VW#5	482v
5º	Pinto/Thomazini/Mello	Aldee RTT VW#25	463v
6º	Moraes/Tardivo/Gama	Voyage#9	455v
7º	Donat/Donat/Donat/Oliveira	Chevette#56	448v
8º	Hilgert/Pause	Corsa#76	444v
9º	Rodrigues/Ponsoni/Fantin	Spyder VW#0	442v
10º	Enricone/Postal/Madalosso/Talmo Jr.	Aldee RTT VW#51	419v

### Estatística

Inscritos: 37 carros

Pole position: MCR/Turbo #46 João Sant'Anna-Adriano Baldo-Carlos Kray e Vitor Genz

Vitória: Spyder Opel #7 Fernando, Edemar e Joacir Stédile - 510 voltas



# 2007

27ª edição 12 HORAS DE TARUMÃ





## 2007

### MR#46 EM VOO SOLO

Em 2007 a equipe Mottin Racing retomou sua tradição de andar na frente nas 12 Horas. Liderados por Luciano Mottin, os pilotos João Sant'Anna, seu filho, Vitor Genz, Carlos Kray e Christian Castro o MCR#46 largou na primeira colocação após registrar 1:03.406 na sessão classificatória para a 27ª 12 Horas Tarumã. Mas o pole teve problemas ainda na primeira hora de prova. Quando liderava a corrida o MCR#46 enfrentou uma quebra de semieixo. Num rápido trabalho dos mecânicos, que trocaram todo o conjunto o protótipo retornou para a pista com 5 voltas de atraso. O Spyder de Lisandro Weber e Marcelo Fernandes assume a ponta em Tarumã. A noite é de temperatura amena e muito movimento nos boxes. No meio da

madrugada o protótipo Tubarão assume a ponta das 12 Horas.

Nos boxes o MCR#99 de Paulo Hoerlle, Antônio Miguel Fornari e Luis Alberto de Castro enfrenta problemas na caixa de câmbio e o carro anda apenas na quinta marcha, mas mesmo assim, se mantém na pista e finaliza na 8ª colocação.

No meio da manhã o protótipo#46 já havia recuperado as voltas perdidas e liderava a competição para vencer após completar 464 voltas no circuito de Tarumã. O Scorpius de Lisandro Weber e Marcelo Fernandes finalizou em segundo, duas voltas atrás.

No pódio João Sant'Anna homenageou o Delegado Ribas, que em 1997 também vencia uma 12 Horas ao lado de seu filho Rodrigo.

# RESULTADO FINAL

## 27ª 12 HORAS TARUMÃ – 2007

- 1º João Sant'Anna/ Vitor Genz/ Christian Castro/ Carlos Kray
- 2º Lisandro Weber/ Marcelo Fernandes
- 3º Pierre Ventura/ João Cardoso Junior/ Guilherme Mariath/ Guilherme Mariath Filho
- 4º João Carlos de Andrade/ Geciel de Andrade
- 5º Alexandre Buneder/ Daniel Scarton/ Antônio Marcondes/ Alexandre Marensi
- 6º Cristina Rosito/ Anderson Toso/ Solon Toigo/ Sidney Toigo
- 7º Fernando Stédile/ Joacir Stédile/ Edemar Stédile
- 8º Paulo Hoerle/ Antônio Fornari/ Vitor Castro
- 9º Fabio Souto Maior/ Carlinhos de Andrade/ Omilton Henry
- 10º Guaracy Costa/ Cristian Costa/ Paulo Rutzen

- MCR#46 464 voltas
- Scorpius#44
- VBS1#10
- Tubarão#5
- MCR#40
- MCR#43
- Spyder#7
- MCR#99
- BMW#70
- Spyder#80

### Estatística

Inscritos: 40 carros

Pole e vitória: MCR#46 João Sant'Anna, Vitor Genz, C. Kray e Christian Castro- 464 voltas



# 2008

28ª edição 12 HORAS DE TARUMÃ



## 2008

### SEM ADVERSÁRIOS

A prova que homenageou o ex-piloto Pedro Carneiro Pereira teve uma largada quando o pole pilotado por Carlos Kray, rodou sobre o próprio eixo na posição de honra, justamente quando foi autorizada a largada. Parado no grid, após girar 360 graus na primeira colocação do grid, Kray partiu em último e somente no meio da manhã de domingo o carro voltou para

a liderança. O piloto João Sant'Anna admitiu após a vitória que *“foi uma das corridas mais tensas que já participei”*. Na corrida o carro chegou a ser rebocado para os boxes após uma falha elétrica, mas como sempre, a equipe Mottin tratou de recolocar o protótipo e colocá-lo em funcionamento para os pilotos João Sant'Anna, Vitor Genz, Christian Castro e Carlos Kray vencer mais uma vez.



# RESULTADO FINAL

## 28ª 12 HORAS TARUMÃ - 2008

1º Sant'Anna/V.Genz/C.Castro/C.Kray	MCR#46	547 voltas
2º Carlinhos Andrade/B.Justo/Geciel Andrade	Tubarão#5	537v
3º F. Stédile/ E. Stédile / J. Stédile	Spyder#7	467v
4º F.Peres/A.Gama/F.Toledo/Sandoval	Spyder#48	499v
5º R.Stumpf/I.Toresan/L.Reis/M.Stumpf	MCR#89	481v
6º F.Bareta/R.Tardivo/R.Walter/R.Walter	Gol#26	478v
7º I.Diehl/F.Kratina/P.Kratina/A.Diehl	Gol#45	458v
8º Seolino / Silva Jr / Beltrão	Celta#53	455v
9º J. Calita / I. Camargo / M. Macari	Spyde#16	454v
10º V.Costa /G. Tortelli / R. Messa	Aldee#50	416v

### Estatística

Inscritos: 33 carros

Pole position e Vitória: MCR/Turbo #46 João Sant'Anna-Vitor Genz-Carlos Kray e Christian Castro após 547 voltas

Melhor volta: Toso/Ricci/Roso MRX#4 1:06.477 na 3ª volta



# 2009

29ª edição 12 HORAS DE TARUMÃ





## 2009

### VITÓRIA SOB PROTESTOS

A chuva e as trovoadas que antecederam a largada da 29ª 12 Horas de Tarumã eram o prenuncio de uma corrida marcada pelos protestos. Com o menor público da história, os 30 carros partiram a meia noite do dia 5 de dezembro comandados pelo safety car. Na frente o pole MCR#48, pilotado por João Sant'Anna "ditava" o ritmo pelo rádio, narrando as condições da pista, em meio a escuridão do autódromo em Viamão. Sem condições, segundo o piloto, a largada somente foi autorizada pela direção de provas quando restavam 10 minutos para a uma hora da manhã.

O pequeno público desapareceu e os pilotos seguiram madrugada a dentro sem assistência da plateia.

No final, Juliano Moro, Christian Castro e Luiz Alberto Castro pilotando o MCR#28 conquistam a vitória ainda com piso molhado em Tarumã.

Em meio aos protestos generalizados de equipes e pilotos que reclamavam da organização, falta de incentivo e valores gastos para participar das 12 Horas de Tarumã, o Automóvel Clube do Rio Grande do Sul prometeu mudanças para o ano seguinte. Segundo os dirigentes, *"ações irão motivar todos os envolvidos"*, garantiam.

# RESULTADO FINAL

## 29ª 12 HORAS TARUMÃ – 2009

1º Juliano Moro/Christian Castro / Luis Alberto R Castro	MRX#28	481 voltas
2º João Sant'Anna/Vitor Genz/ Christian Castro/ Carlos Kray	MCR#46	478v
3º P.Hoerlle/B.Castro/Martins/Hoerlle	MCR#99	467v
4º Frey/S.Cardoso/Mello	Spyder#2	453v
5º Carlinhos Andrade/B.Justo/Geciel Andrade	Tubarão#5	444v
6º Peres/Sandoval/Messa/Rotta/Giordani	Gol#47	427v
7º Halmenschlager /C.Almeida/Biansini	Gol#22	458v
8º Seolino /Silva Jr / Beltrão	Celta#53	455v
9º J. Calita / R.Cardoso /G. Tomazzi	Spyde#43	413v
10º P.Ventura/F.Toledo/J.Cardoso	MRX#10	407v

### Estatística

Inscritos: 30 carros

Vitória e Pole position: MCR#28 Juliano Moro-Christian Castro-Luís Alberto Ribeiro de Castro –481 voltas

Melhor volta: F.Roso/C.Ricci/V.Roso (2), 1:06.477 (média de 163,32 km/h), na 3ª volta



# 2010

30ª edição 12 HORAS DE TARUMÃ



MC competicoes



## 2010

### **SOB O SOL DO MEIO DIA**

A prova que marcava a 30ª edição da corrida trouxe uma mudança radical no horário de largada. Naquele ano, aconteceria ao meio-dia do sábado e a proposta foi desastrosa.

Com apenas 25 inscritos, o grid de largada foi o menor da história da corrida. Quando o Automóvel Clube do Rio Grande do Sul divulgou o regulamento da prova, muitas equipes desistiram de participar alegando que naquele horário, sol não trazia segurança para os carros e muitos motores quebrariam antes do anoitecer. E realmente o calor se fez presente naquele 11 de dezembro e sob sol forte o Lamborghini amarelo de Cláudio Ricci puxava a fila em primeiro.

No início da noite cinco carros já estavam fora de combate, entre eles, o Lamborghini, MCR#46 e os carros #18, #56 e #88. Com seis horas

percorridas, a liderança da prova era do MRX#10 de Pierre Ventura/João Cardoso e Felipe Toledo. Mas a equipe de Canoas teria problemas durante a madrugada, perdendo a liderança da prova.

No amanhecer dois protótipos andavam na mesma volta com o Tubarão#5 em primeiro e o MCR#99 em segundo. O duelo se manteve por mais de quatro horas e os dois protótipos chegaram separados por menos de um minuto. Sem condições de recuperar as voltas perdidas, o MRX#10 corria em terceiro e assim terminou a experiência frustrada das largadas ao meio dia. A ideia foi definitivamente abandonada pelo ACRGS e as 12 Horas de 2011 voltaria ao seu formato original.

# RESULTADO FINAL

## 30ª 12 HORAS TARUMÃ - 2010

1º Geciel Andrade / B. Justo / Eduardo Dieter	Tubarão#5	527 voltas
2º P. Hoerlle/M. Castro/A. Hoerlle /C. Castro	MCR#99	527v
3º Ventura /Almeida / Cardoso / Moro / Toledo	MCR#10	492v
4º J. Andrade / R. Landi / F. Justo	MRX#15	483v
5º L. Halmenschlager /H. Hoss /R. Biansini	GOLL#22	458v
6º P.Avila / D. Bottaro / C. Belezza	Gol#54	449v
7º A. Lima / P.Pretto / H. Kohl	Spyder#77	433v
8º F. Bertuol / P. Bertuol /A. Bertuol / D. Marini	MRX#4	426v
9º V. Costa / G. Tortelli /C. Vieira / R. Boessio	Aldde#50	410v
10º R. Baretta / R.Tardivo / M. Martins	Celta#53	380v

### Estatística

**Inscritos:** 25 carros

**Pole position:** MCR28 Juliano Moro, Pierre Ventura, João Cardoso e F. Toledo

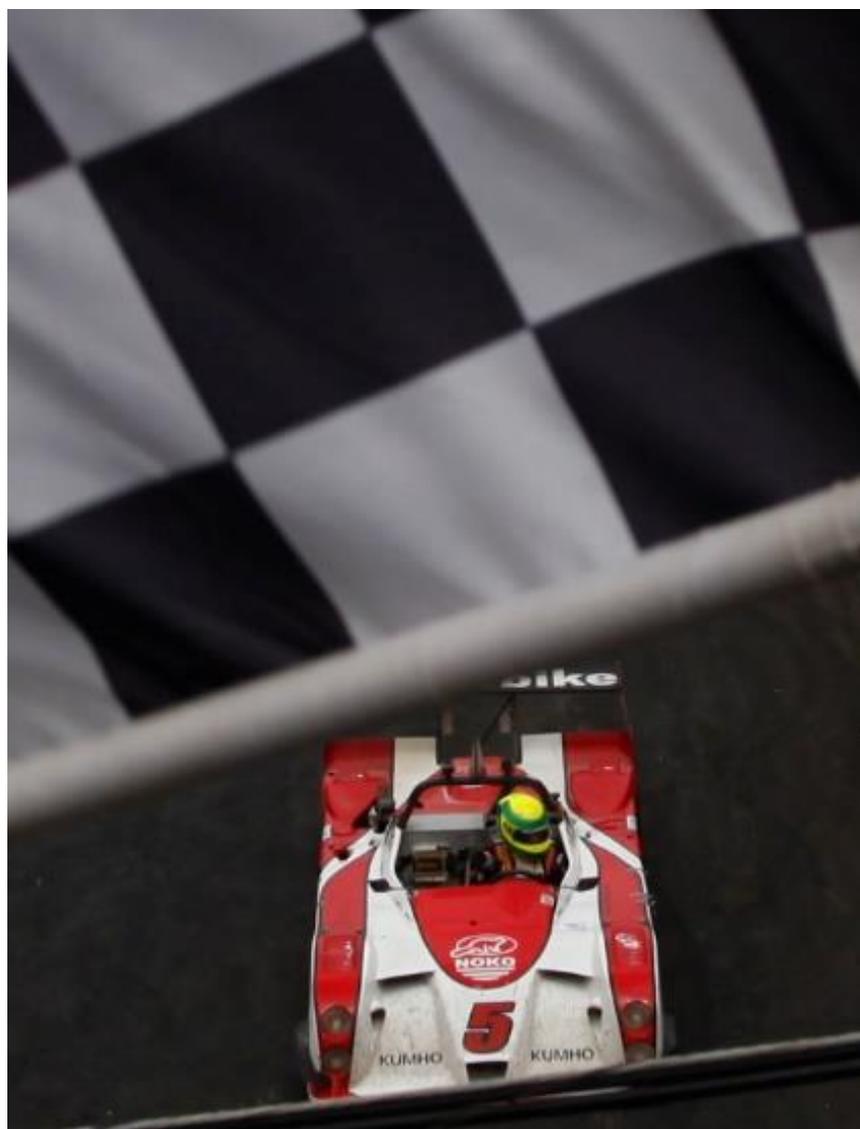
**Melhor volta:**

**Vitória:** MC#5 Tubarão Geciel Andrade, Bruno Justo-Eduardo Ventre –527 voltas



# 2011

31ª edição 12 HORAS DE TARUMÃ



## 2011

### BI COM SUOR E LÁGRIMAS

Restavam menos de 60 minutos para terminar às 12 horas de 2011 quando o MCR #46, que dominou absoluto a maior parte da corrida, sofreu uma quebra de câmbio. Logo depois, o segundo colocado, o MC Tubarão #5, também enfrentava problemas na suspensão dianteira e ambos encostam nos boxes. Na pista, o MXR#4, da família Bertuol é avisado que pode ganhar a prova e voa na pista, dando início a recuperação de voltas sobre o Tubarão.

Agitação nos boxes, o MCR#46 com João Sant'Anna ao volante, tenta voltar à pista. A parada é curta, e, sob gritos, a equipe Motin Racing recoloca o carro para andar. Mas, o conserto não deu resultado e o #46 voltou rebocado para os boxes. Era o início do segundo ato do drama, e a fita azul começava a trocar de mãos.

No mesmo instante, o Tubarão #5, então líder encosta no box. A equipe de Campo Bom, trabalha rápido e consegue fazer o carro voltar com menos de uma volta à frente do MXR#4. A partir deste momento os dois carros travam um dos duelos mais emocionantes da história das 12 horas.

Restando 10 minutos para o fim, a diferença entre os dois é de meia pista, pouco mais de 50 segundos.

Ao meio-dia o Tubarão#5 cruza a linha de chegada 44 segundos à frente do protótipo#4, com o kartista Dudu Dieter ao volante. Mesmo parado o protótipo #46 da Mottin Racing ainda finalizou em terceiro.

A corrida foi marcada ainda por outro drama protagonizado pelos carros #11, #177 e #222 na categoria Turismo. Próximo do amanhecer, o Gol #11, guiado só por mulheres leva uma batida do Gol #177 e todo o lado direito precisa ser reparado, e ter a troca da homocinética destruída. Depois de muito trabalho no box, o Gol#11 retorna para a corrida, desconta 21 voltas de atraso para o líder #222, que mesmo sem rendimento, se mantém na pista para chegar mais uma vez a vitória na categoria IV. Isadora Diehl, Sabrina Kuronuma e Patrícia de Souza finalizam em segundo.

Na categoria III, show da Maseratti#111 de Toso/Virardi/Sena/Martins comandada pela equipe Mottin.

Na planilha de cronometragem um novo recorde, campeão e vice conseguem superar a marca histórica do número de voltas e detém o novo recorde das 12 Horas completando 551 voltas – o equivalente a 1.661,8 quilômetros percorridos.





# RESULTADO FINAL

## 31ª 12 HORAS TARUMÃ – 2011

1º G.Andrade/B.Justo/D.Dieter	Tubarão#5	551 voltas
2º 4 Bertuol/Marini/Bertuol/Finardi	MXR#4	551 v
3º Kray/Genz/SantAnna/Castro/Castro	MCR#46	534 v
4º Hoerlle/Castro/Hoerlle/Bianchessi	MCR#99	531v
5º A.Toso/V.Virardi/L.Sena/G.Martins	Maseratti#111	516 v
6º R.Muller/E.Muller/F.Justo	BMW#22	491 v
7º Stedile/Weber/Ricci/Stedile	Spyder#7	489 v
8º Andrade/Amorim/Landi/Rossi	Volvo#64	477 v
9º Vieira/Halmenschlager/Ribeiro/Nehrke	GOL#222	468 v
10º J.Kreuz/R.Kreuz/JB.Rodrigues	Alde #18	458 v

### Estatística

Inscritos: 28

Melhor volta: MCR#46 Kray/Genz/SantAnna/**C. Castro**/P.Castro 1.04:169, na 13ª volta

Vencedor e pole: MC#5 Tubarão Geziel Andrade-Bruno Justo-Eduardo Dieter – 551 voltas



# 2012

32ª edição 12 HORAS DE TARUMÃ



# 2012

## VITÓRIA DA SUPERAÇÃO

Com 38 carros no grid as 12 Horas de 2012 iniciaram em altíssima velocidade. Na sexta-feira, o piloto Juliano Moro registrou a volta recorde com o tempo de 58s878, estabelecendo a pole para a corrida com o MXR#28, que trazia ainda ao volante os pilotos, Paulo Hoerlle, Christian Castro e Matheus Castro.

A corrida seria também válida como a última etapa do campeonato gaúcho de Endurance, outro atrativo para o público.

Na largada, Juliano Moro ditou o ritmo puxando a fila nas primeiras horas da madrugada. Entre os protótipos favoritos, o MCR#46, foi o primeiro a abandonar, surpreendendo todas as equipes quando foi declarado fora da prova na 6ª volta.

Com a velocidade imposta pelo líder, muitos concorrentes passaram a realizar uma corrida cercada de riscos e as saídas de pista se tornaram frequentes na madrugada. Com várias interferências do safety car, somente após as três horas da manhã, a corrida se tornou mais tranquila e

segura para o líder, o protótipo MXR#10, que assumira a ponta às quatro da manhã.

Uma hora mais tarde, novo líder, o Tubarão#5 assumia a ponta, correndo em primeiro até às 11 horas da manhã, quando praticamente no mesmo horário do ano anterior é recolhido para os boxes com problemas mecânicos.

Quando a equipe MC inicia os reparos no protótipo#5, o carro de Campo Bom acumulava mais de 20 voltas de vantagem para o MRX#10 da cidade de Canoas. Mas, o tempo foi passando e o quinteto – Pierre Ventura, João Cardoso Jr, Felipe Toledo, Cristiano de Almeida e Gustavo Matins passaram a acreditar na vitória e ela aconteceu. Ao meio dia o protótipo#10 cruzou a linha de chegada sete voltas a frente da Maserati#111, 38 voltas a frente do Tubarão que finalizou na sétima colocação, sem retornar para a pista.



# RESULTADO FINAL

## 32ª 12 HORAS TARUMÃ – 2012

1º P.Ventura/F.Toledo/J.Cardoso/G. Martins	MRX#10	467 voltas
2º C.Beizza/V. Jr/P. Rutzen/O. Menezes/J. Puhl	Maserati#111	460v
3º J.Kreuz/R.Kreuz/JB.Rodrigues	Spyder#9	459v
4º C. Crestani/F. Mello	Tornado#3	446v
5º Halmenschlager/R. Bonora /F. Daver	Gol#122	443v
6º F. Nose / F. Trennepohl/ C. Spagnol	Spyder#12	436v
7º Geziel Andrade / B. Justo / P. Castro/J. Andrade	Tubarão#5	429v
8º P.Machado / M. Voges / R. Tissot	Spyder143	429v
9º A. Diehl / G. Dall' Bosco	Gol#45	429v
10º R. Roso / F. Roso /F. Stédile / C. Ricci	MCR#1	402v

### Estatística

Inscritos: 38 carros

Pole position: MXR#28 Juliano Moro/Paulo Hoerlle/Christian Castro/M.Castro - tempo 58,878

Melhor volta da corrida: MXR#28 Juliano Moro/Paulo Hoerlle/Christian Castro/M.Castro com o tempo 1.01:171

Vitória: MXR10 TURBO Pierre Ventura/J.Cardoso/F.Toledo/G.Martins/C.Almeida – 467 voltas



MXR#28 Juliano Moro marca o tempo recorde de Tarumã

# 2013

33ª edição 12 HORAS DE TARUMÃ





## 2013

# UMA CORRIDA PARA NÃO ESQUECER

Minutos antes da meia noite do dia 7 de dezembro, os 109 pilotos inscritos na 33ª edição das 12 horas de Tarumã rodeavam seus carros que eram trazidos cuidadosamente para a formação do grid em estilo Le Mans. Nas arquibancadas, um grande público, atento e inquieto aguardava a autorização da largada. No alto da ponte de comando, a placa de 5 minutos e erguida e o céu de Viamão se ilumina com uma chuva de fogos artifício. Três minutos para a largada, os motores roncam alto fazendo disparar o coração dos pilotos dentro dos carros.

O relógio não para. Meia-noite, o Safety car acelera na pista trazendo os 31 carros em fila indiana, estava autorizada a largada de mais uma 12 horas de Tarumã.

O silêncio absoluto dura pouco e logo a grande reta é novamente iluminada de todos os lados. Os carros cruzam em altíssima velocidade, quase não é possível ver quem já passou.

Na 4ª volta, Vitor Genz assume a liderança da corrida, estabelecendo a melhor volta da prova com o tempo de 1:04.569, andando numa média horária superior aos 169 km/h. Na mesma volta, uma surpresa. O novo protótipo MRX Coupé #4 pilotado por Cláudio Ricci abandonava a corrida com problemas mecânicos. Um dos carros mais bonitos da história desta corrida se retirava do espetáculo.

Vinte voltas depois, o protótipo #28, que conquistou a pole com novo tempo recorde de 57s870 também estaciona em frente ao seu box. A equipe Metal Moro tenta recolocar o protótipo em funcionamento mais na volta 47 o MRX definitivamente não apresentava mais condições de competir. Outro favorito que ia embora.

No fechamento da primeira hora de competição o MCR 46 da Mottim Racing liderava com 50 voltas completadas. Em 2º, o Tubarão 5 guiado por Geciel Andrade, seguido do MRX 12, MRX 10 e o MRX 109, todos do grupo 1 nas cinco primeiras colocações.

No Grupo II, liderança do Tornado 3 com motor de moto andando muito rápido, seguido do Aldee 40, primeiro do Grupo III. As duas Maserati 18 e 9 lideravam o Grupo IV andando em 10º e 11º lugares. Logo atrás, em 11º o Volvo 177, líder do Grupo V.

É madrugada em Viamão e todos os competidores já encontraram seu ritmo de prova e as posições se mantiveram inalteradas com o MCR#46 na liderança.

O dia foi quente e a noite é fria em Tarumã. A diferença de temperatura traz uma forte neblina ao autódromo e coloca um novo ingrediente de risco

para todos os pilotos. As equipes chamam seus carros para os boxes, reabastecimentos, troca de pneus e novos pilotos embarcam para guiar o seu turno de corrida. A área de box tem um movimento frenético é um entra e sai perigoso, deixando um rastro de água misturado ao combustível no chão. A diferença entre o primeiro e segundo colocados é inferior a meio segundo. Na abertura da terceira hora de prova Toledo/Cardoso/Castro/Almeida/Ventura no MRX#10 lideravam com 141 voltas. Em segundo J. Sant'Anna/V.Genz/C.Kray/G.Bianchesi, no MCR#46 0s483.

No meio da madrugada a cerração se torna intensa e, em alguns momentos, a direção de prova é obrigada a colocar o Safety car para conduzir os carros em fila indiana até que a visibilidade melhore.

Pouco antes do amanhecer o desgaste dos carros já é evidente e muitas equipes são obrigadas a trabalhar mais tempo do que o que seria necessário. Às quatro horas da manhã a liderança é do MRX #12 de L.Cardoso/J.Kraucher/A.Piedade, com 189 voltas. O #10 é o segundo, com uma volta de atraso.

Às 5 horas da manhã ainda é noite escura em Tarumã. A neblina não dá trégua e volta a ser uma preocupação de todos, principalmente nas curvas dois, e nove. O protótipo 12 conseguiu abrir uma boa vantagem para seu adversário direto, são mais de 12 km de vantagem à frente.

Em Viamão ainda não é dia, mas também não é noite. A pista tem um cenário cinematográfico depois das 6 horas da manhã. Assim que os carros contornam a curva 1, mergulham em uma névoa para desaparecer em seguida. Volta a volta, um a um, surgem e desaparecem como se fossem fantasmas gritando sem parar. A visibilidade dentro da pista é de pouco mais de 200 metros e os 3.039

metros do circuito

Às sete horas, após um longo período de safety car, a corrida é reiniciada. Com a neblina alta Aldo Piedade Jr acelera seu MRX 12 na ponta. Às 7h12 minutos o piloto paulista estabelece a melhor da prova, na passagem 312, com o tempo de 1:04.395, andando numa média horária superior aos 170 km/h. O MRX busca a recuperação, já está a uma volta do líder.

O sol trás o calor e os problemas se agravam. O MRX 46 dá um imenso trabalho para a equipe Mottim que é obrigada a adaptar um garrafão de água sobre o motor para manter o protótipo na pista. O carro ocupava a 12ª colocação na classificação geral e a 3ª posição no grupo I.

Às 7h50 Aldo Piedade Jr faz outra volta voadora e estabelece o recorde definitivo da corrida com o tempo de 1:02.820 no complemento da volta 345, andando numa velocidade média superior aos 174 km/h.

Na briga entre os carros das diversas classes é intensa. No Grupo II a liderança é do protótipo de Cali Crestani/L.Costa/F.Mello com 292 voltas, 3º na classificação geral. No Grupo III o Aldee 40 segue em 1º, com 272 voltas completadas é 11º na geral. No Grupo IV o Maserati 18 avança sobre os concorrentes, lidera na sua classe e se aproxima do 4º colocado na classificação geral com 283 voltas completadas. O Grupo V, formado pelos carros de Turismo e de produção nacionais a briga é mais intensa. A liderança é do Spyder 75, 4º na geral com 286 voltas, seguido pelo 5º colocado o Focus 50 com 285 voltas.

Às 8 horas da manhã a direção de prova inicia o cumprimento das penalizações impostas aos carros que cometeram infrações durante a madrugada e no início da manhã. O primeiro carro a ser penalizado com uma parada de 1 minuto na área de box é justamente o líder da corrida, o MRX 12 pilotado por Aldo Piedade Jr.

Com a penalização a corrida ganha um novo líder. O MRX 10 assume o primeiro lugar às 8h07 minutos. Mesmo assim, no retorno à pista, o MRX 12 estava apenas 36 segundos atrás do líder.

Um pouco mais tarde, antes das 8h30 da manhã, o protótipo 12 já apareceria novamente na liderança da prova.

Depois de resistir por um logo período na 3ª colocação o protótipo Tornado 3 apresenta problemas e começa a perder rendimento, abrindo espaço para a aproximação e ultrapassagem do Maserati 18 que passa a ocupar a terceira colocação na classificação geral.

Pouco antes das 10 da manhã o MRX 12 faz mais uma parada de abastecimento e troca de pilotos. Kraucher assume o comando do carro que volta para a pista 86 segundos atrás do líder. Dez carros já estão fora da prova no meio da manhã de domingo.

Às 10h53 Cardoso Junior assume o comando do MRX 10. Cinco minutos depois, o experiente chefe de equipe José Laênio, ordena a parada do MRX 12, coloca ao volante novamente o professor e instrutor da Escola de Pilotagem de Interlagos Aldo Piedade Jr. Inicia-se uma perseguição implacável ao líder e três voltas depois, Aldo aparece em primeiro, abrindo mais de 5 segundos de Cardoso Jr. O MRX 10 começa a ter problemas de câmbio e os freios passam a ser exigidos ao máximo. Os dois carros são exigidos ao limite, trocam de posição a cada volta o público vibra com a disputa.

Depois de percorrer mais de 1490 km, em 11 horas de competição, a diferença entre os líderes é de menos de 6 segundos.

Os problemas de câmbio e freio se agravam no MRX10. O piloto de Canoas tenta recuperar a primeira colocação, faz uma ultrapassagem espetacular na curva 8, por fora, para evitar um acidente, mas, é vencido pelo cansaço e pelas dificuldades

mecânicas. A emoção toma conta do autódromo e o público acompanha de pé a disputada pela liderança na última hora de prova.

**11h05** Carro #12 lidera a corrida com **6s367** de vantagem para 2º colocado o MRX 10

**11h10** Carro #12 passa com **12s345** de vantagem para 2º colocado

**11h15** Carro #12 passa com **15s365** de vantagem para 2º colocado

**11h20** Carro #12 passa com **13s089** de vantagem para 2º colocado

**11h25** Carro #12 passa com **12s378** de vantagem para 2º colocado

**11h30** Carro #12 passa com **18s612** de vantagem para 2º colocado

**11h35** Safety Car – O **carro #10** roda na Curva do Laço, retorna para a pista e vai direto para os boxes. O piloto Cardoso Jr, está exausto, é substituído e recebe atendimento médico ainda dentro dos boxes. O MRX#10 consegue voltar, mas logo estará com mais de quatro voltas de desvantagem.

O protótipo 12 aproveita e faz sua última parada para abastecimento e troca de pneus. Aldo Piedade Jr tem a corrida nas mãos e acelera para a vitória.

**11h40** Carro #12 passa com 4 voltas de vantagem para 2º colocado

**11h45** Carro #12 passa com 4 voltas de vantagem para 2º colocado

**11h50** Carro #12 passa com 4 voltas de vantagem para 2º colocado

**11h55** Carro #12 passa com 3 voltas

de vantagem para 2º colocado

**11h57** MRX 12 não pode mais ser alcançado, restam duas voltas para a bandeirada.

Os alto-falantes tocam o hino da vitória quando Aldo Piedade Jr sobe a reta pela última vez. Em ritmo lento, com as duas mãos erguidas para céu o piloto paulista não contém a alegria de vencer na sua estreia em Tarumã.





## RESULTADO FINAL 33ª 12 HORAS TARUMÃ – 2013

1°	L.Cardoso/J.Kraucher/A.Piedade (SP)	MRX#12	538 voltas
2°	Toledo/Cardoso/Castro/Almeida/Ventura	MRX#10	535 v
3°	F.Poeta/VilsonJr/J.Puhl/G.Dauht/P.Rutzen	Maserati#18	494 v
4°	A.Rossi/A.Cipriani/E.Azevedo	Focus#50	489 v
5°	D.Scarton/I.Sivieiro/M.Migliavacca/T.Tecchio	Maserati#9	479 v
6	H.Assunção/B.Giacomello/R.Mathias	Syder#75	478 v
7	Hallmenschlager's/C.Campos/E.Wermuth	Gol#222	474 v
8°	R.Kreuz/R.Kreuz/J.Kreuz/JB.Rodrigues	MRX#109	472 v
9°	R.Bacher/C.Paiva/R.Lemke	Volvo#777	470 v
10°	D.Seolino/P.Silva/A.Beltrão	Celta#53	446 v

**Melhor Volta:** Aldo Piedade MRX #12, 1:02.820 (média de: 174.15 Km/h) na 345ª volta

**Pole:** Luciano Moro MRX # 28 com tempo recorde de 57s870



# 2014

34ª edição 12 HORAS DE TARUMÃ



# 2014

## QUANDO A RECEITA DÁ CERTO

*“Vamos sair correndo e assistir à corrida, pois ela começa mesmo, às oito da manhã”*, profetizava o chefe de box Junior Azeredo (Bolha) da Mottin Racing antes da largada. O box número1 de Tarumã nunca esteve tão confiante antes de uma 12 Horas. O MCR#46 que sempre esteve na lista dos favoritos, havia chegado ao autódromo de forma diferente em 2014. O puro sangue estava equipado com a melhor tecnologia possível e seu motor tinha o acompanhamento na preparação de Daniel Prato, um mago na eletrônica e no desenvolvimento de potência em carros turbo comprimidos. No volante, uma nova geração de velozes e talentosos pilotos –Vitor Genz e Christian Castro que receberiam ainda a parceria luxuosa de João Sant’ Anna e Carlos Kray, dupla de não necessita cartão de apresentação.

Assim que o locutor oficial do autódromo, Ademir ‘Perna’ anunciou a largada o ritmo de prova foi ditado pelo pole MRX#28 seguido sempre de perto pelo MCR#46. Quando o protótipo da Metal Moro apresentou problemas a Mottin Racing assumiu a ponta e de forma regular, veloz e constante se manteve na frente até o final.

Nada deu errado ao quarteto do MCR#46 e o sonho protagonizado antes da largada se realizou. Um trabalho perfeito de equipe coroou a quarta vitória do protótipo (2004,2007,2008 e 2014). No pódio, o sorriso de João Sant’Anna ao abraçar seu filho Vitor resumia a alegria dos vencedores.

Carlos Kray também tinha motivos para comemorar. Era a sua quinta vitória na competição, igualando o número de conquistas de Vitor Hugo Ribeiro de Castro.

Vitor Genz encerrava o ano com chave de ouro, depois de realizar sua melhor temporada na Stock Car. O pódio foi completado com Tubarão#5 em segundo e a Maserati#18 em terceiro.





# RESULTADO FINAL

## 34ª 12 HORAS TARUMÃ - 2014

1º J. Sant' Anna/V.Genz/C.Castro/C.Kary	MCR#46	552 voltas
2º G.Andrade/O.Scheer/G.Scheer/E.Scheer	Tubarão#5	530v
3º Poeta/Daudt/Silveira/Giacomello/Senger	Maserati#18	512v
5º R.Backer/J.Martini/R.Lemket	Volvo#177	506v
6º J Moro/G.Daudt/C.Rosito/V.Orige	MXR#28	492v
7º F. Stédile/E. Stédile / C. Crestani	Spyder#7	484v
8º D.Elias/ R.Toscan/L.Senna	Gol#77	483v
9º F.Mello/C. Rebello/I. Eberli	Spyder#2	463v
10º I. Kalmenschlager/S.A.Fabiano	GOL#22	456v

### Estadística

Inscritos: 31 carros

Melhor volta: J.Moro/G.Martins/C.Rosito/V.Orige MRX#28 1.03:445

Pole: MRX #28 Audi Turbo de Juliano Moro, Gustavo Martins, Maria Cristina Rosito e Vicente Orige - tempo de 1:03:650

Vitória: MCR#46 João Sant'Anna, Vitor Genz, Carlos Kray e Christian Castro (RS) – 552 voltas



# 2015

35ª edição 12 HORAS DE TARUMÃ



# 2015

## FOI QUASE IMPOSSÍVEL \*

*“Há vitórias que exaltam, outras que corrompem;  
Derrotas que matam, outras que despertam”.*

Antoine de Saint-Exupéry

### Um dia...

Em um box de um autódromo de rua improvisado havia, em cima da mesa, apenas duas caixas de madeira. Numa, ferramentas, chaves de boca, fenda, alicate e um martelo. Na outra, menor, algumas pequenas boas sucatas de alguns carros de passeio, pedaços de fios coloridos, alguns conectores de metal, fita isolante, parafusos, arruelas e uma lata de graxa.

Naquele tempo... esse material era suficiente para qualquer equipe garantir presença e felicidade numa 12 Horas no Rio Grande do Sul. A corrida, idealizada por Pilotos, existia para eles e era vivenciada intensamente em função deles.

Hoje, 53 anos depois, essa tradição ganhou outros valores, mudou de status, enriqueceu...



**Meia-noite, 20 dezembro de 2015**

Desde 1962, depois daquela primeira largada nas ruas de Porto Alegre, os gaúchos assistiram muitas 12 Horas. Em Tarumã a corrida já comemorou 35 edições, e a edição de 2015 trouxe apenas 28 carros para a pista. Para os nostálgicos, olhando aquele grid, logo vinha a imaginação que pouco restava da tradição original e, principalmente, os valores individuais que conduziram no passado, com quase loucura, as mãos de muitos pilotos aos desafios enfrentados nas ruas de pedra. Na última corrida, o que estava na frente de nossos olhos era outra coisa, uma misto de tecnologia e mecânica apurada, carros movidos por muito dinheiro e interesses diversos...

Três dias antes, na quarta-feira, dia 16 de dezembro, a maioria das equipes já estava em Viamão. Nunca na história da corrida, se viu tantos motor-homes, mecânicos e engenheiros com laptops e celulares dentro dos boxes. Um festival de tecnologia online, num autódromo impecável, diga-se de passagem, limpo, bem conservado, remodelado pelo Clube que, paradoxalmente, foi beneficiado pelos dividendos advindos da falimentar da indústria automobilística brasileira (a fábrica General Motors em Gravataí havia alugado o autódromo para depositar os carros que não eram vendidos, já que não havia mais espaço dentro do seu pátio industrial), em meio à maior crise financeira do setor no país. Era o mal que fazia o bem.

E tudo transcorria perfeitamente, afora um calor infernal em toda grande Porto Alegre que quase derretia o asfalto de Tarumã.

As horas se passavam e ninguém, aparentemente, dava importância para as condições climáticas, até porque as previsões indicavam uma chuva passageira somente no período da tarde do dia 18 de dezembro, sexta-feira, véspera da grande largada.

Com quase tudo pronto, depois do almoço, na sexta-feira, a previsão se confirmou e uma tempestade desabou sobre a região metropolitana da capital gaúcha. Foram duas horas de chuva forte, ventania, raios e um aguaceiro que ninguém sabia de onde vinha. Era o fim do primeiro sonho. A pole, com o novo tempo recorde, estava correndo bem ali, ao lado de todos, para dentro do ralo.

Bem na nossa frente, no pavilhão batizado de Luiz Alberto Ribeiro de Castro, correria generalizada, vassouras ao chão.

E de repente, em meio a improvisação, lá no meio dos boxes, uma caixa de madeira caiu no chão, saltando ferramentas para todos os lados, espalhando graxa e revelando um pouco da nostalgia perdida no passado.



## Tudo reestabelecido

Pista ainda um pouco úmida. Fim da sessão classificatória e o MCR#46 é o pole mais uma vez, trazendo ao volante o filho da lenda, Christian, que registrou 1:01.688 na quinta volta da tomada de tempo. Estava assegurada a posição de honra para o quarteto formado por Vitor Genz, Christian Castro, Pedro Castro e Carlos Kray. Mais uma importante conquista para a equipe Mottin Racing que festejava a sua sexta pole na história das 12 Horas de Tarumã.

## A Corrida...

Seguro, o jovem piloto Christian mantinha o MCR#46 na ponta, seguido de forma implacável pelo kartista Dudu Dieter, no protótipo Le Mans#110. Os dois pilotos realizavam uma batalha individual na escuridão da madrugada, seguidos de perto pelo Nissan #27. No fechamento das duas primeiras horas de prova, os três carros já haviam experimentado o prazer de andar na ponta.

Com três horas de prova, um outro adversário se apresentou para o combate. O Tubarão#5 assumiu a liderança na madrugada e se manteve em primeiro, mostrando que também estava preparado para vencer.

Já era tarde da noite quando todas as luzes do box número um se acenderam de uma vez. Correria generalizada na equipe Mottin Racing. O Lamborghini#18 estaciona com a

frente destruída. O piloto Paulo Hoerlle havia acabado de sair e antes mesmo de alcançar a pista, bateu com violência no muro da saída dos boxes. Um acidente improvável, num lugar jamais imaginado para um piloto tão experiente. Uma fatalidade que custaria mais tarde o abandono definitivo do flamante carro italiano.



No mesmo instante, o protótipo #46 também estaciona. Problemas elétricos tiravam a esperança momentânea da equipe e colocava todos em pânico no pitlane.

Os adversários observam as dificuldades e mudam suas estratégias. Às 4h da manhã, o Tubarão liderava com 186 voltas, duas à frente do #27 que corria em segundo e o Tornado#3 andava em terceiro. Uma grande surpresa. O pole #46, líder por várias voltas, continuava estacionado no box e despencava para a sétima colocação na classificação geral, 14 voltas atrás do ponteiro, quando finalmente conseguiu voltar para a corrida. A dupla Dieter/Ventre do #110 amargava a vigésima colocação. Assim estava a corrida no final da madrugada.



Ao amanhecer, após sete horas de prova, as posições estavam inalteradas. Tubarão na ponta, com duas voltas de vantagem para o #27. Cali e Guaracy aceleravam forte e o motor Hayabusa parecia nem se importar e seguia firme em terceiro, consolidando sua posição sem ser ameaçado pelos adversários. O quarteto do protótipo #46 voava na pista, mas ainda andava 14 voltas atrás do ponteiro.

Muitos ainda acordavam em arumã quando tudo começou a mudar. O Tubarão abandonava a competição por volta das 8h da manhã, com problema no câmbio. E o MRX#27 assumia a ponta abrindo oito voltas de vantagem para o Tornado #3.

Recuperando posições, principalmente durante as intervenções do safety car, o MCR#46 já aparecia em terceiro, dez voltas atrás do líder no início da manhã.

Às 9h, o #27 ainda corria com oito voltas de vantagem para o MCR#46 que mantinha a segunda colocação. O sol brilhava forte em Viamão, era 9h10 da manhã quando se ouviu pelo som dos alto-falantes, a voz do diretor de prova Mirnei Piroca ordenando uma parada do líder para “verificação da luz de freio”.

A parada se dá sob protestos, pois a equipe garantia que as luzes estavam em perfeito funcionamento – “sempre estiveram funcionando”, garantia um membro da equipe aos gritos. Parado,

o exame é feito como nos postos rodoviários. Fiscalização, bate boca, descontentamento, ânimos exaltados, luzes em ordem e o carro volta para a corrida. Instantes mais tarde – ecoavam novamente aquela voz dos alto-falantes... nova penalização imposta pelo diretor de prova ao #27. Agora, são acrescentados 20 segundos ao protótipo no tempo total de prova (ALEGAÇÃO) “desrespeito ao comissário desportivo na última parada”.

(Vinte segundos, vinte segundos...) e pronto. A corrida estaria perdida?

Uma hora depois, às 10h da manhã, a vantagem do MRX#27 já havia caído para quatro voltas. O líder #27 girava na casa de 1min11s, enquanto o MCR#46 andava na casa de 1min08s.



Às 11h da manhã, a diferença entre os dois primeiros era de duas voltas. O líder aumentou a velocidade e girava em 1min05s, mas o MCR#46 queria a vitória e andava em 1min03s. Os pilotos não conseguiam manter um ritmo constante de prova, várias vezes, as bandeiras amarelas eram agitadas e as intervenções do safety car eram constantes. A prova adquiria um final dramático. Às 11h03, o protótipo #110 bate na curva dois abandonando a competição depois de um show da dupla Dudu Dieter e Francesco Ventre. O MRX branco parou na volta 407 deixando sua marca para a história com o recorde de volta em 1:01:614.

Restando 30 minutos para o fim, o MRX#27 resistia em primeiro, uma volta à frente do #46 e a vitória parecia se consolidar. Porém, novas neutralizações sob bandeira amarela fizeram cair a diferença e restando 15 minutos para o fim, o protótipo da Mottin Racing já andava na mesma volta do líder. Mais rápido, restando oito minutos para o final, o piloto Vitor Genz alcança o MRX#27 e ultrapassa o protótipo em plena reta, desferindo um golpe mortal na equipe comandada pelo ex-piloto Sérgio Pereira.

Os dois seguem em ziguezague, um atrás do outro até o fim. Na bandeirada, a diferença entre os dois era de apenas 16,837 segundos, com os dois carros completando as

mesmas 559 voltas, um novo recorde de quilometragem para a corrida.

Nos bastidores, muita falação e contestações sobre uma possível conquista influenciada por atitudes extra pista que, definitivamente, selaram o destino da corrida.

Ao fim, e longe de qualquer suspeita, foi incontestável o trabalho e o esforço da equipe Mottin que recolocou o protótipo #46 na corrida no meio da madrugada. Assim como, foi digna de aplausos a condução talentosa do quarteto Genz/Castro/Castro/Kray que deram tudo de si para alcançar a vitória quase impossível.

De volta para casa, abri um livro do escritor e aviador Saint-Exupéry onde estava escrito: *“Há vitórias que exaltam, outras que corrompem; derrotas que matam, outras que despertam”.*

*\*Texto original publicado na edição do Jornal Pit Stop #138 em março de 2016 por Paulo Torino*



# RESULTADO FINAL 35ª 12 HORAS TARUMÃ - 2015

1º V.Genz/C.Kray/C.Castro/P.Castro	MCR#46	559 voltas
2º Rodrigo Machado/Caco Pereira	MXR#27	559v
3º Cali Crestani/Guaracy Costa	Tornado #3	543v
4º Nilson Ribeiro/José Ribeiro	MRX#65	537v
5º Mauro Kern/Paulo Souza/Elias Azevedo	Tubarão#32	533v
6º Leandro Totti/Maicom Tumiate/C.Ramos	Spyder#73	515v
7º H. Assunção/F. Fortes/ C. Ramos	MXR#75	503v
8º J Moro/G.Daudt/C.Almeida/G.Martins	MXR#28	503v
9º Backer/Martini/Souza/Lemke/S.Loft	Volvo#177	499v
10º I. Kalmenschalager/S.A.Fabiano	GOL#22	485v

## Estadística

Inscritos: 30 carros

Pole position: MCR#46 **Christian Castro**/Vitor Genz/Pedro Castro/Carlos Kray – tempo 1:01.688

Melhor volta prova: Francesco Ventre/Dudu Dieter #110, 1:01.614 – na 286ª volta, numa média horária de 177,6 km/h.

Vitória: MCR#46 de V.Genz/C.Kray/C.Castro/P.Castro 559 voltas



# 2016

36ª edição 12 HORAS DE TARUMÃ



# 2016

## O TRIUNFO DE CRUZ

A 36ª edição das 12 Horas de Tarumã iniciou efetivamente na noite do dia 16 de dezembro de 2016. Entre às 18h30 e 20h20 os 24 carros inscritos realizaram a sessão classificatória e o novo protótipo MR18 #110 de E.Dieter/F.Ventre/J.Moro registou o tempo de 59s452, assegurando a pole para a corrida.

Depois de uma largada conturbada e atrapalhada pelo incêndio nos arredores da Curva 1, provocados pela explosão dos fogos de artifício que incendiaram os gramados do autódromo, os pilotos puderam imprimir um forte ritmo a prova. Foi uma longa e difícil madrugada para muitos candidatos à vitória. Antes das três horas da manhã, o MR18 #110 de Ventre/Dieter/Moro dava adeus a corrida. Uma batida na curva 9, tirou definitivamente o protótipo da prova.

Antes disso, o Tubarão #5 também abandonava, com problemas de freio, bateu na curva 1.

O mesmo aconteceu com o protótipo #27, que teve quebra a suspensão também na curva 1. O carro da equipe de Sérgio Pereira retornou aos boxes, foi recuperado e está de volta a corrida. Outro que ficou na Curva 9, foi o Maserati #9.

Na frente apenas dois carros brigavam pela ponta. Andando na mesma volta, o MCR #46 e o Tornado #3, duelam pela vitória, que para ser compreendida deve ser narrada, hora a hora.

Na virada do relógio, exatamente às 11h da manhã o protótipo Lambo#18 assumia a ponta das 12 Horas. Cali Crestani ainda tentou resistir bravamente, mas o protótipo não resistiu a velocidade imposta pelos dois pilotos e o carro sofre uma quebra da homocinética às 11h30. A peça foi reparada, mas o Tornado perdeu três voltas no box e perdeu a corrida.

Quando o Lambo#18 recebeu a bandeira quadriculada todos ainda olhavam para a pista buscando a última imagem do Tornado #3. O carro de Cali Crestani e Fernando Stedile era aplaudido pois restando 10

minutos para o final, o motor de moto explodiu e Tornado se arrastou na pista para receber a bandeirada ainda na terceira colocação, primeiro colocado na sua classe.

No pódio Fernando Poeta, Fernando Fortes, Marcelo Santana, Anderson Toso, Pedro Queirolo e Henrique Assunção celebraram a vitória, coroando o trabalho do piloto engenheiro Luiz Fernando Cruz, que vencia mais uma vez uma 12 Horas com um carro de sua criação e desta vez, na corrida de estreia do novo protótipo.



# RESULTADO FINAL

## 36ª 12 HORAS TARUMÃ – 2016

1º Poeta/Fortes/Santana/Queirolo/Assunção/Toso  
2º J.Martini/R.Bacher/F.Pasquale/M.Vianna  
3º Cali Crestani/Fernando Stedile  
4º Nilson Ribeiro/José Ribeiro  
5º Poeta/Santana/Queirolo/Assunção/Fortes/Toso  
6º Rodrigo Machado/Caco Pereira/Matheus Castro  
7º Leandro Totti/Maicom Tumiate  
8º Daniel Elias/Carlos Belleza  
9º Jorge Machado/Rui Machado  
10º Ian Ely/Daniel Claudino

MCLambo#18 547 voltas  
Tubarão #69 543v  
Tornado #3 533v  
MRX#65 526v  
Lamborghini #31 521v  
MRX #27 482v  
Spyder #73 480v  
Gol #77 460v  
BMW #19 451v  
MCR #71 444v

### Estatística

Inscritos: 24 carros

Pole position: MR18 #110 de E.Dieter/F.Ventre/J.Moro - tempo 59s452

Melhor volta: Melhor Volta: 1:02.663 E.Dieter/F.Ventre/J.Moro (110), (média de 174.6 km/h), na 78ª volta





Com o nascer do sol, Cali Crestani e Fernando Stedile assumem a liderança da corrida. O incrível Tornado #3, com motor de moto parecia imbatível e voava na frente. João Sant'Anna pilotava o MCR#46 em segundo. Na classe Turismo, o Gol#77 estava em primeiro.

Às 7h36 João Sant'Anna percebeu que havia algo errado com o MCR#46. Na reta dos boxes o carro deixou um rastro de fumaça e saiu da pista ficando parado na Curva 2, após rodar sobre o próprio óleo. João avisava pelo rádio que não havia mais pressão de óleo no motor. Rebocado rapidamente pela equipe de resgate até aos boxes, a equipe Mottin Racing inicia um frenético trabalho para recolocar o protótipo na competição. O conserto foi demorado, mas os mecânicos de Mottin jamais desistem e o #46 estava de volta.

Com Fernando Stédile ao volante, o Tornado#3 seguia na frente e as equipes começam a fazer contas. Em segundo surgia o protótipo#18 construído pelo engenheiro Luiz Fernando Cruz com motor Lamborghini V10. Na Classe Turismo, o Gol#22 lidera na sua classe.

Faltando duas horas para o final, a liderança da corrida estava separada por menos de um segundo. Em 2015, os protagonistas neste mesmo horário eram: MRX#27 em primeiro e o MCR#46 em segundo. Esse ano, o primeiro era Tornado#3, contra o protótipo lambo#18 e, como no ano anterior, desde o início da manhã, uma série de bandeiras amarelas, com a presença do safety car, atrasava o andamento da corrida. Assim, toda vez que o carro de segurança ingressava na pista a diferença entre os dois carros diminuía. E foi uma questão de minutos para não haver mais diferença entre os dois carros. A corrida seria decidida na estratégia das equipes.

# 2017

37ª edição 12 HORAS DE TARUMÃ



## UM TRIUNFO EM EQUIPE



Do Porto - Paulo Torino  
Fotos: Dudu Leal

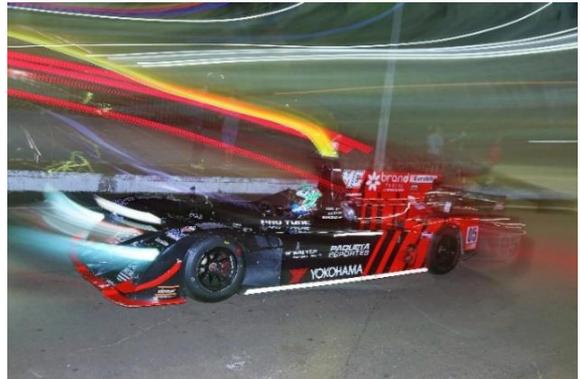
A 37ª 12 Horas de Tarumã foi marcada mais uma vez pela indefinição, onde o vencedor só foi conhecido nas voltas finais. Desta vez a equipe Mecânica Carlinhos da cidade de Campo Bom-RS mereceu todas as glórias. Vencedora em outras duas oportunidades com seus protótipos Tubarão (2010-2011), colocou, desta vez, seus dois carros nas duas primeiras colocações, um triunfo merecido que entrará para a história da competição.



A corrida lendária do automobilismo gaúcho, iniciada em 1962, nas ruas de Porto Alegre, chegou a Tarumã em 1971 e de lá, até hoje, muita coisa aconteceu. O Automóvel Clube do Rio Grande do Sul promoveu muitas mudanças em Tarumã, salvou o autódromo das dívidas, realizou melhorias e manteve intacta a tradição da sua melhor competição. A corrida de 2017 foi o reflexo de um país quebrado economicamente e falido politicamente. No grid, apenas 22 carros, o segundo menor grid da história da corrida, só perdendo para a prova realizada no autódromo de Guaporé em 1992, quando 19 carros estiveram alinhados. O público também foi o menor da história, fatos que devem trazer muitas preocupações aos organizadores das próximas etapas.



A competição iniciada a meia noite do dia 16 de dezembro, trazia na pole o MRX#65, mas o carro foi punido e largou da última colocação. Assim, na "pole" alinhou o Tubarão#5. Em 2017, o administrador do circuito Catharino Andreatta, o piloto Márcio Pimentel, proporcionou ainda mais luzes à pista, melhorando em muito a visibilidade, principalmente na Curva 9. Reformas traduzidas principalmente pelo alargamento das áreas de escape nas curvas do Laço e na Curva 9, evidenciavam a maior segurança em Viamão. Esse fato deve ter contribuído para que nada de grave acontecesse ao piloto Franco Pasquale que, ainda na quinta-feira, durante a primeira sessão de treinos livres, destruiu MCR#46 da equipe Mottin Racing. Era o fim do protótipo com maior número de vitórias nas 12 Horas. As 12 Horas de 2017 foram realizadas sob forte calor, com poucas interferências do safety car e disputas isoladas por posições. Como nas edições anteriores, destaque para as equipes, que com muito trabalho e sacrifício mantiveram os carros em funcionamento até a bandeirada final.



# RESULTADO FINAL

## 37ª 12 HORAS TARUMÃ – 2017

1º S.Ribas/M.Kern/P.Souza  
2º J.Martini/R.Bacher/F.Pasquale/M.Vianna  
3º Ian Ely/Daniel Claudino  
4º R.Simon/G.Simon/G.Frey/C.Beleza  
5º Re.Kreuz/J.Kreuz/Ri.Kreuz/J.B.Rodrigues  
6º Igor Eberle/W.Konrad/F.Mello  
7º O.Scheer/E.Scheer/G.Scheer  
8º R e I Halmenschlanger/A.Fabiano  
9º V.Junior/G.Martins/E.Soares/Giacomello/Rutzem  
10º C.Crestani/R.Ghisleni/G.Martins

Tubarão#32 555 voltas  
TubarãoIX #05 551v  
MCR #71 540v  
MRX#56 530v  
MRX 109 524v  
Spyder#2 517v  
ProtoV8#26 514v  
Gol #22 490v  
Lamborghini#111 476v  
Tornado #03 472v

### Estatística

Inscritos: 24 carros

Pole position: MRX #65 de Nilson e José Ribeiro - tempo 1.00s101



Tornado#3 1º colocado na Classe P2

Melhor Volta: T.Andrade/M.Viana/J.Martini (5), 1:03.787  
(média de 171.5 km/h), na 167ª volta



Lamborghini#111 1º colocado na Classe GT1



MRX#56 1º colocado na Classe P3



GOL#22 1º colocado na Classe Turismo  
e recordista da categoria com sete  
vitórias em 12 Horas

# 2018

38ª edição 12 HORAS DE TARUMÃ

## DIA DE GLÓRIA E DE TRISTEZA

Foto Dudu Leal





www.CRONOMAP.com

Tarumã - RS  
38ª Edição - 12 Horas  
16 de Dezembro de 2018

## Classificatório - 12 Horas 2018

Pos	Nº	Piloto(s)		MELHOR			Última Volta			
				TEMPO	Dif.	na	Km/h	Tempo	Km/h	Vlts
1	5	Tiel Andrade/Julio Martini/Matheus Stumpf	Tubarão	1:00.538	-	6	180.7	- PIT -	174.1	11
2	71	Ian Ely/Daniel Claudino	MCR	1:02.518	1.980	13	175.0	- PIT -	175.0	13
3	18	F.Poeta/A.Toso/Giacomello/A.Senger	MCRLambo	1:02.708	2.170	9	174.5	- PIT -	168.7	19
4	32	S.Ribas/P.Souza/ M.Kern	Tubarão	1:04.002	3.464	18	170.9	- PIT -	169.7	19
5	75	H.Assunção/J.Moro/C.Ricci	MRX	1:04.505	3.967	10	169.6	- PIT -	168.8	13
6	56	R.Simon/G.Simon/G.Frey	MRX	1:05.604	5.068	21	166.8	- PIT -	166.8	21
7	95	H.Kohl/J.L.Kohl/M.Vianna	Tubarão	1:06.290	5.752	7	165.0	- PIT -	156.6	16
8	2	L.berle/V.Gomes/F.Toschi/S.Loff/F.Mello	MRX	1:07.766	7.228	15	161.4	- PIT -	161.4	15
9	226	L.Borghesi/M.Marcondes/C.Leoni	Spyder	1:09.824	9.286	17	156.7	- PIT -	156.7	17
10	118	J.Kreuz/Ri.Kreuz/Re.Kreuz/N.Kreuz	Aldee	1:11.249	10.711	5	153.6	- PIT -	151.3	12
11	177	J.Martini/F.Steyer/R.Bacher/R.Lemke/M.Lemke	Volvo	1:12.645	12.107	12	150.6	- PIT -	150.6	12
12	70	Goulart/Goulart/Rodrigues/Brock/Vianna	Aldee	1:12.998	12.460	6	149.9	- PIT -	131.9	14
13	7	P.Weber/S.Rocha/P.Fontes/R.Mesa/Dimare	Voyage	1:19.928	19.390	8	136.9	- PIT -	136.9	8
14	3	Calloni/Ogino/Moraes/Dieder/Krause/Serdeira	Celta	1:22.869	22.331	5	132.0	- PIT -	132.0	5
15	469	D.da Silva/D.Reis/R.Correa/E.Cardoso	Monza	1:29.226	28.688	15	122.6	- PIT -	122.6	15

Melhor Volta: Tiel Andrade/Julio Martini/Matheus Stumpf (5), 1:00.538 (média de 180.7 km/h), na 6ª volta

Marcada por recordes a edição de 2018 das 12 Horas de Tarumã será lembrada como a corrida da tristeza. Com o menor número de participantes da história (18 carros inscritos) a prova não ofereceu atrativos foi vencida com facilidade pela equipe MC com o Tubarão#5.

Sem adversários, o protótipo quebrou o recorde da competição completando 591 voltas, que foram assistidas pelo menor público nos 38 anos da competição em Tarumã.

A corrida teve ainda a participação do piloto mais velho e mais jovem na competição. Luciano Borghesi, aos 82 anos, finalizou a prova no Spyder #226 e Marcelo Viana, aos 16 anos, é o piloto mais jovem da competição

Foi o tricampeonato do Tubarão, o quinto título da equipe MC liderada pelo veterano Carlinhos de Andrade.

O presidente do Automóvel Clube do Rio Grande do Sul, Fernando Poeta prometeu mudanças em 2019.

Foto: Dudu Leal



Foto: Niltão Amaral



Foto: Blog Pitlane/Correio do Povo/ Reprodução



www.**CRONOMAP**.com

Tarumã - RS  
38ª Edição - 12 Horas  
16 de Dezembro de 2018

## FINAL - Corrida - 12 Horas 2018

Pos	Nº	Piloto(s)		PROVA				Melhor Volta		
				TEMPO/Dif.	Dif/Ant.	Vits	Última	Tempo	Km/h	na
1	5	Tiel Andrade/Julio Martini/Matheus Stumpf	Tubarão	12:00:44.712	—	591	- PIT -	1:01.971	176.5	210
2	75	H.Assunção/J. Moro/C. Ricci	MRX	== 584 ==	7 laps	584	- PIT -	1:04.089	170.7	390
3	95	H.Koh/J.L.Koh/M. Vianna	Tubarão	== 569 ==	22 laps	569	- PIT -	1:07.126	163.0	442
4	18	F.Poeta/A.Toso/Giacomello/A. Senger	MCRLambo	== 560 ==	29 laps	560	- PIT -	1:05.131	168.0	286
5	56	R. Simon/G. Simon/G. Frey	MRX	== 549 ==	42 laps	549	- PIT -	1:07.461	162.2	378
6	71	Ian Ely/Daniel Claudino	MCR	== 545 ==	48 laps	545	- PIT -	1:03.809	171.5	426
7	226	L. Borghesi/M. Marcondes/C. Leoni	Spyder	== 539 ==	52 laps	539	- PIT -	1:09.952	158.4	51
8	2	L.berle/V.Gomes/F. Toschi/S. Loff/F. Mello	MRX	== 502 ==	89 laps	502	- PIT -	1:07.326	162.5	222
9	118	J. Kreuz/Ri. Kreuz/Re. Kreuz/N. Kreuz	Aldee	== 493 ==	98 laps	493	- PIT -	1:12.840	150.2	289
10	70	Goulart/Goulart/Rodrigues/Brock/Vianna	Aldee	== 470 ==	121 laps	470	- PIT -	1:15.580	144.8	33
11	7	P. Weber/S. Rocha/P. Fontes/R. Mesa/Dimare	Voyage	== 464 ==	127 laps	464	- PIT -	1:17.721	140.8	285
12	99	Andrade/Ramos/Rota/Pacheco/Matuzalen	Corsa	== 386 ==	205 laps	386	- PIT -	1:21.188	134.8	230
13	469	D.da Silva/D. Reis/R. Correa/E. Cardoso	Monza	== 369 ==	222 laps	369	- PIT -	1:24.110	130.1	224
14	3	Calloni/Ogino/Moraes/Dieder/Krause/Serdeira	Celta	== 364 ==	227 laps	364	- PIT -	1:23.703	130.7	191
15	46	Santanna/Martins/Castro/Castro/Mottin	AJR	== 327 ==	264 laps	327	- PIT -	1:00.590	180.6	317
16	32	S. Ribas/P. Souza/ M. Kern	Tubarão	== 235 ==	358 laps	235	- PIT -	1:06.696	164.0	68
17	177	J. Martini/F. Steyer/R. Bacher/R. Lemke/M. Lemke	Volvo	== 187 ==	404 laps	187	- PIT -	1:13.002	149.9	170
18	17	F. Brito/E. Folle/P. Souza/R. Matias	Spyder	== 58 ==	533 laps	58	- PIT -	1:12.603	150.7	8

Melhor Volta: Santanna/Martins/Castro/Castro/Mottin (46), 1:00.590 (média de 180.6 km/h), na 317ª volta



# 2019

39ª edição 12 HORAS DE TARUMÃ



Em 2019, conforme promessa do ex-presidente Fernando Poeta, o Automóvel Clube do Rio Grande do Sul, agora sob nova administração, promoveu uma mudança radical na competição. A 39ª Edição voltou as suas origens, uma prova onde somente carros de Turismo estiveram na pista. A última competição, sem a participação de veículos protótipos, foi em 1993, corrida que teve a polêmica vitória do Voyage#7, (Vítor Hugo Castro/Sérgio Cardoso/Luiz Ernani Mello) na prova do *'handicap'*.

Vinte e seis anos depois, de forma acertada, o ACRGS, presidido por piloto Rodrigo Machado colocava na pista --- carros e mais de --- pilotos inscritos.

# 12 HORAS – NÚMEROS & ESTATÍSTICAS

## ANO a ANO – Inscritos, voltas, finalistas

1962 38 carros 175 voltas 28 carros+ 1 volta vantagem p/segundo colocado  
1963 39 carros 193 voltas 14 carros 2 voltas  
1968 40 carros 193 voltas 18 carros 7 segundos  
1971 38 carros 466 voltas 14 carros 12 voltas  
1972 34 carros 476 voltas 15 carros 1 volta  
1973 35 carros 462 voltas 21 carros 0,057 segundos  
1974 31 carros 346 voltas 14 carros 3 voltas  
1975 35 carros 477 voltas 23 carros 1 volta  
1976 37 carros 161 voltas 30 carros 2 voltas  
1984 45 carros 364 voltas 21 carros 1 volta  
1986 32 carros 490 voltas 12 carros 3 voltas  
1987 41 carros 428 voltas 20 carros 15 segundos  
1988 39 carros 495 voltas 23 carros 30 segundos  
1989 43 carros 493 voltas 21 carros 1 volta  
1990 25 carros 494 voltas 14 carros 8 voltas  
1991 26 carros 491 voltas 15 carros 3 voltas  
1992 19 carros 478 voltas 14 carros 2 voltas  
1993 33 carros 512 voltas 20 carros 24 segundos  
1994 34 carros 521 voltas 27 carros 11 voltas  
1995 40 carros 506 voltas 24 carros 12 voltas  
1996 39 carros 519 voltas 19 carros 1 volta  
1997 31 carros 489 voltas 16 carros 15 voltas  
1998 37 carros 484 voltas 22 carros 9 voltas  
1999 49 carros 491 voltas 37 carros 11 voltas  
2000 35 carros 516 voltas 14 carros 11 voltas  
2001 41 carros 522 voltas 21 carros 16 segundos  
2002 46 carros 512 voltas 21 carros 7 voltas  
2003 42 carros 525 voltas 19 carros 23 voltas  
2004 29 carros 548 voltas 14 carros 12 voltas  
2005 39 carros 526 voltas 29 carros 6 voltas  
2006 37 carros 510 voltas 16 carros 13 voltas  
2007 40 carros 464 voltas 27 carros 3 voltas  
2008 33 carros 547 voltas 19 carros 10 voltas  
2009 30 carros 481 voltas 18 carros 2 voltas  
2010 25 carros 527 voltas 11 carros 1min19seg  
2011 28 carros 551 voltas 16 carros 44 segundos  
2012 38 carros 467 voltas 11 carros 7 voltas  
2013 31 carros 538 voltas 18 carros 3 voltas  
2014 31 carros 552 votas 20 carros 22 voltas  
2015 30 carros 559 voltas 14 carros 16s856  
2016 24 carros 547 voltas 11 carros 4 voltas  
2017 22 carros 555 voltas 17carros 4 voltas  
2018 18 carros 591 voltas 7 carros 7 voltas (RECORDE) – 1.796,049 km  
2019

# 12 HORAS – NÚMEROS E ESTATÍSTICAS

## PROVAS EM PORTO ALEGRE

**1962**

Vencedor: Breno Fornari e Afonso Hoch (RS-RS) SIMCA #35 - 175 voltas – 1.137 km

**1963**

Vencedor: Walter Dal Zotto-Juvenal Martini (RS-RS) SIMCA - 193 voltas - 1.254 km

**1968**

Vencedor: Emerson Fittipaldi-Wilson Fittipaldi Júnior (SP-SP) - FUSCA #7 voltas 193 voltas – 1.254 km

## PROVA A PROVA - Autódromos Tarumã e Guaporé\* (1984-1992)

1971 Opala GM #84 466 voltas 1.405,5 km

1972 Opala GM #22 475 voltas 1.432,6 km

1973 Fusca VW #8 462 voltas 1.393, km

1974 Maverick Ford #91 voltas 346 1.043,5 km

1975 Maverick Ford #3 477 voltas 1.438,6 km

1976 Opala GM #4 468 voltas 161 485,6 km

1984\* VW Voyage #50 364 voltas 1.121,1 km

1986 Passat VW #6 490 voltas 1.477,8 km

1987 Uno Fiat #64 428 voltas 1.290,8 km

1988 Escort Ford #11 495 voltas 1.492,9 km

1989 Opala GM #48 493 voltas 1.486,8 km

1990 Voyage VW #12 494 voltas 1.489,9 km

1991 Opala GM #1 401 voltas 1.209,4 km

1992\* Opala GM #5 478 voltas 1.447,6 km

1993 Voyage VW #7 512 voltas 1.544,1 km

1994 Aldee RTT VW #11 521 voltas 1.604,6 km

1995 Aldee RTT VW #10 506 voltas 1.548,3 km

1996 Aldee RTT VW #12 519 voltas 1.565,3 km

1997 Escort Ford #32 489 voltas 1.474,8 km

1998 Aldee RTT VW #10 484 voltas 1.459,7 km

1999 MCR VW #46 491 voltas 1.480,8 km

2000 SPYDER VW #27 516 voltas 1.556,2 km

2001 MCR VW #16 522 voltas 1.574,3 km

2002 MCR VW #99 512 voltas 1.544,1 km

2003 MCR VW #9 TURBO 525 voltas 1.583,4 km

2004 MCR VW #46 Turbo 548 voltas 1.652,7 km

2005 Spyder Opel #7 526 voltas 1.586,4 km

2006 Spyder Opel #7 510 voltas 1.538,1 km

2007 MCR Protótipo #46 464 voltas 1.399,4 km

2008 MCR Protótipo #46 547 voltas 1.649,7 km

2009 MCR Protótipo #28 481 voltas 1.450,6 km

2010 MC/Tubarão #5 527 voltas 1.589,4 km

2011 MC/Tubarão #5 551 voltas 1.661,8 km

2012 MXR Protótipo #10 467 voltas 1.408,5 km

2013 MCR Protótipo #12 538 voltas 1.634,9 km

2014 MCR Protótipo #46 552 voltas 1.674,7 km

2015 MCR Protótipo #46 559 voltas 1.696,0 km

2016 MCR Lambo #18 547 voltas 1.659,5 km

2017 MRX #32 555 voltas 1.683,8 Km

2018 MC Tubarão IX #5 591 voltas 1.796,0 km (recorde)

2019

\* (1984/92) provas disputadas no Autódromo Internacional de Guaporé – RS

# 12 HORAS – NÚMEROS E ESTATÍSTICAS

## TODOS POLES

1962 – Aldo Costa-Carlos Hope (RS-RS) Simca  
1963 – Jayme Silva-Ugo Gallina (SP-SP) Simca  
1968 – Jayme Silva-Ugo Gallina (SP-SP) Simca  
1971 – Pedro V. De Lamare- Carlos Q de Moraes -José Marchi (SP-RS) Opala  
1972 – Pedro Pereira-Ismael Chaves Barcellos (RS-RS) Opala  
1973 – Leonel Friedrich-R. Rosito-Bruno Almeida (RS) Fusca  
1974 – Maurício Rosemberg-Brasílio Terra (RS-RS) Maverick  
1975 – Carlos Eduardo de Andrade-Edson Graczick (PR-PR) Opala  
1976 – Carlos Eduardo de Andrade-Edson Graczick (PR-PR) Opala  
1984\* – Toninho da Matta – Luis Paternostro (MG-SP) Voyage  
1986 – Paulo Roberto Hoerlle-Antônio Miguel Fornari (RS-RS) Fiat Uno  
1987 – Victor Steyer-Sérgio Konarzewski-José Ferrari (RS-RS) Opala  
1988 – Waldir Buneder-José Francisco Bammann (RS-RS) Passat  
1989 – Patrícia Souza-P. Souza-Luiz G. Lazzari (RS-RS-RS) Opala  
1990 – Darci Marini-Paulo Roberto Bertolin (RS-RS) Opala  
1991 – Egon Herzfeldt-Aroldo Bauermann (RS-RS) Voyage  
1992 – Darci Marini-Darci Benini-José Valentini (RS-Rs-RS) Opala  
1993 – Darci Marini-José Valentini-N. Barzenski (RS-RS-RS) Opala  
1994 – Walter Soldan-Luiz Ribas (RS-RS) Aldee RTT VW  
1995 – Djalma Fogaça-Fábio Sotto Mayor (SP-SP) Aldee RTT VW  
1996 – E. Freitas-Irineu Camargo-F. Stédile (RS-RS-RS) Spyder/VW  
1998 – C. Andrade-Paulo Bergamashi (RS-RS) Tubarão II/Chevrolet  
1999 – Cláudio Ricci-Gladimir Zanetti (RS-RS) Spyder VW  
2000 – Juliano Moro-Isaac Saldanha (RS-RS) MCR VW Turbo  
2001 – W. Soldan-Luiz F. Cruz-R. Ribas (RS-RS-RS) MCR/Chevrolet  
2002 – C. Andrade-Geciel Andrade (RS-RS) Tubarão V/Chevrolet  
2003 – J. Moro-Paternostro-Losacco-Negrão MCRVW/Turbo  
2004 – J. Sant'Anna-Adriano Baldo-C. Kray MCR VW/Turbo  
2005 – C. Ricci-L. Weber-M Fernandes Skorpilus/Opel  
2006 – João Sant'Anna-A. Baldo-C. Kray-V. Genz MCR VW/Turbo  
2007 – J Sant'Anna-A. Baldo-C. Kray-V. Genz MCR VW/Turbo  
2008 – J. Sant'Anna-V. Genz-C. Kray-C. Castro (RS) MCR VW/Turbo  
2009 – J. Moro-Christian C.-Luís Castro (RS) MRX/VW  
2010 – J. Moro-P. Ventura-J. Cardoso-Toledo (RS) MRX/VW  
2011 - G. Andrade-Bruno Justo-Eduardo Dieter (RS) MC Tubarão  
2012 - J.Moro/P.Hoerlle/C.Castro/M.Castro (RS) MXR/Audi Turbo –  
2013 - **Juliano Moro/G.Martins/V.Oringe (MRX 28 Recorde 57s870)**  
2014 - J.Moro/G.Martins/C.Rosito/V.Orige MRX #28  
2015 - V.Genz/C.Kray/C.Castro/P.Castro MCR #46  
2016 - E.Dieter/F.Ventre/J.Moro MR18#110  
2017 - Nilson Ribeiro/José Ribeiro (MT) MRX#65  
2018 - Tiel Andrade/Júlio Martini/Matheus Stumpf MC Tubarão IX #5  
2019 -

## 12 HORAS – NÚMEROS E ESTATÍSTICAS

# TODOS VENCEDORES

### 12 Horas Porto Alegre

- 1962 – Breno Fornari-Afonso Hoch (RS) Simca
- 1963 – Walter Dal Zotto-Juvenal Martini (RS-RS) Simca
- 1968 – Emerson Fittipaldi-Wilson Fittipaldi Júnior (SP-SP) Fusca

### 12 Horas Tarumã

- 1971 – Pedro Vítor De Lamare-José Marchi- Carlos Quartin de Moraes (SP-RS) Opala
- 1972 – Pedro Carneiro Pereira-Ismael Chaves Barcellos (RS-RS) Opala
- 1973 – Lino Reginatto-Dênis Reginatto (RS-RS) Fusca
- 1974 – Renato Connil-Antônio Freire-Roberto Schimidt (RS) Maverick
- 1975 – José Carlos Pace-Paulo Mello Gomes (SP-SP) Maverick
- 1976 – Carlos Eduardo de Andrade-Edson Gracziak (PR-PR) Opala
- 1984\* – Armando Balbi – Toni Rocha (MG-RJ) Voyage (\*12 Horas Guaporé)
- 1986 – Anor Friedrich-Waldir Buneder-Serge Buchrieser (RS) Passat
- 1987 – Amadeo Moller-A. Biazus-A. Pasqual (RS) Fiat Uno
- 1988 – Walter Soldan-Egon Herzfeldt-João Campos (RS) Ford Escort
- 1989 – Patrícia Souza-P. Souza-Luiz Lazzari (RS) Opala
- 1990 – Vítor Hugo Castro-Carlos Tavares (RS-RS) Voyage
- 1991 – Eduardo Freitas-Rodyvan Moller-P. Bortolato (RS) Opala
- 1992\*- Carlinhos Andrade/Victor Steyer/Paulo Bergamashi (RS) Opala (\*12 Horas Guaporé)
- 1993 – Vítor Castro-S. Cardoso-Luiz Mello (RS) Voyage
- 1994 – R. Bocardí-G. Turra-Joel Castilhos (SP-RS) Aldee RTT/VW
- 1995 – Walter Soldan-Luís Castro-Luiz Ribas (RS) Aldee RTT/VW
- 1996 – Vítor H. Castro-E. Freitas-F. Maciel (RS) Aldee RTT/VW
- 1997 – Vítor Castro-L. Marx-Luiz & R. Ribas (RS) Escort
- 1998 – Walter Soldan-Luís Castro-Luiz Ribas (RS) Aldee RTT/VW
- 1999 – J. Sant'Anna-A. Baldo-Luciano Mottin-J. Moro (RS) MCR/VW
- 2000 – Maria Rosito-D. Dornelles-P. Bertuol-S. Pereira Spyder/VW
- 2001 – J.B. Rodrigues-C. Kray-T. Spolador (PR-RS) MCR/VW
- 2002 – Vítor & Luís Castro-P. Hoerlle-A Fornari (RS) MCR/VW
- 2003 – J Moro- L Paternostro- G Losacco-X Negrão MCR VW/Turbo
- 2004 – J. Sant'Anna-A. Baldo-C. Kray (RS) MCR/VW Turbo
- 2005 – E. Stédile-F. Stédile-J Stédile (RS) Spyder/Opel
- 2006 – E. Stédile-F. Stédile-J Stédile (RS) Spyder/Opel
- 2007 – J Sant'Anna-A Genz-C. Kray-C. Castro (RS) MCR/VW Turbo
- 2008 – J Sant'Anna-A. Genz-C. Kray-C Castro (RS) MCR/VW Turbo
- 2009 – J. Moro-C. Castro-Luís A. Castro (RS) MRX/VW
- 2010 – G. Andrade-B. Justo-me. Ventre (RS) MCTubarão
- 2011 – G. Andrade-Bruno Justo-Eduardo Dieter (RS) MC Tubarão
- 2012 - P.Ventura/J.Cardoso/F.Toledo/G.Martins/C.Almeida (RS) MXR Turbo
- 2013 - L. Cardoso (RS) /J. Kraucher (RS) /A. Piedade (SP) MXR Turbo
- 2014 - J. Sant'Anna/V.Genz/C.Kray/C.Castro MCR Turbo
- 2015 - V.Genz/C.Kray/C.Castro/P.Castro MCR Turbo
- 2016 - Poeta/Fortes/Santana/Queirolo/Assunção/Toso MCR Lamborghini
- 2017 - Sergio Ribas/Mauro Kern/Paulo Souza MRX Tubarão
- 2018 - Tiel Andrade/Júlio Martini/Matheus Stumpf MC Tubarão IX #5
- 2019 -

# 12 HORAS – NÚMEROS E ESTATÍSTICAS

## Maiores Vencedores

**Vencedor Geral** (“Fita Azul”): (6) Carlos Kray (RS) 2001/2004/2007/2008/2014/2015

**Carros Turismo:** (6) VWGOL#22 Ike Halmenschalager 2009/2010/2011/2012/2013/2015

**Maior vencedor consecutivo com carros Turismo:** Ike Halmenschalager

**Maior número de poles:** (4) João Sant’Anna 2004/2006/2007/2008 Carlinhos Andrade 1975 / 1976 / 1998 / 2002 e Darci Marini 1990 / 1992 / 1993 / 1996

## Preparadores Vencedores

1962 – Simca #35 Breno Fornari (RS)

1963 – Simca #77 Importadora Auto Nordeste (RS)

1968 – Fusca #7 Darci de Medeiros (SP)

1971 – Opala #84 Jorge Cupeiro / Argentina

1972 – Opala #22 Homero Zani (RS)

1973 – Fusca #8 Reginatto (RS)

1974 – Maverick #91 .....

1975 – Maverick #3 Luís Greco (SP)

1976 – Opala #68 Claude Bés (PR)

1984 – Voyage #50 Márcio Sanchez (“Sanchão”) – SP

1986 – Passat #6 José Carlos (RS)

1987 – Uno #64 “Pereirinha”

1988 – Escort #11 Egon Herzfeldt (RS)

1989 – Opala #48 Vilmar Valmorbida (RS)

1990 – Voyage #10 .....

1991 – Opala #1 .....

1992 – Opala #5 Carlinhos Andrade (RS)

1993 – Voyage #7 .....

1994 – Aldee #11 .....

1995 – Aldee #10 Egon Herzfeldt (RS)

1996 – Aldee #12 (SP)

1997 – Escort #32 Arlindo Marx (RS)

1998 – Aldee #10 Jorge Martinewski (RS)

1999 – MCR #46 Luciano Mottin (RS)

2000 – Spyder #27 Jorge Martinewski (RS)

2001 – MCR #46 Luciano Mottin (RS)

2002 – MCR #99 Ivan Hoerlle

2003 – MCR #9 Daniel Prato (RS)

2004 – MCR #46 Daniel Prato (RS)

2005 – Spyder #7 Família Stédile (RS)

2006 – Spyder #7 Família Stédile (RS)

2007 – MCR #46 Luciano Mottin (RS)

2008 – MCR #46 Luciano Mottin (RS)

2009 – MXR #28 Moro Racing

2010 – MC #5 Tubarão Mecânica Carlinhos (MC Competições)

2011 – MC #5 Tubarão Mecânica Carlinhos (MC Competições)

2012 – MXR #10 Cardoso Racing (RS)

2013 – MRX #28 Moro Racing (RS)

2014 – MRX #28 Moro Racing (RS)

2015 – MCR #46 Luciano Mottin (RS)

2016 – MR18 #110 Moro Racing & Pro Tune (RS)

2017 – MRX#32 Tubarão Mecânica Carlinhos (MC Competições)

2018 – MX #5 Turarão Mecânica Carlinhos (MC Competições)

2019 -

# 12 HORAS – ESTATÍSTICAS

**Edições Rua Porto Alegre** – Circuito Cavallhada/Vila Nova – Circuito 6,5 km

**1962** - 1ª prova 12 Horas Porto Alegre: 05-05-1962

Vencedores: B. Fornari- A. Hoch - SIMCA #35 175 voltas

**1963** SIMCA #77 193 voltas

**1968** FUSCA #7 voltas 193 voltas

**Provas em Porto Alegre:** Três provas – 1962 / 1963 / 1968

**Primeira prova 12 Horas Tarumã:** 26-09-1971 – vencedores:

Pedro Vitor De Lamare- José Luiz de Marchi – Carlos Quartin de Moraes - Opala #84

**Provas em Tarumã:** 38 edições – 1971 a 1976 / 1986 a 1991 / 1993 a 2018

**Provas em Guaporé:** 29/09/1984 e 12/12/1992

**Carro destaque** – “Pole”: Opala – dez 1971/'72/'75/'76/'87/'89/'90/'92/'93/'96

**Protótipo destaque** – “pole”: MCR - 2000/ 01/ 03/ 04/ 06/ 07/ 2008/2015

**Carro Turismo com maior número vitórias:** GOL – sete vitórias: 2009,10,11,12,13,14,2017

**Piloto com maior número de vitórias ‘Fita Azul’ Geral:** Carlos Kray (RS) seis vitórias  
2001/2004/2007/2008/2014/2015

**Piloto com maior número de vitórias Classe Turismo:** Ike Halmenschlager (Gol#22) 7 vitórias  
2009,2010,2011,20,12,2013,2014,2017

**Protótipos com mais vitórias:** MCR – 12 vitórias

**Pilotos de F-1 na corrida:** Emerson e Wilsinho Fittipaldi (1968; 1984); José Carlos Pace (1975); Ingo Hoffmann (1984); Chico Serra (1984); e Alex Dias Ribeiro (1984).

**Menor diferença do vencedor para segundo colocado:** - 0,057s. – VW de Lino Reginatto (1º) para VW de Jorge Fleck (2º), em 1973.

**Maior diferença do vencedor para segundo colocado:** ano de 2003 + 53 voltas.

**Maior número de voltas percorridas:** 591 voltas (2018)

**Maior número de quilômetros percorridos:** 1.796,049 km (traçado de 3,039 km de extensão)

**Menor número de voltas percorridas:** 161 voltas (1976 neblina na região)

**Maior número de inscritos:** 49 carros, em 1999

**Menor número de inscritos:** 18 carros, em 2018

**Edições válidas pelo campeonato brasileiro:** Cinco 1975; 1976; 1984; 2002; e 2003

**Edições interrompidas:** Três edições: 1974, 1976 e 1984 (chuva/neblina)

## **EDIÇÃO ATUALIZADA em dezembro 2019**

**Redação do texto atualizado:** Paulo Torino

**Revisão:** Patricia Weber

**Fotos:** Dudu Leal/Marcelo Matusiak/arquivos Jornal Pit Stop/reproduções Assessorias e Jornais

**Fonte resultados:** Aldo Pastore/Cronomap/ Erlon Radl

**Capa:** Roberto Muccillo Torino

### **FONTES**

**Pesquisa:** Paulo Torino e Paulo Mc Coy Lava

**Revisão:** Patricia Weber

**Capa e editoração:** Roberto Muccillo Torino

**Consultoria:** Paulo Trevisan

### **FOTOS**

Dudu Leal

Arquivos Jornais PIT STOP

Arquivos pessoais – Paulo Torino

Arquivos ACRGS – Automóvel Clube do Rio Grande do Sul

Arquivos AGA – Automóvel Clube de Guaporé

Arquivos Gilberto Menegaz – Imagens da Terra

Eduardo Fernandes Leal

Marcelo Matusiak

Ayrton Mitzuck

Leandro Sanco

Napoleão Ribeiro

Sérgio Sanderson

Vanderley Soares

Fotógrafo ‘pé’ frio

### **Fontes e assessorias:**

Ford Motor Company Brasil

Blogs- Sites

Inema

A Mil por hora – site: grandepremio

### **Fonte de resultados**

Cronomap

Jornal Esporte Motor

Jornais Pit Stop

Zero Hora

Correio do Povo

Jornal do Comércio

### **Fonte Livro**

12 Horas Histórias e Estatísticas 1962-2005 de Paulo Torino e Paulo McCoy Lava – 144 pg. 2005. Editora Imagens da Terra e suas fontes citadas.

Dezembro, 2019

**Correções, acréscimos p/ e-mail: paulo\_torino@yahoo.com.br**