

AUTOMOBILISMO BAÚCHO

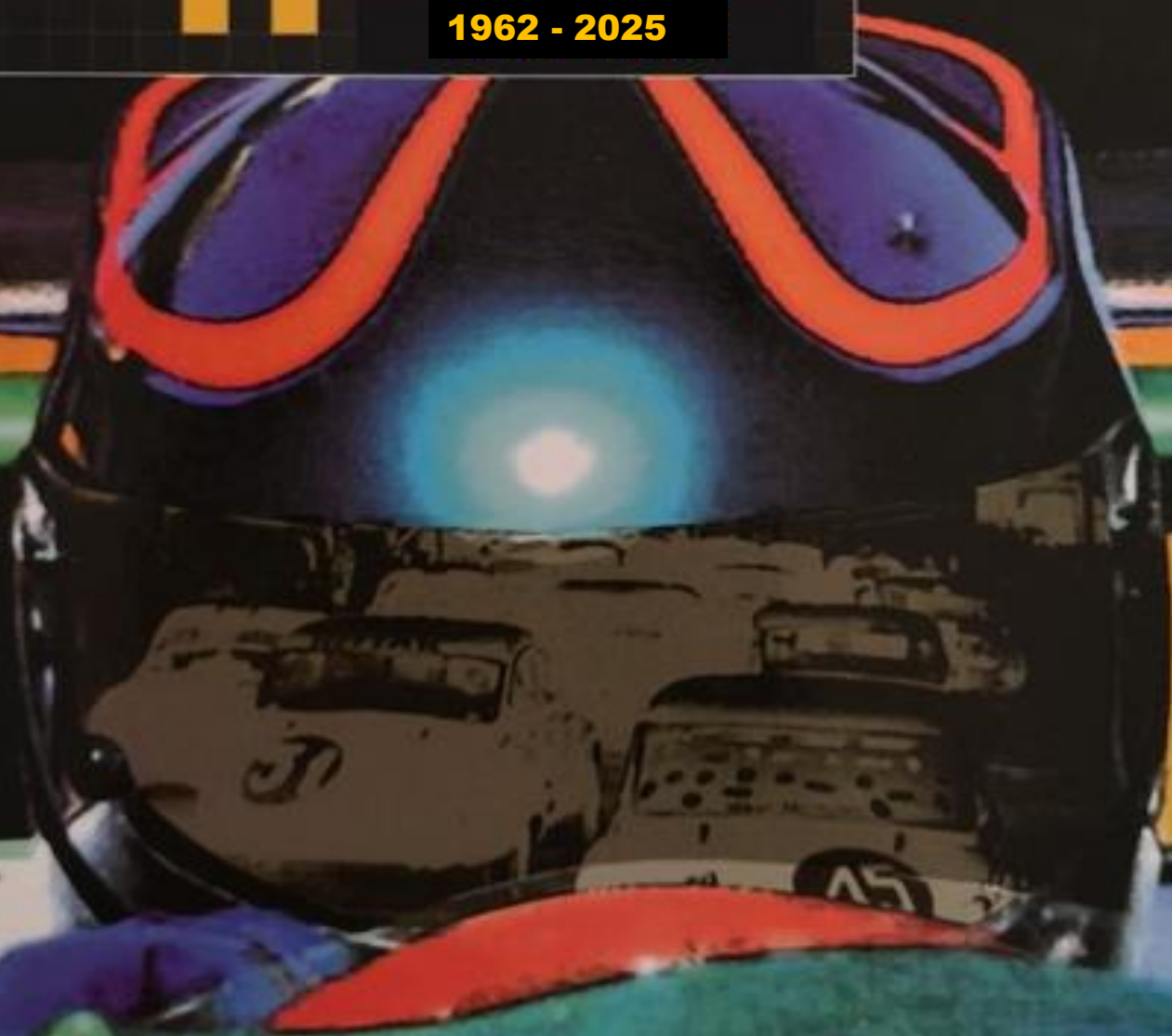
12 HORAS



HISTÓRIAS & ESTATÍSTICAS

1962 - 2025

ATUALIZADO



Paulo Torino
Paulo Lava

AUTOMOBILISMO GAÚCHO

12 HORAS
Histórias & Estatísticas
1962 - 2025

PAULO TORINO – PAULO LAVA

A história faz-se do que, dela, continua em nós e nos faz lembrar o que não vivemos, ou imaginar o que vivemos e assim se faz ainda mais nosso.

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

Atualizações: Paulo Torino

Versão digital disponível no site www.corridaonline.com.br

Última atualização: dezembro 2025

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 site **corridaonline.com.br** é uma publicação inédita, gratuita e complementa a história desta corrida até 2024.

A saga das 12 HORAS no Rio Grande do Sul 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

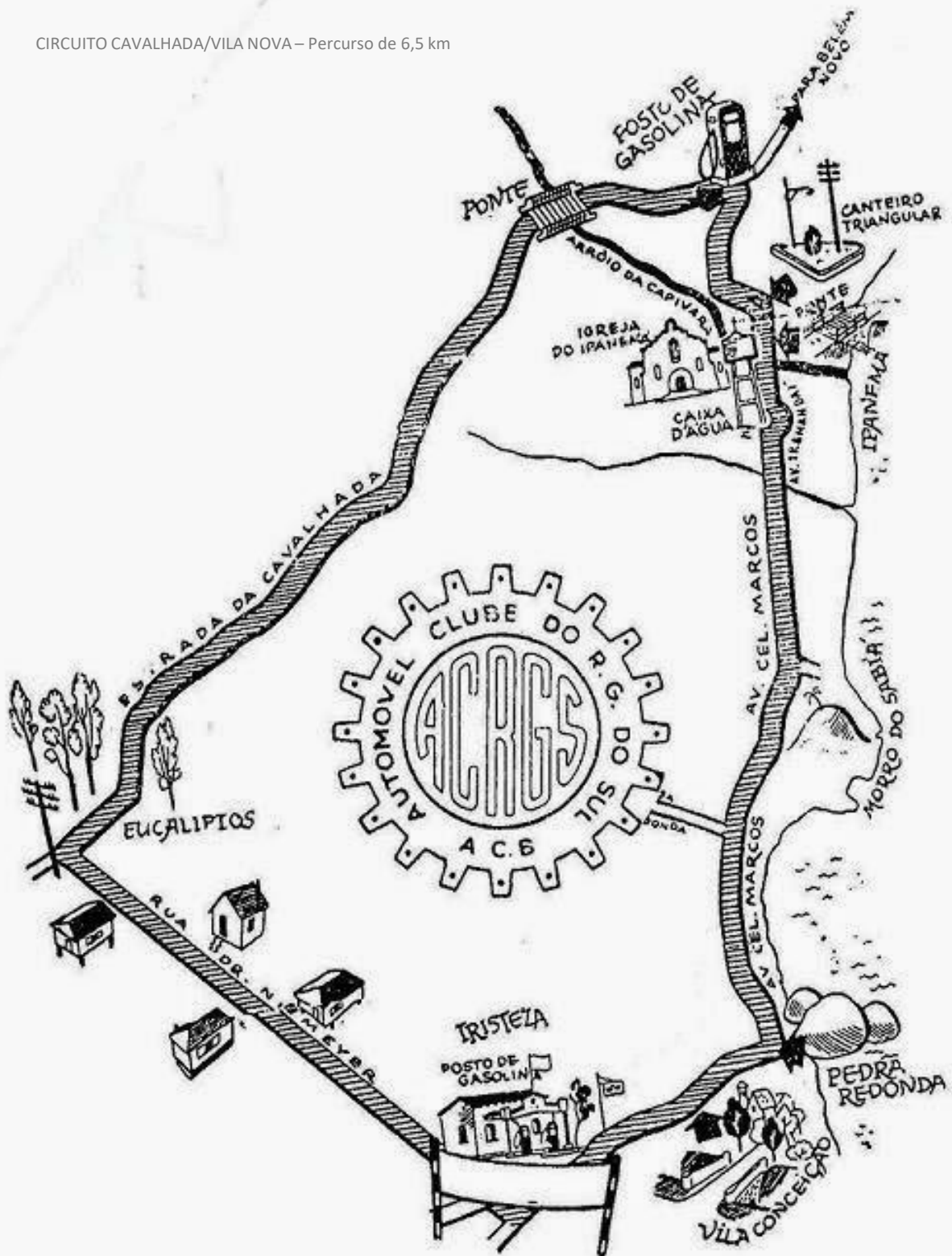
Portugal, dezembro 2025

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 Cavallhada’, os principais trechos eram percorridos na Estrada Cavallhada -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 Schmidt, 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. Tramandai, 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 #57 174
3º	Flávio Del Mese/Luís Schmidt (RS)	DKW #12 173
4º	Valter Almeida/Henrique Mutti Jr. (RS)	DKW #11 168
5º	Catharino Andreatta/José Madrid (RS)	Simca #3 167
6º	Raul Fernandes/Gabriel Cucchiarelli (RS)	DKW #33 166
7º	José Asmuz/João Galvani (RS)	Dauphine #59 164
8º	Orlando Menegaz/Ítalo Bertão (RS)	FNM #93 163
9º	Pedro Pereira/Verner Meyer (RS)	Fusca #37 161
10º	Aldo Finardi/Mário Rorella (RS)	Fusca #84 161

Resultado por Classes:

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

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

Resultado por Classe

Classe A (Dauphine Gordini Fusca)

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

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



Foto: Chico Feoli

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, faria carreira internacional alcançando a Fórmula 1. Greco ainda disponibilizou outro veículo idêntico para os pilotos locais Catharino Andreatta e seu filho Vitório. 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.



Sinca de Antônio 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 #4 193
3º	Jayme Silva/Ugo Gallina (SP)	FNM #126 184
4º	José Madrid/Antônio Madrid (RS)	FNM #22 184
5º	Orlando Menegaz/Ítalo Bertão (RS)	Simca #1 183
6º	Jan Balder/Henrique Iwers (SP/RS)	DKW #9 182
7º	Catharino Andreatta/Vitório Andreatta (RS)	Corcel #2 182
8º	Edésio Ce/Paulo Salatino (RS)	Simca #76 180
9º	José Asmuz/Ismael Chaves Barcellos (RS)	Simca #32 179
10º	Rafaele Rosito/Sérgio Axelrud (RS)	Fusca #43 178

Resultado por Classe

1º	Emerson Fittipaldi/Wilson Fittipaldi Júnior (SP)	Fusca Classe C (Geral)
1º	Henrique Iwers/Jan Balder (RS-SP)	DKW Classe B:
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 deles, "o Barão" pula de alegria no momento da bandeirada.

1971

1ª 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 Delamare e Carlos Quartim 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.

Delamare teve como companheiros Carlos Q. 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 Delamare



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 **TARUMÃ** 
 CBA 26 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 Edição 12 Horas Tarumã - 25/09/1971

1º	Pedro Delamare/Carlos Q. Morais/José Marchi (SP/RS)	Opala #84466 voltas
2º	João Schmidt/Júlio Tedesco (RS)	Opala #91464
3º	Jan Balder/Fausto Dabbur (SP)	Fusca #88 445
4º	Rejany Franzen/Emílio Boeckel/Vilmar Azevedo (RS)	Fusca #62 439
5º	Élcio Prollo/Antônio Miranda (RS)	Fusca #13 439
6º	Fernando Sbróglia/Rogério Monteiro (RS)	Fusca #11 435
7º	Jacob Kounrouzan/Eudoro Oliveira (SP)	Fusca #10 432
8º	Vitório Andreatta/Vladimir Soares (RS)	Fusca #2 430
9º	Chico Feoli/Franklin Körting/Edson Soares (RS)	Corcel #99 429
10º	Raffaele Rosito/Leonel Friedrich (RS)	Fusca #43 426

Resultado por Classe

Classe C 3000cc A 6000cc

1º	Pedro Lamare/Carlos Q. Morais/José Marchi (SP/RS)	Opala Classe A até 1600cc: (Geral)
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 Victor Delamare/Carlos Q. Moraes/José Di Marchi (SP/RS) Opala

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



1972

2ª 12 HORAS DE TARUMÃ



1972

ENFIM A VITÓRIA



Pedro Carneiro Pereira

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 Edição 12 HORAS TARUMÃ - 09/10/1972

1º	Pedro Pereira/Ismael Barcelos (RS)	Opala #22 476 voltas
2º	Raffaele Rosito/Leonel Friedrich (RS)	Fusca #43 468
3º	Raul Machado/Sérgio Noronha-Bruno D'Almeida (RS)	Fusca #34 465
4º	Denis Reginatto/Lino Reginatto/Elemar Veit (RS)	Fusca #8 464
5º	Antônio Luft/Vitor Mottin (RS)	Fusca #70 459
6º	Victor Steyer/Arnaldo Fossá (RS)	Fusca #7 457
7º	José Asmuz/Alfredo Oliveira (RS)	Opala #32 445
8º	Maurício Rosenberg/Moacir Rosenberg (RS)	Fusca #73 445
9º	Abílio Weiland/Henry Paulo Dias (RS)	Corcel #38 379
10º	Voltaire Moog/Jorge Rodrigues (RS)	Corcel #44 375

Resultado por Classe

Classe A

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

Estatísticas

Inscritos: 34 carros

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

Opala #22



1973

3ª 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.

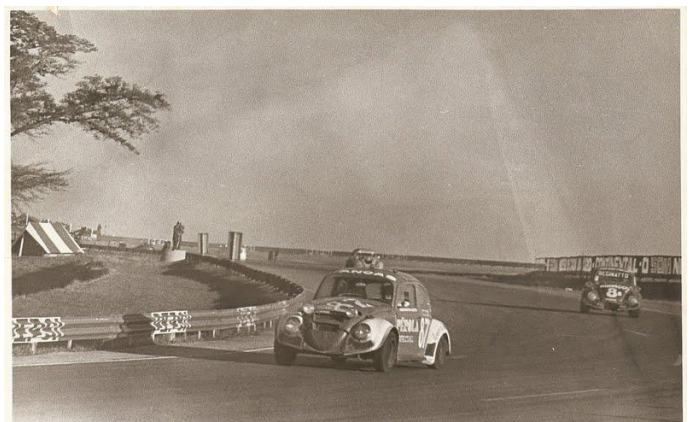
Às 06h da manhã, o Opala 22 era décimo colocado. Poucas horas depois, em uma prova de recuperação espetacular, o trio Pereira/Ismael/Andrade já ocupava a uma terceira colocação na classificação final e garantia a vitória na Classe D.

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 Ribeiro de Castro 'Castrinho'



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 #34 462 (0s057)
3º	Pedro Pereira/Ismael Barcelos/ Carlos Andrade (RS/PR)	Opala #22 455
4º	Júlio Tedesco/Marco Tedesco (RS)	Opala #17 455
5º	Abílio Weiand/Voltaire Moog (RS)	Corcel #65 443
6º	Élcio Prolo/Antônio Carlos Miranda (RS)	Fusca #13 441
7º	Antônio Freire/José Di Marchi (RS)	Fusca #47 439
8º	Humberto Zatti/Adelar Argentino (RS)	Fusca #21 433
9º	Cláudio Mueller/Fernando Rangel (RS)	FNM #72 429
10º	Diamantino Souza/Paulo Nienaber-Breno Freire (RS)	Corcel #79 428

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

Estatísticas

Inscritos: 35 carros

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



1974

4ª 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 Conill/ Roberto Schmidt/ Janjão Freire (RS)
2º	Edgard Mello Filho/Luigi Giobbi (SP)
3º	Maurício Rosemberg/Brasílio Terra (RS)
4º	Walter Soldan/Mário Belezza (RS)
5º	Atilla Sipos/Walter Zebiden (SP)
6º	Ronaldo Dornelles/João Narciso Ferreira Neto (RS)
7º	Carlos Kuenzer/Hugo da Silva (RS)
8º	Antônio Ribeiro/Ubirajara Sfoggia (RS)
9º	Breno Fornari/Antônio Miguel Fornari (RS)
10º	Júlio Tedesco/Marco Tedesco (RS)

Maverick# 91	346 voltas
Alfa Romeo #15	343
Maverick # 90	340
Chevette# 8	338
Chevette #46	334
Chevette #77	333
Chevette #34	331
Dodge 1.8 #8	320
Dodge 1.8 #35	318
Opala #17	318

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 Conill/Roberto Schmidt/Janjão Freire (RS)
----	---

Maverick

Estatísticas

Inscritos: 31 carros

Pole position: Maurício Rosemberg/Brasílio Terra (RS)

Maverick



1975

5ª 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 Graczick 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 Graczick/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.

Revista Quatro Rodas/Reprodução



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

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 12 HORAS DE TARUMÃ

Diário do Paraná/Reprodução



Edson Graczyk e Carlos Eduardo Andrude, 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 autoblocante para os Mavericks e Opalas, feito 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 do Brasileiro Divisão 1 -10/10/1976

1º	Edson Gracick/Carlos Eduardo Andrade (PR)	Opala #68161 voltas
2º	Reinaldo Campello/José "Coelho" Romano (SP)	Opala #45159
3º	Marcos Troncon/Carlos Moraes (SP)	Opala #57159
4º	Antônio Castro Prado/Ricardo Soares Oliveira (SP)	Opala #8 159
5º	Luís Antônio Scarpin/Luís Henrique Zornigg (PR)	Opala #31158
6º	Júlio André Tedesco/Marco A. Tedesco (RS)	Opala #17158
7º	Breno Fornari/Antônio Fornari (RS)	Maverick #35 157
8º	Antônio Tarlá/Luís Stupello (SP)	Opala #35 156
9º	Eduardo Celidônio/Cláudio Mueller (SP/RS)	Maverick #21 156
10º	Paulo Hoerlle/Carlos Petry/A. Bauermann (RS)	Passat #18 156

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 (Geral)

Estatísticas

Inscritos: 37 carros

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

Opala



Opala vencedor seguido pelo Maverick de Breno Fornari

1984

1ª 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.



Fiat Oggi

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, válida pelo Campeonato Brasileiro de Marcas e que não foi 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	363
3º	Renato Connil/Antônio "Janjão" Freire (RS)	Oggi #48	361
4º	Jayme Figueiredo/Xandy Negrão (RJ/SP)	Voyage #70	359
5º	Walter Soldan/Hélio Horácio Matheus (RS/SP)	Oggi #26	358
6º	Ronaldo Ely/Marcos Troncon (RS/SP)	Chevette #16	357
7º	Paulo Júdice/Egídio "Chichola" Micci (RJ/SP)	Voyage #5	357
8º	Toninho da Matta/Luís Paternostro (MG/SP)	Voyage #25	356
9º	Marcelo Toldi/Giuseppe Marinelli/Sílvio Zambello (SP)	Fiat Oggi #2	355
10º	Paulo Gomes/Fábio Sotto Mayor (SP)	Fiat Oggi #22	352



1986

7ª 12 HORAS DE TARUMÃ



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, após uma ausência de 10 anos, não seria mais interrompida a partir daquele ano, e a edição 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	487
3º	Amedeo Ferri/César Ramos/Rogério Dias (RS)	Chevette #47	485
4º	Cláudio Ely/Luiz Kuenzer/Gianfranco Ventre (RS)	Gol #58	482
5º	Marcelo Aíquel/Paulo Hoher/João Araújo (RS)	Chevette #85	480
6º	Régis Schuch/Amadeo Moller/Fernando Roehe (RS)	Passat #43	479
7º	Antônio Ody/José Bresolin/Júlio Berger (RS)	Passat # 27	478
8º	Vítor Castro/Luís Castro/Aroldo Bauermann (RS)	Passat #12	464
9º	Egon Herzfeldt/João Campos (RS)	Escort #11	460
10º	Airton Diehl/José Pedro Moraes (RS)	Opala #7	453

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"



Bebeto Alves, observado por Roberto Muccillo, durante o ensaio do grande show musical (Foto: Paulo Torino)

1987

8ª 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 Edição 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	428
3º	Maria Rosito/Régis Schuck/Paulo Hoher (RS)	Passat #77	428
4º	Clovis Groch/Rolland Koller (RS)	Uno #4	426
5º	Celso Ferlauto/Paulo Arias/Radamir Gracioli (RS)	Fiat 147#18	425
6º	Eduardo Freitas/Luís Lazzari/Paulo Souza (RS)	Opala #91	421
7º	Walter Soldan/Luís Castro/Luiz Ribas (RS)	Escort #10420	
8º	João Sant' Anna/Eduardo Fagundes (RS)	Uno #37	419
9º	Alcir Machado/Gilberto Bandeira/Sérgio Machado (RS)	Chevette #85	415
10º	Eduardo Stédile/Paulo Roberto Bertolin (RS)	Opala #15	412

Resultado por Classe:

Classe Regional de Turismo

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

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



Uno#64 vencedor chegando ao parque fechado de Tarumã

1988

9ª 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 Edição 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	495
3º	Waldir Bunerder/José Francisco Bammann (RS)	Passat	#1	485
4º	Darci Benini/Darci Marini (RS)	Opala	#41	484
5º	Alexandre Biazus/Eduardo Fagundes/Luís Chies (RS)	Uno	# 3	478
6º	Sérgio Fleck/Fernando Justo/Ney Ferreira (RS)	Chevette	#44	477
7º	Ênio Wermuth/Isaac Saldanha (RS)	Passat	#45	476
8º	Paulo Arias/Radamir Gracioli (RS)	Fiat 147	#18	471
9º	Alcir Machado/Gilberto Bandeira/João Oliveira (RS)	Chevette	#38	468
10º	Rogério Lammel/Ronaldo Bertolucci (RS)	Escort	#34	466

Resultado por Categoria:

Classe Regional de Turismo

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

Classe Opala

1º	Darci Benini/Darci Marini (RS)	Opala
----	--------------------------------	-------

Estatísticas

Inscritos: 39 carros

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



1989

10ª 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.

RESULTADO FINAL

10ª Edição 12 HORAS DE TARUMÃ 10/12/1989



Os irmãos, Paulo e Patrícia Souza

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

Resultado por Categoria

Classe Opala:

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

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

11^a 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 vistoria 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 Edição 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	486
3º	Wagner dos Santos/Rui Krezinger (RS)	Chevette #55	475
4º	Darci Marini/Paulo Roberto Bertolin (RS)	Opala #11	474
5º	Luís Pare/Hugo Almeida (RS)	Uno#83	458
6º	Patrícia Souza/Paulo Souza/Luís Lazzari (RS)	Opala #90	455
7º	Carlos Abreu/Rudimar Nicoletto/Nelson Bazzo (RS)	Opala #9	442
8º	João Sant' Anna/João Garavallo/André Mello (RS)	Chevette #38	436
9º	Carlos Castro/José Fraga/Valter Wierenick (RS)	Fusca #23	436
10º	Elemar Ciceri/André Casara/Luciano Mottin (RS)	Chevette #57	422

Resultado por Categoria

Classe Regional de Turismo:

1º	Vítor Castro/Carlos Tavares (RS)	Voyage (Geral)
----	----------------------------------	----------------

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

Resultado por Categoria

Classe Opala

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

Classe Regional de Turismo

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

Classe VW 1600

1º	Luiz Carlos Paré 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 12 HORAS DE GUAPORÉ



1992 GUAPORÉ

SUBINDO A SERRA OUTRA VEZ

Com a pista de Tarumã em obras, 16ª edição 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, obteve sua primeira vitória em 12 Horas. Ao lado de Pierre Kleinubing e Márcio Pimentel, o VW#68 finalizou em sexto lugar na classificação geral.



RESULTADO FINAL

2ª Edição 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 #3 476
3º	Rudimar Nicoletto/Ricardo Abreu (RS)	Opala #4 467
4º	Cristina Rosito/Marcelo Aiquel/Rogério Donelli (RS)	Voyage #11 461
5º	Rogério Pretto/Luciano Mottin (RS)	Chevette #46 451
6º	Pierre Kleinubing/Evaldo Quadrado/Márcio Pimentel (RS)	Fusca #68 448
7º	César Ramos/Nelson Bazzo (RS)	Voyage #65 447
8º	Luiz Kuenzer/Gianfranco Ventre/Adriano Baldo (RS)	Voyage #26 441
9º	Jorge Fleck/Luiz Ribas/Vicente Daudt (RS)	Voyage #7 437
10º	Eduardo Heinen/Herberto Heinen/César Mathias (RS)	Opala #45 434

Resultado por Categoria

Classe Opala:

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

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

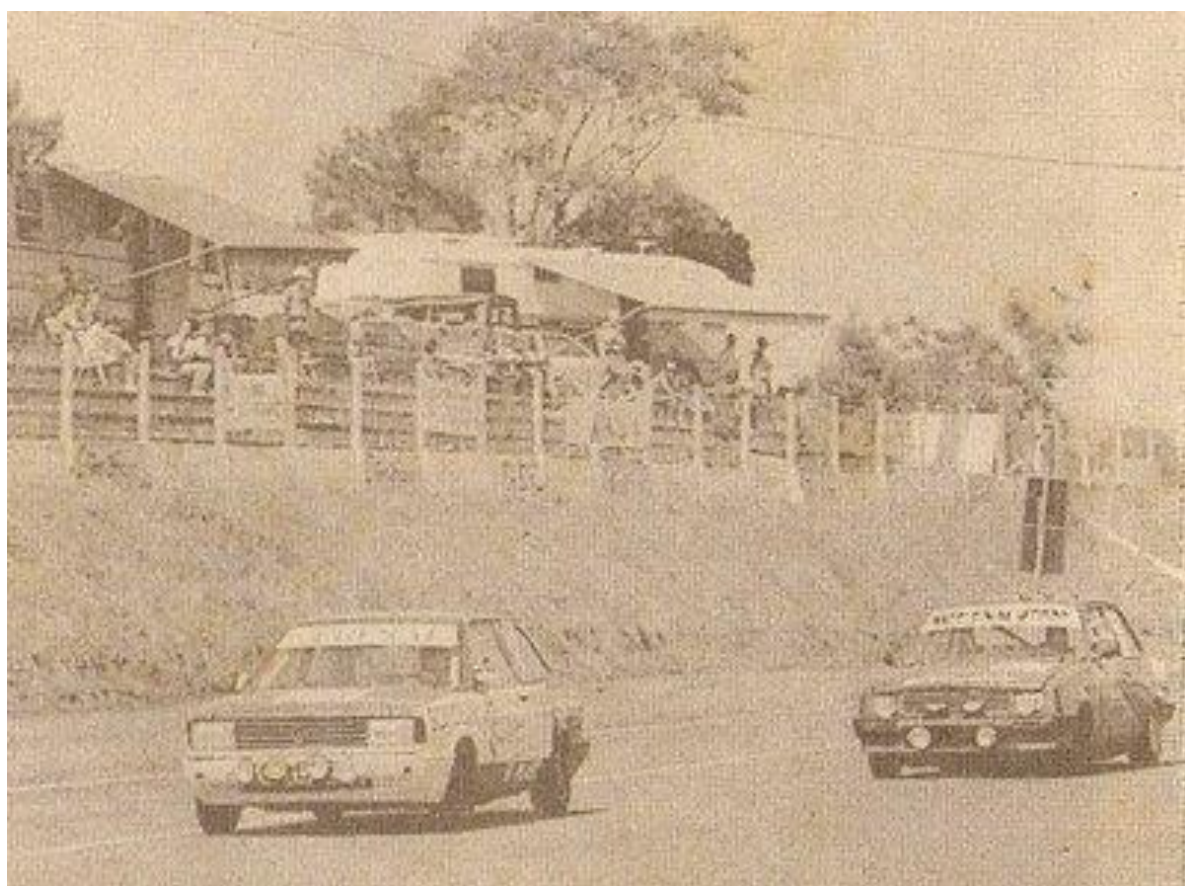
Melhor volta: 1:27.425 (127,425 km/h) de Darci Benini/Darci Marini/José Valentini (RS), Opala



Opala vencedor de Carlinhos Andrade, Victor Steyer e Paulo Bergamashi, seguido pelo Fusca#58 de Pierre Kleinubing, Evaldo Quadrado e 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 'Bebi' Madalosso

1993

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

Resultado por Categoria

Classe Marcas & Pilotos:

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

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 em comemoração

1994

14^a 12 HORAS DE TARUMÃ



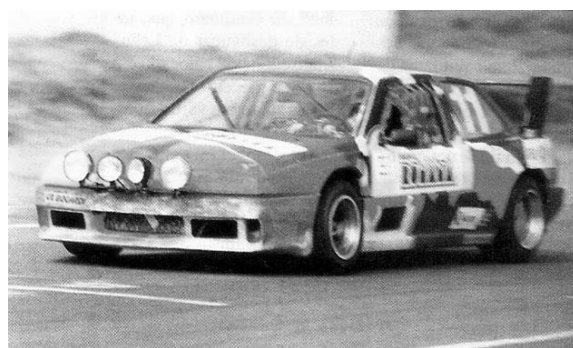
1994

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, com Aldee #10, obteve a pole na tomada de tempos de sexta-feira, em uma volta voadora realizada em 1.15s203.



Vendedor



Pole

Na prova, o carro 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.



Fusca de Ayrton Brum ainda brigava pela vitória durante a madrugada na categoria Speed 1600



A festa dos vencedores junto ao público na reta de Taramã



RESULTADO FINAL

14ª edição 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 #1 510
3º	João Sant'Anna/Luciano Mottin/Rogério Donelli (RS)	Chevette #87 507
4º	Carlinhos Andrade/Paulo Bergamaschi/Walter Konrad (RS)	Opala #5 493
5º	Darci Marini/José Valentini/José Steffenon (RS)	Opala #81 491
6º	Ricardo Donelli/Rogério Donelli/Anildo Soares (RS)	Chevette #73 479
7º	Vitor Castro/Sérgio Cardoso/João Cardoso Júnior (RS)	Voyage #7 479
8º	Eduardo Freitas/Jair Bernardon/Sérgio Pereira (RS)	Opala #47 475
9º	Walter Soldan/Luiz Ribas (RS)	Aldee/VW #10 470
10º	Evaldo Quadro/Elemar Cíceri/Péricles Gotardi (RS)	Chevette #56 463

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 Wieczorek/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 da UFRGS em Santa Maria Paulo Barreto, tinha chassis e motor de Fórmula 2

1995

15ª 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. No final da manhã, após um pit stop que não deveria ser realizado, um mecânico não fez o aperto dos parafusos e aconteceu a perda da roda dianteira na Curva 2. João Campos bateu forte e o trio – “ *perdemos a corrida que estava ganha* ” como lembrou Fogaça em 2019, quando voltou a participar das 12 Horas como piloto convidado do Celta#72 ao lado dos pilotos Diego Possuelo e Narciso Verza.

Outra equipe que passou por momentos de ansiedade foi do Opala #82, de Carlos Machado, Rogério Lammel e Sérgio Pereira. Quando restavam 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 Edição 12 HORAS TARUMÃ

Prova 120 anos CAIXA ECONÔMICA 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 #4 494
3º	Luiz Kuenzer/João Araújo/André Mello (RS)	Chevette #25 483
4º	Roberto Lacombe/César Gautério/Paulo Santos (RS)	Voyage #77 479
5º	Elemar Cíceri/Carlos Castro/Paulo Miranda (RS)	Corsa #8 465
6º	Sérgio Cardoso/João Cardoso Júnior/David Hilgert (RS)	Voyage#1 460
7º	Rafael Cohen/Raul Cohen/Guaracy Costa (RS)	Corsa#26 458
8º	Carlos Machado/Rogério Lammel/Sérgio Pereira (RS)	Opala#82 458
9º	Airton Diehl/Ênio Wermuth/Paulo Braga (RS)	Passat#96 457
10º	Hugo Almeida/W. Marchetti/G. Pinto/J. Volpato (RS)	Fusca#58 457

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 Volpato/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 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 Weiland.

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	Vítor Castro/Eduardo Freitas/Fernando Maciel (RS)	Aldee/VW #12 519 voltas
2º	Carlinhos Andrade/Paulo Bergamaschi/Renato Weiand (RS)	Tubarão I #5 518
3º	Darci Marini/Álvaro Broilo/Oswaldo Voges/Paulo Bertuol (RS)	Opala #4 512
4º	Paulo Torino/Luciano Mottin/C. Giacomello/E. Giacomello (RS)	Chevette #23 477
5º	Luciano Marx/Eduardo Moller (RS)	Escort #32475
6º	Sérgio Cardoso/Flávio Meksraits (RS)	Voyage #88 473
7º	Wilson Pinheiro/Roberto Schimitz/João Silva (RS)	Chevette #77 464
8º	Adriano Baldo/Hélio Prosperi/Giancarlo Gasparato (RS)	Corsa #45 462
9º	Guilherme Mariath/Evaldo Quadrado/Rogério Doneli (RS)	Corsa #29 460
10º	Gelson Zauer/Hugo Vargas/Airton Brum (RS)	Fusca #21 454

Resultado por Categoria

Categoria A – Força Livre-Turbo

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

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 12 HORAS DE TARUMÃ



1997

UM ESCORT ARROMBOU 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 levantaram 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 Hugo 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 Régla 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 Edição 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	474
3º	Rafael Cohen/Valdecir Santos/Wilson Pinheiro (RS)	Escort #77	472
4º	Ícaro Schons/José Becker/Alessandro Becker (RS)	Uno #71	469
5º	Carlos Steyer/Raul Cohen/Guilherme Mariath (RS)	Corsa #2	460
6º	André Silva/José Pedro Moraes (RS)	Voyage #97	460
7º	Heitor Daltoé/Verley Rosa/Jorge Silva/Marco Lopes (RS)	Fusca #43	454
8º	Joel Iuchno/Amilcar Franck (RS)	Fusca #6	452
9º	Ricardo Kreuz/João Kreuz/Renato Kreuz (RS)	Fusca #18	452
10º	Renato Connil/Alexandre Connil/Vicente Daudt (RS)	Uno #48	449

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 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 Edição 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	475
3º	Joel Castilhos/Flávio Meksraitis/Carlos Benedetti (RS)	Voyage#26	470
4º	Celso Ferlauto/Vinícius Ferlauto/Nilson Lepkoski (RS)	Uno#37	452
5º	Carlos Kray/João Batista Rodrigues/Rene Farinon (RS)	Voyage#77	452
6º	Paulo Torino/Luciano Cardoso/José Laênio Jr. (RS)	Logus#23	442
7º	Aroldo Nunes/Emílio Nunes/Enio Dolfini (RS)	Fusca#16	440
8º	Carlos Steyer/Daniel Paludo/Rogério Donelli (RS)	Escort#44	436
9º	Noel Teixeira/Carlos Soares (RS)	Uno#80	436
10º	Darci Benini/Jair Bernardon/Jones Enricone (RS)	Opala#34	434

Resultado por Categoria

Classe Força Livre A

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

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/Vinícius Ferlauto/Nilson Lepkoski (RS)	Uno
----	---	-----

Estatística

Inscritos: 37 carros

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

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



1999

19ª 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 Geciel '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 Edição 12 HORAS TARUMÃ

Prova Excelsior-Pirelli Racing

05/12/1999



OMEGA vencedor Classe 5000

- 1º João Sant'Anna/Adriano Baldo/Luciano Mottin/Juliano Moro (RS)
- 2º Walter Soldan/Luiz Ribas/Rodrigo Ribas (RS)
- 3º Victor Steyer/Carlos Steyer/Fernando Justo (RS)
- 4º Raul Cohen/Rafael Cohen/Délcio Dornelles/Alcir Machado (RS)
- 5º Carlinhos Andrade/Geciel Andrade (RS)
- 6º Luis Castro/Carlos Pereira/Sérgio Pereira (RS)
- 7º Eduardo Freitas/R. Moller/Rodrigo Machado/Carlos Machado (RS)
- 8º Paulo Rutzen/Odilon Menezes (RS)
- 9º Evaldo Quadrado/Lauri Pfeifer/Paulo Miranda. S. Oliveira (RS)
- 10º Vinetou Zambon/Luciano Cardoso/Roberto Schmitz (RS)

- MCR/VW #46 491 voltas
- Aldee/VW #10 480
- Omega #72 472
- Voyage #33 467
- Tubarão III #5 466
- Spyder/VW #27 462
- Opala #70 461
- Chevette #18 459
- Aldee/VW # 25 458
- Logus #51 449

Resultado por Classe

Classe Força Livre A

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

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/Vinícius 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

20^a 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 Edição 12 HORAS TARUMÃ

Prova Raffaele Rosito 03/12/2000

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

Resultado por Classe

Classe A – Protótipos Força Livre Acima 2.200

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

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 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, Nélson 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 Brscar 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 Brscar, 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 Edição 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 #10 522
3º	Edemar Stédile/Fernando Stédile/Joacir Stédile (RS)	Spyder #84 512
4º	João Sant'Anna/Jorge Fleck/Luciano Mottin/Adriano Baldo (RS)	MCR #46 504
5º	Guilherme Mariath/Raul Cohen (RS)	Gol #1 503
6º	Odilon Menezes/Paulo Rutzen (RS)	Spyder #8 502
7º	David Hilgert/Alexandre Lima/Jorge Fleck (RS)	Gol #77 499
8º	João Cardoso Jr/Sérgio Cardoso/Isaac Saldanha (RS)	Spyder #7 499
9º	Sérgio Coelho/Ney Ferreira/Amílcar Franck/Michael Brando (RS)	Chevette #53 477
10º	Eduardo Freitas/Franco Stédile/Oscar Azevedo (RS)	Gol #28 473

Resultado por Classe

Classe "B" (Protótipos Nacionais até 2.200cc)

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

Classe C – Veículos Turismo 2000cc

1º	Guilherme Mariath/Raul Cohen (RS)	Gol
----	-----------------------------------	-----

Classe D – Veículos Turismo 1600cc

1º	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

22^a 12 HORAS DE TARUMÃ



Fornari, 40 anos depois

Antônio Miguel Fornari chegou a vitória na 22ª edição, exatos 40 anos depois de seu pai, Breno Fornari, vencedor em 1962, na 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, naquela ano, o maior vencedor da prova. Depois de receber a bandeirada, o veterano piloto Paulo Hoerlle, vencedor de inúmeras corridas estaduais declarou: “Finalmente conquistei a mais sonhada vitória de toda minha carreira”, disse Hoerlle. 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.

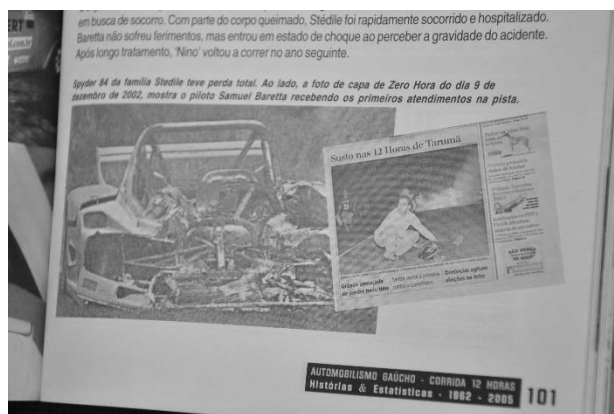
Mas a família Fornari não se contentou com apenas um lugar no pódio. A terceira colocação da prova e primeira no Grupo 2 ficou com Carlos ‘Neco’ Fornari, também filho de Breno – Neco dividiu o MCR número 4 com Carlos Steyer, Itamar Bianchesi e André Winck. A vitória do MCR #99 se consolidou a partir 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.

Um 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, Edemar '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 Edição 12 HORAS 4ª Etapa do 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	505
3º	Carlos Steyer/André Winck/Itamar Bianchesi/Carlos Fornari (RS)	MCR# 4	493
4º	Carlos Kray/João Rodrigues/Toninho Spolador (RS/PR)	MCR#88	482
5º	Irineu Camargo/Carlos Benedetti/Marcel Woffart (RS)	Spyder# 16	474
6º	Carlos Dantas/Emerson Pinheiro/Mário Moreira (SP)	Gol #19	469
7º	Carlos Stodiek/Valdir Bianchesi/Marcelo Fernandes (RS)	Gol #77	462
8º	Alexandre Hoerlle/Dalmo Carneiro/Felipe Andrade (RS)	Uno #20	450
9º	Tito Dall' Mass/Juliano Fantin/Celso Ponsoni (RS)	Spyder #1	447
10º	Paulo Torino/David Hilgert/Alexandre Lima (RS)	Corsa #76	433

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 (Geral)
----	---	----------------

Grupo 4:

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

Grupo 5:

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

Estatísticas

Inscritos: 46 carros

Pole position: Carlinhos Andrade/Geciel Andrade (RS)

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

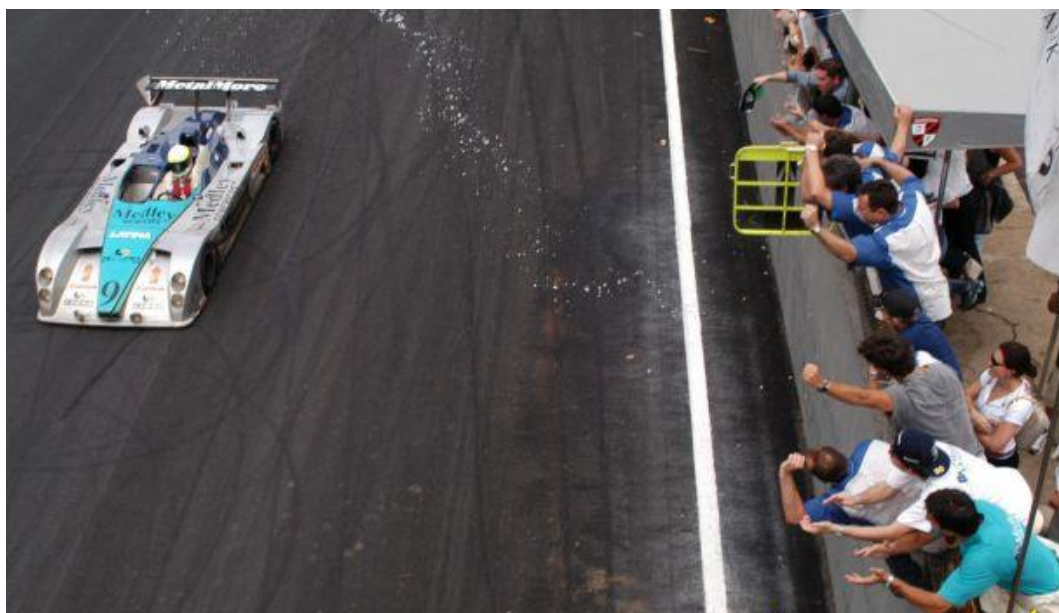
Tubarão V

AS Vectra



2003

23ª 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.

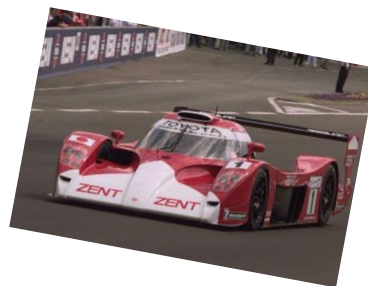
O quarteto venceu com 23 voltas de vantagem sobre o segundo colocado numa prova válida pela quinta e última etapa do campeonato brasileiro de Endurance, do qual a equipe sagrou-se campeã. O MCR #9 turbo completou 525 voltas durante a prova, batendo também um novo recorde de voltas na histórica competição.

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 1998/99. 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 1.6 Fórmula



Leandro Maggenti - construtor



Paulo Torino



Após às 12 Horas o protótipo correria mais uma prova: 500 KM Tarumã, 2004 e também concluiu a corrida.

RESULTADO FINAL

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

Resultado por Grupo

Grupo 1

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

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 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, que era seguido pelo Skorpius/Opel #44.

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 Edição 12 HORAS TARUMÃ

Prova José Asmuz - 04/12/2004

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

Resultado por Classe

Protótipos - Classe A

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

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/Jão Sant' Anna/Adriano Baldo (RS), MCR/Turbo

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



2005

25^a 12 HORAS DE TARUMÃ



2005

O TRIUNFO DA FAMÍLIA STÉDILE

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 Edição 12 HORAS TARUMÃ

Prova Antônio Pegoraro - 17/12/2005

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

Resultado por Classe

Classe Protótipos Grupo 2

1º Edemar Stédile/Fernando Stédile/Joacir Stédile (RS)	Spyder/Opel#7 (Geral)
--	-----------------------

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

26^a 12 HORAS DE TARUMĂ



2006

"Madona" – Eles, outra vez!



Os irmãos Fernando, Edemar 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 no pódio.

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 Skorpius 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.



Fernando Stédile

RESULTADO FINAL

26ª Edição 12 HORAS TARUMÃ - 2006

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

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 12 HORAS DE TARUMÃ



2007

MCR#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 assumiu 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 irá finalizar 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 Edição 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 Hoerlle/ 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

28^a 12 HORAS DE TARUMÃ



2008

MOTTIN RACING - SEM ADVERSÁRIOS

A prova que homenageou o ex-piloto Pedro Carneiro Pereira teve uma largada inusitada: 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. Antes da bandeirada, a equipe ainda realizou mais uma parada, desta vez, para lavar o protótipo e com todos os patrocínios visíveis, os pilotos João Sant'Anna, Vitor Genz, Christian Castro e Carlos Kray festejaram à vitória.



RESULTADO FINAL

28ª Edição 12 HORAS TARUMÃ - 2008

1º J. Sant'Anna/V.Genz/C.Castro/C.Kray
2º Carlinhos Andrade/B.Justo/Geciel Andrade
3º F. Stédile/ E. Stédile / J. Stédile
4º F.Peres/A.Gama/F.Toledo/Sandoval
5º R.Stumpf/I.Toresan/L.Reis/M.Stumpf
6º F.Bareta/R.Tardivo/R.Walter/R.Walter
7º I.Diehl/F.Kratina/P.Kratina/A.Diehl
8º Seolino / Silva Jr / Beltrão
9º J. Calita / I. Camargo / M. Macari
10º V.Costa /G. Tortelli / R. Messa

MCR#46	547 voltas
Tubarão#5	537
Spyder#7	467
Spyder#48	499
MCR#89	481
Gol#26	478
Gol#45	458
Celta#53	455
Spyde#16	454
Aldee#50	416

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 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 prenúncio 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 e "ditava" o ritmo pelo rádio, narrando a condição da pista, em meio a escuridão do autódromo em Viamão. '*Sem condições*', disse o piloto, e a largada somente foi autorizada pela direção da prova quando restavam 10 minutos para a uma hora da manhã de domingo.

O pequeno público desapareceu das arquibancadas e os pilotos partiram não havia mais assistência da platéia.

No final, Julianio 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, prometia mudanças, mas efetivamente, somente uma década depois, a corrida teria uma mudança no regulamento visando aumentar o grid e o interesse do público.

RESULTADO FINAL

29ª Edição 12 HORAS TARUMÃ – 2009

1º Juliano Moro/ Christian Castro / Luis Alberto R Castro
2º João Sant' Anna/ Vitor Genz/ Christian Castro/ Carlos Kray
3º P.Hoerlle/B.Castro/Martins/Hoerlle
4º Frey/S.Cardoso/Mello
5º Carlinhos Andrade/B.Justo/Geciel Andrade
6º Peres/Sandoval/Messa/Rotta/Giordani
7º Halmenschlager /C.Almeida/Biansini
8º Seolino / Silva Jr / Beltrão
9º J. Calita / R.Cardoso /G. Tomazzi
10º P.Ventura/F.Toledo/J.Cardoso

MRX#28 481 voltas
MCR#46 478
MCR#99 467
Spyder#2 453
Tubarão#5 444
Gol#47 427
Gol#22 458
Celta#53 455
Spyder #43 413
MRX#10 407

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 12 HORAS DE TARUMÃ



2010

SOB O SOL DO MEIO DIA

Depois dos protestos de 2009, a edição a 30ª edição trouxe uma mudança radical no horário de largada.

O Clube propôs que naquele ano, a largada acontecesse ao meio-dia do sábado e a proposta foi desastrosa, resultando em apenas 25 inscritos, o menor número 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. Sob um 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 às 12 Horas de 2011 voltaria ao seu formato original.

RESULTADO FINAL

30ª Edição 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#99 527
3º Ventura /Almeida / Cardoso / Moro / Toledo	MCR#10 492
4º J. Andrade / R. Landi / F. Justo	MRX#15 483
5º L. Halmenschlager /H. Hoss /R. Biansini	GolL#22 458
6º P.Avila / D. Bottaro / C. Beleza	Gol#54 449
7º A. Lima / P.Pretto / H. Kohl	Spyder#77 433
8º F. Bertuol / P. Bertuol /A. Bertuol / D. Marini	MRX#4 426
9º V. Costa / G. Tortelli /C. Vieira / R. Boessio	Aldde#50 410
10º R. Baretta / R.Tardivo / M. Martins	Celta#53 380

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

31^a 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 Maserati#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 Edição 12 HORAS TARUMÃ – 2011

1º G.Andrade/B.Justo/D.Dieter	Tubarão#5	551 voltas
2º 4 Bertuol/Marini/Bertuol/Finardi	MXR#4	551
3º Kray/Genz/SantAnna/Castro/Castro	MCR#46	534
4º Hoerlle/Castro/Hoerlle/Bianchessi	MCR#99	531
5º A.Toso/V.Virardi/L.Sena/G.Martins	Maserati#111	516
6º R.Muller/E.Muller/F.Justo	BMW#22	491
7º Stedile/Weber/Ricci/Stedile	Spyder#7	489
8º Andrade/Amorim/Landi/Rossi	Volvo2.0#64	477
9º Vieira/Halmenschlager/Ribeiro/Nehrke	Gol#222	468
10º J.Kreuz/R.Kreuz/JB.Rodrigues	Aldde #18	458

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 Geciel Andrade-Bruno Justo-Eduardo Dieter – 551 voltas



2012

32^a 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
2º C.Belezza/ V. Jr/ P. Rutzen/O. Menezes/ J. Puhl
3º J.Kreuz/R.Kreuz/JB.Rodrigues
4º C. Crestani/F. Mello
5º Halmenschlager/R. Bonora /F. Daver
6º F. Nose / F. Trennepohl/ C. Spagnol
7º Geciel Andrade / B. Justo / P. Castro/ J. Andrade
8º P.Machado / M. Voges / R. Tissot
9º A. Diehl / G. Dall' Bosco
10º R. Roso / F. Roso /F. Stédile / C. Ricci

MRX#10 467 voltas
Maserati#111 460
Spyder#9 459
Tornado#3 446
Gol#122 443
Spyder#12 436
Tubarão#5 429
Spyder143 429
Gol#45 429
MCR#1 402

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



2013

33ª 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 Mottin 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.Bianchessi, 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 oferecesse condições.

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 Mottin 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 Edição 12 HORAS TARUMÃ - 2013

1º	L.Cardoso/J.Kraucher/A.Piedade (SP)	MRX#12	538 voltas
2º	Toledo/Cardoso/Castro/Almeida/Ventura	MRX#10	535
3º	F.Poeta/Vilson Jr/J.Puhl/G.Dauht/P.Rutzen	Maserati#18	494
4º	A.Rossi/A.Cipriani/E.Azevedo	Focus#50	489
5º	D.Scarton/I.Sivieiro/M.Migliavacca/T.Tecchio	Maserati#9	479
6	H.Assunção/B.Giacomello/R.Mathias	Syder#75	478
7	Hallmenschlager's/C.Campos/E.Wermuth	Gol#22	474
8º	R.Kreuz/R.Kreuz/J.Kreuz/JB.Rodrigues	MRX#109	472
9º	R.Bacher/C.Paiva/R.Lemke	Volvo#777	470
10º	D.Seolino/P.Silva/A.Beltrão	Celta#53	446

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



Juliano Moro na volta recorde da pole em 2013: 57s870

2014

34^a 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 número 1 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 Edição 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#5 530
3º Poeta/Daudt/Silveira/Giacomello/Senger	Maserati#18 512
5º R.Backer/J.Martini/R.Lemket	Volvo#177 506
6º J Moro/G.Daudt/C.Rosito/V.Orige	MXR#28 492
7º F. Stédile/ E. Stédile / C. Crestani	Spyder#7 484
8º D.Elias/ R.Toscan/L.Senna	Gol#77 483
9º F.Mello/ C. Rebello/ I. Eberli	Spyder#2 463
10º I. Kalmenschlager/S.A.Fabiano	Gol#22 456

Estatística

Inscritos: 31 carros

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

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

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



2015

35ª 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 motorhomes, 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



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 Turbarão 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 acrescidos 20 segundos ao protótipo no tempo total de prova (ALEGAÇÃO) “desrespeito ao

comissário desportivo na última
parada”.

[illegible]

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.**



João Sant'Anna abraça o filho Vitor Genz

RESULTADO FINAL

35ª Edição 12 HORAS TARUMÃ – 2015

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

Estatística

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

36^a 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 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 Edição 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

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

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

37^a 12 HORAS DE TARUMÃ



UM TRIUNFO EM EQUIPE



Livro atualizado na Europa a partir de 2017
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

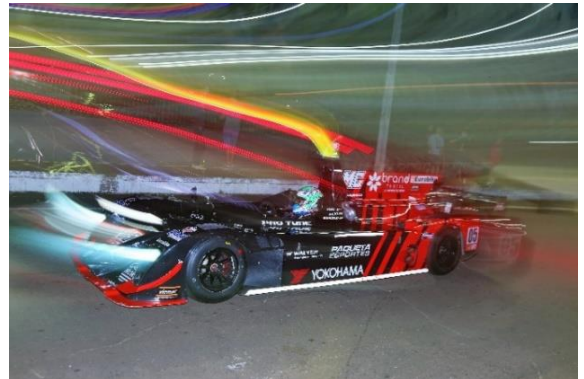
economicamente e falido politicamente. No grid, apenas 22 carros, o segundo menor grid da história da corrida, só perdendo para a prova realizada no autódromo de Guaporé em 1992, quando 19 carros estiveram alinhados. O público também foi o menor da história, fatos que devem trazer muitas preocupações 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 Edição 12 HORAS TARUMÃ – 2017

1º S.Ribas/M.Kern/P.Souza	Tubarão#32 555 voltas
2º J.Martini/R.Bacher/F.Pasquale/M.Vianna	TubarãoIX #05 551
3º Ian Ely/Daniel Claudino	MCR #71 540
4º R.Simon/G.Simon/G.Frey/C.Beleza	MRX#56 530
5º Re.Kreuz/J.Kreuz/Ri.Kreuz/J.B.Rodrigues	MRX 109 524
6º Igor Eberle/W.Konrad/F.Mello	Spyder#2 517
7º O.Scheer/E.Scheer/G.Scheer	ProtoV8#26 514
8º R e I Halmenschlanger/A.Fabiano	Gol #22 490
9º V.Junior/G.Martins/E.Souares/Giacomello/Rutzem	Lamborghini#111 476
10º C.Crestani/R.Ghisleni/G.Martins	Tornado #03 472

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 12 HORAS DE TARUMÃ

Foto Dudu Leal

DIA DE GLÓRIA E DE TRISTEZA





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	MCR Lambo	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	5.066	21	166.8	- PIT -	166.8	21
7	95	H.Kohl/L.Kohl/M.Vianna	Tubarão	1:06.290	5.752	7	165.0	- PIT -	156.6	16
8	2	I.berle/V.Gomes/F.Toschi/S.Loffi/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.	Vlts	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.Kohl/J.L.Kohl/M.Vianna	Tubarão	== 569 ==	22 laps	569	- PIT -	1:07.126	163.0	442
4	18	F.Poeta/A.Toso/Giacomello/A. Senger	MCR/Lambo	== 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 ==	46 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	156.4	51
8	2	I.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 -	1:15.560	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 ==	356 laps	235	- PIT -	1:06.698	164.0	68
17	177	J.Martini/V.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 12 HORAS DE TARUMÃ

UMA VITÓRIA HISTÓRICA



Em 2019, conforme promessa do ex-presidente Fernando Poeta, o Automóvel Clube do Rio Grande do Sul, promoveu uma mudança radical na competição. A 39ª Edição voltou às suas origens, realizando uma prova onde somente carros de Turismo estiveram na pista.

A última competição, sem a participação de veículos protótipos, havia sido realizada em 1993, aquela corrida que teve a polêmica vitória do Voyage#7, (Vitor Hugo Castro/Sérgio Cardoso/Luiz Ernani Mello) na prova do 'handicap'.

Vinte e seis anos depois, de forma acertada, o ACRGS, agora presidido pelo piloto Rodrigo Machado, colocou na pista 29 carros e mais de uma centena de pilotos.

Na sessão de classificação, na sexta-feira, o novo formato da competição já apresentava seus resultados – em 50 minutos houve uma verdadeira guerra entre os pilotos pela disputa da pole position. Sem nenhum incidente, de forma limpa e desportiva, os jovens pilotos do CELTA#29, Guto Rotta (RS), Thiago Messias (RS) e Carlos Machado (RS), mostraram seu valor e derrotaram por apenas 0,030 segundos o CORSA #46, pilotado por João Sant'anna.

Mas a *briga* não se limitou a eles e envolveu outros pilotos como: Fabiano Cardoso, 'Machão' Cardoso, 'Choka' Sirtule e Dudu Fuentes, que também queriam o primeiro lugar.

Lá trás, e não tão distante, outros 23 carros lutavam entre si, separados por menos de 2 segundos, dando numa nítida noção de como seria a 39ª 12 Horas de Tarumã.

Fotos: Fabio Leal



Guto Rotta, com 16 anos, leva o Celta#29 para pole: 1:21.194



Carlos Machado/Guto Rotta/Thiago Messias

Classificatório - 12 Hs Tarumã

Pos	Nº	Piloto(s)		MELHOR				Última Volta		
				TEMPO	Dif.	na	Km/h	Tempo	Km/h	Vlts
1	29	Guto Rotta/Thiago Messias/Carlos Machado	Celta	1:21.194	—	4	134.7	- PIT -	129.0	10
2	46	João Santanna/Willian Gaiwski/A.Toso/M.Gonçalves	Corsa	1:21.224	0.030	13	134.7	- PIT -	134.7	13
3	8	Marcos Silveira/Analino Sirtule/Juliano Fantin/Jonas Simon	Onix	1:21.292	0.098	8	134.6	- PIT -	134.4	14
4	110	J.Cardoso/F.Seabra/P.Ventura/C.Almeida/R.Biansini/F.Stedile	Corsa	1:21.343	0.149	2	134.5	- PIT -	134.4	4
5	11	Fabiano Cardoso/Thiago Tambasco/Maicon Roncen		1:21.365	0.171	9	134.5	- PIT -	134.4	11
6	90	Dudu Fuentes/Rodrigo Ribas/Rafael Cohen/F.Toigo	Celta	1:21.656	0.462	4	134.0	- PIT -	133.6	9
7	10	J.Cardoso/F.Seabra/P.Ventura/C.Almeida/Biansini/Stedile		1:21.743	0.549	7	133.8	- PIT -	85.9	9
8	47	Otávio Bresolin/Rodrigo Messa/Gustavo Tortelli/P.Fontes	Celta	1:21.807	0.613	11	133.7	- PIT -	61.2	12
9	56	Luiz C Ribeiro/Peter Ferter/Rafael Souza	Celta	1:21.828	0.634	10	133.7	- PIT -	132.9	12
10	54	Tiago Takagi/Leonardo Flores/Alex Citron		1:21.941	0.747	13	133.5	- PIT -	133.5	13
11	44	Eduardo Buneder/Alexandre Buneder/Alexandre P Buneder	Celta	1:22.064	0.870	11	133.3	- PIT -	133.0	13
12	3	Fernando Doval/Carlos Erwig/Paulo Flores	Celta	1:22.148	0.954	2	133.2	- PIT -	93.2	12
13	116	Rafael Costa/Airton Dihel/Fernando Nose	Corsa	1:22.200	1.006	5	133.1	- PIT -	122.6	8
14	819	Paulo Rogério Jr/Ike Ramos/Marcelo Camacho	Corsa	1:22.209	1.015	4	133.1	- PIT -	132.8	8
15	14	Claiton Salcedo/Kaki Andrade/Michel Giusti	Corsa	1:22.251	1.057	12	133.0	- PIT -	132.9	13
16	99	Demilson Andrade/Silvio Lodi/N.Dallagnol/Chris Matuzalem	Celta	1:22.291	1.097	10	132.9	- PIT -	132.4	13
17	28	Luiz Cordeiro/Gustavo Ribeiro/Gabriel Corrêa	Celta	1:22.297	1.103	12	132.9	- PIT -	132.2	14
18	5	Tiel de Andrade/Julio Martini/Ricardo Haag	Corsa	1:22.392	1.198	3	132.8	- PIT -	119.2	12
19	77	Daniel Elias/Mario Barnardi/Luiz Sergio Sena Jr	Celta	1:22.397	1.203	8	132.8	- PIT -	56.0	10
20	27	Rodrigo Machado/Christian Castro/Roger Sandoval/C.Pereira	Onix	1:22.471	1.277	3	132.7	- PIT -	132.4	11
21	21	Rodrigo Machado/Christian Castro/Roger Sandoval/C.Pereira	Celta	1:22.741	1.547	9	132.2	- PIT -	107.2	10
22	35	Neni Fornari/Eduardo Araujo/João L.Araujo/Vitor Polese	Celta	1:22.823	1.629	4	132.1	- PIT -	131.5	12
23	9	Bruno Ceccagno/Ian Jepsen Ely	Celta	1:23.033	1.839	7	131.8	- PIT -	131.7	12
24	72	Djalma Fogaca/Diego Possuelo/Narciso Verza	Celta	1:23.317	2.123	13	131.3	- PIT -	131.3	13
25	41	Davi Oliveira/João Giovannella/Guilherme Rusche/H.Frohlich	Corsa	1:23.567	2.373	13	130.9	- PIT -	129.9	14
26	7	Jorge Fleck/Vicente Daudt/Rafael Fleck/Danilo Martins	Celta	1:24.515	3.321	3	129.4	- PIT -	109.4	10
27	12	Fabiano Kratina/Fernando Trennepohl/Átila Trennepohl		1:24.680	3.486	10	129.2	- PIT -	129.2	10
28	49	Paulo Jalles/Maximiliano Cassalha		1:24.981	3.787	11	128.7	- PIT -	128.1	12
29	415	Marcelo Dieder/Fábio Cabellera/Marcelo Mendes	Celta	1:25.152	3.958	8	128.5	- PIT -	128.2	9

Melhor Volta: Guto Rotta/Thiago Messias/Carlos Machado (29), 1:21.194 (média de 134.7 km/h), na 4ª volta

©Copyright 2000-2019 Cronomapping Timing
All rights reserved

Foto: Fabio Leal



Guto Rotta, o pole das 12 Horas entrevistado por J.B.Rodrigues





Com uma largada tranquila, o ótimo público em Tarumã assistiu uma primeira hora de corrida disputada como prova de bateria. Entre os 29 carros na pista, o primeiro abandono foi do Celta#56, pilotado por Luiz C. Ribeiro, que bateu na Curva 1, ainda na madrugada, depois de completar a volta 107.

No amanhecer, 25 carros ainda estavam na disputa, dos 29 que largaram. Após seis horas de prova, a liderança da corrida esteve com os carros #11 de Fabiano Cardoso na primeira hora, #29 na segunda hora, #5 na terceira hora, o #8 na quarta hora, #3 na quinta hora e novamente o #8 na sexta hora.

Com o sol chegaram os primeiros problemas mecânicos e acidentes da prova.



Djalma Fogaça um retorno após 24 anos da última participação nas 12 Horas em 1995

As oito da manhã, o Onix líder ficou parado na entrada dos boxes, perdendo a liderança, quando a diferença entre o primeiro e o terceiro colocados era de apenas 2,4 segundos.

Nas posições intermediárias, destaque para o Celta#44 que recuperava posições, depois de enfrentar problemas mecânicos na madrugada, o mesmo acontecendo com o Celta#11 que enfrentou problemas na tração dianteira.



Na 10ª hora de prova, o Celta do veterano piloto Antônio Miguel Fornari abandonava a corrida, com problemas de embreagem. Três minutos depois, Christian Castro bateu forte na curva 2, quando estava na 7ª colocação, também abandonando a corrida com o Onix#27.



Carro #27 bateu forte na Curva 2

Às 10 horas da manhã, três carros disputavam a ponta da corrida, separados por milésimos de segundo. O Celta #3, pilotado por Paulo Preto, liderava. Em segundo, Choka Sirtule no Onix#8 e Tiel Andrade, Corsa#5 em terceiro.



Às 11 horas da manhã, troca de líderes. O Celta#3 foi o primeiro a fazer a última parada, retornando na 3ª posição.



A liderança voltava para o Onix#8, com Corsa#5 em segundo.



Restando 55 minutos, um safety car antecipou a parada do líder. Choka vai aos boxes para fazer também acompanhado pelo Corsa#5.

No retorno, os cinco primeiros colocados eram: #8, com 418 voltas; #3 e #5 com 417 voltas; #54, com 416 voltas; #10 com 415 voltas.



Há 5 minutos para o fim, safety car, um alívio momentâneo, relargada e 'Choka' é obrigado a andar mais duas voltas sob intensa pressão para vencer.



A 39ª 12 Horas de Tarumã marcou o final de década e o início de uma nova era da tradicional corrida. Uma prova disputada por carros de Turismo, como foi pensada no final dos anos 60, é a iniciativa vitoriosa da atual administração do Automóvel Clube do Rio Grande do Sul e foi um presente para o apaixonado público gaúcho.



Era a festa dos legítimos vencedores, Analino 'Choka' Sirtule/Juliano Fantin/Jonas Simon/Marcos Silveira, que pilotaram o Onix#8, tudo transmitido ao vivo através do canal Curva do S na internet.



Top20	
1º	11
2º	28
3º	46
4º	8
5º	56
6º	90
7º	47
8º	44
9º	3
10º	10
11º	54
12º	819
13º	14
14º	116
15º	35
16º	28
17º	99
18º	5
19º	77
20º	27



Top20	
1º	11
2º	28
3º	46
4º	8
5º	56
6º	90
7º	10
8º	47
9º	44
10º	44
11º	819
12º	3
13º	116
14º	14
15º	28
16º	35
17º	99
18º	5
19º	77
20º	27



Top20	
1º	11
2º	28
3º	46
4º	8
5º	56
6º	90
7º	47
8º	44
9º	3
10º	10
11º	54
12º	819
13º	14
14º	116
15º	35
16º	28
17º	99
18º	5
19º	77
20º	27





Fotos: Dudu Leal



FINAL - 12 Hs Tarumã 2019

Pos	Nº	Piloto(s)		PROVA				Melhor Volta		
				TEMPO/Dif.	Dif/Ant.	Vlts	Última	Tempo	Km/h	na
1	8	M.Silveira/Analino Sirtule/Juliano Fantin/Jonas Simon	Onix	12:01:11.939	—	455	1:23.932	1:22.330	132.9	368
2	3	Fernando Doval/Alexandre Schons/Paulo Flores	Celta	4.066	4.066	455	1:23.739	1:22.098	133.3	93
3	5	Tiel de Andrade/Julio Martini/Ricardo Haag	Corsa	== 454 ==	1 lap	454	1:24.566	1:23.043	131.7	275
4	54	Tiago Takagi/Leonardo Flores/Alex Citron	Onix	3.593	1 lap	454	1:23.585	1:22.422	132.7	226
5	10	Cardoso/Seabra/Ventura/Almeida/Biansini/Stedile	Celta	== 452 ==	3 laps	452	1:24.504	1:22.527	132.6	187
6	46	João Santana/W.Gaiwski/A.Toso/M.Gonçalves	Corsa	== 449 ==	6 laps	449	1:24.503	1:22.587	132.5	18
7	110	Cardoso/Seabra/Ventura/Almeida/Biansini/Stedile	Celta	== 446 ==	9 laps	446	1:25.317	1:22.952	131.9	40
8	14	Claiton Salcedo/Kaki Andrade/Michel Giusti	Corsa	== 442 ==	13 laps	442	1:23.910	1:21.888	133.6	349
9	12	Fabiano Kratina/Fernando e Atila Trennepohl	Corsa	14.330	13 laps	442	1:26.415	1:23.884	130.5	71
10	77	Daniel Elias/Mario Barnardi/Luiz Sergio Sena Jr	Celta	== 441 ==	14 laps	441	1:23.909	1:22.480	132.6	284
11	99	D.Andrade/Silvio Lodi/N.Dallagnol/C.Matuzalem	Celta	== 440 ==	15 laps	440	1:24.889	1:22.504	132.6	261
12	28	Luiz Cordeiro/Gustavo Ribeiro/Gabriel Corrêa	Celta	== 438 ==	17 laps	438	1:24.661	1:22.904	132.0	119
13	9	Bruno Ceccagno/Ian Jepsen Ely	Celta	== 437 ==	18 laps	437	1:24.957	1:23.246	131.4	40
14	47	Otávio Bresolin/R.Messa/Gustavo Tortelli/P.Fontes	Celta	== 431 ==	24 laps	431	1:23.910	1:22.435	132.7	168
15	44	Eduardo, Alexandre e Alexandre P Buneder	Celta	== 430 ==	25 laps	430	1:24.430	1:22.182	133.1	235
16	11	Fabiano Cardoso/Thiago Tambasco/Maicon Roncen	Celta	== 427 ==	28 laps	427	- PIT -	1:22.286	133.0	426
17	72	Djalma Fogaça/Diego Possuelo/Narciso Verza	Celta	10:43.687	28 laps	427	1:25.642	1:23.274	131.4	18
18	7	Jorge Fleck/Vicente Daudt/Rafael Fleck/DMartins	Celta	== 406 ==	49 laps	406	1:27.676	1:24.096	130.1	175
19	819	Paulo Rogério Jr/Ike Ramos/Marcelo Camacho	Corsa	== 395 ==	60 laps	395	1:36.972	1:22.149	133.2	160
20	49	Paulo Jalles/Maximiliano Cassalha	Corsa	== 393 ==	62 laps	393	1:48.294	1:22.848	132.1	177
21	41	Davi Oliveira/João Giovanella/G.Rusche/H.Frohlich	Corsa	== 392 ==	63 laps	392	1:30.664	1:23.008	131.8	73
22	27	R.Machado/C.Castro/R.Sandoval/L.Castro	Onix	== 376 ==	79 laps	376	2:01.157	1:23.357	131.2	104
23	35	Neni Fornari/Eduardo Araujo/João Araujo/V.Polese	Celta	== 364 ==	91 laps	364	- PIT -	1:22.875	132.0	19
24	415	Marcelo Dieder/Fábio Cabellera/Marcelo Mendes	Celta	== 353 ==	102 laps	353	1:26.715	1:23.842	130.5	39
25	90	Dudu Fuentes/R.Ribas/Rafael Cohen/F.Toigo	Celta	== 350 ==	105 laps	350	1:23.679	1:22.570	132.5	291
26	116	Rafael Costa/Airton Dihel/Fernando Nose	Corsa	== 326 ==	129 laps	326	- PIT -	1:22.744	132.2	78
27	29	Guto Roffa/Thiago Messias/Carlos Machado	Celta	38:45.562	129 laps	326	- PIT -	1:22.137	133.2	131
28	21	R.Machado/C.Castro/R.Sandoval/C.Pereira/L.Castro	Celta	== 261 ==	194 laps	261	- PIT -	1:22.597	132.5	236
29	56	Luiz C Ribeiro/Peter Ferter/Rafael Souza	Celta	== 107 ==	348 laps	107	1:23.226	1:22.283	133.0	24

Melhor Volta: Claiton Salcedo/Kaki Andrade/Michel Giusti (14), 1:21.888 (média de 133.6 km/h), na 349ª volta

©Copyright 2000-2019 Cronomap Timing
All rights reserved



2020

40ª 12 HORAS DE TARUMÃ



DOIS CAMPEÕES

A organização da corrida dos sonhos dos pilotos gaúchos se tornou num pesadelo no ano de 2020. Justamente na comemoração do 40º aniversário, a 12 Horas de Tarumã foi disputada sem a presença do público. Os fiéis torcedores foram proibidos de se aproximar de Tarumã devido a pandemia Covid-19, um vírus que assolou o planeta no final de 2019. Minutos antes da largada do dia 19 de dezembro, a Universidade Johns Hopkins já contabilizava mais de 73 milhões de infectados e 1 milhão 639 mil mortos, em todo o mundo.

Apesar disso, a direção do Automóvel Clube do Rio Grande do Sul – ACRGS pediu as autoridades governamentais do Estado uma liberação especial para a assistência do público, mas o pedido não foi aceito. Assim, a 40ª Edição 12 Horas foi realizada somente com a presença dos pilotos, equipes, representantes da FGA e autoridades sanitárias do Estado, além da imprensa credenciada.

Mas, aquilo que parecia um pesadelo se transformou num fato histórico...

12 HORAS
TARUMÃ
SALVA CRAFT BEER
40ª EDIÇÃO
19 e 20 dezembro 2020

Fotos: Dudu e Fábio Leal



A edição dos 40 anos, ficará eternizada pelos seus acontecimentos inusitados; a pandemia, a ausência física do público e um desfecho emocionante que só a ficção imaginaria. Por tudo isso, foi necessário esperar mais que 12 Horas para vibrarmos com os campeões. A corrida foi ainda uma lição de vida para as novas gerações que, certamente, irão continuar a contar essa fascinante história.

A César o que é de César

Por: Paulo Torino

Só mesmo uma passagem bíblica é capaz de explicar o designo da histórica vitória do Celta#3 nas 12 Horas de Tarumã 2020. O carro da dupla Paulo Pretto e Guto Rotta liderava desde o início da madrugada e até trinta minutos da bandeirada final, ninguém imaginava que a vitória não seria deles:



(11h00) Paulo Pretto pilotava de forma segura para sonhada conquista. O Celta negociava as ultrapassagens com mais de uma volta de vantagem. A 12 Horas já havia sofrido imensas 'baixas' durante a madrugada, com violentos acidentes, capotagens e dois pilotos (Cleiton Krause Corsa#92 e Marcelo Albuquerque, Onix#98) feridos com escoriações e fratura no braço do piloto Marcelo. Na última hora da corrida, 18 carros ainda estavam competindo, dos 31 que largaram a meia-noite de sábado.



No pelotão da frente, a corrida apresentava a seguinte classificação geral uma hora antes do final.

Classificação Geral:

- 1° 3 Paulo Pretto/Guto Rotta Celta 422 voltas
- 2° 461 Maicon Roncen/Fabiano Cardoso/Thiago Braz Tambasco Celta 421 voltas (-1)
- 3° 7 Gustavo Ribeiro/Claiton Cardoso Salcedo/Kaki Andrade Onix 421 voltas (-1)
- 4° 44 Luiz C. Ribeiro/Rodrigo Ribas/Michel Giusti Celta 420 voltas (-2)
- 5° 77 Kleber Barcellos/Bernardo Cardoso/Fabiano Cardoso Corsa 420(-2)



O sol brilhava em Viamão e tudo parecia definido depois da capotagem do Corsa #111, às 10h01:50 quando Nicolas Dallagnol perdeu o controle entre a curva Um e Dois na volta 387, durante uma disputa pela primeira colocação com o Celta #3. Felizmente, Dallagnol saiu ileso.



Nos boxes, a equipe XTremeMotorsport respirava aliviado, agora seu carro não pararia mais e Paulo Preto só deveria manter o ritmo até a bandeirada final.



O tempo avançava, **26 minutos para o fim** e os olhos se voltavam para as telas dos computadores:

Classificação Geral:

- 1° 3 Paulo Preto/Guto Rotta Celta 445 voltas
- 2° 461 Maicon Roncen/Fabiano Cardoso/Thiago Braz Tambasco Celta 444 voltas (-1)
- 3° 7 Gustavo Ribeiro/Claiton Cardoso Salcedo/Kaki Andrade Onix 444 voltas (-1)
- 4° 44 Luiz C. Ribeiro/Rodrigo Ribas/Michel Giusti Celta 443 voltas (-2)
- 5° 77 Kleber Barcellos/Bernardo Cardoso/Fabiano Cardoso Corsa 443 (-2)



Safety car, Safety car, duas vezes e a diferença dos tempos de volta iam reduzindo. Fabiano Cardoso #461 voava para a pista na tentativa de recuperar a desvantagem para o líder.



'Acidente na saída do Laço!' anuncia o locutor – 16min12seg para o final



BANDEIRA VERDE **9 minutos para o fim**

Relargada, bandeira verde, DUAS VOLTAS para o final. Na reta os olhos se voltavam para o Celta #461 que corria no vácuo do Celta#3, líder desde às três horas da manhã.

Classificação Geral:

- 1º 3 Paulo Pretto/Guto Rotta Celta 454 voltas
- 2º 461 Maicon Roncen/Fabiano Cardoso/Thiago Braz Tambasco Celta 454 voltas (-4s234)
- 3º 7 Gustavo Ribeiro/Claiton Cardoso Salcedo/Kaki Andrade Onix 454 voltas (-4s702)
- 4º 44 Luiz C.Ribeiro/Rodrigo Ribas/Michel Giusti Celta 443 voltas (-2 voltas)
- 5º 56 Mauro Weck/Érico Sommer/Julio Picolli/Alexandre Hoerlle Onix (-7 voltas)





ÚLTIMA VOLTA – Curva Um, carros colados, #3 na frente, #461 no para-choque traseiro. Tomada para Curva Dois, Fabiano retardou a freada, tocou duas vezes no adversário que se desequilibrou sobre a ‘lavadeira’, rodas na direção contrária, controle do carro, freio, o Celta atravessou a curva de lado...



Fabiano Cardoso assume a ponta para cruzar a linha de chegada em primeiro...



Silêncio no autódromo...

Fabiano é chamado na torre dos comissários e antes de falar com o diretor da prova Toninho Gomes, afirmou:
'eu toquei nele, a vitória é deles'



O piloto Paulo Pretto vai até a ponte sobre a reta e de lá anuncia ao microfone; ***'NÓS VENCEMOS!'*** Todas as equipes aplaudem. Uma festa da vitória nunca vista em Tarumã ...



"Dai, pois, a César o que é de César, e a Deus o que é de Deus" – (Mateus 22:21), escreveu Paulo Torino após a corrida.



O abraço de Fabiano Cardoso no campeão Paulo Preto

RESULTADO FINAL – 40ª 12 HORAS TARUMÃ

40ª 12 Horas de Tarumã 2020 Autódromo de Tarumã Viamão RS

Resultados de 12 Horas de Tarumã - FINAL 12 Horas 2020

CRONOMETRAGEM

por 40ª edição

Pos	No.	Pilotos	Carro	Vts	PROVA	Dif	Melhor	na	KPH
1	3	Paulo Preto/Guto Rotta	Celta	462	12:01:19.790		1:21.966	159	133,475
2	7	Gustavo Ribeiro/Claiton Cardoso Salcedo/Kaki Andrade	Onix	462	12:01:20.155	0.365	1:22.345	161	132,861
3	461	Maicon Roncen/Fabiano Cardoso/Thiago Braz Tambasco	Celta	462	12:01:32.639	12.849	1:22.058	180	133,325
4	44	Luiz C.Ribeiro/Rodrigo Ribas/Michel Giusti	Celta	460	12:01:29.251	2 Voltas	1:22.673	179	132,333
5	56	Mauro Weck/Érico Sommer/Julio Picoli/Alexandre Hoerle	Onix	455	12:01:26.695	7 Voltas	1:23.558	37	130,932
6	57	Rafael Gerhke/Guilherme Perizzolo/Cristian Horbach/Leonardo Tagliari	Onix	453	12:01:27.609	9 Voltas	1:22.898	329	131,974
7	33	Roberto Lacombe/Arthur Caleffi/Rodrigo Bonora/Igor Taques	Celta	451	12:01:17.156	11 Voltas	1:22.654	79	132,364
8	77	Kleber Barcellos/Bernardo Cardoso/Fabiano Cardoso	Corsa	451	12:02:37.693	11 Voltas	1:22.247	181	133,019
9	54	Tiago Takagi/Alex Citron/Paulo Cesar Duarte Jalles/Demilson Andrade	Onix	446	12:01:16.531	16 Voltas	1:22.363	37	132,831
10	35	Eduardo Araújo/Pedro Basler/Jonathan Bravo/Nelson Cardoso	Celta	440	12:01:25.835	22 Voltas	1:22.449	149	132,693
11	27	Rodrigo Machado/Roger Sandoval/João Cardoso	Celta	433	12:01:21.217	29 Voltas	1:22.376	36	132,811
12	88	Rafael Cohen/Francisco Moller/Cristian Petroll/Eduardo Fuentes	Celta	432	12:01:16.041	30 Voltas	1:22.660	232	132,354
13	777	Bruno Schneider Silveira/Toninho Espalador/Guilherme Rusche	Celta	425	12:02:38.118	37 Voltas	1:23.926	31	130,358
14	12	Fernando Trennephol/Átila Trennephol/Airton Diehl	Corsa	424	11:41:00.795	38 Voltas	1:22.899	171	131,973
15	8	Analino Sirtuli/Juliano Fantin/Jonas Simon/Leonardo Flores	Onix	420	12:01:20.385	42 Voltas	1:22.055	158	133,330
16	15	L.Scherer/M.Gonçalves/C.Matuzalem/D.Gaidarji	Corsa	414	12:02:45.280	48 Voltas	1:22.790	42	132,146
17	70	Mario Bernardi/Thomas Bernardi/Gerson Jr	Celta	406	10:58:00.534	56 Voltas	1:22.055	287	133,330
18	111	Thiago Messias/Carlos Erwig/Nicolas Dallagnol	Corsa	387	10:01:50.874	75 Voltas	1:22.140	49	133,192
19	18	Daniel Nino/Luciano Viscardi/Tiago Riberi/Diego Augusto	Celta	387	12:01:36.425	75 Voltas	1:22.749	36	132,212
20	819	Ike Ramos/Alexandre Buner/Eduardo Buner/Fernando Doval Jr	Celta	370	9:37:08.184	92 Voltas	1:21.865	79	133,640
21	72	Maurício Jefferson Pereira/Carlos Barcellos/Sarin Carlesso/Fabio Fichtner	Corsa	328	12:01:37.195	134 Voltas	1:24.760	323	129,075
22	78	Breno Bastos/Narciso Verza/Jonathan Nello	Corsa	319	12:01:37.228	143 Voltas	1:23.767	34	130,605
23	47	Otávio Bresolin/Rodrigo Messa/Gustavo Tortelli/Diego Mariante	Celta	167	4:44:14.658	295 Voltas	1:23.610	37	130,850
24	5	Gecil de Andrade/Julio Martini/Rodrigo Lemke	Onix	146	4:07:27.025	316 Voltas	1:23.144	115	131,584
25	41	Davi Antunes/João Giovannella/William Gaiewski/Regis Boessio	Corsa	144	3:50:56.498	318 Voltas	1:23.143	41	131,585
26	95	Nilton Saraiva do Amaral/Cleiton C.Krause/Evertton Braz	Corsa	142	3:50:56.470	320 Voltas	1:24.455	96	129,541
27	98	Marcelo Albuquerque/Sergio Rocha/Paulo Fontes/Cadu Maciel	Onix	136	3:50:53.123	326 Voltas	1:23.433	95	131,128
28	11	G.Bianchessi/V.Jr/P.Rutzen/F.Vianna/J.Puhl	Celta	127	3:31:43.889	335 Voltas	1:22.229	37	133,048
29	53	Paulo Roberto da Silva Jr/Daniel Seblino/Dircou Magno Adam	Celta	69	1:50:49.736	393 Voltas	1:22.622	30	132,415
30	26	Franco Pasquale/Marcelo Steyer/Felipe Steyer	Ka	64	1:50:48.940	398 Voltas	1:23.242	32	131,439
31	4	G.Bianchessi/V.Jr/P.Rutzen/F.Vianna/J.Puhl	Celta	32	49:49.439	430 Voltas	1:23.333	13	131,285



Carro vencedor 40ª edição



O POLE



Ike Ramos na volta da pole

40ª 12 Horas de Tarumã 2020 Autódromo de Tarumã Viamão RS

CRONOMA

Resultados de 12 Horas de Tarumã - Treino Classificatório

Pos	No.	Pilotos	Carro	MELHOR	Diff	na	kph
1	819	Ike Ramos / Alexandre Bueder / Eduardo Bueder / Fernando Doval Jr	Celta	1:21.433		8	134.348
2	461	Maicon Roncen / Fabiano Cardoso / Thiago Braz Tambasco	Celta	1:21.718	0.285	14	133.880
3	77	Kleber Barcellos/Bernardo Cardoso/Fabiano Cardoso	Corsa	1:21.806	0.373	20	133.736
4	27	Rodrigo Machado / Roger Sandoval / João Cardoso	Celta	1:21.899	0.466	9	133.584
5	8	Anallio Sirtuli / Juliano Fantin / Jonas Simon / Leonardo Flores	Onix	1:21.965	0.532	8	133.476
6	18	Daniel Nino / Luciano Viscardi / Tiago Riberi / Diego Augusto	Celta	1:22.108	0.675	13	133.244
7	54	Tiago Takagi / Alex Citron / Paulo Cesar Duarte Jalles / Demilson Andrade	Onix	1:22.147	0.714	12	133.181
8	44	Luiz Carlos Ribeiro / Rodrigo Ribas / Rafael Lopes / Michel Giusti	Celta	1:22.194	0.761	6	133.105
9	3	Paulo Pretto / Guto Rotta	Celta	1:22.217	0.784	7	133.067
10	111	Thiago Messias / Carlos Erwig / Nicolas Dallagnol	Corsa	1:22.260	0.827	3	132.998
11	41	Davi Antunes / João Giovanela / Willian Gaiewski / Regis Boessio	Corsa	1:22.348	0.915	7	132.856
12	88	Rafael Cohen / Francisco Moller / Cristial Petroll / Eduardo Fuentes	Celta	1:22.472	1.039	15	132.656
13	7	Gustavo Ribeiro / Cleiton Cardoso Salcedo / Kaki Andrade	Onix	1:22.575	1.142	9	132.490
14	70	Mario Bernardi/Thomas Bernardi /Gerson Jr/Daniel Elias	Celta	1:22.663	1.230	12	132.349
15	11	G.Bianchessi/V.Jr/P.Rutzen /F.Vianna/J.Puhl	Celta	1:22.679	1.246	11	132.324
16	15	L.Scherer/M.Gonçalves/C. Matuzalem/D.Gaidarji	Corsa	1:22.696	1.263	6	132.297
17	47	Otávio Bresolin / Rodrigo Messa / Gustavo Tortelli / Diego Mariente	Celta	1:22.696	1.263	14	132.297
18	35	Eduardo Araujo/Pedro Basler /Jonathan Bravo	Celta	1:22.825	1.392	9	132.091
19	26	Franco Pasquale / Marcelo Steyer / Felipe Steyer	Ka	1:22.925	1.492	13	131.931
20	98	Marcelo Albuquerque / Sergio Rocha / Paulo Fontes / Cadu Maciel	Onix	1:22.939	1.506	5	131.909
21	5	Geziel de Andrade / Julio Martins / Rodrigo Lenike	Onix	1:22.954	1.521	16	131.885
22	78	Breno Bastos / Narciso Verza / Leonardo Verza	Corsa	1:23.027	1.594	14	131.769
23	57	Rafael Gerhke / Guilherme Perizzollo / Cristian Horbach / Leonardo Tagliari	Onix	1:23.076	1.643	7	131.691
24	56	Mauro Weck / Érico Sommer / Julio Picoli / Alexandre Hoerle	Onix	1:23.086	1.653	8	131.676
25	33	Roberto Lacombe / Arthur Caleffi / Rodrigo Bonora / Igor Taques	Celta	1:23.152	1.719	13	131.571
26	4	G.Bianchessi/V.Jr/P.Rutzen /F.Vianna/J.Puhl	Celta	1:23.222	1.789	17	131.460
27	777	Bruno Schneider Silveira / Toninho Espalador / Guilherme Rusche	Celta	1:23.692	2.259	13	130.722
28	53	Paulo Roberto da Silva Jr / Daniel Scolino / Dirceu Magno Adam	Celta	1:23.717	2.284	5	130.683
29	12	Fabiano Kratina / Fernando Trennephol / Átla Trennephol / Ailton Diehl	Corsa	1:23.828	2.395	11	130.510
30	72	Maurício Jefferson Pereira / Carlos Barcelos / Sarin Carlesso / Fabio Fichtner	Corsa	1:23.928	2.495	14	130.355

OS DESTAQUES



Bernardo Cardoso, 17 anos – piloto Corsa #77

Liderou e finalizou em 3º lugar.

Saiu de Tarumã para entrar na história carregando uma lição para a sua vida, após o ato corajoso de 'fair play' de seu pai Fabiano Cardoso.



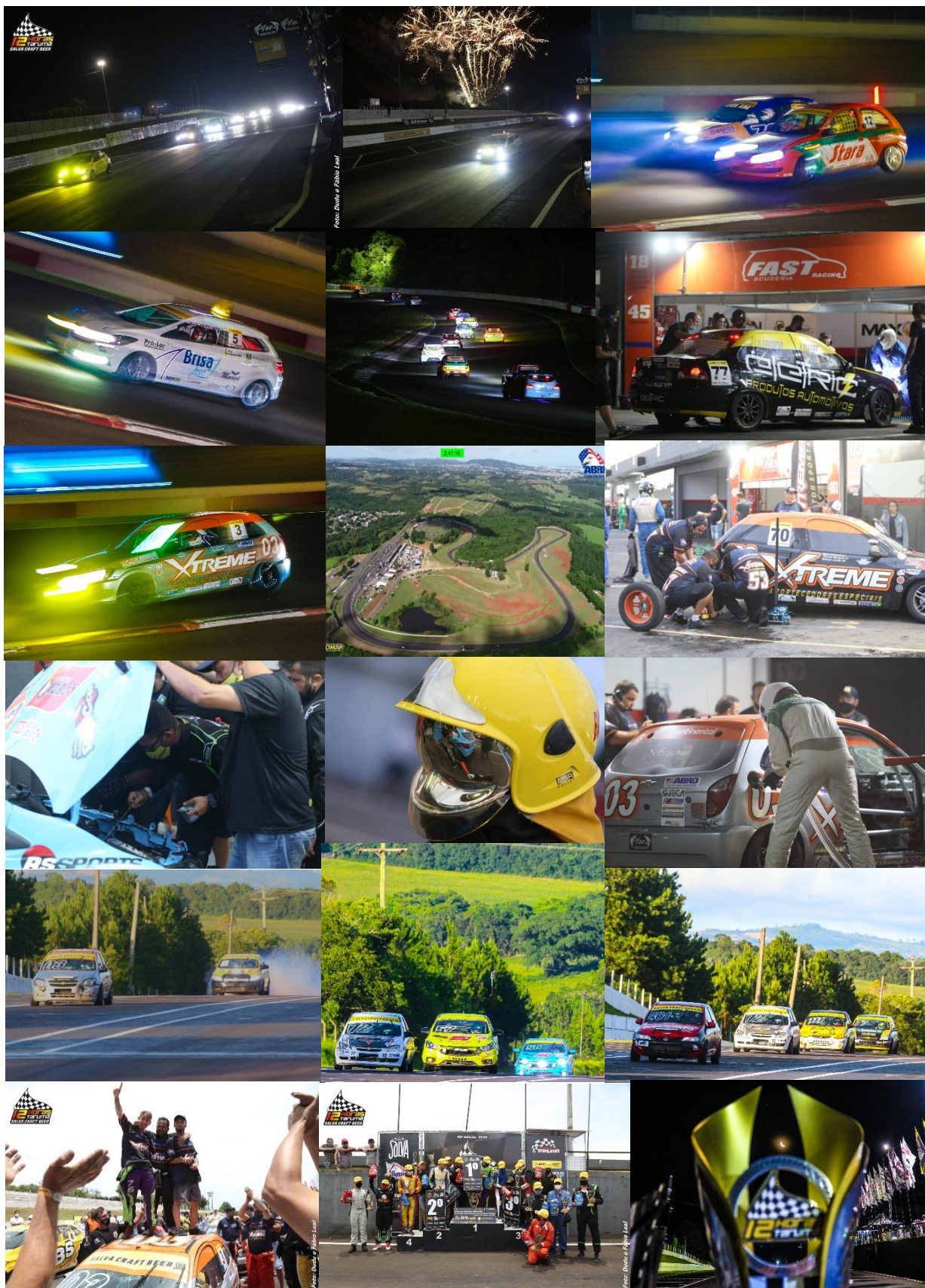
Érico Sommer, 74 anos – piloto do ONIX

#56 (5º colocado na classificação Geral)

Segunda corrida na vida, primeira 12 Horas. 'Nunca é tarde para começar'

40ª EDIÇÃO 12 HORAS 2020

Fotos: Dudu e Fábio Leal



2021 41ª 12 Horas TARUMÃ

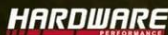
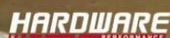


Foto: Dudu e Fábio Leal

A 41ª edição será lembrada pelo bicampeonato de Analino Choka Sirtuli e Jonas Simon, pelo retorno do público, depois da ausência física dos fãs em 2020 e pelo grande número de safety-car durante as 12 Horas.

Disputada com temperatura de verão, sem chuva, 32 carros largaram a meia noite do dia 19 de dezembro e ao meio dia de domingo, 19 cruzaram a linha de chegada, após 451 voltas completadas.

A edição contou pela terceira vez consecutiva somente com a participação de carros de Turismo, todos equipados com motores GM 1.4.



Rodrigo Ribas classificou o ONIX #44 na pole



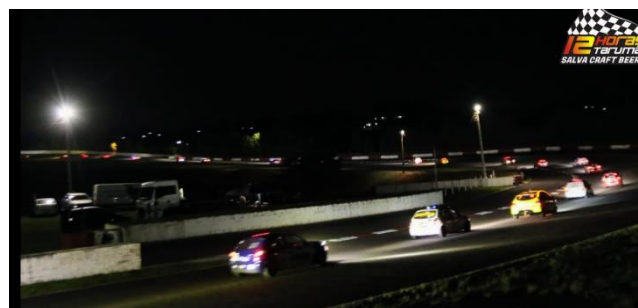
SUPER POLE – 10 primeiros

POS	NAME	CLASS	LAP	STO P1	BEST LAP
1	#44 LUIZ RIBEIRO/LUIZ SENA/RODRIGO RIBAS/LUIS F...	12HS	6	FASTEST!	6 /1:21.165
2	#3 P.RICARDO/G.ROTTA/L.MORONI	12HS	6	0.337	6 /1:21.502
3	#8 ANALINO SIRTULI/JONAS SIMON	12HS	6	0.445	6 /1:21.610
4	#18 BCARDOSO/DNINO/DAUGUSTO/TRIBER	12HS	8	0.464	7 /1:21.629
5	#46 BERNARDO ELIAZAR/THIAGO TAMBASCO /MAICON...	12HS	8	0.514	7 /1:21.679
6	#43 ALEXANDRE, AP, EDUARDO BUNEDER /WILLIAN G...	12HS	7	0.599	4 /1:21.764
7	#111 THIAGO MESSIAS/DEMILSON ANDRADE /CARLOS ...	12HS	8	0.766	1 /1:21.931
8	#10 J.CARDOSO/T.ANTONIAZIA/GAMA F.SEABRAR.SAN...	12HS	7	0.834	7 /1:21.999
9	#5 M.BERNARDI/T.ANDRADE/T.BERNARD	12HS	4	0.879	3 /1:22.044
10	#90 L.SENA/L.RIBEIRO/E FUENTES /R.RIBAS/M.GONÇ...	12HS	7	0.904	2 /1:22.069



Luiz Carlos Ribeiro, Rodrigo Ribas, Dudu Fuentes e Luis Sena Jr – Pilotos pole 2021

Principais momentos



Largada sem incidentes



20 minutos prova – Primeiro acidente com carro #27 de Fernando Seabra, que bateu na saída Curva 1



Restando menos de uma hora para o final, um momento infeliz do piloto Ike Ramos no carro #111. Era fim de corrida, num momento em que a equipe já ocupava a 10ª colocação na classificação geral.

Principais momentos



Medalhas para todos participantes e premiação em dinheiro aos cinco primeiros. Um belo exemplo do Clube. Paulinho Hoerlle, administrador de Tarumã fez a entrega no pódio.

- 1º colocado R\$ 15 mil
- 2º colocado R\$ 8 mil
- 3º colocado R\$ 3 mil
- 4º e 5º colocados R\$ 2 mil

Principais momentos



Principais momentos





SALVA
CRAFT BEER

ABRO
A TRUSTED NAME WORLDWIDE

DUNLOP
PNEUS

INflow
HIGH PERFORMANCE PNEUS

Auto Avaliar

VEICULOS

XTREME
ARROFECEDORES ESPECIAIS

HARDWARE
TOOL BOX BENCH PERFORMANCE

HYDRON
AUTO PECAS E ACESSÓRIOS

PEDROPNEUS

SU-C1

GHOLA

VOXR

BATERIAS EXCELL

12 HORAS
TARUMÃ
SALVA CRAFT BEER

Foto: Dudu e Fábio Leal

An aerial night photograph of a winding road illuminated by a series of colorful lights. The lights transition through a spectrum including red, orange, yellow, green, and blue, creating a vibrant, multi-colored path that curves through a dark landscape. The perspective is from above, looking down at the road as it snakes across the terrain.

2022
3ª EDIÇÃO EM GUAPORÉ

TERMINOU ANTES DO TEMPO

A 3ª edição das 12 Horas de Guaporé abriu a temporada do automobilismo gaúcho de 2022 nos dias 12 e 13 de março, e 30 anos depois da última edição a 12 Horas estava de volta na serra gaúcha. A última prova havia acontecido em 1992.

A prova foi vencida pelo Maserati#80, que liderou a corrida desde às 3 horas da madrugada, foi marcada pelo mal tempo. Uma forte chuva acompanhou os pilotos desde o início da prova e com as condições meteorológicas piorando, a prova acabou interrompida e só foi reiniciada no amanhecer de domingo.

Mesmo com melhores condições de visibilidade, a chuva obrigou inúmeras interferências do safety-car e no início da manhã, após uma forte batida na reta do MRX#2, protótipo pilotado por Walter Konrad, a direção de prova revolveu encerrando definitivamente a 3ª 12 Horas de Guaporé quando ainda restavam 1h08min para seu término.



O mais rápido da sessão classificatória foi o bonito GT40 (Réplica) #5 construído pela equipe MC Tubarão.



Pilotos vencedores:
Fernando Poeta Arthur Caleffi, Rafael Biancini e Cláudio Ricci

RESULTADO FINAL – 3ª 12 Horas Guaporé

TOTAL: 10:52:16 / 404 LAPS 1244.32 KM / 114.52 KM/H AVG

Show

Overall

Sort by

Position

POS	NAME	CLASS	LAPSTO P1	BEST LAP
1	▲3 #80 POETA/CALEFFI/BIANCINI/RICCI 🏆	3	404 WINNER!	251 /1:15.825
2	▲6 #71 SENGER/SCARTON/FILHO/TECHIO/GAMA 🏆	3	380 24 LAPS	213 /1:16.884
3	▲2 #13 MENEGARO/JUNIOR/KLEMANN/SALA 🏆	2	377 27 LAPS	234 /1:22.393
4	▲10 #97 SENA/RONCEN/BOZ 📶	5	372 32 LAPS	247 /1:29.200
5	▲8 #55 LFLORES/ACITRON/DMARIANTE	5	370 34 LAPS	253 /1:29.313
6	▼3 #199 LEMKE'S/STEYER 🏠	3	362 42 LAPS	198 /1:15.095
7	▲9 #40 MESSA/BRESOLIN/LOURENÇO/LABREA	5	361 43 LAPS	253 /1:29.373
8	▼6 #2 S.LOFF/I.EBERLLE/W.KONRAD	1	360 44 LAPS	136 /1:15.598
9	▲3 #56 WECK/BRAGA/PICOLLI/HOERLLE/ SOMMER	4	352 52 LAPS	250 /1:29.658
10	▲1 #63 POSTAL'S/MADALOSSO/JR/ALESSIO	4	337 67 LAPS	119 /1:26.516
11	▼1 #0 PATUSSI/LABREA/DIETER/ROTTA/ CORREA	4	280 124 LAPS	131 /1:26.537
12	▲3 #151 VALMORBIDA/GONÇALVES/DIETRICH	5	235 169 LAPS	79 /1:30.905
13	▲5 #67 CARLASSARA'S/COELHO	5	204 200 LAPS	108 /1:31.041
14	▲3 #3 NILTÃO AMARAL/JORGE MACHADO	5	191 213 LAPS	68 /1:28.550
15	▼8 #333 SCHULZ/SCHULZ FILHO/MODESTI	4	156 248 LAPS	62 /1:26.185
16	▼10 #111 FAUSTINI/VERARDI/VIANNA/RUTZEN /PUHL	3	148 256 LAPS	63 /1:20.070
17	▼16 #5 J.MARTINI/G.ANDRADE/H.ASSUNÇÃO	1	141 263 LAPS	130 /1:16.292
18	▲1 #33 RLACOMBE/CVIANNA/GLOPES	5	126 278 LAPS	50 /1:29.995
19	▲1 #96 GRUPE/DOLFINI/TORTELLI/OTTO JR /SCHIPPER	5	71 333 LAPS	24 /1:30.235
20	▼11 #19 JORGE MACHADO/ TELMO JUNIOR	3	5 399 LAPS	4 /1:44.820
21	#39 C.KRAUSE/T.SCHAE DLL	5	0	

VENCEDORES: CLASSES

Fotos: Dudu Leal



O acidente de Walter Konrad que resultou no encerramento da prova



Maserati vencedor



42ª 12 HORAS TARUMÃ

17 e 18 dezembro 2022



12 HORAS TARUMÃ 60 anos depois...

por: Paulo Torino

Antes de falar sobre a corrida é necessário falar sobre o que não falaram da corrida, antes da largada. A mais importante prova do automobilismo gaúcho, talvez do cenário nacional de Endurance, teve nota ZERO na divulgação em 2022. Bons tempos aqueles quando o Pedro Carneiro Pereira mandava os jornais do Correio do Povo abrirem quantas páginas fossem necessárias, para falar de corridas e das 12 Horas, antes e depois das provas. Infelizmente, hoje não é mais assim...

(A primeira notícia oficial da corrida chegou exatamente às 20h19 da sexta-feira (16), era o release da assessoria do autódromo de Tarumã, onde estava escrito)

POLE DOS GURIS EM TARUMÃ

Finalmente pode-se dizer que às 12 Horas de 2022 iniciaram. Os acampamentos já começam a se formar nas arquibancadas e a fumaça dos churrascos já se torna uma constante. Este foi o pano de fundo para a tomada classificatória que teve início pontualmente às 18:45 de um lindo fim de tarde em Tarumã.

O que se viu no classificatório foi a tônica de toda a temporada do Turismo 1.4, um grande equilíbrio e a decisão no detalhe. Quem conseguiu a volta perfeita foi a turma dos "Guris", formada por João Cardoso Neto, Guto Rotta, Bernardo Cardoso mais Tuca Antoniazzi que fecha o quarteto do Onix #10. Bernardo conseguiu cravar o tempo de 1:20.884, apenas 0.036 a frente do Onix #6 pilotado por Fabiano Cardoso. Foram 15 carros, dos 23 que realizaram a tomada com apenas 1s de diferença entre eles.

A festa desta sexta ainda teve a entrega do troféu de pole-position, oferecido pela Dunlop Pneus e os treinos livres vão até a meia noite desta sexta.

Sábado, a programação começa às 9 horas com a festa do Track Day e do Classic Challenge by Plus Veículos. As corridas do Classic Challenge terão seu início às 18 horas e serão 3 corridas com a última fechando a festa às 21:30. Às 22:45 o box será aberto para as 12 Horas de Tarumã KTO, com a largada tradicional no estilo Le Mans à meia noite.

A transmissão ao vivo do Classic Challenge by Plus Veículos, inicia a partir das 17 horas no canal oficial das 12 Horas de Tarumã no YouTube. Ingressos custam R\$ 30 para as arquibancadas e R\$ 70 para acesso para o box por pessoa. O patrocínio é de KTO, Dunlop, Filtros INFlow, Digal Pneus, Plus Veículos, RS Performance, XTreme, Ghola Camisas e ABRO Lubrificantes.

Classificação: Grid largada



POS	NAME	CLASS	LAPSTO P1	BEST LAP
1	#10 ROTTA/JOAO/TUCA/BERNARDO ♦	12 HS	14 FASTEST!	11 / 1:20.884
2	#6 CAR/FRE/TAM/NAN	12 HS	8 0.036	2 / 1:20.920
3	#38 MASCARENHAS/FREITAS/ESCOBAR	12 HS	17 0.092	7 / 1:20.976
4	#54 TAKAGI/GAMA	12 HS	9 0.108	6 / 1:20.992
5	#84 BERNARDI/PRETTO/DENTI	12 HS	15 0.440	10 / 1:21.324
6	#47 SOUZA/CASTRO	12 HS	9 0.468	8 / 1:21.352
7	#819 IKE RAMOS/PAULO JR/LOURENCI	12 HS	19 0.559	12 / 1:21.443
8	#5 RIBAS/TBERNARDI/MBERNARDI/TIEL	12 HS	9 0.580	2 / 1:21.464
11	#48 NINO/CARDOSO/FUENTES/DIEGO	12 HS	13 0.691	12 / 1:21.575
12	#97 RONCEM/SONNTAG/BECKER	12 HS	16 0.784	6 / 1:21.668
13	#21 TUBARAO/PAIOLI	12 HS	16 0.818	14 / 1:21.702
14	#443 MATUZALEN/BIRCK	12 HS	14 0.948	14 / 1:21.832
15	#17 SUCATA/CESINHA/HELISON	12 HS	19 1.085	7 / 1:21.969
16	#12 GCARDOSO/CARDOSO/JCARDOSO/DAVI	12 HS	9 1.166	8 / 1:22.050
17	#56 GAI/POS/VID/DEM	12 HS	12 1.462	6 / 1:22.346
18	#4 CARDOSO/PESSATO/BRUNO	12 HS	14 1.589	8 / 1:22.473
19	#96 DI GIACOMO/CASTILHOS/GABI	12 HS	17 1.752	17 / 1:22.636
20	#33 TAVINHO/TORRES/ELTON/PORQUINHO	12 HS	17 1.842	14 / 1:22.726
21	#447 MESSA/CAMILO/LEO	12 HS	12 2.654	12 / 1:23.538
22	#45 BARTH/ALVRAO/PAULINHO/CESAR	12 HS	6 3.824	3 / 1:24.708



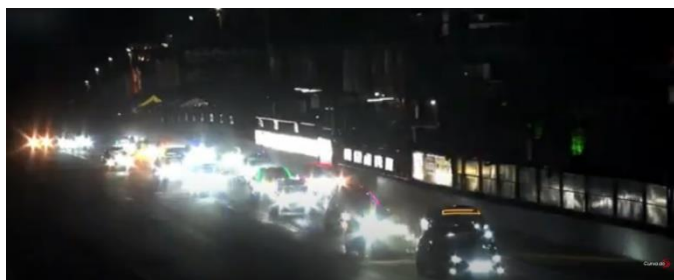
Com 25 carros alinhados no grid a largada da 42ª 12 Horas de Tarumã iniciou pontualmente com os tradicionais fogos de artifício a meia-noite do dia 17 de dezembro, numa noite de frio e tempo bom em Viamão.



Durante a primeira hora de prova o carro #10, pole position, liderou sem incidentes. Próximo do fechamento da 70ª volta, o carro #443 bateu e capotou na curva 2. Faltava poucos minutos para às duas horas da madrugada.



Apesar da gravidade do acidente, nenhuma informação adicional foi transmitida e logo após, as imagens diretas de Tarumã, através da internet foram suspensas. A transmissão voltou, como programado, no início da manhã de domingo. Sem, no entanto, fazer nova referência ao acidente e a situação do piloto envolvido.



Com o amanhecer a prova seguia sem incidentes com o carro #10 na liderança.



Às 5h30 o piloto Gustavo Camilo do HB20 #447, que largou em último e fazia uma excelente corrida de recuperação bateu violentamente na curva 1, numa tentativa de ultrapassar o carro #6 de Fabiano Cardoso. *“Ele vinha como um louco tentando me passar e eu resolvi deixar. O carro atravessou na minha frente e a batida foi inevitável”*, disse Fabiano ao assistir as imagens de dentro do carro.



Durante o incidente, que resultou numa bandeira amarela de mais de 15 minutos, o carro #10 aproveitou para fazer a parada obrigatória regulamentar de 15 minutos e às oito e meia da manhã assumiram a liderança definitiva da prova para vencer com grande vantagem e nove minutos antes do encerramento oficial o ONIX #10 já era declarado vencedor da 12 Horas. Quinze carros terminaram a corrida.



RESULTADO FINAL 12 HORAS 2022

TOTAL: 12:01:44 / 465 LAPS 1413.135 KM / 117.73 KM/H AVG

Sort by
Position ▾

POS	NAME	CLASS	LAPSTO P1	BEST LAP
1	🏆 #10 ROTTA/JOAO/TUCA/BERNARDO 🏆	12 HS	465 WINNER!	79 / 1:20.790
2	▲4 #47 SOUZA/CASTRO/MIRANDA 🏆	12 HS	457 8 LAPS	133 / 1:21.544
3	▲12 #17 SUCATA/CESINHA/HELISON/BARCELO 🏆🔋	12 HS	457 8 LAPS	327 / 1:22.184
4	▲4 #5 RIBAS/TBERNARDI/MBERNARDI/TIEL	12 HS	457 8 LAPS	267 / 1:21.746
5	▲6 #48 NINO/CARDOSO/FUENTES/DIEGO	12 HS	454 11 LAPS	444 / 1:21.609
6	▲12 #4 PES/BRU/VIA/LAN	12 HS	453 12 LAPS	12 / 1:22.594
7	▲10 #56 GAI/POS/VID/BEI	12 HS	450 15 LAPS	259 / 1:21.986
8	▲1 #55 MARIANTE/PASSARINHO/PENA	12 HS	448 17 LAPS	12 / 1:21.881
9	▼6 #38 MASCARENHAS/FREITAS/ESCOBAR	12 HS	446 19 LAPS	11 / 1:21.343
10	▲2 #97 RONCEM/SONNTAG/BECKER	12 HS	445 20 LAPS	44 / 1:21.976
11	▼7 #54 TAKAGI/GAMA	12 HS	437 28 LAPS	66 / 1:20.891
12	▲10 #45 BARTH/ALVRAO/PAULINHO/CESAR	12 HS	426 39 LAPS	238 / 1:23.037
13	▲6 #96 DI GIACOMO/CASTILHOS/GABI	12 HS	408 57 LAPS	103 / 1:23.484
14	▼1 #21 TUBARAO/PAIOLI	12 HS	396 69 LAPS	12 / 1:22.185
15	▲5 #33 TAVINHO/TORRES/ELTON/PORQUINHO	12 HS	396 69 LAPS	67 / 1:22.383
16	▼14 #6 CAR/FRE/TAM/KUH	12 HS	394 71 LAPS	11 / 1:21.375
17	▲4 #447 MESSA/CAMILO/LEO/DIGAO	12 HS	373 92 LAPS	206 / 1:23.384
18	▼11 #819 IKE RAMOS/PAULO JR/LOURENCI	12 HS	339 126 LAPS	19 / 1:21.332
19	▼14 #84 BERNARDI/PRETTO/DENTI	12 HS	328 137 LAPS	11 / 1:21.757
20	▼10 #78 GORDINHO/DA CAS/JORGINHO/GUGUI	12 HS	285 180 LAPS	165 / 1:21.997
21	▲6 #711 DEM/POZ/CAM/MES 🏎️	12 HS	210 255 LAPS	81 / 1:20.665
22	▼8 #443 MATUZALEN/BIRCK	12 HS	70 395 LAPS	12 / 1:22.078
23	▼7 #12 GCARDOSO/CARDOSO/JCARDOSO/DAVI	12 HS	40 425 LAPS	5 / 1:23.396
24	🏆 #11 CAR/KUH/FRE/TAM	12 HS	23 442 LAPS	13 / 1:23.017
25	🏆 #25 TOCO/LEANDRO/URBANO	12 HS	15 450 LAPS	14 / 1:23.113

2023 EM NOME DOS PAIS





Uma volta ao passado

A vitória do ONIX#17 é repleta de significados para a história das 12 Horas. Um feito extraordinário dos pilotos **Christian Castro**, (vencedor 2007/2008/2009/2014/2015/2023) filho do lendário Luís Alberto Ribeiro de Castro, o 'Castrinho'; **Rodrigo Ribas** (vencedor 1987/1994/1997/1998/2023), o filho do Delegado Ribas; do campeão gaúcho de 2023 da categoria Turismo 1.4, **Dudu Fuentes**; além do piloto e **Cesar Labrea**, depois de partirem da 10ª colocação.

Fotos: Dudu Leal e YouTube





Dudu Fuentes observa apreensivo a última parada do carro #17



1h09min para o final

A 12 Horas de 2023 começou a ser definida quando restavam 26 minutos para o final, com Christian ao volante do carro líder. Naquele momento, a diferença entre o 1º e 2º lugares, que estavam na mesma volta, era de apenas 22s549, após 457 voltas completadas. Os vencedores haviam assumido a liderança na volta 374 e após 475 voltas completadas, o carro# 17 estabeleceu o novo recorde no percurso das 12 Horas para o formato do regulamento onde somente carros de Turismo participam (1.443,5 Km).

A corrida foi marcada por um número reduzido de concorrentes, apenas 24 inscritos, quando eram esperados no mínimo 30 para essa edição. Esse pequeno grid transformou a corrida numa prova tranquila durante a madrugada, que apresentou dois acidentes envolvendo os carros 41 e 141, sem danos aos pilotos.

O acidente mais grave aconteceu quando restava menos de uma hora para o final da prova. O carro pilotado por Rodrigo Messa, bateu muito forte na barreira de pneus na saída da curva 1 e após o choque voou ao lado do líder da prova. Felizmente o piloto saiu ileso.



O acidente 50 minutos antes do final

A bandeira amarela aproximou os dois primeiros colocados e os últimos 30 minutos da prova foram de alta velocidade, obrigando o carro líder a estabelecer a melhor volta da prova. Christian pilotava com segurança e em nenhum momento deixou o carro # 10, vencedor das 12 Horas de 2022, se aproximar mantendo a diferença que lhe assegurava à vitória.

Na **Classe B**, vitória do carro# 89, 5º colocado na classificação geral, seguido do vencedor da **categoria Master**, # 116, 9º colocado na classificação geral.

A festa no pódio foi acompanhada com emoção pelos veteranos multicampeões em Tarumã, Luiz Carlos Ribas (Delegado), Machão e Sergio Cardoso, que entregou ao neto o troféu de vice-campeão. Também não foi esquecido o lendário piloto Luís Alberto Ribeiro de Castro, o 'Castrinho'. Christian agora supera seu pai no número de vitórias nas 12 Horas de Tarumã, com 6 conquistas se tornando o maior vencedor ao lado do piloto Carlos Kray que também venceu seis vezes: (2001/2004/2007/2008/2014/2015).

Diferentemente do que aconteceu na última edição, a premiação do pódio se limitou aos troféus e importância de R\$ 500,00 por equipe vencedora de categoria. Aos 'Fita Azul', o prêmio foi de R\$ 1.000,00 em mercadoria, um valor irrelevante e nada atrativo para quem investe individualmente mais de 10 mil reais para competir, e essa festividade deveria ser solene e marcante, diante da importância da competição.

Depois de tudo que assistimos à distância, aqui da Europa, temos a convicção de que a 12 Horas merece mais e um retorno ao tradicional regulamento, onde Protótipos e carros de Turismo possam voltar a duelar durante 12 Horas.



RESULTADO FINAL - 43ª Edição 12 HORAS TARUMÃ

Autódromo Tarumã - Viamão (RS) 09 e 10 dezembro 2023

- 1º 17 Dudu Fuentes/ Christian Castro/ Cesinha Labrea/ Rodrigo Ribas (A) 475 voltas
- 2º 10 João Cardoso/ Guto Rotta/ Bernardo Cardoso/ Tuca Antoniazzi (A) 475 voltas – 33s539
- 3º 11 Bernardo Cardoso/ Fabiano Cardoso/ Thiago Tambasco/ Jorginho Goldani (A) 472 voltas
- 4º 55 Passarinho Flores/ Diego Mariante (A) 466 voltas
- 5º 89 Gaga Goulart/ Adriano Carboni/ Laerton Souza (B) 466 voltas
- 6º 76 Ricardo Barth/ Alvrão/ Carlos Barcelos/ Frederico Rebeschini (B) 456 voltas
- 7º 53 Dié Kipão/ Paulo Preto/ Gustavo Lima/ Fabiano Flores (B) 455 voltas
- 8º 155 Cleiton Bus/ Rodrigo Moreno/ Davi Viana/ Wilton Pena (A) 453 voltas
- 9º 116 Airtón Diehl/ Gabriel Giacomo/ Fernando César/ Fernando Nosé (Master) 451 voltas
- 10º 819 Ike Ramos/ André da Silva/ Thalisson Cardoso (A) 437 voltas
- 11º 65 Frederico Almeida/ Érico Sommer/ Júlio Piccoli/ Cesinha Labrea (Master) 436 voltas
- 12º 812 Gilberto Londero/Alessandro Pereira/José de Paula Jr/João Cardoso (B) 435 voltas
- 13º 47 Rodrigo Messa/ Leo Messa/ Rodrigo Aldana (A) 415 voltas
- 14º 27 Eder Melhorin/ Wilton Pena/ Fabrício Lançon (A) 411 voltas
- 15º 316 Luigi Torres/ Elton /Palkewich/Luiz G. Mendonça /Fabrício Goulart (B) 407 voltas
- 16º 12 Luciano Cardoso/ Juliano Cardoso/ Vilson Jr./ Jeffy Puhl (A) 325 voltas
- 17º 111 Pedro Pinheiro/ Thiago Messias/ Cássio Knak/ Alex Citron (A) 253 voltas
- 18º 38 Wanderson de Freitas/ Thiago Escobar/ Gustavo Mascarenas (A) 242 voltas
- 19º 41 Davi Oliveira/ Luiz Carlos Ribeiro/ Narcizo Verza/ João Giovanella (Master) 152 voltas
- 20º 141 Ícaro Schons/ Fran Schons/ Davi Oliveira/ Narcizo Verza (Master) 140 voltas
- 21º 711 Guilherme Pozzi Pinto/Fabio Fichtner/Marco Pinto (B) 108 voltas
- 22º 02 Vítor Möller/ Sandro Löff (B) 82 voltas
- 23º 30 Guilherme Rusche/ Marcelo Vieira (B) 42 voltas
- 24º 0 César Cardoso/ Cézinha Cardoso (Master) 19 voltas

RESULTADO POR CLASSE:

1º Geral 'Fita Azul' Onix #17 Christian Castro/ Rodrigo Ribas/Dudu Fuentes/ Cesar Labrea

Classe B: Onix #89 Gaga Goulart/ Laerton Souza/ Adriano Carboni

Classe Master: Celta #116 Airtón Diehl/ Gabriel Di Giacomo/ Nando Cezar/ Fernando Nosé



Quando um sonho se torna realidade

por: Paulo Torino

A 12 horas de 2024 representará para a história a materialização de vários sonhos. Personificada no desempenho de uma equipe, na vitória 'improvável' do protótipo MC GT40 é a realização de um desejo – Vencer!



Né, Tiel e Catô Belleza

- Um dia, quem voltar no tempo irá ver e ouvir na internet...

"Os últimos serão os primeiros. É a reviravolta nas 12 Horas. O raio cai três vezes no mesmo lugar. De carro quebrado antes da primeira volta, de último para a vitória sensacional do MC 40...", assim Geferson Kern, narrou no YOUTUBE o triunfo do protótipo número 5, após 537 voltas e percorrer 1.631 km na 44ª 12 Horas de Tarumã.

E Geferson complementou...

"Vence Catô Beleza aos 71 anos de idade, vence Franco Pasquale, vence Chico Moller, vence Tiel Andrade, com o pai vindo do céu, agora tetracampeão das 12 Horas de Tarumã. Que história inesquecível, que história maravilhosa, só poderia acontecer em Tarumã – Isso é 12 Horas!", narrou emocionado ao meio-dia de domingo.

A corrida disputada nos dias 14 e 15 de dezembro foi um ato heroico das equipes gaúchas, que ainda lembravam das enchentes de maio, onde muitos perderam tudo nas oficinas inundadas pelas águas lamacentas da chuva e dos rios que invadiram as cidades em todo o estado do Rio Grande do Sul. Naquele mês tudo ficou rodeado de água e só Deus sabe de onde, muitos daqueles que estavam em Viamão, tiraram forças para estar novamente no autódromo e ainda correr as 12 Horas.

Era noite de sábado e todos estavam de cabeça erguida, olhavam para o futuro. Com o coração apertado assistiram mais um capítulo da maior prova automobilística de longa duração do sul do Brasil e como todas as demais edições, escreveu sua história única.

O Automóvel Clube do Rio Grande do Sul preparou o autódromo e o reencontro foi digno e comovente. Antes da largada, o presidente do Clube, Rodrigo Machado, homenageou José Carlos Ortiz Brufatto, engenheiro, que recebeu o título de sócio do Automóvel Clube do RS por sua dedicação e trabalho nas obras que permitiram o alargamento da Curva 1 e a construção de um novo túnel de acesso ao circuito. Diante deles estavam os 26 carros inscritos. Parece pouco, mas é muito por tudo aquilo que esse povo viveu nos últimos meses.



Paulo Hoerlle, Rodrigo Machado e Carlos Ortiz

A 44ª 12 Horas de Tarumã deveria ter iniciado na sexta-feira, como é tradição com a realização da sessão de classificação. Quem sabe foi o dia 13, marcado pela superstição, uma data agorenta que trouxe a chuva de volta e estragou o início da festa em Viamão. A tomada de tempos teve que ser cancelada devido ao temporal que fechou o circuito de Tarumã, seguido de um aguaceiro sem trégua, que só acabaria na tarde de sábado e por isso, não permitir a definição do grid de largada, algo inédito na história da competição.



A solução proposta e aprovada por unanimidade pelos pilotos e equipes foi o sorteio, algo que acabaria por definir a ordem simbólica de largada.



A meia-noite de sábado, já com tempo bom em Viamão, o GOL #17 da equipe MC Tubarão ocupava a primeira colocação no clássico grid estilo Le Mans, seguido de outros 25 carros estacionados em frente aos boxes.



Antes da largada, ainda na volta de apresentação, o protótipo réplica do Ford GT40 apareceu parado sobre a pista no contorno da Curva 9, obrigando a entrada antecipada do carro de resgate. Sem saber o que havia acontecido, toda a equipe MC Tubarão fica mobilizada. A fila indiana dos carros com os faróis acesos iluminava a pista e a meia-noite o diretor de prova autoriza a largada.



Em instantes, o Lamborghini com motor Ferrari assumiria a ponta, enquanto a equipe MC Tubarão identificava o problema no GT40 – 'quebra do semi-eixo'. Segue-se uma longa parada para o conserto, até que o carro #5 finalmente iniciasse a sua corrida..



A prova naquele instante contava com a presença de mais 10 carros da Copa Classic, que durante os primeiros 44 minutos da 12 Horas iriam correr juntos com os inscritos da 44ª edição.





A noite é escura em Viamão e a pista está repleta de armadilhas e perigo. O piloto Esdras Soares, de 74 anos acelera seu Stock Car na segunda colocação, realizando, naquele momento, a volta mais rápida da prova com os cronômetros registrando 1min11s.

Passava 45 minutos da largada e quando o carro nº 7 realizava mais uma dupla ultrapassagem sobre os carros mais lentos da Classe 1.4 coloca duas rodas fora da pista na Curva 8. O pesado Stock desliza de lado sobre o acostamento, sai da pista e retorna em direção ao guard-rail. A batida é inevitável. Primeira bandeira amarela da prova.



O socorro chega rápido e em instantes o Stock estará no seu box. Depois dos reparos, o poderoso motor V8 Ford Coyote volta a roncar, já com o filho de Esdras ao volante. Minutos depois, o carro sofre outro acidente, desta vez na saída da Curva 9. É o fim da primeira aventura da família de Itapira, (SP) em Tarumã, onde o pai e dois filhos tentavam vencer a 12 Horas. Também no mesmo instante, outro acidente, esse com princípio de incêndio tirava o carro #53 da competição lá na saída da curva do Laço. Felizmente, nada de grave com os pilotos e este será o último incidente da madrugada.





Carlos 'Cato' Belleza

No amanhecer, 21 carros ainda estão na competição. O sol raiava no horizonte de Viamão, quando Catô Beleza, aos 71 anos de idade assumia o comando do GT40 pela primeira vez. O ex aviador realiza naquele momento mais um grande sonho de sua vida. Era o retorno ao volante de um carro nas 12 Horas, prova que terminou com vitória na Classe em 1972, correndo ao lado de Walter Soldan num Chevette. Desta vez, o comandante vinha para vencer na Geral.

O tempo voa e às 9 da manhã o protótipo MC Tubarão já aparecia na liderança da corrida. Nesta altura, tudo indicava que as três primeiras colocações estavam definidas: 1º MC GT40#5, 2º Gol#17, 3ª Maserati #81. No entanto, *'corridas são corridas e só terminam depois da bandeira quadriculada'*, já advertia Juan Manuel Fangio.

Restando 28 minutos para o final, o GOL #17 perde uma roda traseira na descida para a Curva do Tala. Favorecido pela tração dianteira, segue com três rodas até os boxes, onde a equipe MC iniciava nova operação para salvar o seu segundo carro. A vantagem de três voltas do GOL para o Maserati é rapidamente perdida e quando o carro retorna com uma roda improvisada restam poucos minutos para o meio-dia.

O final promete ser dramático. Restavam 4min02seg para o encerramento da prova, quando o Maserati finalmente alcançou o GOL, e a ultrapassagem se fez inevitável.

O carro #81 assumiu a segunda colocação diante do público que lotava as arquibancadas do Tala e correu para a vitória na sua categoria.



Momento que o GOL, segundo colocado, perde a roda traseira



A ultrapassagem do Maserati sobre o GOL

Não havia mais tempo de recuperação e todos os olhares estavam sobre o protótipo MC GT40. Na última volta, o carro #5 espera o GOL #17 e alinhados, lado a lado, cruzam a linha de chegada sob aplausos do público, das equipes e da oração de dona Zeti, mãe do piloto Tiel Andrade, esposa de Carlinhos Andrade.

O sonho se tornou realidade.



Fotos: YouTube/Fábio e Dudu Leal



44ª 12 Horas de Tarumã - 2024

Classificado por voltas

44ª 12 Horas de Tarumã - 2024

Autódromo de Tarumã - Viamão 3,039 Km

12 Horas

15/12/2024 00:00

Corrida (12:00:00 Tempo) iniciado em 0:00:00

Pos	No.	abrev	Classif	Volta	total Tempo
1	5	Geciel de Andrade/Franco Pasquale/Carlos Beleza/Francisco Moller	GT	537	12:00:50.242
2	81	Fernando Poeta/Cassiano Trein/Humberto Giacomelo/Claudio Ricci/Cole Loftsgard	TS	520	12:01:51.079
3	17	Cesar Labrea/Augusto Toniolo/Fabio do Amaral	TS	519	12:00:50.143
4	111	Vilson Junior/Flavio Vianna/Rafael Biancini/Christian Castro/Marcelo Vargas	GT	512	12:00:56.246
5	12	Luciano, Juliano e Gustavo Cardoso	TS	488	12:00:57.735
6	55	Leonardo Flores/Diego Mariante/Rodrigo Dimare	1.4	487	12:02:04.440
7	56	Mauro Weck/Gabriel Di Giacomo/Carlos Barcelos/Julio Picolli/Frederico Rebeschini	T2	462	12:01:26.590
8	95	Cleiton Krause/Edison Serdeira/Marcelo Vieira/Everton Braz	TR	460	12:01:08.541
9	27	Rodrigo Machado/Roger Sandoval	T1	460	12:02:08.619
10	1	Thiago Messias/Levi Rezende/Murilo Bonato/Luis A. Bergamaschi	1.4	459	12:01:55.035
11	48	Paulo Weber/Gustavo Camilo/Sergio Rocha/Rodrigo Dimare	TR	458	12:01:25.838
12	77	Carlos Barcelos/Mauro Weck/Roberto Melo/Frederico Rebeschini	T1	458	12:02:06.437
13	52	Alcemar Basso/Nilton Amaral/Giorgio e Fabio Menegaro/Anderson Baggio	T2	457	12:02:06.769
14	819	Ike Ramos/Alessandro Brikalski/Thalisson Cardoso	T2	449	12:01:06.182
15	725	Guilherme Antonio/Jeferson Hubner/Frank Anderson	TR	448	12:00:52.399
16	15	Filipi Da Cas/Gonçalo e Leandro Scherer	1.4	440	12:02:10.397
17	116	Fernando Cezar/Airton Diehl/Alejandro Sanshes	1.4	435	12:01:12.373
18	4	Telmo Pereira Filho/Julio Maciel/Alberto Dietrich/Eduardo Valmorbida	TS	340	12:02:05.116
19	53	Paulo Roberto Jr/Thiago e Marcio Martins	T1	331	12:01:59.436
20	122	Gustavo Weber/Ramiro Faccio/Sandro Castilhos/Ribamar Muller	T2	323	12:00:51.580
21	101	Igor Vacari/Rodrigo Santos/Gustavo Ghizzo/Joao Santana/Andre Senger	TS	296	7:03:37.039
22	78	Jairo Bastos/Luiz Pandolfo/Andre Vianna	T2	261	7:42:35.320
23	47	Rodrigo Schoellkopf/Leonardo e Rodrigo Messa	TR	222	6:36:51.869
24	51	Telmo Pereira/Michael Gonçalves	T1	119	12:02:05.252
25	7	Juarez Soares/Esdras Soares	GT	35	1:27:23.914

44ª 12 Horas de Tarumã - 2024

Classificado por voltas

44ª 12 Horas de Tarumã - 2024

Autódromo de Tarumã - Viamão 3,039 Km

12 Horas

15/12/2024 00:00

Corrida (12:00:00 Tempo) iniciado em 0:00:00

Pos	No.	abrev	Classif	Volta	total Tempo
GT					
1	5	Geciel de Andrade/Franco Pasquale/Carlos Beleza/Francisco Moller	GT	537	12:00:50.242
2	111	Vilson Junior/Flavio Vianna/Rafael Biancini/Christian Castro/Marcelo Vargas	GT	512	12:00:58.246
3	7	Juarez Soares/Esdras Soares	GT	35	1:27:23.914
T1					
1	27	Rodrigo Machado/Roger Sandoval	T1	460	12:02:08.619
2	77	Carlos Barcelos/Mauro Weck/Roberto Melo/Frederico Rebeschini	T1	458	12:02:06.437
3	53	Paulo Roberto Jr/Thiago e Marcio Martins	T1	331	12:01:59.436
4	51	Telmo Pereira/Michael Gonçalves	T1	119	12:02:05.252
T2					
1	56	Mauro Weck/Gabriel Di Giacomo/Carlos Barcelos/Julio Picolli/Frederico Rebeschini	T2	462	12:01:26.590
2	52	Alcemar Basso/Nilton Amaral/Giorgio e Fabio Menegaro/Anderson Baggio	T2	457	12:02:06.769
3	819	Ike Ramos/Alessandro Brikalski/Thalisson Cardoso	T2	449	12:01:06.182
4	122	Gustavo Weber/Ramiro Faccio/Sandro Castilhos/Ribamar Muller	T2	323	12:00:51.580
5	78	Jairo Bastos/Luiz Pandolfo/Andre Vianna	T2	261	7:42:35.320
TR					
1	95	Cleiton Krause/Edison Serdeira/Marcelo Vieira/Everton Braz	TR	460	12:01:08.541
2	48	Paulo Weber/Gustavo Camilo/Sergio Rocha/Rodrigo Dimare	TR	458	12:01:25.838
3	725	Guilherme Antonio/Jeferson Hubner/Frank Anderson	TR	448	12:00:52.399
4	47	Rodrigo Schoellkopf/Leonardo e Rodrigo Messa	TR	222	6:36:51.869
TS					
1	81	Fernando Poeta/Cassiano Trein/Humberto Giacomelo/Claudio Ricci/Cole Loftsgard	TS	520	12:01:51.079
2	17	Cesar Labrea/Augusto Toniolo/Fabio do Amaral	TS	519	12:00:50.143
3	12	Luciano, Juliano e Gustavo Cardoso	TS	488	12:00:57.735
4	4	Telmo Pereira Filho/Julio Maciel/Alberto Dietrich/Eduardo Valmorbida	TS	340	12:02:05.116
5	101	Igor Vacari/Rodrigo Santos/Gustavo Ghizzo/Joao Santana/Andre Senger	TS	296	7:03:37.039
1.4					
1	55	Leonardo Flores/Diego Mariante/Rodrigo Dimare	1.4	487	12:02:04.440
2	1	Thiago Messias/Levi Rezende/Murilo Bonato/Luis A. Bergamaschi	1.4	459	12:01:55.035
3	15	Filipi Da Cas/Gonçalo e Leandro Scherer	1.4	440	12:02:10.397
4	116	Fernando Cezar/Airton Diehl/Alejandro Sanshes	1.4	435	12:01:12.373

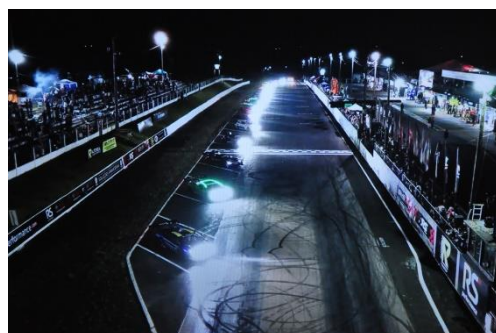
VITÓRIA COM ALMA

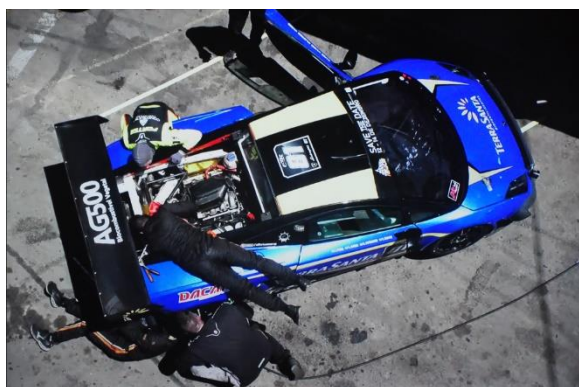
Antes da largada da 45ª 12 HORAS de TARUMÃ, o veterano piloto Paulo Hoerlle, definiu seu compromisso ao assumir o cargo de presidente do Automóvel Clube do Rio Grande do Sul, a partir de 2026: “aceitei esse desafio por que Tarumã é o *‘Templo que tem alma’*”, disse ao repórter instantes antes da largada.

Era o dia 14 de dezembro, uma noite quente em Viamão e um bom público presente ao autódromo de Tarumã, no grid, estão 21 carros, já estavam alinhados, para partir e desta vez, todos estavam na formação clássica Le Mans. Assim seria a largada, como antigamente, com os pilotos dentro dos carros, aguardando o sinal verde para a partida.

As duas primeiras posições eram ocupadas por duas Lamborghini, uma com motor FORD Coyote V8 (pole) e a outra, da equipe Mottin, com motor Ferrari. Ao seu lado, na terceira posição, o protótipo MCGT40, com o mesmo quarteto vencedor de 2024 e ali estava o trio que contaria a história improvável de mais uma 12 HORAS no RS.

A pole de 2025 foi obtida pela primeira vez, por um piloto estrangeiro, o norteamericano Cole Lofsgard, que registrou a melhor volta em 1min06s258, na sexta-feira, com o Lamborghini#81, carro também pilotado por Fernando Poeta, Fernando Fortes, Cassiano Trein e Christian Rocha.





A MALDIÇÃO DAS 10 DA MANHÃ

Depois de uma madrugada e um início de manhã sem incidentes, 19 carros ainda estavam presentes na competição e até o meio da manhã de domingo, o Lamborghini#81 liderava soberano, com duas voltas de vantagem sobre o protótipo GT40#5. O outro Lamborghini, já estava fora, depois de abandonar a prova com problemas de embreagem, durante a noite.

O relógio andava depressa, com as atenções voltadas para as batalhas entre as classes dos carros de Turismo. Mas, num instante, tudo mudou.

Passava alguns minutos das 10h30, quando, como num filme, o Lamborghini líder parou duas vezes, em sequência, depois daquela que teria sido sua última parada de abastecimento e troca de pneus.

Correria em volta do carro, o pneu traseiro direito é retirado e os mecânicos procuram o defeito de forma desesperada.

Na equipe MC liga o rádio e informa o piloto para fazer o carro para a última parada. O trabalho é rápido, é a sua chance que esperavam para assumir a ponta pela primeira vez na prova. Além do combustível e pneus, promovem também, a troca de piloto, para o último combate. No volante do GT40, assume o veterano 'Catô' Belleza, agora aos 72 anos de idade, mas com muita energia para levar o carro ao bicampeonato, pensam os chefes que comandam o trabalho na MC Tubarão.

O Lamborghini#81 segue parado na área de box. Sobre o capô do motor, um mecânico trabalhava, junto com outro, por baixo do carro. É um longo período perdido, e quando ninguém mais acreditava no retorno, o carro liga novamente o motor e volta para a competição, já com 8 voltas de atraso para o líder, o MCGT#5 agora tinha o bicampeonato nas mãos de 'Catô'. O relógio neste momento marcava 10h56 da manhã de domingo.

Com a calculadora nas mãos, o chefe Nê, Tiel, Chico Möller e Franco Pasquale, fazem os cálculos, e vão informando ao piloto, a vantagem que ainda possui para vencer.

O Lamborghini azul voa na pista, diminutindo, volta a volta, a vantagem para o líder. Mais, o tempo é seu inimigo.

Sol forte em Tarumã, os ponteiros do relógio não param e avançam...11 horas da manhã... 11h30... e o GT40, segue na frente.

11h57min, agora, 'Catô' Belleza passeia pelo circuito Catharino Andreatta, e só ele sabe o que pensou naquele momento histórico, era a volta da consagração, a glória de um vencedor improvável, o coroamento de um trabalho de uma equipe, que completa 50 anos de história no automobilismo, um feito só igualado pela família Stédile, quando venceu, com o mesmo carro, as 12 HORAS (2005-2006).

Com a bandeira quadriculada ainda sendo agitada no alto da torre, a glória estava alcançada por todos e os aplausos foram merecidos aos que cruzavam a linha de chegada.





45ª 12 Horas de Tarumã - 2025

Classificado por voltas

45ª 12 Horas de Tarumã - 2025

Autódromo de Tarumã - Viamão 3,039 Km

12 Horas

14/12/2025 00:00

Corrida (12:00:00 Tempo) iniciado em 0:00:00

Pos	No.	Nome	Classe	Voltas	Total Tempo	hor Tempo	Volta
1	5	Carlos Belleza/Franco Pasquale/Francisco Moller/Geciel de Andrade	GT	545	12:01:35.854	1:07.516	278
2	81	Fernando Poeta/Cole Loftsgard/Cassiano Trein/Fernando Fortes/Christian Rocha	GT	540	12:02:01.078	1:07.915	289
3	50	Fabio Fichtner/Ariel Schallenberger/Gustavo Ghizzo	TS	524	12:01:56.917	1:10.006	195
4	122	Marcelo Steyer/Gustavo Weber/Felipe Steyer	T2	503	12:01:55.877	1:17.940	273
5	77	Mauro Weck/Frederico Rebeschini/Carlos Barcelos/Leandro Zampieri/Roberto Me	T1	497	12:01:55.282	1:18.425	226
6	347	Helison Vianna/Silvano Brock/Thierry Pinto/Gabriel Di Giacomo	T1	488	12:01:47.793	1:19.927	310
7	27	Rodrigo Machado/Roger Sandoval	T1/T2	483	11:30:28.200	1:17.516	246
8	55	Leonardo Flores/Diego Mariante/Rodrigo Dimare	1.4	481	12:01:47.780	1:21.492	101
9	4	Alberto Dietrich/Julio Maciel/Telmo Junior/Eduardo Valmorbida	TS	472	12:01:56.189	1:16.510	357
10	222	Bruno Fernandes/Antonio Cunha/Rogério Rosa/Helison Vianna	1.4/TR	460	12:01:47.749	1:22.599	239
11	110	Rafael Mocelin/Marco Aurelio/Henrique Augusto/Gustavo Pires	T2	448	12:02:40.663	1:23.318	110
12	514	Leonardo Turatti/Natan Ludwig/Dionathan Marins/Tiago Dartora	1.4	443	12:01:48.081	1:21.144	26
13	888	Franco Dauer/Franco Lucca/Augusto Olsen/Marcelo Dauer/Thalisson Cardoso	T1/T2	431	12:02:04.894	1:23.134	203
14	95	Cleiton Krause/Juliano Bastos/Rafael Braz/Erikson Brum	TR	427	12:02:04.668	1:21.251	218
15	116	Fernando Cezar/Gilmar Barcelos/Airton Diehl	TR	376	12:02:01.698	1:21.285	75
16	819	Ike Ramos/Felipe Verardi/Oswaldo Guerra/Cesar Vianna	TS	329	9:07:06.586	1:23.206	3
17	1	Alex Souza/Rafael Mocelin/Marco Aurelio/Henrique Augusto	TR	301	8:21:31.845	1:20.188	135
18	711	Guilherme Pozzi/Fabiano Cardoso/Otávio Colle	1.4	276	12:03:10.850	1:20.660	74
19	10	Anderson Oliveira/Leandro Carvalho/Marcelo Vieira/Jean Garcez	T2	140	4:02:21.938	1:21.753	113
20	7	Edras e Esdras Soares/Rodrigo Ribas/Sergio Cardoso	GT	105	3:12:51.239	1:12.404	37
21	111	Guto Rotta/Rafael Biancini/Vilson Junior/Cesar Labrea	GT	95	1:57:21.259	1:08.790	12
22	299	Gabriel Matzenbacher/Leonardo Bastos	TC	34	46:33.060	1:20.173	16
23	444	Leandro Becker	FL2	7	9:53.496	1:19.223	7

45ª 12 Horas de Tarumã - 2025

Classificado por voltas

45ª 12 Horas de Tarumã - 2025

Autódromo de Tarumã - Viamão 3,039 Km

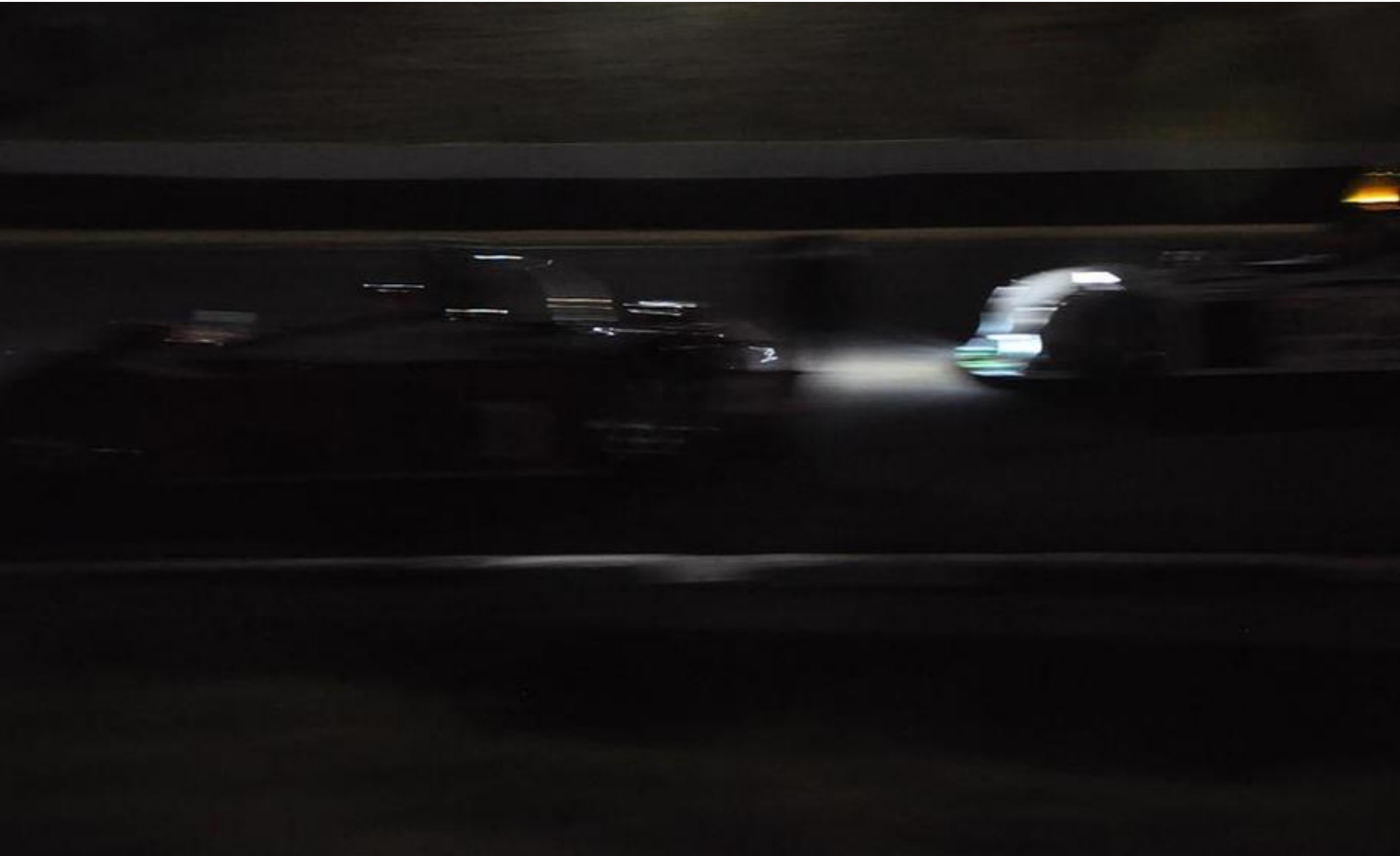
12 Horas

14/12/2025 00:00

Corrida (12:00:00 Tempo) iniciado em 0:00:00

Pos	No.	Nome	Classe	Voltas	Total Tempo	hor Tempo	Volta
GT							
1	5	Carlos Belleza/Franco Pasquale/Francisco Moller/Geciel de Andrade	GT	545	12:01:35.854	1:07.516	278
2	81	Fernando Poeta/Cole Loftsgard/Cassiano Trein/Fernando Fortes/Christian Rocha	GT	540	12:02:01.078	1:07.915	289
3	7	Edras e Esdras Soares/Rodrigo Ribas/Sergio Cardoso	GT	105	3:12:51.239	1:12.404	37
4	111	Guto Rotta/Rafael Biancini/Vilson Junior/Cesar Labrea	GT	95	1:57:21.259	1:08.790	12
T1							
1	77	Mauro Weck/Frederico Rebeschini/Carlos Barcelos/Leandro Zampieri/Roberto Me	T1	497	12:01:55.282	1:18.425	226
2	347	Helison Vianna/Silvano Brock/Thierry Pinto/Gabriel Di Giacomo	T1	488	12:01:47.793	1:19.927	310
3	27	Rodrigo Machado/Roger Sandoval	T1	483	11:30:28.200	1:17.516	246
4	888	Franco Dauer/Franco Lucca/Augusto Olsen/Marcelo Dauer/Thalisson Cardoso	T1	431	12:02:04.894	1:23.134	203
T2							
1	122	Marcelo Steyer/Gustavo Weber/Felipe Steyer	T2	503	12:01:55.877	1:17.940	273
2	27	Rodrigo Machado/Roger Sandoval	T2	483	11:30:28.200		0
3	110	Rafael Mocelin/Marco Aurelio/Henrique Augusto/Gustavo Pires	T2	448	12:02:40.663	1:23.318	110
4	888	Franco Dauer/Franco Lucca/Augusto Olsen/Marcelo Dauer	T2	431	12:02:04.894		0
5	10	Anderson Oliveira/Leandro Carvalho/Marcelo Vieira/Jean Garcez	T2	140	4:02:21.938	1:21.753	113
TR							
1	222	Bruno Fernandes/Antonio Cunha/Rogério Rosa	TR	460	12:01:47.749		0
2	95	Cleiton Krause/Juliano Bastos/Rafael Braz/Erikson Brum	TR	427	12:02:04.668	1:21.251	218
3	116	Fernando Cezar/Gilmar Barcelos/Airton Diehl	TR	376	12:02:01.698	1:21.285	75
4	1	Alex Souza/Rafael Mocelin/Marco Aurelio/Henrique Augusto	TR	301	8:21:31.845	1:20.188	135
TS							
1	50	Fabio Fichtner/Ariel Schallenberger/Gustavo Ghizzo	TS	524	12:01:56.917	1:10.006	195
2	4	Alberto Dietrich/Julio Maciel/Telmo Junior/Eduardo Valmorbida	TS	472	12:01:56.189	1:16.510	357
3	819	Ike Ramos/Felipe Verardi/Oswaldo Guerra/Cesar Vianna	TS	329	9:07:06.586	1:23.206	3
1.4							
1	55	Leonardo Flores/Diego Mariante/Rodrigo Dimare	1.4	481	12:01:47.780	1:21.492	101
2	222	Bruno Fernandes/Antonio Cunha/Rogério Rosa/Helison Vianna	1.4	460	12:01:47.749	1:22.599	239
3	514	Leonardo Turatti/Natan Ludwig/Dionathan Marins/Tiago Dartora	1.4	443	12:01:48.081	1:21.144	26
4	711	Guilherme Pozzi/Fabiano Cardoso/Otavio Colle	1.4	276	12:03:10.850	1:20.660	74

ESTADÍSTICAS



12 HORAS Rio Grande do Sul

CARROS VENCEDORES

PROVAS EM PORTO ALEGRE – Circuito rua

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* (1984-1992-2022)

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 #9 346 voltas 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 (Guaporé)

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 (Guaporé)

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 1.568,1 km

2001 MCR VW #16 522 voltas 1.586,3 km

2002 MCR VW #99 512 voltas 1.555,9 km

2003 MCR VW #9 TURBO 525 voltas 1.595,4 km

2004 MCR VW #46 Turbo 548 voltas 1.665,4 km

2005 Spyder Opel #7 526 voltas 1.598,5 km

2006 Spyder Opel #7 510 voltas 1.549,9 km

2007 MCR Protótipo #46 464 voltas 1.410,1 km

2008 MCR Protótipo #46 547 voltas 1.662,4 km

2009 MCR Protótipo#28 481 voltas 1.461,7 km

2010 MC/Tubarão #5 527 voltas 1.601,5 km

2011 MC/Tubarão #5 551 voltas 1.674,5 km

2012 MXR Protótipo #10 467 voltas 1.419,2 km

2013 MCR Protótipo #12 538 voltas 1.635,0 km

2014 MCR Protótipo #46 552 voltas 1.677,6km

2015 MCR Protótipo #46 559 voltas 1.698,8 km

2016 MCR Lambo #18 547 voltas 1.662,3 km

2017 MRX#32 555 voltas 1.686,6 Km

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

2019 ONIX GM #8 455 voltas 1.382,7Km

2020 CELTA GM #3 462 voltas 1.404,0 Km

2021 ONIX GM #8 451 voltas 1.370,5 km

2022 MASERATI #80 404 voltas 1.223 km (Guaporé)

2022 ONIX GM #10 465 voltas 1.413,1 Km

2023 ONIX GM #17 475 voltas 1.443,5 Km

2024 MC GT40#5 537 voltas 1.631,4 Km

2025 MC GT40#5 545 1.653,6 km

- (1984/92-2022) provas disputadas no Autódromo Internacional de Guaporé – RS
- Considerando 3.039 m a extensão do circuito de Tarumã

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 **0,057segundos (menor diferença da história)**
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 9 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) – 1.796,0 km percorridos**
2019 29 carros 455 voltas 25 carros 4s06
2020 31 carros 462 voltas 17 carros 0s365
2021 32 Carros 451 voltas 19 carros 1 volta
2022 (Guaporé) 21 carros 404 voltas 12 carros 24 voltas
2022 25 carros 465 voltas 15 carros 8 voltas
2023 24 carros 475 voltas 14 carros 33s539
2024 26 carros 537 voltas 16 carros 17 voltas
2025 21 carros 545 voltas 13 carros 5 voltas

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 Victor Delamare- Carlos Quartim Morais -José Luiz de 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 – (Guaporé) 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 – (Guaporé) 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 Skorpius/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 - G.Andrade/B.Justo/E.Dieter (RS) Tubarão
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 Pole Recorde 58s878)**
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 - Guto Rotta/ Thiago Messias/Carlos Machado (RS) GM CELTA #29 (1:21.194)
2020 - Ike Ramos / Alexandre Buneder / Eduardo Buneder / Fernando Doval Jr GM CELTA #819 (1:21.433)
2021 - Luiz Carlos Ribeiro/ Rodrigo Ribas/ Luiz Sena Jr./ Dudu Fuentes – GM ONIX #44 (1:21.439)
2022 – (Guaporé) Tiel Andrade GT40 réplica #5
2022 - Bernardo Cardoso GM ONIX #10 (1:20.884)
2023 – Bernardo Cardoso GM ONIX #11 (1:20.307)
2024 - GOL#17 (definido por sorteio em função da chuva na sexta-feira e sábado)
2025 - Lamborghini #81 Cole Lofstgard (piloto USA) primeiro estrangeiro na pole 12 Horas

Pilotos vencedores – ‘Fita azul’

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 / Guaporé

1971 – Pedro Victor Delamare-José Luiz de Marchi- Carlos Quartim Moraes (SP-RS) Opala
1972 – Pedro Carneiro Pereira-Ismael Chaves Barcellos (RS-RS) Opala
1973 – Lino Reginatto-Dênis Reginatto (RS-RS) Fusca
1974 – Renato Conill-Antônio ‘Janjão’Freire-Roberto Schmidt (RS) Maverick
1975 – José Carlos Pace-Paulo Mello Gomes (SP-SP) Maverick
1976 – Carlos Eduardo de Andrade-Edson Gracick (PR-PR) Opala
1984 – (GUAPORÉ) Armando Balbi – Toni Rocha (MG-RJ) Voyage
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. Bortolatto (RS) Opala
1992- (GUAPORÉ) Carlinhos Andrade/Victor Steyer/Paulo Bergamashi (RS) Opala
1993 – Vítor Castro-S. Cardoso-Luiz Mello (RS) Voyage
1994 – R. Bocardi-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 Hugo Castro - 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- V. Genz-C. Kray-C. Castro (RS) MCR/VW Turbo
2008 – J Sant’Anna- V. 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 -.M. 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
2019 - Analino Sirtuli/Juliano Fantin/Jonas Simon/ Marcos Silveira – ONIX GM #8
2020 - Paulo Pretto /Guto Rotta – CELTA GM #3
2021 - Analino Sirtuli/Jonas Simon –ONIX GM #8
2022 – (GUAPORÉ) Arthur Caleffi, Cláudio Ricci, Fernando Poeta e Rafael Biancini – Maserati #80
2022 - João Cardoso Neto/Bernardo Cardoso/ Guto Rotta/ Tuca Antoniazzi – GM ONIX #10
2023 – Christian Castro/ Rodrigo Ribas/ Dudu Fuentes/ Cesar Labrea – GM ONIX #17
2024 - Tiel Andrade/Franco Pasquale/Francisco Moller/Carlos ‘Catô’Belleza – Prot. MCGT40
2025 - Tiel Andrade/Franco Pasquale/Francisco Moller/Carlos ‘Catô’Belleza – Prot. MCGT40

Equipes Vencedoras

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 – (GUAPORÉ) 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 – (GUAPORÉ) 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 (RS)
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 (RS)
2010 – MC #5Tubarão Mecânica Carlinhos (MC – Mecânica Carlinhos Competições - RS)
2011 – MC #5 Tubarão Mecânica Carlinhos (MC - RS)
2012 – MRX #10 Cardoso Racing (RS)
2013 - MRX #28 Moro Racing (RS)
2014 – MCR#46 Luciano Mottin (RS)
2015 – MCR #46 Luciano Mottin (RS)
2016 – MCRLambo #110 Luciano Mottin/Luiz Fernando Cruz (RS)
2017 – MRX#32 Tubarão MC Competições (RS)
2018 - MX#5 Tubarão MC Competições (RS)
2019 – ONIX GM#8 Choka Racing (RS)
2020 – CELTA GM#3 XTremeMotorsport
2021 – ONIX GM#8 Choka Racing (RS)
2022 – (GUAPORÉ) MASERATI #80 Ricci (RS)
2022 – ONIX GM #10 AutoTech (RS)
2023 – ONIX GM #17 RS Sport - Sucata (RS)
2024 - MC GT40 5- MC Tubarão / Nê (RS)
2025 - MC GT40 5- MC Tubarão / Nê (RS)

12 HORAS – NÚMEROS & ESTATÍSTICAS

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

1ª prova 12 Horas Porto Alegre: 05-05-1962 / vencida por B. Fornari-A. Hoch – Simca#35

Provas em Tarumã: 45 Edições – 1971 a 2025

Primeira prova 12 Horas Tarumã: 26-09-71 Vencedores: De Lamare-Moraes-Marchi – Opala#84

Provas em outro autódromo: 29/09/1984, 12/12/1992 e 13/03/2022 - Guaporé (RS)

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

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

Carro que venceu duas vezes consecutivas: Spyder#7 (2005,2006) e MCR#46 (2007/2008, 2014/2015) (MCGT40#5 (2024,2025)

Carro (Turismo) vitorioso: Gol – sete vitórias:

Gol#22 2009/2010/2011/2012/2013/2015/2017

Protótipo 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)

Pilotos com mais vitórias: (seis) “Fita Azul” Geral

Carlos Kray (RS) 2001/2004/2007/2008/2014/2015 e Christian Castro (RS)

2007/2008/2009/2014/2015/2023, ambos com 6 vitórias

Piloto mais velho vencedor prova: Carlos Catô Belleza 71 anos (2024) e 72 anos (2025)

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

Maior diferença (1º para 2º lugar): 2003 – Vencedores obtiveram 53 voltas de vantagem

Maior número de voltas: Edição 2018 – 591 voltas do protótipo Tubarão #5

Maior número de quilômetros percorridos: 1.792 km edição 2018 – 591 voltas Tubarão #5

Menor número de voltas: Edição 1976 – 161 voltas (neblina na região)

Maior número de inscritos: Edição 1999 – 49 carros

Menor número de inscritos: Edição 2018 – 18 carros

Edições / brasileiro: Cinco edições – 1975; 1976; 1984; 2002; e 2003

Edições interrompidas: Três edições: 1974, 1976, 1984 e 2022 (condições climáticas)

Alteração regulamento:

Nas edições de 2019/20/21/22 somente carros de Turismo participaram da prova

2020 - Prova disputada sem público em função da pandemia Covid-19

Em 2021 - Regulamento determinou parada nos boxes durante de 15 min aos participantes da prova

Edição 2021 - Ofereceu premiação em dinheiro para os cinco carros melhores classificados: 1º R\$ 15 mil
2º 8 MIL, 3º 4 mil, 4º e 5º 2 mil reais

2024 - Novo regulamento que permite a participação dos carros da categoria SUPERTURISMO, juntamente com Turismo 1.4

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.

Atualizado por Paulo Torino entre 2006 e 2025

Última atualização: dezembro 2025

EDIÇÃO ATUALIZADA 2025

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, Fábio 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 Mitczuck

Leandro Sanco

Napoleão Ribeiro

Sérgio Sanderson

Vanderley Soares

Fotógrafo ‘pé” frio

Youtube/reprodução

Fontes e assessorias:

Ford Motor Company Brasil

Blogs- Sites:

Inema

A Mil por Hora – site: Grandepremio

Geferson Kern

Assessoria Imprensa Tarumã

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.

ATUALIZAÇÕES 2006 – 2025 por: Paulo Torino

Última atualização: Portugal, dezembro 2025

Correções, acréscimos - envie e-mail: paulo_torino@yahoo.com.br

