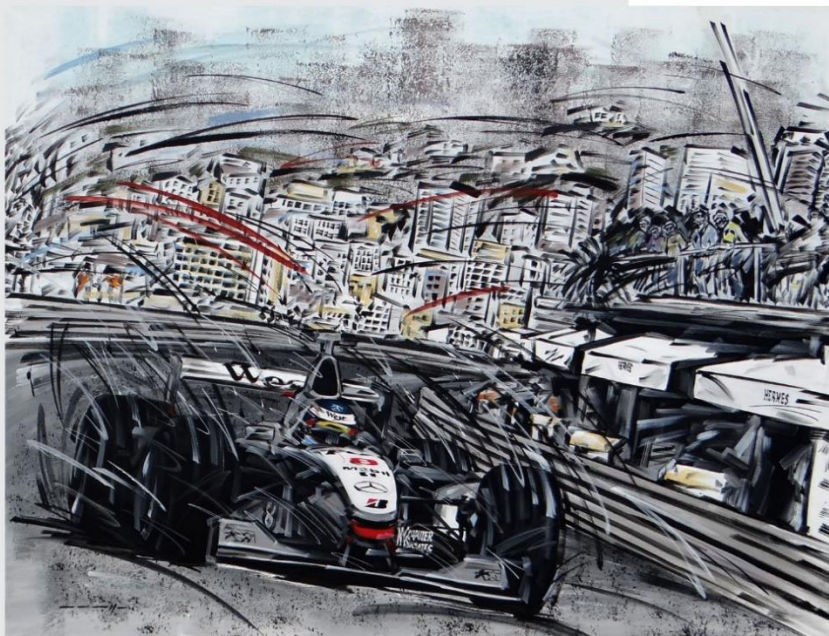




# GP BRASIL

## QUANDO OS HERÓIS ACORDAVAM UM PAÍS



ARTE DA VELOCIDADE





## EDIÇÃO #25

novembro **NEWS in**

ENDURANCE  
BRASIL

STOCK CAR

STOCK LIGHT

SUPER  
TURISMO

MARCAS

FUSCAS,  
FORMULAS,  
PROTÓTIPOS

HB 20

FÓRMULA 1

FÓRMULA 2

PORSCHE

WEC

TURISMO/  
Irlanda



## Bob Dylan e o automobilismo

Paulo Torino

***“Foi um ano perdido”? Era a pergunta feita no final do dia 10 de novembro, em Buenos Aires, por todos os proprietários dos carros da Super TC 2000.***

***“Para saber a resposta, basta olhar o carro que será usado em 2020 onde se destaca o retorno das cargas aerodinâmicas, ainda mais agressivas do que as usadas até 2018. É por isso que a maioria admitiu que dos modelos de 2019 vamos lembrar por ser a temporada em que o motor turbo estreou” ... escreveu a prestigiada revista CORSA argentina.***

E tem sido mesmo assim. Desde a opção de troca dos motores V8 Radical pelos Turbos, os argentinos perderam a alegria nas corridas da Super TC 2000. Aquele campeonato, que ao lado da TC proporcionava provas emocionantes, lotando autódromos, se transformou numa *“abundância de corridas chatas”* garante também a CORSA, obrigando o gerente esportivo, Edgardo Fernández, e os donos das equipes, a uma mudança. E o que fizeram? – Mudaram a aparência dos carros. O *“novo” STC2000 “possui um separador frontal maior, um difusor no chassi que busca melhor penetração de ar e um spoiler mais alto. O carro foi construído pela Escudería Fela, responsável pela equipe oficial da Honda”* explica a CORSA, que deixou uma pergunta no ar – *“os pilotos deram o OK para este novo carro, mas isso ajudará a ter boas corridas?”*, considera a revista.

Na mesma oportunidade, a Toyota anunciou que estará na Stock Car em 2020. *“A Toyota ingressará na competição com o modelo Corolla, em uma temporada na qual a categoria também estreará um novo projeto de carro”*, diz o comunicado oficial.

Assim, a Stock brasileira caminhará na mesma direção desastrosa dos argentinos. Pois, de nada adiantará mudar a aparência dos carros brasileiros – imaginando que o público entenderá que assim estarão mais próximos dos veículos de rua se, como na Super TC 2000, os motores são padronizados e ruins para o espetáculo. Passou o tempo em que íamos aos autódromos para ver *‘os nossos carros de passeio correndo’*. Na verdade, isso nunca foi razão para motivar os fãs das corridas, nem hoje, nem no passado.

Vamos aos autódromos para ver disputa, pelo perigo, para assistir os pilotos evitarem a tragédia iminente, superar os desafios contra o imponderável, tudo pela glória da vitória. Desde que o automobilismo existe, o público sempre se encantou com o esporte por outros valores, muito distantes da simples comparação entre as Marcas. É evidente que Ford, Chevrolet, Ferrari e Porsche tem importância, mas isso é de outra natureza e de relevância meramente comercial. Quando a luz verde acende e a batalha inicia, são outros valores que estão em jogo, assim como acontece nos espetáculos culturais.

Imagine comprar um ingresso para assistir um show do Bob Dylan, e encontrar outra coisa senão um palco, músicos e as canções interpretadas pelo próprio Bob Dylan. Todo o entorno, jogos de luz, cenários, recursos visuais, tecnologia, roupas sustentáveis, limitação do tempo do espetáculo, intervalo, entrevistas e sorrisos, não fazem parte do show de Bob Dylan. Nunca fez e nunca será uma proposição para a continuidade do sucesso de Bob Dylan. Assim é, ou deveria ser no automobilismo.



Houve um tempo e não faz muito, que comprávamos um ingresso para assistir a Fórmula 2 Sul-americana e o TURISMO SUDAM, com o mesmo entusiasmo com que vamos ao show de nosso artista preferido. E não importava se havia transmissão de TV, cobertura de rádio e reportagem nos Jornais no dia seguinte. Queríamos ver tudo ao vivo, sentir a atmosfera do autódromo, o cheiro da gasolina no ar, ouvir a troca de marchas, o barulho ensurdecedor dos motores e se fosse possível, entrar nos boxes, olhar os carros e levar o autógrafo dos pilotos para casa. Puxa, que dia inesquecível...

Os dirigentes de Brasil e Argentina perdem uma valiosa oportunidade de unir forças, mais uma vez, e criar um forte campeonato Sul-americano, com cooperação mútua, em todas as áreas, desfrutando de benefícios e elevando o esporte. Essa possibilidade já foi realizada com sucesso nos anos 80/90, por que não repeti-la? Razões não faltam. Os autódromos estão cada vez mais vazios, as audiências de TV são cada vez menores, os patrocinadores limitados e o desemprego segue atemorizando o futuro de todos os envolvidos com o esporte. O modelo idealizado por Bernie Ecclestone, nos anos 70, centrado os contratos bilionários dos direitos de TV, já não faz mais sentido. A televisão não têm mais a exclusividade de apresentar os fatos do mundo, nós decidimos, quando, como e de que forma queremos saber. Somente o futebol ainda é capaz de prender a audiência de alguns milhares de espectadores por 90 minutos, mas isso também irá terminar. Hoje é possível transmitir com qualidade HD – qualquer evento. Assistimos nos celulares e ou em outro aparato, tudo já está ao nosso alcance para ver e ouvir há dois toques na tela – ao vivo ou em arquivo VT. São 5,8 bilhões de pessoas utilizando celulares, aptos a falar, ler e ouvir (sim, ouvir Rádio também é valioso e deveria estar presente em todos sites das categorias, pois é barato e atinge 71% da população global). [Falamos disso há 30 anos](#).

Assim abre-se o mercado das transmissões das corridas ao vivo, em som e imagem, na íntegra da sexta ao domingo, (ou toda a semana, se desejar) com pautas inovadoras, reportagens, programas especiais, entrevistas, tudo para satisfação dos promotores, patrocinadores e do público aficionado.

Então, não podemos compreender como pretendem dar *‘um outro sentido’* ao esporte justificando: *“A opção é adotar monoblocos originais produzidos pelas fábricas e considerar que essa é uma filosofia mais alinhada com as expectativas dos fãs de automóveis”*, diz o comunicado oficial da VICAR (11/11) sobre a ‘nova’ Stock Car. Mas essa não era a justificativa do primeiro Campeonato em 1979? Aquele dos Chevrolet Opala. ( É VERDADE! )

Tenha dó - isso é injustificável. Num país onde tudo se resolve politicamente, é incompreensível como as instituições que dirigem o automobilismo brasileiro, não possuem representantes na Câmara e no Senado para defender seus interesses, fazendo isso de forma aberta e transparente, para justificar as suas ações e os votos dos fãs eleitores. Sim, só através de Leis e incentivos, como se faz na Europa, é possível promover benefícios para a vida social e esportiva, ou não?. É com o Estado oferecendo incentivos e a iniciativa privada cobrindo os custos, que vivenciamos a riqueza da cultura europeia, o lazer e a diversão, todos os dias. Ao negar essa reciprocidade nas relações – do benefício mútuo, criamos problemas e afastamos as pessoas dos (vossos) negócios...

Queremos ir aos autódromos para ouvir o som verdadeiro dos motores, nos emocionar e receber tudo que o automobilismo histórico sempre proporcionou. Queremos ver [Bob Dylan](#) cantar e nos surpreender no *‘bis’* ouvindo - Blowin' In The Wind.

## Por que eles correm

Foto Motorsport



Rossi corre para si mesmo, não para seus fãs, e quem pensa o contrário está se enganando. O herói do TT da Ilha de Man, Michael Dunlop, resumiu melhor essa atitude. *"Eu não sou um macaco em um circo"*, disse o vencedor do TT 19 vezes. *"Eu não estou aqui para divertir ninguém; Só estou aqui para vencer"*.

Nenhum piloto está lá para entretê-lo. Eles estão lá para se divertir trabalhando duro, pensando muito e correndo muito, na esperança de alcançar a vitória.

[Mat Oxley – MOTORSPORT](#) 21 nov 2019



# GP BRASIL 47<sup>a</sup> ANOS



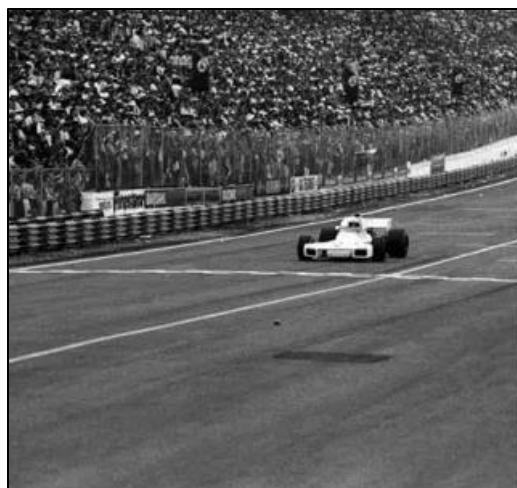


## F1: 47 ANOS NO BRASIL

### Corrida a corrida

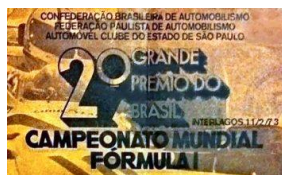
A história do GP Brasil de Fórmula 1 inicia em 1972, numa quinta-feira, 30 de março em Interlagos, São Paulo. A corrida extra-campeonato contou a participação 12 carros e foi transmitida ao vivo pela televisão. A vitória foi do piloto argentino Carlos Reutemann. A prova era o teste final para o Brasil ingressar no circo da Fórmula 1.

Pos.	Nº	Piloto	Construtor	Voltas	Tempo/Diferença	Grid
1		Carlos Reutemann	Brabham-Ford	37	1:37:16.248	2
2		Ronnie Peterson	March-Ford	37	+1:32.656	3
3		Wilson Fittipaldi	Brabham-Ford	37		4
4		Helmut Marko	BRM	36	+ 1 volta	11
5		Dave Walker	Lotus-Ford	36	+ 1 volta	5
6		Luiz Bueno	March-Ford	35	+ 2 voltas	10
Ret		Emerson Fittipaldi	Lotus-Ford	32	Suspensão	1
Ret		Alex Soler-Roig	BRM	32	Suspensão	12
Ret		José Carlos Pace	March-Ford	1	Regulador	7
Ret		Henri Pescarolo	March-Ford	0	Regulador	8
Ret		Peter Gethin	BRM	0	Regulador	9
DNS		Jean-Pierre Beltoise	BRM		Ignição	6
DNQ		Andrea de Adamich	Surtees-Ford			
DNQ		Reine Wisell	Surtees-Ford			



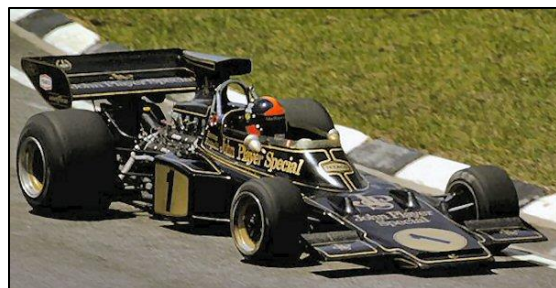
Carlos Reutemann





## 1973 INTERLAGOS, 11 fevereiro

- 1° 1 Emerson FITTIPALDI Lotus Ford
- 2° 3 Jackie STEWART Tyrrell Ford Cosworth
- 3° 7 Denny HULME McLaren Ford Cosworth



## 1974 - INTERLAGOS, 27 janeiro

- 1° 5 Emerson FITTIPALDI McLaren Ford
- 2° 11 Clay REGAZZONI Ferrari Ferrari
- 3° 2 Jacky ICKX Lotus Ford Cosworth



## 1975 – INTERLAGOS, 26 janeiro

- 1° 8 Carlos PACE Brabham Ford Cosworth
- 2° 1 Emerson FITTIPALDI McLaren Ford
- 3° 2 Jochen MASS McLaren Ford Cosworth



## 1976 – INTERLAGOS, 25 janeiro

- 1° 1 Niki LAUDA Ferrari Ferrari
- 2° 4 Patrick DEPAILLER Tyrrell Ford
- 3° 16 Tom PRYCE Shadow Ford Cosworth



## FATOS e CURIOSIDADES

- 1973 – O antigo circuito de Interlagos amanheceu tomado pelos fãs e eles vibraram com a vitória do campeão Emerson Fittipaldi. Sob um calor imenso, a polícia distribuiu jogou água sobre o público, para acalmar e refrescar os ânimos nas arquibancadas. Ronnie Peterson conquista a primeira pole position da carreira (2'30"50).
- 1974 - Emerson Fittipaldi vence o GP do Brasil pelo segundo ano consecutivo, assim como sua primeira vitória na McLaren, no ano que conquistaria o bicampeonato.
- 1975 – A primeira vitória de José Carlos Pace na F1 é festejada como gol pelo público em Interlagos, com Emerson em segundo. Pace é retirado de seu Brabham e levado em triunfo até pódio.
- 1976 – O campeonato mundial começava pela segunda vez no Brasil em 76. O Grande Prêmio da Argentina havia sido cancelado devido a grave crise política no país. Outro fato que contribuiu para o cancelamento foi a recusa do Automóvel Clube Argentino, liderado por Juan-Manuel Fangio e Juan Manuel Bordeu, de cumprir os requisitos financeiros impostos pela FOCA naquele ano. A corrida em Interlagos foi vencida por Niki Lauda, para frustração do público.



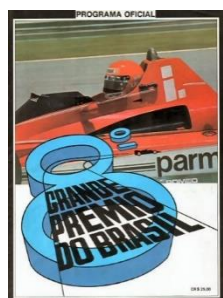
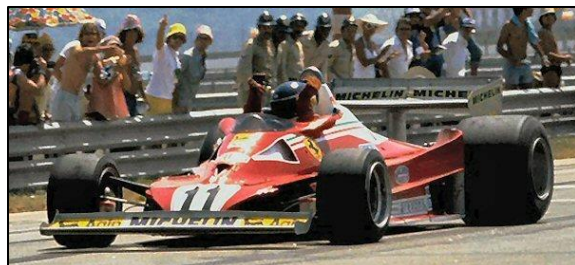
## 1977 – INTERLAGOS, 23 janeiro

- |       |                  |                       |
|-------|------------------|-----------------------|
| 1° 12 | Carlos REUTEMANN | Ferrari               |
| 2° 1  | James HUNT       | McLaren Ford Cosworth |
| 3° 11 | Niki LAUDA       | Ferrari               |



## 1978 – RIO DE JANEIRO, Jacarepaguá, 29 janeiro

- |       |                    |                    |
|-------|--------------------|--------------------|
| 1° 11 | Carlos REUTEMANN   | Ferrari Ferrari    |
| 2° 14 | Emerson FITTIPALDI | Copersucar Ford    |
| 3° 1  | Niki LAUDA         | Brabham Alfa Romeo |



## 1979 – INTERLAGOS, 4 fevereiro

- |       |                   |                      |
|-------|-------------------|----------------------|
| 1° 26 | Jacques LAFFITE   | Ligier Ford Cosworth |
| 2° 25 | Patrick DEPAILLER | Ligier Ford Cosworth |
| 3° 2  | Carlos REUTEMANN  | Lotus Ford Cosworth  |



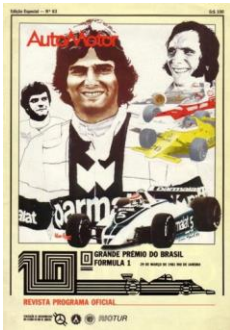
## 1980 – INTERLAGOS, 27 janeiro

- |       |                 |                        |
|-------|-----------------|------------------------|
| 1° 16 | René ARNOUX     | Renault Renault        |
| 2° 12 | Elio De ANGELIS | Lotus Ford Cosworth    |
| 3° 27 | Alan JONES      | Williams Ford Cosworth |



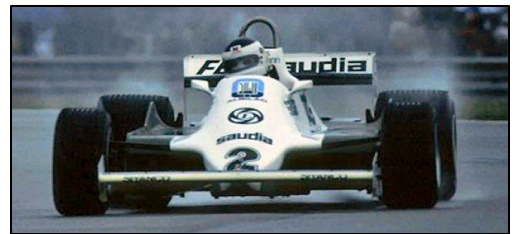
- 1977 – Com a presença de quatro pilotos brasileiros no grid - José Carlos Pace (Brabham), Alex Dias Ribeiro (March) e Emerson Fittipaldi e Ingo Hoffmann (Copersucar), o público lotou Interlagos e assistiu mais uma vitória da Ferrari de Carlos Reutemann, que teve que ir ao pódio escoltado pela polícia, devido a fúria dos torcedores pelo resultado sem brasileiros no pódio.
- 1978 – É a estreia do GP do Rio de Janeiro em Jacarepaguá. A corrida marca o primeiro triunfo do Copersucar de Emerson num significativo segundo lugar.
- 1979 – De volta a Interlagos num ano que inicia com os bastidores na Fórmula 1 em conflito. A autoridade do presidente da FISA Jean-Marie Balestre é contestada por Bernie Ecclestone e Max Mosley, que não concordavam com a multa de três mil libras esterlinas aplicada ao piloto John Watson, depois de um acidente no início do GP da Argentina. Ecclestone e Mosley ameaçavam tirar todas as equipes britânicas do campeonato. A corrida foi vencida por Jacques Laffite, um piloto de 35 anos, que estreou tarde no automobilismo, depois de ser mecânico de seu futuro cunhado Jean-Pierre Jabouille.
- 1980 – Vitória de René Arnoux que cruza a linha de chegada sem gasolina e não completa a volta da consagração.





## 1981 – JACAREPAGUÁ, 29 março

- 1° 2 Carlos REUTEMANN Williams Ford
- 2° 1 Alan JONES Williams Ford Cosworth
- 3° 29 Riccardo PATRESE Arrows Ford Cosworth



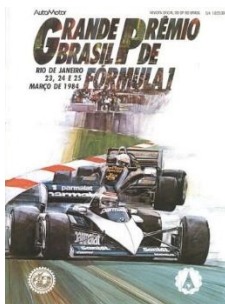
## 1982 – JACAREPAGUÁ, 21 março

- 1° 15 Alain PROST Renault Renault
- 2° 7 John WATSON McLaren Ford Cosworth
- 3° 12 Nigel MANSELL Lotus Ford Cosworth



## 1983 – JACAREPAGUÁ, 13 março

- 1° 5 Nelson PIQUET Brabham BMW
- 2° 1 Keke ROSBERG Williams Ford Cosworth  
(desclassificado por ter sido empurrado na largada)
- 3° 8 Niki LAUDA McLaren Ford Cosworth



## 1984 – JACAREPAGUÁ, 25 março

- 1° 7 Alain PROST McLaren TAG Porsche
- 2° 6 Keke ROSBERG Williams Honda
- 3° 11 Elio De ANGELIS Lotus Renault

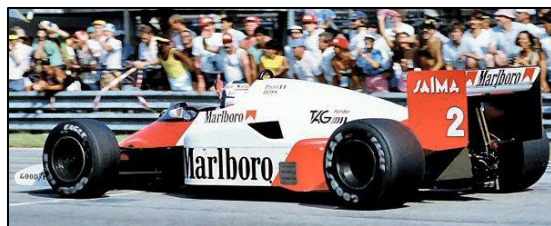


- 1981 – O Grande Prêmio do Brasil retorna para Jacarepaguá. A pista de Interlagos passa a ser considerada obsoleta, com a F1 controlada pela FOCA sob a direção de Bernie Ecclestone.
- 1982 – Um ano marcado pela intensa briga dos dirigentes e fabricantes – A era o início da ‘Era Turbo’ de Balestre contra a FOCA. Os muitos fabricantes não concordavam com a retirada dos motores V8 aspirados da F1. *“No Rio de Janeiro, Jean-Marie Balestre ameaçava através de comunicado que iria retomar o projeto de superlicença que causou a greve dos pilotos em Kyalami. Também planeja abrir aos pilotos representação nos futuros regulamentos”. “Ele sugere banir o efeito do solo e reduzir a largura dos pneus por razões de segurança, mas essas medidas desagradavam a FOCA”.* A corrida é vencida por Nelson Piquet, mas o brasileiro é desclassificado depois dos comissários técnicos descobrirem que a equipe Brabham – *“colocava água nos reservatórios do carro após a corrida para compensar o peso mínimo. No parque fechado os mecânicos despejam muita água e o poliéster do tanque explodiu ... sob os olhos dos comissários técnicos!”.*
- 1983 - Nelson Piquet se vinga de desclassificação no ano anterior e vence no Rio. O Brabham-BMW BT52 dá um passeio nos adversários, mesmo sem ter realizado testes oficiais. Gordon Murray é celebrado como o inventor do "carro flecha".
- 1984 – Vitória de Alain Prost e do projeto da McLaren com Ron Dennis no comando da equipe. John Barnard era o projetista com Mansour Ojeh e Hans Mezger os investidores. Eles venceriam 12 dos 16 GPs daquele ano, com Prost e Lauda (campeão).



## 1985 – JACAREPAGUÁ, 7 abril

- |       |                  |                     |
|-------|------------------|---------------------|
| 1° 2  | Alain PROST      | McLaren TAG Porsche |
| 2° 27 | Michele ALBORETO | Ferrari Ferrari     |
| 3° 11 | Elio De ANGELIS  | Lotus Renault       |



## 1986 – JACAREPAGUÁ, 23 março

- |       |                 |                |
|-------|-----------------|----------------|
| 1° 6  | Nelson PIQUET   | Williams Honda |
| 2° 12 | Ayrton SENNA    | Lotus Renault  |
| 3° 26 | Jacques LAFFITE | Ligier Renault |



## 1987 – JACAREPAGUÁ, 12 abril

- |      |                  |                     |
|------|------------------|---------------------|
| 1° 1 | Alain PROST      | McLaren TAG Porsche |
| 2° 6 | Nelson PIQUET    | Williams Honda      |
| 3° 2 | Stefan JOHANSSON | McLaren Porsche     |



## 1988 – JACAREPAGUÁ, 3 abril

- |       |                |                 |
|-------|----------------|-----------------|
| 1° 11 | Alain PROST    | McLaren Honda   |
| 2° 28 | Gerhard BERGER | Ferrari Ferrari |
| 3° 1  | Nelson PIQUET  | Lotus Honda     |



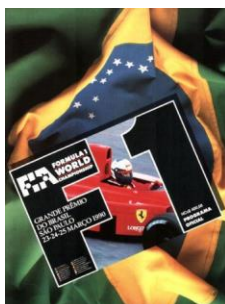
- 1985 – Em 85 o GP do Rio de Janeiro esteve ameaçado até o último minuto devido a grave doença do presidente eleito Tancredo Neves. A vitória de Prost anunciava o favoritismo do piloto francês que chegaria ao seu primeiro título.
- 1986 – Ano marcado pelo trágico acidente rodoviário com Frank Williams. O dirigente retornava de uma sessão de testes em Paul-Ricard, no dia 6 de março, quando seu carro capotou. Com fratura na quarta e quinta vértebras o inglês perde definitivamente o movimento das pernas. Nelson Piquet vence o GP Brasil diante de uma multidão de fãs. Senna termina em segundo, com o narrador Galvão Bueno gritando de euforia.
- 1987 - Jean-Marie Balestre conseguiu forçar a proibição da eletrônica e demais avanços aerodinâmicos na Fórmula 1. Em 1987 e 1988, dois tipos os motores eram utilizados, os turbo e os V8 aspirados até o retorno definitivo dos V8 em 1989. No inverno de 1987, Balestre se mostra cansado dos ataques a sua política na F1 e no mundial de Rally. O dirigente renuncia em dezembro da presidência da FISA, cargo que ele recupera algumas semanas depois, por falta de candidatos.
- 1988 - A temporada começa com o GP do Brasil no Rio de Janeiro, adiado para abril para permitir que todas as equipes terminassem seus carros. Alguns dias antes, uma controvérsia estourou nos bastidores devido a declarações de Nelson Piquet sobre a esposa de Nigel Mansell e o comportamento de Ayrton Senna. Em uma entrevista, o triplo campeão mundial declara que seu ex-companheiro de equipe é casado com *"a mulher mais feia do mundo"*. Em seguida, ele ataca Senna, apelidado de *"taxista de São Paulo"*, dizendo que não *"gosta de mulheres"*. Mansell ignora as provocações e Senna decide processar Piquet por difamação. No GP Brasil a classificação final apresentava seis carros com motores turbo nas primeiras colocações.





## 1989 – JACAREPAGUÁ, 26 março

- 1° 27 Nigel MANSELL Ferrari Ferrari
- 2° 2 Alain PROST McLaren Honda
- 3° 15 Mauricio GUGELMIN March Judd



## 1990 – INTERLAGOS, 25 março

- 1° 1 Alain PROST Ferrari Ferrari
- 2° 28 Gerhard BERGER McLaren Honda
- 3° 27 Ayrton SENNA McLaren Honda



## 1991 – INTERLAGOS, 24 março

- 1° 1 Ayrton SENNA McLaren Honda
- 2° 6 Riccardo PATRESE Williams Renault
- 3° 2 Gerhard BERGER McLaren Honda

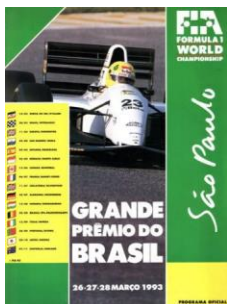


## 1992 – INTERLAGOS, 5 abril

- 1° 5 Nigel MANSELL Williams Renault
- 2° 6 Riccardo PATRESE Williams Renault
- 3° 19 Michael SCHUMACHER Benetton



- 1989 – O GP do dramático acidente de Philippe Streiff. No dia 15 de março de 1989, dez dias antes do início da temporada, quando a maioria das equipes realizava uma sessão de teste de pneus organizada pela Goodyear. Às 11 horas, Philippe Streiff pilotando o AGS, bate na curva do Suspiro, depois da quebra da suspensão traseira esquerda. O carro decola a cerca de 220 km / h, passa por cima do guard-rail e capota violentamente. A com a quebra da proteção sobre a cabeça do piloto Streiff fica no carro sem se mover. Os socorristas são totalmente inexperientes e extraíram o francês sem nenhum cuidado dos destroços para colocá-lo em uma maca. Streiff tem várias fraturas e duplo deslocamento da coluna. Sua nona vértebra dorsal é completamente esmagada. Depois deste acidente a FIA inicia uma série de procedimentos para melhorar a segurança das corridas.
- 1990 – Era o retorno do Grande Prêmio do Brasil a São Paulo, depois de Bernie Ecclestone quebrar o contrato que assegurava a Fórmula 1 no calendário. No final de 89, o município do Rio de Janeiro declarou que não dispunha dos recursos necessários para iniciar os reparos solicitados ao autódromo e Ecclestone trocou a corrida de autódromo. Primeiro conversou com Brasília, mas voltou para São Paulo, cidade natal de Ayrton Senna, onde a prefeitura prometia apoio as reformas propostas. É a última corrida disputada na antiga pista de Interlagos, que sediava o GP do Brasil desde 1972. Os trabalhos de reforma iniciam no inverno de 90 e são faraônicos: infraestrutura ultramoderna, hospital de campanha, estandes, sala de imprensa e, claro, tudo deveria estar pronto até março de 91. A Shell e a Chevrolet financiaram quase todas as despesas orçadas em US \$ 20 milhões.
- 1991 – A estreia do novo circuito de Interlagos marcou a primeira vitória de Ayrton Senna no Brasil.
- 1992 – Com Interlagos lotado, o público assiste a vitória da Williams Renault de Mansell e Patrese em segundo.



### 1993 – INTERLAGOS, 28 abril

- 1° 8     Ayrton SENNA McLarenFord Cosworth
- 2° 0     Damon HILL Williams Renault
- 3° 5     Michael SCHUMACHER Benetton Ford



### 1994 – INTERLAGOS, 27 março

- 1° 5     Michael SCHUMACHER Benetton Ford
- 2° 0     Damon HILL Williams Renault
- 3° 27   Jean ALES Ferrari Ferrari



### 1995 – INTERLAGOS, 26 março

- 1° 1     Michael SCHUMACHER Benetton Renault
- 2° 6     David COULTHARD Williams Renault
- 3° 28   Gerhard BERGER Ferrari Ferrari



### 1996 – INTERLAGOS, 26 março

- 1° 5     Damon HILL Williams Renault
- 2° 3     Jean ALES Benetton Renault
- 3° 1     Michael SCHUMACHER Ferrari Ferrari



- 1993 – Apenas três anos depois das reformas, o futuro do GP Brasil em Interlagos está novamente ameaçado. No final de semana da corrida, Bernie Ecclestone se reuniu com Paulo Maluf, prefeito de São Paulo. O Presidente da FOCA concordou em prorrogar o contrato de Interlagos até 1999, mas deixou uma lista de reformas que somavam mais de oito milhões de dólares. Senna venceria pela segunda vez e a multidão invade a pista de Interlagos para festejar com o ídolo. É a 100ª vitória da McLaren na F1. A prova foi marcada pelo impressionante acidente com Michael Andretti, que capotou o McLaren logo após a largada, envolvendo também Gerhard Berger da Ferrari.
- 1994 – GP de estreia de Senna na equipe Williams-Renault. Na corrida o tri campeão enfrenta dificuldades com o controle de tração do novo carro, roda na volta 56 e abandona a corrida.
- 1995 – Um GP marcado pelas homenagens a Ayrton Senna, morto em 1º maio de 94, após acidente no GP de Imola. A vitória é de Michael Schumacher.
- 1996 – Com Hill na pole position, Rubens Barrichello consegue colocar a Jordan na segunda colocação casa. Na corrida Barrichello se mantém entre os primeiros até a 59ª volta, quando tenta uma ultrapassagem sobre Schumacher para alcançar o terceiro lugar. O brasileiro roda e fica fora da prova. A vitória é de Damon Hill.





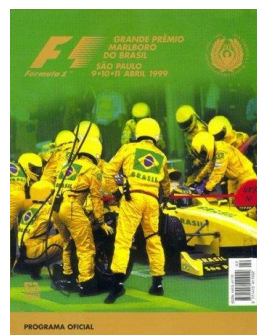
## 1997 – INTERLAGOS, 30 março

- 1° 3 Jacques VILLENEUVE Williams Renault
- 2° 8 Gerhard BERGER Benetton Renault
- 3° 14 Olivier PANIS Prost Mugen Honda



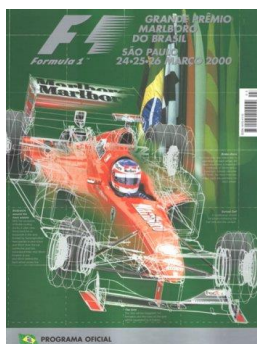
## 1998 – INTERLAGOS, 29 março

- 1° 8 Mika HAKKINEN McLaren Mercedes
- 2° 7 David COULTHARD McLaren Mercedes
- 3° 3 Michael SCHUMACHER Ferrari Ferrari



## 1999 – INTERLAGOS, 11 abril

- 1° 1 Mika HAKKINEN McLaren Mercedes
- 2° 3 Michael SCHUMACHER Ferrari Ferrari
- 3° 8 Heinz-Harald FRENTZEN Jordan Honda



## 2000 – INTERLAGOS, 26 março

- 1° 3 Michael SCHUMACHER Ferrari Ferrari
- 2° 2 David COULTHARD McLaren Mercedes (desclassificado aerofólio irregular)
- 3° 11 Giancarlo FISICHELLA Benetton Playlife

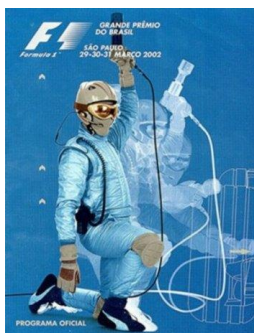


- 1997 – Foi a primeira vitória de Jacques Villeneuve na temporada com Williams.
- 1998 – Uma corrida dominada por Mika Hakkinen. Barrichello, Pedro Paulo Diniz e Ricardo Zonta não terminam a corrida.
- 1999 – Mais uma vez Mika Hakkinen vence com facilidade.
- 2000 - Sob chuva intensa vitória Interlagos assiste a vitória de Michael Schumacher na Fórmula 1 do novo milênio.



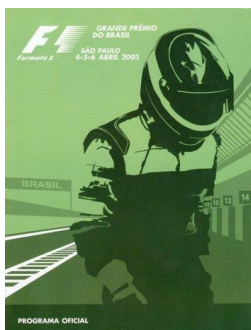
## 2001 – INTERLAGOS, 1º abril

- 1º 4 **David COULTHARD** McLaren Mercedes  
 2º 1 Michael SCHUMACHER Ferrari Ferrari  
 3º 16 Nick HEIDFELD Sauber Petronas



## 2002 – INTERLAGOS, 31 março

- 1º 1 **Michael SCHUMACHER** Ferrari Ferrari  
 2º 5 Ralf SCHUMACHER Williams BMW  
 3º 4 David COULTHARD McLaren Mercedes



## 2003 – INTERLAGOS, 6 abril

- 1º 11 **Giancarlo FISICHELLA** Jordan Ford  
 2º 6 Kimi RAIKKONEN McLaren Mercedes  
 3º 8 Fernando ALONSO Renault Renault



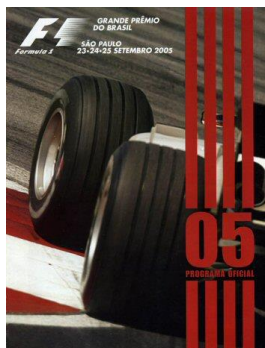
## 2004 – INTERLAGOS, 24 outubro

- 1º 3 Juan-Pablo MONTOYA Williams BMW  
 2º 6 Kimi RAIKKONEN McLaren Mercedes  
 3º 2 Rubens BARRICHELLO Ferrari Ferrari



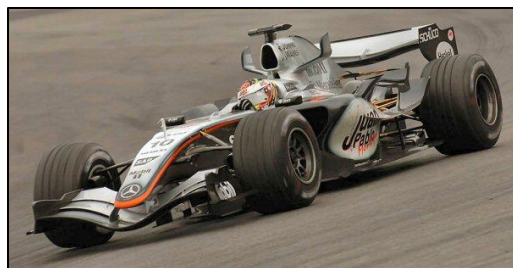
- 2001 – Corrida que marcou o primeiro grande duelo entre Juan-Pablo Montoya e Michael Schumacher. A vitória foi de David Coulthard.
- 2002 – Outra vez Montoya e Schumacher protagonizam uma disputada pela liderança da prova. No final, dobradinha em família, Michael Schumacher, com a Ferrari em primeiro, Ralf Schumacher de Williams BMW, em segundo.
- 2003 – Uma corrida marcada por vários incidentes. Primeiro a chuva alagou o circuito e a Curva do Sol se transformou num rio. A prova foi interrompida e a pista teve que ser drenada. Na 54ª volta o piloto Fernando Alonso sofreu um grave acidente após bater nos destroços do Jaguar de Mark Webber na subida para a reta principal. A corrida é finalizada e Alonso ainda garante o terceiro lugar. No pódio Giancarlo Fisichella da Jordan recebeu o troféu de primeiro colocado, mas a FIA recontou o tempo da prova e decidiu que a vitória era de Kimi Raikkonen. O piloto da McLaren receberia o troféu em Imola.
- 2004 - Juan-Pablo Montoya finalmente vence o GP Brasil, Rubens Barrichello é terceiro.





## 2005 – INTERLAGOS, 25 setembro

- |       |                                      |
|-------|--------------------------------------|
| 1° 10 | Juan-Pablo MONTTOYA McLaren Mercedes |
| 2° 9  | Kimi RAIKKONEN McLaren Mercedes      |
| 3° 5  | Fernando ALONSO Renault Renault      |



## 2006 – INTERLAGOS, 22 outubro

- |       |                                 |
|-------|---------------------------------|
| 1° 6  | Felipe MASSA Ferrari Ferrari    |
| 2° 1  | Fernando ALONSO Renault Renault |
| 3° 12 | Jenson BUTTON Honda Honda       |



## 2007 – INTERLAGOS, 21 outubro

- |      |                                  |
|------|----------------------------------|
| 1° 6 | Kimi RAIKKONEN Ferrari Ferrari   |
| 2° 5 | Felipe MASSA Ferrari Ferrari     |
| 3° 1 | Fernando ALONSO McLaren Mercedes |

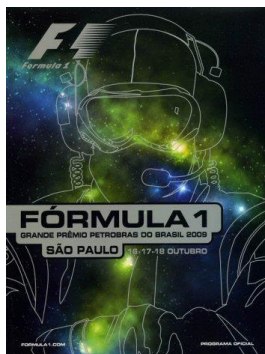


## 2008 – INTERLAGOS, 2 novembro

- |      |                                 |
|------|---------------------------------|
| 1° 2 | Felipe MASSA Ferrari Ferrari    |
| 2° 5 | Fernando ALONSO Renault Renault |
| 3° 1 | Kimi RAIKKONEN Ferrari Ferrari  |



- 2005 – Vitória de Montoya, com Fernando Alonso festejando o título ao cruzar a linha de chegada em terceiro. Aos 24 anos, o piloto espanhol se tornava o mais jovem campeão da história da F1. Em 2010, Sebastian Vettel se tornaria o mais jovem campeão da história da Fórmula 1.
- 2006 – Primeira vitória de Felipe Massa no GP Brasil
- 2007 - Kimi Raikkonen vence e é campeão mundial
- 2008 – Felipe Massa venceu a corrida e comemora o título. Mas a corrida não havia terminado. Lewis Hamilton ainda chegaria em quinto, 38 segundos depois de Massa, ao conseguir ultrapassar Timo Glock (Toyota) já na subida para a linha de chegada. O brasileiro foi vice-campeão e o piloto inglês festejou seu primeiro título em São Paulo.



## 2009 – INTERLAGOS, 18 outubro

1° 14	<b>Mark WEBBER</b>	<b>Red Bull Renault</b>
2° 5	Robert KUBICA	BMW Sauber BMW
3° 1	Lewis HAMILTON	McLaren Mercedes



## 2010 – INTERLAGOS, 7 novembro

1° 5	<b>Sebastian VETTEL</b>	<b>Red Bull Renault</b>
2° 6	Mark WEBBER	Red Bull Renault
3° 8	Fernando ALONSO	Ferrari Ferrari



## 2011 – INTERLAGOS, 27 novembro

1° 2	<b>Mark WEBBER</b>	<b>Red Bull Renault</b>
2° 1	Sebastian VETTEL	Red Bull Renault
3° 4	Jenson BUTTON	McLaren Mercedes



## 2012 – INTERLAGOS, 25 novembro

1° 3	<b>Jenson BUTTON</b>	<b>McLaren Mercedes</b>
2° 5	Fernando ALONSO	Ferrari Ferrari
3° 6	Felipe MASSA	Ferrari Ferrari



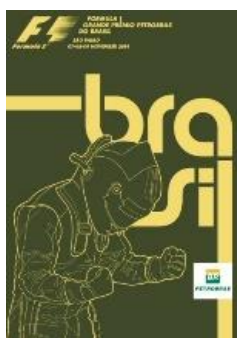
- 2009 – Outra vitória de Mark Webber no GP Brasil, mas foi Jenson Button, com um quinto lugar que festejou o título de campeão do mundo pela equipe Brawn GP.
- 2010 - Primeira vitória de Sebastian Vettel no GP Brasil com Red Bull Renault
- 2011 – Mais uma vez Mark Webber vence o GP Brasil
- 2012 - Vitória de Jenson Button com McLaren. Massa é terceiro





### 2013 – INTERLAGOS, 24 novembro

- |      |  |
|------|--|
| 1° 1 | <b>Sebastian VETTEL</b> Red Bull Renault |
| 2° 2 | Mark WEBBER Red Bull Renault             |
| 3° 3 | Fernando ALONSO Ferrari Ferrari          |



### 2014 – INTERLAGOS, 9 novembro

- |       |                                       |
|-------|---------------------------------------|
| 1° 6  | <b>Nico ROSBERG</b> Mercedes Mercedes |
| 2° 44 | Lewis HAMILTON Mercedes Mercedes      |
| 3° 19 | Felipe MASSA Williams Mercedes        |



### 2015 – INTERLAGOS, 15 novembro

- |       |                                       |
|-------|---------------------------------------|
| 1° 6  | <b>Nico ROSBERG</b> Mercedes Mercedes |
| 2° 44 | Lewis HAMILTON Mercedes Mercedes      |
| 3° 5  | Sebastian VETTEL Ferrari Ferrari      |



### 2016 – INTERLAGOS, 13 novembro

- |       |   |
|-------|---|
| 1° 44 | <b>Lewis HAMILTON</b> Mercedes Mercedes |
| 2° 6  | Nico ROSBERG Mercedes Mercedes          |
| 3° 33 | Max VERSTAPPEN Red Bull Ferrari         |

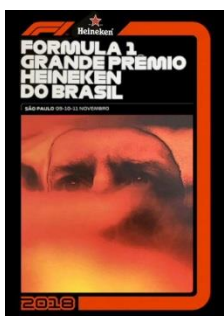


- 2013 – Vitória de Sebastian Vettel, com Mark Webber se despedindo da F1 em segundo.
- 2014 – Vitória de Nico Rosberg com Mercedes. Aquele final de semana os bastidores da F1 lamentavam a morte desportista francês François Guite, de 86 anos. Depois de abandonar a natação, esporte que dominou nos anos 60/70, o francês foi para a petrolífera francesa ELF e l , através de seu apoio, fez renascer o automobilismo na França. Foi fundamental nas carreiras vitoriosas de François Cevert, Patrick Depailler, Ren  Arnoux, Didier Pironi e Alain Prost. Guiter foi o homem que levou a Renault de volta às corridas na década de 1970, primeiro em Le Mans e depois na F1.
- 2015 – Segunda vitória de Nico Rosberg no GP Brasil.
- 2016 – Terceira vitória consecutiva da Mercedes no GP Brasil, desta vez com Lewis Hamilton.



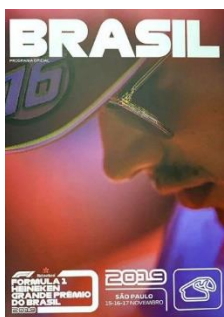
## 2017 – INTERLAGOS, 12 novembro

- 1° 5 Sebastian VETTEL Ferrari Ferrari
- 2° 77 Valtteri BOTTAS Mercedes Mercedes
- 3° 7 Kimi RAIKKONEN Ferrari Ferrari



## 2018 – INTERLAGOS, 11 novembro

- 1° 44 Lewis HAMILTON Mercedes Mercedes
- 2° 33 Max VERSTAPPEN Red Bull TAG Heuer
- 3° 7 Kimi RAIKKONEN Ferrari Ferrari



## 2019 – INTERLAGOS, 17 novembro

- 1° Max VERSTAPPEN Red Bull TAG Heuer
  - 2° Pierre Gasly Red Bull Toro Rosso
  - 3° Lewis Hamilton Mercedes Mercedes\*
- (penalizado finalizou em 7º)  
Carlos Sainz é o terceiro colocado



**2017 – Vitória de Sebastian Vettel com Ferrari**

**2018 – Pela primeira vez desde o primeiro GP Brasil, nenhum piloto brasileiro está inscrito na prova. Lewis Hamilton vence a corrida, estabelecendo o novo tempo recorde para o circuito paulista ( 1min 07s 281) na sessão de classificação**

**2019 – Uma corrida emocionante da primeira a última volta. Show de pilotagem na vitória de Max Verstappen. Pierre Gasly foi segundo e Lewis Hamilton o terceiro no pódio. Após a premiação, o campeão foi punido por ter batido em Alex Albon. Carlos Sainz é declarado terceiro colocado, depois de largar em último. A corrida foi marcada pela batida entre as duas Ferraris durante uma disputa pela quarta colocação no final da prova. O incidente reabriu a crise na Scuderia italiana.**



# 49 ANOS

Autódromo de Tarumã

08 novembro de 2019



# 39ª 12 HORAS TARUMÃ

8 HORAS AO VIVO NO YOUTUBE

A PROVA DE LONGA DURAÇÃO MAIS DESAFIADORA DO PAÍS.  
39ª EDIÇÃO ANO 2019



DIAS 14 E 15 NO AUTÓDROMO  
**DEZEMBRO**

LARGADA MEIA NOITE DE SÁBADO

LARGADA ESTILO 'LE MANS' + PREMIAÇÃO EM DINHEIRO

NOVO FORMATO DE EVENTO  
COM CARROS DA CATEGORIA MARCAS E PILOTOS

MAIS DE 50 CARROS INSCRITOS | OS MELHORES PILOTOS DO BRASIL  
| TRACK DAY | CLASSIC CHALLENGE | ESPAÇO KIDS | SHOW DE MANOBRAS |  
FOODTRUCKS | TRANSMISSÃO AO VIVO PELO YOUTUBE | SHOW DE FOGOS

WWW.12HORASDETARUMA.COM.BR WWW.SALVACRAFTBEER.COM  
WHATSAPP: (51) 3485 1510 INSTAGRAM: 12HORASDETARUMA





# OS VENCEDORES

1º/12 FÓRMULA 1 GP Abu Dhabi Lewis Hamilton

17/11 FÓRMULA 1 GP Brasil Max Verstappen

17/11 WTCC – Macau race 3 Andrew Priaulx

17/11 WTCC – Macau race 2 Yvan Muller

16/11 WTCC – Macau race 1 Yvan Muller

17/11 NASCAR Homestead Kyle Busch

10/11 WEC 4 Horas China Bruno Senna / Gustavo Menezes



**ENDURANCE BRASIL**

**Na pista eles são internacionais**



7ª ETAPA – Santa Cruz do Sul - RS



... e isso é tudo.

Eles chegam, correm e vão embora, sempre em silêncio. Suas apresentações são transmitidas ao vivo no [Youtube](#), com qualidade e profissionalismo. Os carros são maravilhosos. Afinal, o que esses pilotos poderiam querer mais, perguntaria Marcus Zamponi ...

IMPERIO

ENDURANCE

BRASIL 2019

www.CRONOMAP.com

Santa Cruz do Sul - RS

7ª Etapa - ENDURANCE BRASIL

02 de Novembro de 2019

Corrida - Endurance RS

Pos	Nº	Piloto(s)	TEMPO/DE	PROVA			Melhor Volta			
				Dif/Av	Vts	Última	Tempo	Kmh	na	
1	113	Pedro Queirolo/David Muffato	AJR	3:00:47.596	-	120	- PIT -	1:14.940	168.6	2
2	175	H.Assunção/L.Floss/F.Fortes	AJR	1:10.927	1:10.927	120	- PIT -	1:15.424	168.5	107
3	85	Nilson Ribeiro/José Ribeiro	AJR	1:11.262	0.335	120	- PIT -	1:15.889	167.5	107
4	9	Xandy Negrão/Xandinho Negrão	MercedesAMG	== 118 ==	2 laps	118	- PIT -	1:20.468	157.9	68
5	55	Marcel Visconde/Ricardo Mauricio	Porsche	40.923	2 laps	118	- PIT -	1:19.355	160.1	98
6	9	T.De Andrade/J. Martini/M. Muller	AJRTubarão	== 117 ==	3 laps	117	- PIT -	1:19.617	159.6	109
7	8	Guilherme Figueiroa/Julio Campos	MercedesAMG	1:05.840	3 laps	117	- PIT -	1:19.535	159.8	93
8	19	Chico Longo/Daniel Serra	Ferrari488	== 116 ==	4 laps	116	- PIT -	1:19.003	160.9	32
9	12	Jindra Kraucher/Aldo Piedade Jr	Sigma	== 114 ==	6 laps	114	- PIT -	1:22.565	153.9	90
10	20	W.Ebrahim/F.Ebrahim/P.Aguiar	GinettaG57	== 113 ==	7 laps	113	- PIT -	1:17.508	164.0	98
11	555	Renato Braga/Renan Guerra	Ginetta	== 112 ==	8 laps	112	- PIT -	1:25.663	148.3	68
12	3	Alexandre Auler/Leandro Romera	MercedesAMG	22.131	8 laps	112	- PIT -	1:25.661	148.3	64
13	63	Sergio Ribas/Guilherme Ribas	AstonMartin	36.564	8 laps	112	- PIT -	1:25.091	149.3	4
14	155	Ricardo Mendes/Tom Filho	Ferrari458	== 111 ==	9 laps	111	- PIT -	1:26.217	147.4	93
15	32	Mauro Kern/Paulo Sousa	MCTubarão	== 110 ==	10 laps	110	- PIT -	1:26.164	147.5	6
16	22	L.Ferrari/F.Abrunhoza/S.Jimenez	MercedesAMG	== 106 ==	14 laps	106	- PIT -	1:26.378	147.1	89
17	14	Junior Victorino/Marcelo Karam	AudiA3	== 102 ==	18 laps	102	- PIT -	1:30.920	139.8	94
18	159	A.Caleffi/M. Lemke/R. Lemke	Linea	52.915	18 laps	102	- PIT -	1:31.705	138.6	84
19	7	Aldoir Sette/Jansen Bueno	Protótipo7	== 101 ==	19 laps	101	- PIT -	1:26.015	147.7	14
20	72	Carlos Antunes/Yuri Antunes	MRX	== 95 ==	25 laps	95	- PIT -	1:23.300	152.6	35
21	37	Stuart Turvey/Renato Turelli	ProtótipoKTT	== 94 ==	26 laps	94	- PIT -	1:24.915	153.3	49
22	76	H.Assunção/E.Padron/F.Fortes	MRX	== 90 ==	30 laps	90	- PIT -	1:25.433	148.7	2
23	89	Matheus Stumpf/Renato Stumpf	RadicalSR3	== 73 ==	47 laps	73	- PIT -	1:24.985	149.5	19
24	11	Emilio Padron/M. Vianna/T. Marques	AJR	== 58 ==	82 laps	58	- PIT -	1:18.143	162.6	35
25	18	Fernando Poeta/Andersom Toso	Lambo	== 54 ==	86 laps	54	- PIT -	1:28.616	143.4	33
26	16	Essio Viches/Pablo Alves	Ginetta	== 41 ==	79 laps	41	- PIT -	1:33.072	136.5	2
27	34	Mario Marcondes/Ricardo Haag	MRX	== 21 ==	99 laps	21	- PIT -	1:26.960	148.1	5
28	44	Ruben Ghisleni/Hardy Kohl Jr	MRX	== 1 ==	119 laps	1	- PIT -	27:12.080	7.8	1

Melhor Volta: Pedro Queirolo/David Muffato (113), 1:14.940 (média de 169,6 km/h), na 2ª volta

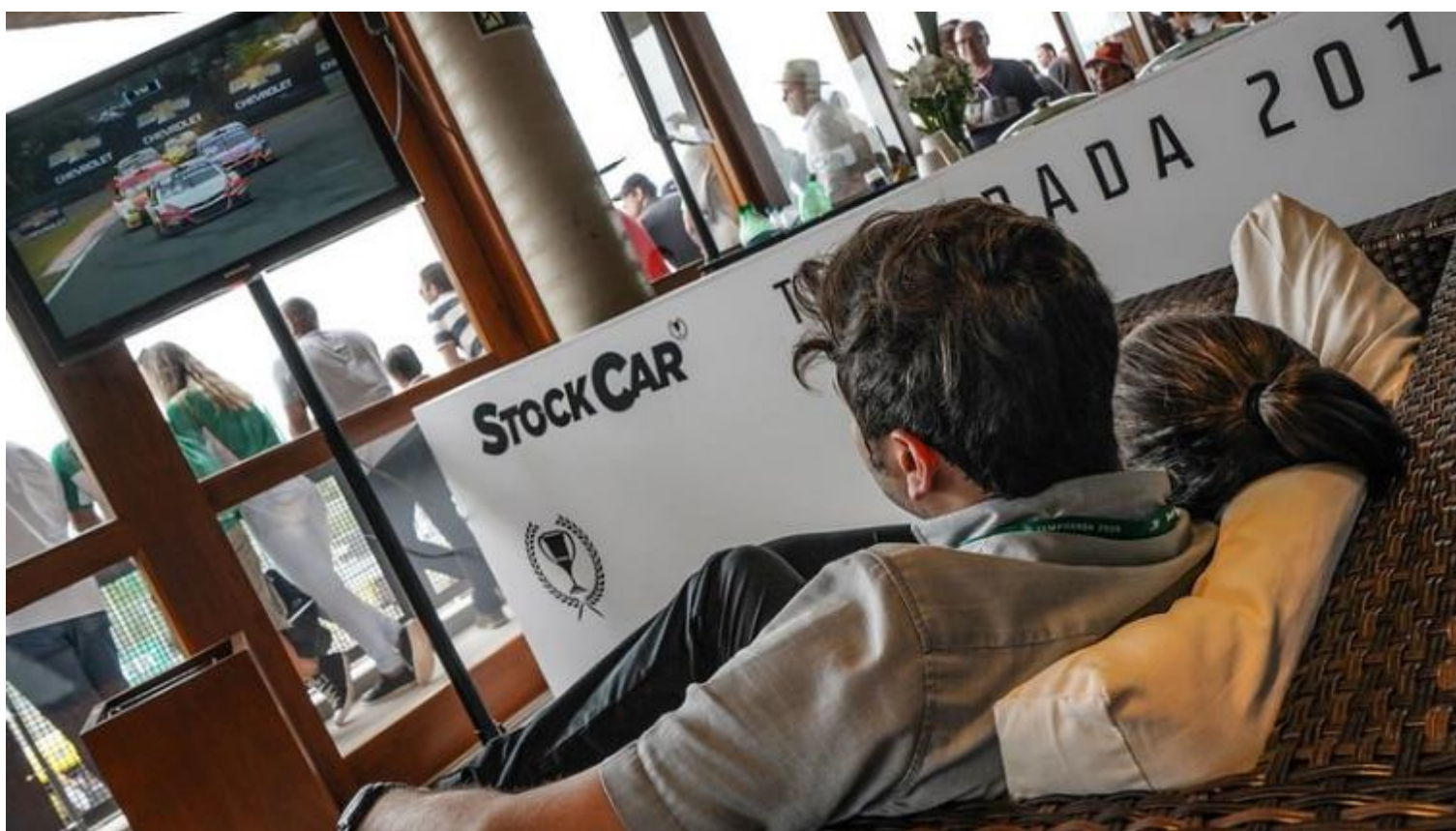


**STOCK CAR** 40  
UMA TEMPORADA HISTÓRICA ANOS

10ª ETAPA

# Velo Città

Foto: Danilo Cardoso



## Planejando o futuro





# Velo Città

## Serra foi terceiro e seguiu em primeiro

### CLASSIFICAÇÃO:

- 1° Daniel Serra, 305 pontos
- 2° Ricardo Maurício, 287
- 3° Thiago Camilo, 281
- 4° Rubens Barrichello, 265
- 5° Julio Campos, 265

Fotos: Duda Bairros



### Thiago Camilo#21 e Bruno Baptista#44

venceram a rodada dupla do Velo Città, disputada no dia 10 novembro. Marcada pela instabilidade climática, a rodada iniciou com chuva e terminou com pista seca, proporcionando uma bagunça no jogo de estratégias e resultando em duas grandes corridas, que viram Daniel Serra ser o terceiro em ambas e se isolar na liderança do campeonato restando duas corridas.

A prova 1 teve início com a presença do Safety Car por conta do alto volume de água na pista, que foi se dissipando conforme as voltas se passavam. Alguns resolveram arriscar colocando pneus de pista, como Marcos Gomes - escolha que se mostrou errônea, com o campeão de 2015 terminando a prova somente em 24º, a duas voltas do vencedor.

Lá na frente, quem tentou arriscar foi Felipe Fraga, que decidiu permanecer com pneus de chuva e só reabastecer. No entanto, com o trilho formado na pista, Fraga passou a andar quatro segundos acima de Camilo, que efetuou a ultrapassagem tranquilamente, enquanto o piloto da Cimed foi despencando aos poucos até receber a bandeirada em sétima.

### CORRIDA 2

Ao terminar em oitavo, Baptista partiu na segunda prova da terceira posição e por lá permaneceu até a bateria de pitstops, quando seu carro passou a render mais e ele passou Diego Nunes e o então líder Átila Abreu, que, com problemas de direção hidráulica, caiu de primeiro para décimo. No fim, após uma enorme pressão de Nunes, Baptista recebeu a bandeirada com 1s445 de vantagem para Diego, com Serra novamente em terceiro.

A segunda corrida, contou com um incidente polêmico entre Serra e Camilo nas duas primeiras curvas, com os dois se tocando quando o piloto da Ipiranga arriscou uma ultrapassagem por dentro. Por conta disso, Camilo, que retornou à pista de forma bastante perigosa, chegou apenas em 19º.

A próxima etapa, última antes da Grande Final, está marcada para o dia 24 de novembro em Goiânia.

# RESULTADOS FINAIS

Fotos: Duda Bairros



## Corrida 1

- 1 . Thiago Camilo 25 voltas
- 2 . Gabriel Casagrande a 8.000
- 3 . Daniel Serra a 15.566
- 4 . Cacá Bueno a 16.196
- 5 . Julio Campos a 18.902
- 6 . Ricardo Zonta a 20.328
- 7 . Felipe Fraga a 21.851
- 8 . Bruno Baptista a 27.585
- 9 . Diego Nunes a 28.070
- 10 . Átila Abreu a 29.618
- 11 . Marcel Coletta a 32.058
- 12 . Ricardo Maurício a 32.215
- 13 . Rubens Barrichello a 35.183
- 14 . Rafael Suzuki a 37.298
- 15 . Bia Figueiredo a 38.678
- 16 . Gaetano di Mauro a 40.270
- 17 . Allam Khodair a 40.494
- 18 . Felipe Lapenna a 54.246
- 19 . Lucas Foresti a 55.822
- 20 . Denis Navarro a 1:15.210
- 21 . Guga Lima a 1 volta
- 22 . Galid Osman a 1 volta
- 23 . Nelson Piquet Jr a 1 volta
- 24 . Marcos Gomes a 2 voltas
- 25 . Valdeno Brito a 3 voltas

## Não completaram

- 26 . Cesar Ramos a 9 voltas
- 27 . Max Wilson a 23 voltas

**Melhor volta:** Gabriel Casagrande, 1min29s920



## Corrida 2

- 1 . Bruno Baptista 28 voltas em 47:29:00
- 2 . Diego Nunes a 1.445
- 3 . Daniel Serra a 1.611
- 4 . Ricardo Zonta a 10.387
- 5 . Rubens Barrichello a 11.223
- 6 . Julio Campos a 11.621
- 7 . Cesar Ramos a 12.233
- 8 . Ricardo Maurício a 12.635
- 9 . Cacá Bueno a 15.678
- 10 . Átila Abreu a 17.630
- 11 . Gaetano di Mauro a 18.344
- 12 . Marcos Gomes a 18.359
- 13 . Marcel Coletta a 18.694
- 14 . Max Wilson a 18.867
- 15 . Gabriel Casagrande a 20.717
- 16 . Felipe Fraga a 25.495
- 17 . Nelson Piquet Jr a 28.042
- 18 . Bia Figueiredo a 30.665
- 19 . Thiago Camilo a 31.078
- 20 . Rafael Suzuki a 32.797
- 21 . Lucas Foresti a 33.160
- 22 . Guga Lima a 35.853
- 23 . Galid Osman a 53.009

## Não completaram

- 24 . Denis Navarro a 19 voltas
- 25 . Allam Khodair a 24 voltas
- 26 . Valdeno Brito a 27 voltas
- 27 . Felipe Lapenna a 27 voltas

**Melhor volta:** Lucas Foresti, 1min29s726



# Só falta uma

11ª ETAPA  
Goiânia





## Decisão em Interlagos dia 15/12

Em Goiânia assistimos mais uma vez uma corrida artificial, auxiliada por forças externas, que tiram a legitimidade e o brilhantismo do automobilismo de competição. A vitória do excepcional piloto Ricardo Maurício na corrida 2, foi mais uma demonstração da ilegitimidade da conquista beneficiada pelo auxílio do *'botão de potência extra'*. Valdeno Brito liderou a corrida desde a primeira volta, e em condições 'normais' ganharia a prova, mas, há poucos metros do final, não só perdeu o primeiro lugar, como também o segundo e terceiro, acabando a corrida em quarto. Valdeno deixou Goiânia esquecido, longe do pódio, das entrevistas e das fotografias. Tudo por culpa do auxílio da potência extra. Certamente teríamos outros protagonistas sem essas interferências externas, e tivemos....

## Casagrande e Fraga vencem em Goiânia. Definidos os candidatos ao título na Super Final

*Primeiro colocado na prova complementar, Ricardo Maurício foi desclassificado pela CBA pelo não funcionamento da luz de freio*

A 11ª etapa do Campeonato Brasileiro de Stock Car, disputada no dia 24/11 em Goiânia, consagrou Gabriel Casagrande como vencedor da primeira prova da rodada dupla e teve Felipe Fraga como melhor classificado na corrida complementar depois da desclassificação de Ricardo Maurício, que havia chegado em primeiro. O paulista perdeu a vitória devido ao não funcionamento da luz de freio – item obrigatório segundo o regulamento técnico.

Agora, **Daniel Serra (335 pontos), Thiago Camilo (306), Ricardo Mauricio (292), Rubens Barrichello (284), Julio Campos e Felipe Fraga (ambos com 293)** decidirão quem será o campeão na Super Final, a ser disputada em São Paulo no dia 15 de dezembro. Como elemento extra para acirrar a disputa, a última corrida concederá pontuação dupla para o vencedor – ou seja 60 pontos estarão em jogo em Interlagos.



# RESULTADOS FINAIS

## Corrida 1

- 1 . Gabriel Casagrande 27 voltas
- 2 . Cesar Ramos a 0.836
- 3 . Lucas Foresti a 6.831
- 4 . Daniel Serra a 8.466
- 5 . Thiago Camilo a 9.753
- 6 . Felipe Fraga a 13.469
- 7 . Nelson Piquet Jr a 14.508
- 8 . Guilherme Salas a 15.846
- 9 . Valdeno Brito a 17.309
- 10 . Julio Campos a 19.098
- 11 . Cacá Bueno a 20.197
- 12 . Diego Nunes a 20.967
- 13 . Felipe Lapenna a 24.259
- 14 . Allam Khodair a 24.723
- 15 . Raphael Reis a 35.732
- 16 . Ricardo Maurício a 37.571
- 17 . Guga Lima a 38.626
- 18 . Ricardo Zonta a 39.380
- 19 . Rubens Barrichello a 1:22.423
- 20 . Tuca Antoniazzi a 1:25.645
- 21 . Bruno Baptista a 1 volta
- 22 . Galid Osman a 1 volta
- 23 . Átila Abreu a 3 voltas
- 24 . Denis Navarro a 7 voltas

### Não completaram

- 25 . Gaetano di Mauro a 21 voltas
- 26 . Max Wilson a 22 voltas
- 27 . Bia Figueiredo a 22 voltas
- 28 . Rafael Suzuki a 22 voltas
- 29 . Marcel Coletta a 22 voltas

**Melhor volta:** *Thiago Camilo, 1:25.506*

## Corrida 2

- 1 . Felipe Fraga 29 voltas
- 2 . Nelson Piquet Jr a 0.640
- 3 . Valdeno Brito a 0.698
- 4 . Rubens Barrichello a 4.721
- 5 . Julio Campos a 6.816
- 6 . Gaetano di Mauro a 8.119
- 7 . Ricardo Zonta a 9.074
- 8 . Guilherme Salas a 12.328
- 9 . Gabriel Casagrande a 15.075
- 10 . Daniel Serra a 16.266
- 11 . Átila Abreu a 19.409
- 12 . Galid Osman a 21.012
- 13 . Thiago Camilo a 22.634
- 14 . Cacá Bueno a 23.277
- 15 . Denis Navarro a 25.643
- 16 . Diego Nunes a 28.234
- 17 . Allam Khodair a 31.995
- 18 . Rafael Suzuki a 39.814
- 19 . Bia Figueiredo a 41.466
- 20 . Guga Lima a 46.564
- 21 . Lucas Foresti a 1 volta
- 22 . Tuca Antoniazzi a 1 volta

### Não completaram

- 23 . Felipe Lapenna a 9 voltas
- 24 . Bruno Baptista a 11 voltas
- 25 . Raphael Reis a 23 voltas
- 26 . Cesar Ramos a 27 voltas
- 27 . Max Wilson não largou
- 28 . Marcel Coletta não largou

## Desclassificado

- 29 . Ricardo Maurício (Eurofarma RC)

**Melhor volta:** Nelsinho Piquet, 1:26.675

Fotos: Duda Bairos



Stock Light

# Fim da brincadeira SALAS CAMPEÃO







STOCK LIGHT

2019

CAMPEÃO

Guilherme Salas

KTF  
SPORTS

85  
america-net

FRASLE

FREMAX

G. Salas Dr.

ELCARTO

# RESULTADOS FINAIS

Fotos: Duda Bairos

## CORRIDA 1

1. Guilherme Salas a 21 voltas
2. Gabriel Robe a 1.158
3. Gustavo Myasava a 2.260
4. Gustavo Frigotto a 3.427
5. Marcio Campos a 4.079
6. Diego Ramos a 18.156
7. Raphael Abbate a 24.721
8. Matheus Iorio a 25.341
9. Erik Mayrink a 27.839
10. Raphael Teixeira a 34.116
11. Pedro Boesel a 35.717
12. André Moraes Jr a 37.274
13. Pedro Calanda a 1 volta
14. Ricardo Barbosa a 1 volta
15. Marco Cozzi a 6 voltas
16. Kleber Eletric a 9 voltas
17. Lukas Moraes a 11 voltas
18. Vinicius Kwong a 14 voltas
19. Felipe Papazissis a 20 voltas
20. Raphael Reis a 20 voltas
21. Pedro Fernandes a 20 voltas
22. Gabriel Lusquiños excluído

## CORRIDA 2

1. Matheus Iorio 19 voltas
2. Gabriel Robe a 3.251
3. Gustavo Myasava a 3.581
4. Guilherme Salas a 6.394
5. Gustavo Frigotto a 8.563
6. Diego Ramos a 9.115
7. Marco Cozzi a 9.722
8. Pedro Boesel a 15.099
9. Raphael Reis a 15.127
10. Pedro Calanda a 16.367
11. Raphael Teixeira a 16.638
12. Erik Mayrink a 22.917
13. Gabriel Lusquiños a 24.130
14. Vinicius Kwong a 25.443
15. Felipe Papazissis a 21.566
16. Marcio Campos a 32.952
17. Leonardo Sanchez a 1 volta
18. Kleber Eletric a 3 voltas
- Não completaram
19. André Moraes Jr a 12 voltas
20. Raphael Abbate a 16 voltas
21. Lukas Moraes a 19 voltas
22. Pedro Fernandes excluído
23. Ricardo Barbosa excluído

### Classificação de pilotos

1. Guilherme Salas, 295 pontos (campeão)
2. Gustavo Frigotto, 233
3. Gabriel Robe, 195





# Será assim?

## O 'NOVO' STOCK CAR



Lançamento em Buenos Aires do 'novo' Super TC2000

A organização do campeonato Brasileiro de Stock Car confirmou (11) que contará com mais uma montadora a partir da temporada 2020. A **Toyota** ingressará na competição com o modelo Corolla, em uma temporada na qual a categoria também estreará um novo projeto de carro, que adotará monoblocos originais produzidos pelas fábricas participantes e uma filosofia mais alinhada com as expectativas dos fãs de automóveis.

O anúncio foi realizado em Buenos Aires, (10) na Argentina. Segundo o acordo, a Toyota fornecerá carros para pilotos do grid da categoria, passando a disputar as vitórias com a Chevrolet, tradicional parceira da Stock Car, que no próximo ano continuará a utilizar o modelo Cruze.

Outra novidade importante apresentada pelos executivos da Toyota e da Stock Car é a "Academia de Jovens Pilotos Toyota Gazoo Racing – Brasil", que já selecionou seis kartistas entre 15 e 17 anos de idade para uma seletiva que se dará nas etapas de Goiânia (24/11) e Interlagos (15/12), os dois últimos compromissos da Stock Car em 2019. Os participantes serão submetidos a um treinamento por parte de profissionais especializados, que visa desenvolver habilidades específicas e importantes para os pilotos na atualidade, como relacionamento com a imprensa, estratégias de carreira, conhecimento técnico, condicionamento físico e mental, e processos de trabalho com o engenheiro de pista.

*"A Toyota é uma marca de grande tradição no esporte e sua entrada representa um passo importante na reformulação que está em andamento na Stock Car", disse Carlos Col, CEO da Vicar Promoções Desportivas, organizadora da categoria. "Toyota e Chevrolet impulsionarão nosso projeto de evolução técnica e desportiva, além de reforçarem nossa imagem de categoria líder no cenário sul-americano. O automobilismo brasileiro recebe uma grande notícia hoje e nós ficamos felizes em poder trazê-la a público", completou o dirigente.*

Desde o início de 2019, a Stock Car vem implementando ajustes em suas plataformas desportiva, técnica e de marketing. Os principais destaques são a decisão de retomar a configuração de campeonato multimarcas, o projeto do novo carro, o reforço de sua presença no universo digital, a implantação de novos equipamentos e ferramentas para otimização do trabalho da Confederação Brasileira de Automobilismo e a racionalização de custos, com a realização de eventos de dois dias – ao invés dos tradicionais três dias, de sexta-feira a domingo.

Fonte: VICAR

# HB20 – Sempre bons espetáculos

Fotos: Rodrigo Ruiz







## **CORRIDA 1**

### **Abbate e Cordeiro abrem etapa com vitórias**

Raphael Abbate e Luiz Cordeiro abriram com vitória a rodada dupla correspondente à penúltima etapa da Copa HB20, disputada no início da tarde do sábado (23/11) em Goiânia com um grid de 31 carros e disputas em todas os setores do grid.

Atual líder do campeonato, Abbate triunfou após uma disputa intensa com o experiente Edgar Favarin nas voltas finais, defendendo-se bem dos ataques do carro #74 e recebendo a bandeirada com menos de meio segundo de vantagem, com o piloto local Pablo Alves anotando um ótimo terceiro lugar em sua estreia. Adriano Rabelo e Rogerio Motta, outro destaque da corrida, completaram o pódio da Pro.

Na sexta posição do resultado final, Luiz Cordeiro conquistou a vitória na classe Super com muita autoridade, chegando quase quatro segundos à frente do atual líder do campeonato, Luciano Viscardi. Kleber Eletric e Daniel Nino, principais rivais de Viscardi, foram terceiro e quarto, nesta ordem, com outro estreante, Keka Teixeira.

Fotos: Rodrigo Ruiz



## **CORRIDA 2**

### **Pablo Alves estreia com pé direito e Luiz Cordeiro vence mais uma**

No domingo (24/11), o brasiliense Luiz Cordeiro foi o grande nome da Copa HB20, na prova que fechou a penúltima etapa em Goiânia. O piloto da Super largou na pole position e manteve a liderança até o final para conquistar a vitória na geral, feito inédito no campeonato até aqui. A segunda posição da Super ficou novamente nas mãos de Luciano Viscardi e a terceira com Kleber Eletric que, mesmo saindo da pista no início da prova, conseguiu manter um bom ritmo. Keka Teixeira e Edgar Colamarino completando o pódio.

Na Pro, o estreante Pablo Alves foi o vencedor. Correndo em casa, o piloto goiano largou na quarta posição e teve bom desempenho para vencer logo em sua segunda corrida na categoria. Novamente marcando presença no pódio, Rogério Motta terminou na segunda posição.

# RESULTADOS FINAIS

## CORRIDA 1

1. Raphael Abbate (Pro), 14 voltas
  2. E. Favarin/O. dos Santos (Pro), a 0s459
  3. Pablo Alves (Pro), a 4s569
  4. Adriano Rabelo (Pro), a 5s789
  5. Rogerio Motta (Pro), a 6s208
  6. Luiz Cordeiro (Super), a 6s907
  7. Raphael Teixeira (Pro), a 10s377
  8. Luciano Viscardi (Super), a 11s014
  9. Beto Cavaleiro (Pro), a 16s258
  10. Caio Carvalho (Pro), a 16s624
  11. Jorge Martelli (Pro), a 16s938
  12. Felipe Carvalho (Pro), a 18s984
  13. Kleber Eletic (Super), a 20s719
  14. Daniel Nino (Super), a 22s604
  15. Bruno Testa (Pro), a 23s204
  16. Diogo Augusto (Pro), a 24s158
  17. Lucas/C. Bornemann (Pro), a 27s412
  18. Cesar Fonseca (Pro), a 30s661
  19. Keka Teixeira (Super), a 32s606
  20. Edgar Colamarino (Super), a 36s102
  21. Lula Ornelas (Super), a 39s757
  22. Marcos Ramos (Pro), a 40s412
  23. Marcelo Zebrinha (Super), a 43s294
  24. Flavio Andrade (Super), a 49s973
  25. Thiago Sansana (Super), a 57s292
  26. Edson Reis (Super), a 1min18s568
  27. F. Marques (Super), a 1min19s404
  - Não completaram:
  28. Wagner Cardoso (Pro), a 7 voltas
  29. Edu Doriguel (Super), a 8 voltas
  30. Pedro Cardoso (Pro), a 11 voltas
  31. Vinicius Kwong (Pro), não largou
- Melhor volta:** Pablo Alves, 1min53s068



Pódio da Pro



## CORRIDA 2

1. Luiz Cordeiro (Super) - 14 voltas
2. Pablo Alves (Pro) - a 4.584
3. Rogerio Motta (Pro) - a 5.179
4. Raphael Abbate (Pro) - 6.225
5. Luciano Viscardi (Super) - 8.159
6. Beto Cavaleiro (Pro) - 10.436
7. Edgar Favarin/Odair Santos (Pro) - 12.221
8. Raphael Teixeira (Pro) - 12.437
9. Diego Augusto (Pro) - 12.926
10. Jorge Martelli (Pro) - 17.645
11. Kleber Eletic (Super) - 18.821
12. Caio Carvalho (Pro) - 19.267
13. Felipe Carvalho (Pro) - 20.337
14. Bruno Testa (Pro) - 21.178
15. Wagner Cardoso (Pro) - 22.805
16. Cesar Fonseca (Pro) - 23.646
17. C. Bornemann/L. Bomemann (Pro) - 24.211
18. Pedro Cardoso (Pro) - 26.193
19. Keka Teixeira (Super) - 27.402
20. Edgar Colamarino (Super) - 34.907
21. Marcos Ramos (Pro) - 35.503
22. Luis Ornelas (Super) - 37.964
23. Daniel Nino (Super) - 39.684
24. Flavio Andrade (Super) - 41.508
25. Vinicius Kwong (Pro) - 46.986
26. Edson Reis (Super) - 47.293
27. Eduardo Doriguel (Super) - 1:15.730
28. Thiago Sansana (Super) - a 4 voltas
- Não completaram
29. Adriano Rabelo (Pro)
30. Marcelo Zebra (Super)
31. Francisco Marques (Super)



Pódio da Pro



Fotos: Rodrigo Ruiz



Pódio da Super



Pódio da Super





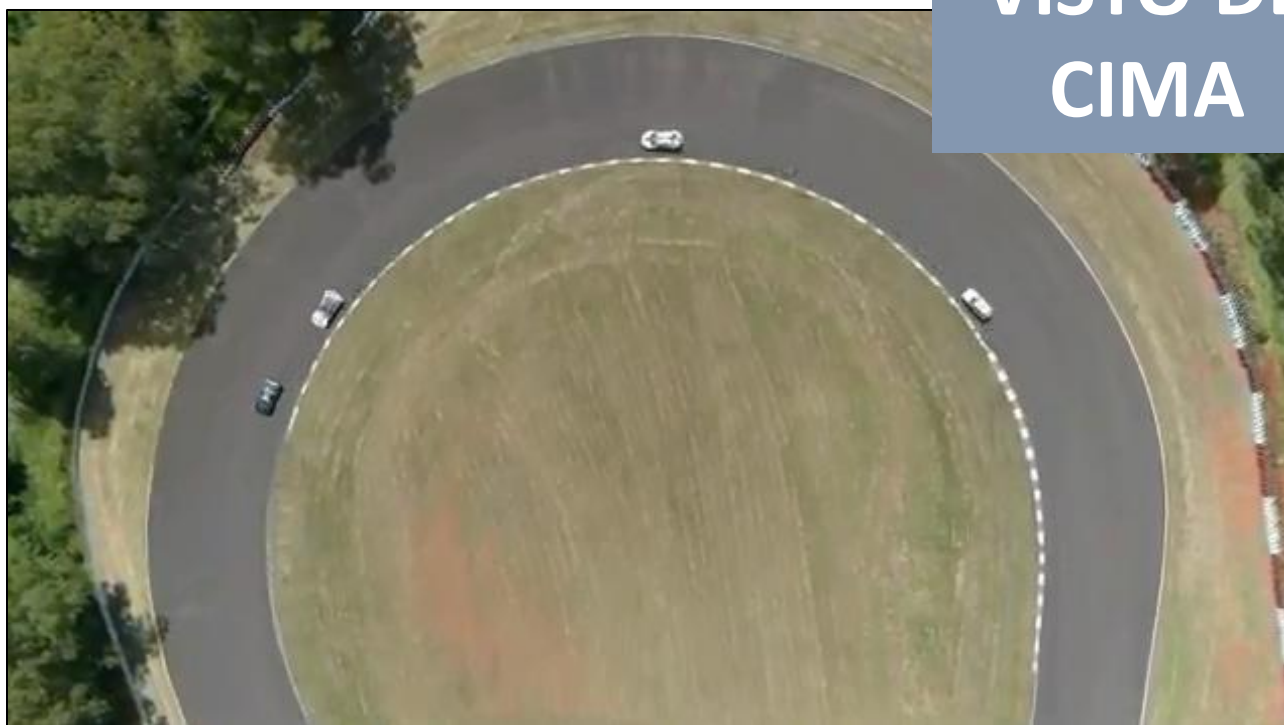


**FINAL DO GAÚCHO**

**Como nunca se viu**

## FINAL DO GAÚCHO

# TARUMÃ VISTO DE CIMA



Imagens Youtube

Tarumã, 16 de novembro de 2019 foi um dia histórico para o jornalismo esportivo e para o automobilismo gaúcho. Na manhã de sábado, Marcos Mosquetta e sua equipe de cinegrafistas chegaram ao autódromo de Tarumã para realizar a cobertura da etapa final do campeonato regional de Marcas e as 2 Horas da categoria Super Turismo. Nas caixas e malas da equipe de produção, cabos, microfones, mesa de corte, câmeras HD e um Drone, equipamento suficiente para fazer o sonho de 20 anos se tornar realidade - transmitir ao vivo a final do campeonato sob todos os ângulos, com competência, paixão e profissionalismo.

O resultado foi um show de imagens, algo inimaginável quando a pequena produtora de vídeo iniciou seu trabalho na cidade de Canoas, no início dos anos 90 ([VEJA](#)). A transmissão com som e imagens perfeitas inaugura uma nova possibilidade para as transmissões do automobilismo, já bem explorada em outras coberturas ao vivo no Youtube.







Imagens Youtube

Hoje não precisamos mais de grandes infraestruturas profissionais de televisão, caminhões de externa, quilômetros de cabos, transmissores, links, estúdio e uma dezena de profissionais para fazer uma transmissão. Tudo está facilitado e com uma pequena equipe de bons profissionais é possível fazer o trabalho, que só grandes produtoras de TV conseguiam, com resultados excelentes. Seria possível fazer mais ao acrescentar um ou dois repórteres, montar um estúdio para entrevistas, contratar dois produtores, um diretor de imagens e mais alguns equipamentos auxiliares, como um gerador de caracteres e efeitos especiais. Mas tudo isso custa dinheiro e com o tempo poderá ser alcançado.

Por agora, está excelente, perfeito para as exigências atuais, afinal há 5,8 bilhões de celulares com acesso à internet\* no mundo e a cobertura das corridas de automóvel através da televisão convencional perdeu o sentido...

\* Mais uma vez – não esqueçam da **radio web**, é barato e dá audiência.



# RESULTADOS FINAIS

Etapa Final: Autódromo Tarumã, Viamão – RS  
17 novembro 2019

## MARCAS

### CLASSE A:

- 1º #8 Analino SIRTULI
- 2º #819 Paulo JUNIOR/IKE Ramos
- 3º #116 Rafael COSTA/Fernando NOSÉ

### CLASSE B:

- 1º #29 GUTO Rotta
- 2º #99 Demilson ANDRADE/Thiago MESSIAS
- 3º #46 Diego POSSUELO

### CLASSE N:

- 1º #86 Jonas SIMON
- 2º #5 Gustavo dos SANTOS
- 3º #84 Fabiano FLORES

## COPA FUSCA

- 1º #88 Daniel FIGHERA
- 2º #8 Moacir FIGHERA
- 3º #52 Max CASSALHA

## PROTÓTIPOS RS

- 1º #14 Igor EBERLE/Walter KONRAD
- 2º #42 Antonio SOARES
- 3º #2 Fernando TOSCHI/Fernando MELLO

## FÓRMULA 1.4

- 1º #11 Matheus JACQUES
- 2º #74 Eduardo CAVALI
- 3º #8 Thiago FRIEDRICH

Fonte: FGA

Foto Dudu Leal



FOTOS: Divulgação/Facebook



Guto Rotta festeja com o pai a vitória na classe B



Jonas Simon vencedor Classe N



Protótipos RS



M. Jacques



# CAMPEONATO GAÚCHO: SUPER TURISMO

Nasceu, cresceu e promete continuar vivo



Foto: Grégori Dai Prá



1º TS



1º TL



1º T1



1º T2

## RESULTADO FINAL – Super Turismo – 7ª Etapa - 2 HORAS TARUMÃ



Super Turismo - 7ª Etapa

Autódromo de Tarumã - Viamão 3,039 Km

2 horas de Tarumã

16/11/2019 13:45

Corrida (2:00:00 Tempo) iniciado em 13:50:49

Pos	No.	Piloto(s)	cat	Marca	Vts	PROVA	Dif	Melhor	na
1	7	Paulo Sousa	GT	BMW	89	2:00:04.200		1:09.126	80
2	17	Humberto Giacomello/Andre Senger	GT	Sonic	89	2:00:23.190	18.990	1:10.802	70
3	199	Rodrigo Lemke/Marcelo Lemke	TS	Linea	89	2:00:23.399	19.199	1:09.808	80
4	46	L.Mottin/A.Baldo/C.Belleza	GT	Montana	88	2:00:54.827	1 Volta	1:12.490	45
5	31	Julliano Salton	TS	Linea	86	2:01:14.870	3 Voltas	1:12.257	12
6	70	C.Vianna/F.Brock/G.Lopez	TS	Aldee	83	2:00:29.053	6 Voltas	1:15.548	31
7	88	Ricardo Terres	T1	Gol	81	2:00:27.756	8 Voltas	1:18.166	75
8	27	Silverio Mello/Jonathan Mello	T2	Gol	81	2:00:42.623	8 Voltas	1:18.771	73
9	53	Marcio Martins/Thiago Martins	T2	Gol	81	2:00:50.806	8 Voltas	1:18.470	30
10	14	Junior Victorette/Rafael Iserhard	TS	Mercedes	80	2:00:21.118	9 Voltas	1:16.859	54
11	197	Luiz Sena Jr/Maicen Roncen	TL	Celta	80	2:01:05.687	9 Voltas	1:22.189	60
12	44	Pedro Avila/Alessandro Granda	T2	Corsa	79	2:00:48.898	10 Voltas	1:18.600	5
13	8	Silvio Lodi/Nicolas Dall Agnol	TL	Celta	79	2:01:22.197	10 Voltas	1:22.622	5
14	127	Rodrigo Machado/Christian Castro	TL	Onix	78	2:00:06.153	11 Voltas	1:23.274	42
15	153	Fernando Doval/Claiton Salcedo	TL	Gol	78	2:00:21.572	11 Voltas	1:21.865	74
16	12	Mauro Vargas/Jorge Maino	TL	Escort	78	2:01:21.902	11 Voltas	1:23.399	4
17	18	Silvano Brock/Muriel	TS	Aldee	75	1:47:12.209	14 Voltas	1:12.559	15
18	39	Cleiton Krause/Junior Victorette	T2	Uno	75	2:00:05.166	14 Voltas	1:23.150	10
19	118	Joao L Kreuz/Ricardo Kreuz	TS	Aldee	71	1:37:32.913	18 Voltas	1:10.798	71
20	48	Sergio Rocha/Paulo Fontes	T1	Onix	64	2:01:16.950	25 Voltas	1:18.632	15
21	180	Renato Kreuz/Nikolas Kreuz	T1	Gol	33	52:01.251	56 Voltas	1:18.786	2
22	16	F.Schlosser/J.Schlosser/J.Sala	TL	Celta	14	1:08:36.199	75 Voltas	1:26.173	2
23	21	Arthur Caleffi/Luiz Sena Jr	GT	Mercedes					0



BMW vencedor



Paulo Souza vencedor das 2 Horas de Tarumã é entrevistado pelo narrador Geferson Kern, observado a esquerda por Marcos Mosquetta





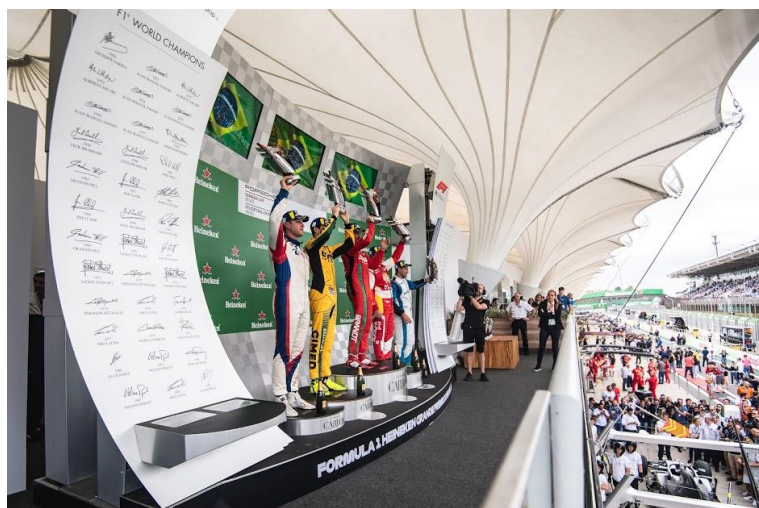
# Porsche Cup Brasil Interlagos



Classe 4.0



Classe 3.8



Os carros da Porsche Cup Brasil decidiram o campeonato 2019 na preliminar do GP Brasil de F1. Na classe Carrera Cup 4.0, Marçal Müller terminou a corrida em quinto e entrou para a história ao ser o primeiro piloto a “unificar” os títulos. O gaúcho é o único em 15 temporadas a vencer os campeonatos nas duas categorias principais (em 2017 foi campeão na classe Challenge).

O triunfo do competidor do carro #544 foi coroado pela prova mais emocionante do ano. Enquanto Marçal fez uma prova relativamente tranquila em quinto, os quatro primeiros duelaram da luz verde à bandeira quadriculada. Melhor para Ricardo Baptista, que cruzou a linha à frente de Werner Neugebauer, Alceu Feldman e Miguel Paludo.

Com o sétimo lugar no geral, Rodrigo Mello venceu a classe GT3 Cup e também o campeonato. Foi seu primeiro título de sprint na Porsche Cup Império.

## Resultado Final \* GT3 Cup 4.0

**Campeão: Marçal Müller**



1. Ricardo Baptista, 17 voltas em 27:57.385
2. Alceu Feldmann, a 0.677
3. Miguel Paludo, a 1.444
4. Marçal Müller, a 7.011
5. Rodrigo Mello\*, a 9.298
6. Pedro Aguiar, a 9.977
7. Sylvio de Barros\*, a 11.291
8. Marcelo Franco\*, a 18.058
9. Werner Neugebauer, a 0.287
10. Maurizio Billi\*, a 20.883
11. Adalberto Baptista\*, a 31.646
12. Rodolfo Toni\*, a 33.118
13. Marcelo Tomasoni\*, a 33.306
14. Carlos Ambrósio\*, a 59.140
15. Pedro Marreiros\*, a 59.307
16. Renato Braga, a 11 voltas
17. Eduardo Azevedo, a 15 voltas
18. Marcel Coletta, a 17 voltas
19. Eloi Khouri, a 17 voltas
20. Lico Kaesemodel, DQ

## CLASSE Carrera Cup 3.8

**Campeão: Fran Lara**



1. Enzo Elias, 16 voltas em 26:45.093
2. Felipe Baptista, a 10.899
3. Fran Lara\*, a 18.461
4. Lucas Salles\*, a 31.016
5. Matheus Iorio, a 31.548
6. Urubatan Jr.\*, a 32.016
7. Zeca Feffer\*, a 35.634
8. Ayman Darwich\*\*, a 37.712
9. Marco Billi\*, a 39.454
10. Nelsinho Marcondes\*\*, a 43.456
11. Cesar Urnhani\*, a 50.687
12. Léo Sanchez\*\*, a 53.824
13. Nelson Monteiro\*, a 59.708
14. Ramon Alcaraz\*, a 1:13.577
15. Eduardo Menossi\*\*, a 1:17.675
16. Paulo Totaro\*\*, a 1:18.571
17. André Gaidzinski\*\*, a 1:21.343
18. Georgios Frangulis\*\*, a 1:31.123
19. Sang Ho Kim\*\*, a 1 volta
20. Francisco Horta\*, a 13 voltas

\* GT3 Cup 3.8

\*\* Sport 3.8



30 novembro 2019

9º Porsche Carrera Cup BR

# 500 KM INTERLAGOS





## GRID LARGADA

1. #444 Felipe Baptista e Esteban Guerrieri, 1:35.606
2. #27 Ricardo Baptista e Lucas di Grassi, 1:35.680
3. #7 Miguel Paludo e Justin Allgaier, 1:35.758
4. #1 Werner Neugebauer e Ricardo Zonta, 1:35.768
5. #270 JP Mauro e Felipe Fraga, 1:35.780
6. #31 Luca Seripieri e Alan Hellmeister, 1:35.784
7. #53 Rodolfo Toni e Danilo Dirani, 1:35.898
8. #20 Pedro Aguiar e Guilherme Salas, 1:35.900
9. #4 Vitor Baptista e Filipe Albuquerque, 1:35.907
10. #33 Daniel Schneider e Nelson Piquet Jr., 1:35.922
11. #3 Fran Lara e Felipe Nasr, 1:35.930
12. #5 Sylvio de Barros e Caca Bueno, 1:35.949
13. #18 Carlos Ambrosio e Dennis Dirani, 1:36.142
14. #29 Rodrigo Mello, Sergio Jimenez e Neto, 1:36.248
15. #100 Alceu Feldmann e Gabriel Casagrande, 1:36.260
16. #81 Gil Farah e Enzo Elias, 1:36.269
17. #10 Adalberto Baptista e Bruno Baptista, 1:36.278
18. #90 Eduardo Azevedo e Ricardo Mauricio, 1:36.397
19. #16 Marcelo Hahn e Christian Hahn, 1:36.625

## Campeões de 2019

### 4.0

#### Endurance

Carrera Cup: Luca Seripieri e Alan Hellmeister

GT3 Cup: Luca Seripieri e Alan Hellmeister

#### Sprint

Carrera Cup: Marçal Müller

GT3 Cup: Rodrigo Mello

#### Overall

Werner Neugebauer

### 3.8

#### Endurance

Carrera Cup: Leo Sanchez e Átila Abreu

GT3 Cup: Leo Sanchez e Átila Abreu

Sport: Cesar Urnhani e Nelsinho

Marcondes

#### Sprint

Carrera Cup: Enzo Elias

GT3 Cup: Fran Lara

#### Overall

Chico Horta

O capítulo final dos primeiros 15 anos de história da Porsche Império Cup foi uma celebração histórica em Interlagos. Depois de 500 km de muita emoção e outro tanto de drama, com pista seca e molhada, a dupla do carro #444 recebeu a bandeirada em primeiro lugar. Foi uma reviravolta formidável para Vitor Baptista e Filipe Albuquerque, que viram o carro perder uma roda na volta de apresentação e largar do fundo do grid na prova de 117 voltas.

O título de endurance da temporada 2019 ficou com a dupla do carro #31, Luca Seripieri e Alan Hellmeister. Eles cruzaram a linha de chegada em quarto lugar no geral, levantando também o campeonato da classe GT3 Cup nas corridas de longa duração.







# WEC – China



1º LMP2



1º GTE Pro



1º GTE Am

# A vitória histórica

Fotos: WEC



Gustavo Menezes, o francês Norman Nato e Bruno Senna os vencedores da equipe Rebellion

Foi a quarta vez em oito temporadas da categoria que um carro não-híbrido venceu na classificação geral. A conquista do **Rebellion** no dia 10 de **Menezes, Nato e Senna**, chegando mais de um minuto à frente dos novos líderes do campeonato, Sebastien Buemi, Kazuki Nakajima e Brendon Hartley, da Toyota foi histórica.

Único piloto a ter vitórias nas quatro categorias do WEC desde o início da categoria, em 2012, Senna e seus parceiros agora ocupam a terceira posição no campeonato.

Já o trio que chegou à China na liderança, formado por José María López, Kamui Kobayashi e Mike Conway, também da Toyota, recebeu uma punição por ter queimado a largada e, com isso, acabou relegado ao terceiro lugar do pódio, diante dos dois carros da equipe LNT de Michael Simpson/Charlie Robertson/Guy Smith e Jordan King/Ben Hanley/Egor Orudzhev, nesta ordem.

Na divisão **LMP2**, vitória do ano da JOTA, com **Antonio Felix da Costa, Roberto Gonzalez e Anthony Davidson** - eles não venciam desde a etapa de Spa-Francorchamps de 2015 e deram à Goodyear o primeiro triunfo na categoria. Representante brasileiro na classe e atual campeão, André Negrão foi o quarto ao lado de Thomas Laurent e Pierre Ragues no carro da Signatech Alpine Elf.

Por fim, nas categorias **GT**, a **Ferrari de James Calado/Alessandro Pier Guidi**, da AF Corse, e o **Aston Martin de Jonathan Adams/Salih Yoluc/Charlie Eastwood** levaram as vitórias nas divisões **Pro e Am**, respectivamente. A próxima etapa do campeonato será as 8h do Bahrein, que será realizada entre os dias 12 e 14 de dezembro.



EXTRA EXTRA

# Maldição elétrica



**(AUTOSPORT - do texto original)** A Volkswagen vai terminar o seu apoio de fábrica a todos os programas que utilizem motores de combustão interna, numa estratégia de centrar os seus esforços na mobilidade elétrica.

Numa declaração divulgada esta sexta-feira (22/11), a marca alemã pretende começar a focar-se nos desportos motorizados que são elétricos.

O diretor da Volkswagen Motorsport, Sven Smeets, disse que o desporto motorizado pode ser usado como meio para o desenvolvimento de veículos elétricos:

“Vamos concentrar-nos nos programas de desportos motorizados elétricos, para o desenvolvimento de carros de produção no futuro. A inovação na tecnologia é um objetivo nosso.”

**O IMPOSSÍVEL EXISTE**

Ford Mustang Elétrico está saindo da fábrica

**Mach-E**





# WRC

‘De olho na eletricidade’

## Citroën dá o fora do Mundial Rali



### A CULPA NÃO É NOSSA...

“A nossa decisão de parar o programa WRC no final de 2019 é motivada pela decisão de Sébastien Ogier de deixar a Citroën Racing. Esta é obviamente uma situação que não queríamos, mas não previmos a temporada 2020 sem Sébastien Ogier. Gostaria de agradecer às equipas Citroën Racing pela sua paixão e empenho. Parte do ADN da Citroën está intimamente ligada aos ralis e estamos orgulhosos de ser uma das marcas de maior sucesso na história da WRC, com nada menos que 102 vitórias e 8 títulos de fabricantes”, disse Linda Jackson, diretora da Citroën.

**USA**

# Os vitoriosos da América

novembro







## #18 KYLE BUSCH BICAMPEÃO

Classificação:



PRINTABLE PLAYOFFS GRID ▸

PLAYOFF STANDINGS

POS	DRIVER	MFR	POINTS	BEHIND	STARTS	WINS	TOP 5s	TOP 10s	DNFs	LAPS LED	STAGE WINS	RANK	POINTS
1	18 KYLE BUSCH*		5040	0	36	5	17	27	2	1582	12	1	46
2	19 MARTIN TRUEX, JR.*		5035	-5	36	7	15	24	2	1371	9	2	42
3	4 KEVIN HARVICK*		5033	-7	36	4	15	26	3	953	6	3	28
4	11 DENNY HAMLIN*		5027	-13	36	6	19	24	1	922	6	4	37
5	22 JOEY LOGANO*		2380	-2660	36	2	12	21	0	899	11	5	30
6	42 KYLE LARSON*		2339	-2701	36	1	8	17	8	529	5	6	11
7	12 RYAN BLANEY*		2339	-2701	36	1	11	18	4	422	2	7	9
8	2 BRAD KESELOWSKI*		2318	-2722	36	3	13	19	4	1085	4	8	24
9	14 CLINT BOWYER		2290	-2750	36	0	7	18	7	138	1	9	0
10	9 CHASE ELLIOTT*		2275	-2765	36	3	11	15	6	601	5	10	24

# Fórmula 1

**GP BRASIL**

17, novembro 2019

20ª ETAPA



A aula  
Max Verstappen



## 2ª Etapa - GP BRASIL, Interlagos

### Conferência Imprensa

#### PILOTOS

- 1º Max VERSTAPPEN (Red Bull Racing)
- 2º Pierre GASLY (Toro Rosso)
- 3º Lewis HAMILTON (Mercedes)

ENTREVISTA A DOR:  
(Rubens Barrichello)

**P:** Que ótima corrida Max. Você parecia imbatível hoje. Parecia, ao dirigir, que usava um pneu interminável?

**Max VERSTAPPEN:** Bem, Lewis foi muito rápido, então eu tive que continuar pressionando. O tempo todo com a estratégia, ele fez uma parada mais cedo, então tivemos que estar realmente bem em todas as nossas paradas. Mas sim, duas vezes tivemos uma boa jogada, então o tempo todo estávamos de volta à primeira posição. A partir daí eu pude controlar a corrida com os pneus que tinha. Inacreditável. Foi muito divertido e, é claro, ótimo vencer a corrida.

**P:** Com a velocidade, você ultrapassou a Ferrari e achava que tinha velocidade para ultrapassar Lewis também nas relargadas?

**Verstappen:** Bem, eu estava atrás, então eu estava empurrando todos para tentar estar perto dele e foi o meu único objetivo. Por causa disso, eu estava perto do DRS. Sabíamos que já tínhamos uma velocidade máxima ótima durante todo o fim de semana.

**P:** Muito bem para você e a Honda, é uma grande conquista. Lewis e Pierre, como foi esse final. Lewis, quando você foi para o canto, achou que tinha uma folga, que tinha velocidade para ultrapassá-lo na reta?



## A CORRIDA NA VISÃO DOS PILOTOS

**Lewis HAMILTON:** Honestamente, eu não tentei, mas ele fez um ótimo trabalho, ele foi muito justo e se posicionou bem para o final. Peço desculpas honestamente ao Albon. Fui tentar... a brecha estava ali, mas obviamente ele fechou para fazer a curva e foi completamente minha culpa. Mas ainda assim, uma grande corrida. Max fez um trabalho fantástico hoje. Eles apenas nos superaram em termos de desempenho geral. Não conseguimos acompanhá-los nas retas. Eu corri com o coração, eu dei tudo, tentei de tudo e corri muitos riscos hoje, como você viu.

**Q: Como você sempre faz. Os brasileiros amam você. Quando você está aqui, é sempre pura corrida, então vimos pura corrida hoje. [Com] Max, ele parecia imbatível hoje?**

**Hamilton:** Jogamos tudo contra ele. Honestamente, poderíamos acompanhá-los nas curvas, mas eles estavam nos superando nas retas, portanto não acho que houvesse algo que pudéssemos fazer.

**Q: Muito bem. Ei, Pierre! Depois de uma temporada difícil, é bom voltar ao pódio, o pódio que você merece há muito tempo?**

**Pierre GASLY:** É o meu primeiro pódio na Fórmula 1 e, com certeza, nunca vou esquecê-lo. É um momento tão especial que não sei o que dizer. É muito emocionante e também conseguir isso contra esses caras! A Toro Rosso deu um carro fantástico desde que voltei e estou muito feliz pela Honda, pela Toro Rosso, é um dia incrível.

**P: Eu sei que é seu primeiro pódio na [F1], mas eu quis dizer isso porque você está no pódio há tanto tempo em sua carreira que é bom estar no pódio na Fórmula 1, não é?**

**Gasly:** Estive muitas vezes no pódio e você meio que esquece, e é isso que eu amo no esporte a motor - essas emoções, a luta. Eu continuei acreditando até o fim. Vi que eles estavam lutando e tentei empurrar o máximo que pude e a oportunidade veio até nós. Um ótimo final com Lewis também. Eu até me abaixava no carro, tentando obter alguns quilômetros mais, todos os menos mecânicos, esses caras um grande parabéns e um grande agradecimento.

**Q: Muito bom para você e para a Honda. Para manter a frente na reta, você defendeu como pode no final...**

**Gasly:** Eu estava tenso. Eu disse para a máquina - me dê tudo... E consegui... Eu estou muito feliz; Eu não sei o que dizer.











F1® RACE CLASSIFICATION			LAP: 71 / 71	SÃO PAULO	#BrazilGP
				PIT STOPS	
1	VERSTAPPEN	Red Bull Racing		3	(S) (S) (M) (S)
2	GASLY	Toro Rosso	+6.077	2	(S) (M) (S)
3	HAMILTON	Mercedes	+6.139	3	(S) (S) (M) (S)
4	SAINZ	McLaren	+8.896	1	(S) (M)
5	RAIKKONEN	Alfa Romeo	+9.452	2	(S) (M) (S)
6	GIOVINAZZI	Alfa Romeo	+10.201	2	(S) (M) (S)
7	RICCIARDO	Renault	+10.541	2	(M) (S) (S)
8	NORRIS	McLaren	+11.204	2	(S) (H) (M)
9	PEREZ	Racing Point	+11.529	2	(S) (M) (S)
10	KVYAT	Toro Rosso	+11.931	2	(M) (S) (S)
11	MAGNUSSEN	Haas	+12.732	2	(S) (M) (S)
12	RUSSELL	Williams	+13.599	3	(M) (M) (S) (S)
13	GROSJEAN	Haas	+14.247	2	(S) (M) (S)
14	ALBON	Red Bull Racing	+14.927	2	(S) (M) (S)
15	HULKENBERG	Renault	+18.059	3	(M) (H) (S) (S)
16	KUBICA	Williams	+1 LAP	4	(M) (M) (H) (S) (S)
17	VETTEL	Ferrari	+6 LAP	2	(S) (M) (S)
18	LECLERC	Ferrari	+6 LAP	2	(M) (H) (S)
19	STROLL	Racing Point	+6 LAP	2	(S) (M) (S)
	BOTTAS	Mercedes	OUT	2	(S) (H) (M)

Lewis Hamilton foi punido após o pódio por acidente contra Albon, finalizou em 7ª e Sainz ficou com o troféu de terceiro colocado



GP BRASIL 2020 – INTERLAGOS

# Ato Final?



Tamas Rohonyi, Bernie Ecclestone

# *Fórmula 1*

**GP ABU DHABI**

1º, dezembro 2019

21ª ETAPA



Até o ano que vem  
**Lewis Hamilton**





## A CORRIDA NA VISÃO DO CAMPEÃO

### Lewis Hamilton

*“Estou orgulhoso e muito agradecido a essa equipe. Apesar de já termos vencido o campeonato, todos me apoiaram até o fim. Também continuo a aprender que este carro é uma obra de arte. Viajei para 21 países diferentes, ou até mais e quero agradecer a todos os fãs que me inspiram, que me mandam mensagens. Obrigado por me apoiarem e assistirem a Fórmula 1. Temos cada vez mais jovens pilotos no grid e eu fico muito orgulhoso de vê-los aqui e espero ter boas batalhas com eles.”*












  




# FIA FORMULA 2 CHAMPIONSHIP


Yas Marina, Abu Dhabi

## FASTEST



## QUALIFYING RESULT

				TIME
1	Sergio SETTE CAMARA		DAMS	1:49.751
2	Callum ILOTT		Sauber Junior Team by Charouz	+0.089
3	Louis DELETRAZ		Carlin	+0.180
4	Nobuharu MATSUSHITA		Carlin	+0.406
5	Guanyu ZHOU		UNI-Virtuosi	+0.439
6	Nyck DE VRIES		ART Grand Prix	+0.537
7	Nicholas LATIFI		DAMS	+0.552
8	Jack AITKEN		Campos Racing	+0.769
9	Nikita MAZERPIN		ART Grand Prix	+0.867
10	Mick SCHUMACHER		PREMA Racing	+0.901





## **CLASSIFICAÇÃO FINAL 2019**

1°	Lewis HAMILTON	413 pontos campeão
2°	Valtteri BOTTAS	326 vice
3°	Max VERSTAPPEN	278
4°	Charles LECLERC	264
5°	Sebastian VETTEL	240
6°	Carlos SAINZ	96
7°	Pierre GASLY	95
8°	Alexander ALBON	92
9°	Daniel RICCIARDO	54
10°	Sergio PEREZ	52

## **CLASSIFICAÇÃO CONSTRUTORES 2019**

1°	MERCEDES	739
2°	FERRARI	504
3°	RED BULL RACING HONDA	417
4°	MCLAREN RENAULT	145
5°	RENAULT	91
6°	SCUDERIA TORO ROSSO HONDA	85
7°	RACING POINT BWT MERCEDES	73
8°	ALFA ROMEO RACING FERRARI	57
9°	HAAS FERRARI	28
10	WILLIAMS MERCEDES	1

37.800 pneus consumidos

160.000 litros gasolina queimados





Reginaldo Leme, assiste a corrida final em casa, após demissão da TV Globo /Instagram R.Leme



## F1® RACE CLASSIFICATION

LAP: 55/55

YAS MARINA



#AbuDhabiGP

				PIT STOPS
1	HAMILTON	Mercedes		1 (M) (H)
2	VERSTAPPEN	Red Bull Racing	+16.768	1 (M) (H)
3	LECLERC	Ferrari	+43.435	2 (M) (H) (S)
4	BOTTAS	Mercedes	+44.381	1 (M) (H)
5	VETTEL	Ferrari	+1:04.353	2 (S) (H) (M)
6	ALBON	Red Bull Racing	+1:09.204	1 (M) (H)
7	PEREZ	Racing Point	+1 LAP	1 (M) (H)
8	NORRIS	McLaren	+1 LAP	1 (S) (H)
9	KVYAT	Toro Rosso	+1 LAP	1 (H) (M)
10	SAINZ	McLaren	+1 LAP	2 (S) (H) (M)
11	RICCIARDO	Renault	+1 LAP	2 (S) (H) (S)
12	HULKENBERG	Renault	+1 LAP	1 (S) (M)
13	RAIKKONEN	Alfa Romeo	+1 LAP	1 (M) (H)
14	MAGNUSSEN	Haas	+1 LAP	1 (M) (H)
15	GROSJEAN	Haas	+1 LAP	1 (M) (H)
16	GIOVINAZZI	Alfa Romeo	+1 LAP	2 (S) (H) (M)
17	RUSSELL	Williams	+1 LAP	1 (H) (M)
18	GASLY	Toro Rosso	+2 LAPS	1 (M) (H)
19	KUBICA	Williams	+2 LAPS	1 (H) (M)
	STROLL	Racing Point	OUT	3 (M) (H) (S)



***TURISMO***

LOOK RIGHT →

**IRLANDA**





ANTIQUES

Nesta edição seguiremos  
nossa viagem através da  
Irlanda. Vamos para o  
interior do país, visitar  
**Limerick e Waterford**, duas  
cidades típicas de um lugar  
onde as horas parecem ter  
um outro compasso...

Texto: Patricia Weber  
Fotos: Paulo Torino, Patricia Weber





Hoje nosso destino é **Limerick**. A quarta cidade mais populosa da Irlanda, segundo censo de 2016, tinha aproximadamente 95 mil habitantes na época. Criada no entorno do Rio Shannon, que desagua no Oceano Atlântico, fica na região sul e mais a oeste da ilha da Irlanda, na província de Munster.

Saindo de Dublin, é possível chegar de trem, ônibus ou avião. As viagens de trem e ônibus acabam por ser mais prazerosas por permitir ver o interior do país. Nas duas horas e meia entre a capital e a cidade, por um valor de 17 euros a passagem, vimos campos e atravessamos do leste até o oeste. Pequenas aldeias, casas isoladas, plantações, gado, há de tudo um pouco para ver. Se a opção for o trem, o valor da passagem fica entre 22 e 31 euros.

Assim como grande parte das cidades irlandesas, a história de Limerick aponta para diferentes colonizações, entre elas, as dos vikings, ainda no século IX. A sua origem seria a chamada Ilha do Rei, em meio ao Rio Shannon.







No século XVII, a luta entre protestantes e católicos foi pacificada após o Tratado de Limerick, onde, apesar das definições, uma das únicas vitórias dos católicos foi a de conseguir tolerância a sua religião. É neste período, de grande prosperidade para a cidade em função de seu porto, que são construídas muitas das casas georgianas geminadas que ainda hoje permanecem em seu centro. A partir do século XIX, a crise geral da Europa levou sua população a Grande Fome Irlandesa, em 1848, que foi seguida pela Guerra da Independência. Em 1923, após sangrentas batalhas entre as forças do Reino Unido e Irlanda, o país conquista a independência, mas é dividido entre República da Irlanda e Irlanda do Norte, que permanece sob comando britânico.





Por ser uma cidade pequena, não há necessidade de ficar mais de um ou dois dias em Limerick para conhecê-la.

Um dos motivos que tem levado muitas pessoas ao local é o destaque no ensino. Em 1972, foi instalado o Instituto Nacional de Ensino Superior que viria a tornar-se a Universidade de Limerick em 1989. No local, que hoje ocupa 138 hectares na margem norte do rio Shannon, estudam cerca de 13 mil alunos, sendo mais de dois mil estudantes de outros países. O campus está a cinco quilômetros do centro da cidade, que podem ser feitos caminhando por uma trilha feita para pedestres com ciclovia. O lugar acolhe o ensino superior e pesquisa, escola básica e secundária, condomínio com moradia para os estudantes, restaurantes, teatro, mercado e muito mais. Uma verdadeira cidade!



#### CAMPUS DA UNIVERSIDADE DE LIMERICK





A parte histórica da cidade está localizada na Ilha do Rei, onde é possível visitar o castelo do Rei John, construído em 1200 e onde foram encontrados vestígios dos vikings, e a catedral Santa Maria, fundada em 1168. É preciso atravessar a ponte após o centro para chegar ao local. Casas medievais, ruelas, bares com muita história são o cenário deste mundo paralelo de Limerick.

Outras atrações são: Bunratty Castle, The Hunt Museu, Limerick City Gallery of Art, Arthur's Quay Park, a via Bedford Row, o People's Park, as comidinhas do The Milk Market, sem esquecer os Pubs. Fomos ao South's Pub por razões históricas: era frequentado por um dos filhos ilustres da cidade, o escritor Frank MacCourt que venceu o prêmio Pulitzer com seu romance *Angela's Ashes* que falava no bar.





## **WATERFORD**

Saindo de Limerick, em duas horas e meia chegamos em Waterford. De ônibus ou trem, o valor da passagem fica em torno de 20 euros. Optamos novamente pelo ônibus para ver as paisagens do interior do país. E valeu muito essa escolha. Passamos pelos castelos de Bansha e Cahir, fazendas, ruínas, em locais magníficos até chegar na bela Waterford.









A cidade, outro reduto dos vikings, possui uma área histórica dedicada a estes colonizadores. Banhada pelo rio Suir, tem cerca de 54 mil habitantes, sendo a primeira cidade fundada na Irlanda, em 914, e a quinta maior na atualidade. Fica localizada no sudeste da ilha, próxima a ponta britânica ocupada pelo País de Gales. Em Rosslare Harbour, localizada a apenas 60 quilômetros de Waterford, é possível pegar balsas que levam ao Reino Unido ou para França. Foi tomada pelos invasores anglo-normandos no século XII. Os reis ingleses se estabeleceram no local após batalha para retirar os normandos neste momento. Durante todo o período medieval, Waterford foi a segunda cidade da Irlanda após Dublin. Desde então, tem visto cercos, invasões, fome e crises econômicas, com altos e baixos. Segue sendo a cidade mais importante no sudeste do país. Da época de sua fundação, ainda possui parte da muralha que ligava a Torre de Reginald com o Castelo de St. Martin.







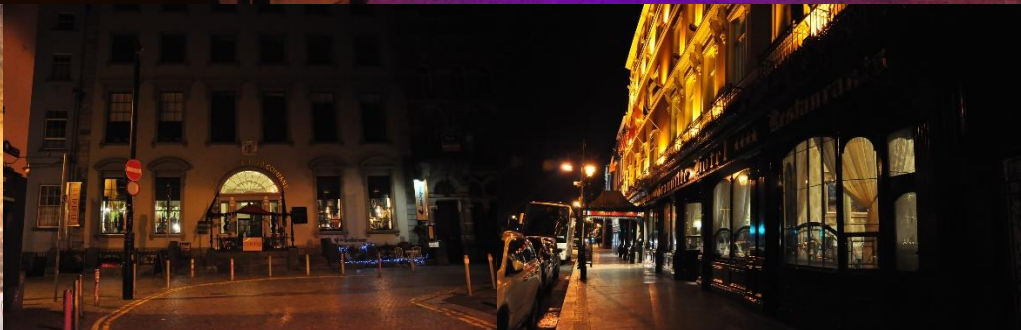
Também foi palco de batalhas graças as guerras civis e religiosas que abalaram a Irlanda. Mas ficou conhecida pela produção de cristais em 1783. A indústria do setor ainda hoje possui a Casa do Waterford Crystal.

Na The Quay avenue, destacam-se vários prédios da época georgiana. Nossa casa, durante a estada na cidade, foi o Granville Hotel. O prédio fica em frente ao rio Suir e ao porto. Data do início do século XVIII, quando foi construído por uma família tradicional. Entrar no prédio é fazer uma viagem ao passado.

No final da avenida fica o The Mall, uma rua atraente com várias casas georgianas. Na esquina há uma imponente torre redonda, conhecida como Torre de Reginald, com paredes de três metros de espessura, considerada a mais antiga estrutura urbana cívica da Irlanda. É reputado ter sido uma parte das defesas contra os vikings, mas em sua forma atual parece ser um remanescente dos tempos normandos. Hoje abriga o Museu da Cidade e, em vários momentos, foi uma prisão, uma casa da moeda e uma loja militar.

Ainda na chamada região do Triângulo Viking, outra atração da cidade é o Bishop's Palace que data de 1741. Fica a poucos passos da Catedral da Igreja de Cristo de 1779. Ao seu lado também fica Museu Medieval que homenageia o período de glória de Waterford. Guarda peças como um conjunto de vestimentas da época, uma representação medieval do rei Eduardo III e um chapéu outrora pertencente ao famoso rei Henrique VIII. Na mesma rua, encontra-se o Teatro Real. Seguindo para este lado da cidade e atravessando a ponte do Rio John, há várias casas medievais e o People's Park.









Para além da cidade, há vários castelos para visitar nas montanhas e lindas praias no chamado Mar Celta, como é denominado o Atlântico entre as ilhas. **Tramore** é um destes belos lugares. Muito frequentado pelos surfistas em qualquer parte do ano, fica a apenas 10 quilômetros de Waterford e se chega ao local com o ônibus de linha. Entre Tramore e Dungarvan ficam as montanhas Comeragh, que atingem uma altura de 750 metros, uma costa com inúmeras enseadas arenosas e rochosas exibindo pilhas do mar, arcos e buracos considerados Geoparque Global da UNESCO. O chamado Copper Coast é um museu de geologia ao ar livre. E depois desta caminhada, o bom é comer o “Fish and Cheaps”, famoso na região e eleito o melhor da Irlanda.

A Irlanda é um país fascinante! Apesar de ser uma viagem que demanda um preparo financeiro, vale muito. A dica é tentar evitar os meses mais frios. E lembre-se, a exemplo do Reino Unido, chove praticamente todo dia na República da Irlanda. A exceção são os meses de verão.













Jorge Fleck, Christiano Nygaard, Neri Reolon

## **ÚLTIMA HORA: 28 novembro 2019**

Morreu **Neri Carlos Reolon** aos 77 anos em decorrência de complicações causadas por um câncer. Engenheiro de profissão e navegador de rally por paixão, Reolon formou uma dupla multicampeã regional, nacional e continental ao lado do piloto Christiano Nygaard.