

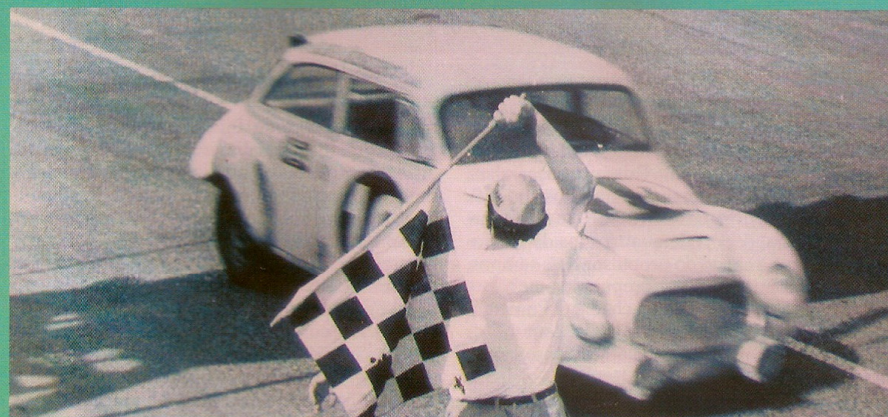
Dei apenas três voltas e quando entrei no box senti a euforia de todos. Nunca vou me esquecer de quando o Milton Masteguim, chefe dos mecânicos, colocou o corpo dentro do carro e me abraçou entre gritos e lágrimas. “Viramos em 4min3s!” Era o novo recorde das carreteras. Eu acredito que esse tenha sido o momento mais importante para a equipe Vemag e para mim, pois ele contemplava o trabalho e o amor-próprio de todos nós. Aquele era, disparado, o melhor carro de corrida do Brasil.

Os protagonistas estavam exultantes. O Otto Kuetner, o mágico que extraiu 108 cavalos de um motor de originalmente 50, enaltecia a potência do motor. O engenheiro Mandel, da Mahle, os pistões forjados de competição. O engenheiro Carlo Bernardini, da Pirelli, os novos pneus Cinturato. Eu dividia a felicidade com meu companheiro Marinho, o principal consultor de todo o projeto. E, finalmente, o Lettry, que coordenou todo o grupo, dividia

com o diretor da Vemag, Leszek Bilyk (que mais tarde dirigiria a revista QUATRO RODAS), a satisfação e o alívio pelo bom retorno do suado investimento, um pleito da equipe extraído das duras penas da cúpula da Vemag.

Logo na largada da prova constatei que o carro era muito mais rápido que todos os outros, apesar de o Jorge Lettry nos ter segurado o pé direito. Tivemos problemas mecânicos, pois o projeto ainda era muito jovem. Assim mesmo ponteamos a prova durante muito tempo. Chegamos em sexto lugar na geral, mas vencemos nossa categoria e o carro foi exposto no Salão do Automóvel.

Até hoje me pergunto como era possível nosso carro descer o retão de Interlagos grudado no rabo dos Corvette. Encontro a resposta nos quase 213 km/h do Carcará, que foi empurrado pelo mesmo motor de pouco mais de 1.000 cm³. Mas essa é uma história que fica para uma outra oportunidade. **QR**



O carro 10

A DETERMINAÇÃO DO TIME DA EQUIPE DE FÁBRICA PIONEIRA DO BRASIL FAZIA MILAGRES COM O LIMITADO DKW

POR BIRD CLEMENTE

EM 1956, A VEMAG começou a fabricar os primeiros DKW por aqui. Era o início de um novo ciclo na história da indústria deste país. Num cantinho da fábrica localizava-se o departamento de testes. Lá foram construídos os inesquecíveis carros de corrida que se tornaram o principal instrumento da Vemag para desenvolvimento de qualidade e promoção de vendas. Nasceu ali a primeira equipe profissional de competição.

Eu não fazia parte do time quando tudo começou. Em 1959, a Vemag estreou na Mil Milhas, sob o comando de Hubert Brand, gerente do departamento de testes da fábrica. A largada noturna era o maior espetáculo do automobilismo brasileiro. Diante de enorme público, o piloto Mário César de Camargo Filho, o Marinho, conseguiu pontear a primeira volta. Foi inesquecível. A torcida delirou ao ver o carrinho de passeio com motor dois-tempos andando na frente de Corvette...

Logo em seguida, ao assumir a coordenação geral da equipe, Jorge Lettry efetivou a mim e ao Marinho na equipe. Apesar de pesado e de ter quatro portas, o DKW se tornava o primeiro carro de corrida genuinamente brasileiro. Colecionou inúmeras vitórias ao longo dos tempos, chegando até mesmo ao recorde brasileiro de velocidade, 212,903 km/h, na “pele” do Carcará, uma marca incrível na época. É certo que se tratava de um veículo especial, mas o motor e a transmissão eram DKW.

Minha lembrança mais forte é a do carro 10, construído para a Mil Milhas de 1961. A carroceria foi rebaixada e a traseira toda modificada.

Por baixo do chassi foi aplicada uma chapa para diminuir o atrito com o ar, melhorando a aerodinâmica. O carro era bastante aliviado, com molas muito bem recalibradas, freios mais eficientes, com tambores de alumínio, novos pneus Pirelli Cinturato, câmbio com as relações de marchas convenientemente alteradas... Tudo isso era empurrado por um inédito motor que tinha mais que o dobro da potência em relação ao de série. Foi um grande salto. Ele era fantástico e consagrava toda a competência do departamento de competição.

Uma semana antes da Mil Milhas de 1961, o carro 10 foi para a pista sob grande expectativa. O recorde das carreteras, de 4min7s, pertencia ao “Corvetão” do genial Camillo Christóforo. O melhor tempo dos nossos carros era 4min14s. Fui designado para pilotá-lo.

Tomado de muita emoção, saí do box para o desafio. Quando acelerei e comeci a trocar as marchas, já fiquei impressionado. Entrei nas curvas 1 e 2 e me surpreendi com a estabilidade. Abri a primeira volta lançado, cheguei à curva 1 muito rápido e, sem nenhuma dificuldade, o pé do acelerador não levantou. Desci o retão com a sensação de ele ter ficado mais curto. Nas curvas mais fechadas a estabilidade era incrível, permitindo mais solicitação, o que fazia o cheiro da borracha queimada dos pneus ficar mais forte. Nas subidas do Lago e da Junção aparecia o efeito inédito das novas relações de marchas, harmonizadas com a curva de potência e o grande torque do motor. A alavanca de câmbio na coluna de direção se mexia para cima, sinalizando que os coxins do motor se torciam e eram muito fracos para segurar toda aquela cavalaria. Com o carro muito melhor, o limite ficou mais para a frente e, apesar do meu esforço e disposição, aquele berro muito semelhante ao dos atuais Fórmula 1 parecia me pedir para tocar mais.