

O DKW das MIL MILHAS DE 61

Primeiro piloto profissional do Brasil e campeão de provas como 24 Horas de Interlagos e Mil Milhas, Bird Clemente relembra a sensação de pilotar um DKW feito para a pista

POR BIRD CLEMENTE



Largada das Mil Milhas, em 1961: ao centro, o DKW feito para a prova, ao lado do outro Vemag oficial

Já faz mais de 50 anos que eu vivi um dos momentos mais importantes de minha carreira. Faltavam dez dias para a prova Mil Milhas de 1961, quando soube que havia sido escolhido pelo Jorge Lettry, chefe da equipe Vemag, para pilotar a nova “carretera DKW”. No dia seguinte fui à pista louco para ver o carro. Fiquei impressionado: o carro era muito bonito, com cara de bravo, acentuada pelo teto bem rebaidado. Seu peso estava aliviado ao extremo, a car-

roceria toda enxertada com apliques de alumínio e acrílico. Os tanques de gasolina estavam colocados dentro do carro, harmonizando a distribuição do peso. Por baixo do chassi foi aplicada uma chapa para reduzir o atrito com o ar, diminuindo a resistência aerodinâmica. Os tambores de freio eram de alumínio. A bateria, levíssima, era de motocicleta. Os pneus eram Pirelli Cinturato, inéditos radiais brasileiros para um DKW. E o câmbio tinha as relações das marchas convenientemente modificadas.

O escapamento, uma grande boca retangular com os cantos arredondados, saía sob a porta do piloto. Não faltavam os dois faróis auxiliares abaixo da grade dianteira, bem rentes à pista e com ligação independente. Fui conferir e também estava colocado, em posição cômoda, abaixo do painel, um artifício que meu carro tinha para me livrar das perseguições em caso de neblina: o acionador de uma falsa luz de freio. Acobertado pelo capô estava um motorzão com quase duas vezes e meia

a potência de um motor de série, com um tremendo e bem localizado torque, capaz de levar aquele DKW a mais de 200 km/h na grande reta. Para fazer esse bicho funcionar, foi desenvolvido um motor de arranque mais rápido, acionado por uma bateria de ônibus que vinha num carrinho de mão até o para-lama dianteiro esquerdo e, uma vez conectada ao carro por um plugue, fazia aquele motor de arranque “envenenado” girar mais rápido. Era só assim que o motor pegava. Faltava ainda

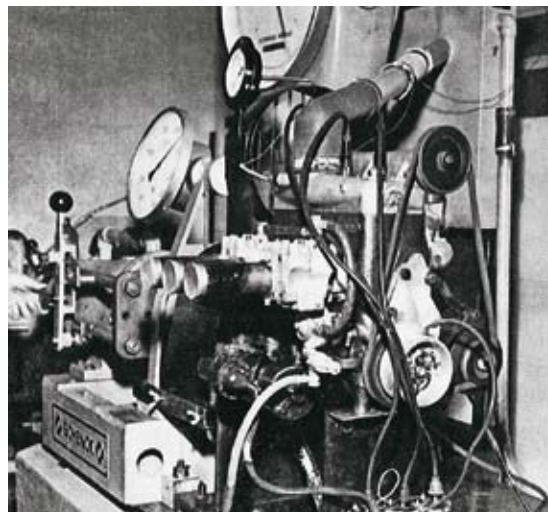
Na Junção, o DKW 10 passa por fora a potente carretera dos Andreata



Bird, Marinho e a carretera DKW, estrelas no estande da Vemag no Salão do Automóvel de 1961



Bandeirada de vencedor na categoria e sexto na classificação geral. Com três carburadores Solex 45, o três-cilindros chegava aos 108 cv



mais de uma semana para as Mil Milhas. O recorde dos carreteras até então era 4min07. E, lógico, percia ao Corvettão do genial Camillo Christófar. O melhor tempo dos nossos carros era 4min14s.

Estavam presentes, além da equipe, todos aqueles que deram suporte e participaram do desenvolvimento e construção do novo carro, além dos amigos, fãs e colaboradores. Vestindo o macacão com o logotipo da Vemag, coloquei meu capacete prateado igual ao do Christian Heins, entrei todo vaidoso e emocionado naquela máquina que estava fadada a ser o orgulho de todos nós. Nosso mecânico, Miguel Crispim, espetou os cabos auxiliares daquela enorme bateria nos plugues do para-lama esquerdo e já estranhei o motor de arranque, que assobiava de tão rápido que virava. Quando o motor pegou, seu berro era diferente e bem mais forte. Fiquei arrepiado. Troquei um olhar de despedida ansioso com o Jorge e o Marinho e, saindo do box, tomei o primeiro susto, sentindo o banco me empurrar de maneira diferente.

A Curva 1 chegou mais depressa, a reta ficou mais curta. Ele acelerava mais, parava mais e era muito mais estável. Logo passei na frente dos boxes entrando na primeira volta lançada, e a Curva 1 veio muito rápido, era desafiadora e a mais veloz. Eu já sabia que dava para fazer de pé embaixo, mas o joelho queria dobrar. Apesar de estar muito mais rápido, o carro mexia bem menos que o antigo. Nos dois terços da grande reta, a velocidade devia estar ao redor dos 200 km/h, o motor estava no limite a 7000 giros, tinha que aliviar o pé para ele não quebrar. A relação mais curta estava perfeita, o que se perdia ali se ganhava no resto do circuito, mas estava bem mais rápido que de costume. Fui

até a marca do nosso limite, que era depois da placa de 50 metros, e mais uma surpresa: o freio funcionou muito melhor, pelo menor peso, e a Curva 3 ficou mais fácil de fazer.

Chegando mais rápido e freando no mesmo lugar, mergulhei na Curva da Ferradura, e o bicho estava tão grudado no chão que deu para atacar o motor antes. Eu me dei conta de quanto estava rápido pelo cheiro da borracha queimada dos pneus. Fazer a Curva do Lago de pé embaixo foi brincadeira, e entramos na reta oposta em subida muito mais rápido, chegando forte à Curva do Sol. A confiança aumentou. Tirar o pé? Nem pensar. Apesar de estar mais rápido, o costumeiro pêndulo da derrapagem da curva mais longa do circuito era suave e fácil de controlar. Como também as curvas Sargento, S, Pinheirinho, Bico do Pato.

Berro de Fórmula 1 O que me impressionou muito foi o torque do motor na Curva da Junção, que é em subida: a alavanca do câmbio ficava bem mais na vertical do que o costume. Eram os coxins do motor que se torciam e o volante chacoalhava na minha mão pelos trancos das rodas dianteiras virando em falso, naquele piso desigual. Na segunda volta lançada eu já estava mais seguro e impressionado com o desempenho. O que me fez buscar o limite mais para a frente e, apesar do esforço e disposição, aquele berro parecido com o dos atuais carros de Fórmula 1 parecia me pedir para tocar mais. Até hoje fico emocionado de lembrar quando entrei no box e percebi a euforia de todos. O Milton Masteguin, chefe dos mecânicos, colocou o corpo inteiro dentro do carro e, chorando, gritava: “Viramos em 4min03, batemos o recorde da pis-

ta!” Era incrível, mas era verdade.

Certamente esse foi um dos dias mais emocionantes na vida de todos nós. Naquele momento, aquele era o melhor carro de corrida do Brasil. Todos estavam eufóricos. O engenheiro Carlo Bernardini, da Pirelli, se orgulhava dos pneus Cinturato. O engenheiro Mandel, da Mahle Metal Leve, enaltecia os novos pistões. O Otto Kuetner, engenheiro responsável pela preparação, com voz sempre baixa, repetia: “O motor anda, o motor anda...” O Leszek Bilyk, gerente de competições da Vemag (e, mais tarde, diretor de redação de QUATRO RODAS), não disfarçava a felicidade pelo bom investimento naquele projeto. Tenho certeza de que por trás dos tradicionais óculos Ray-Ban o Jorge Lettry tinha os olhos marejados, e num abraço apertado eu me congratulava com meu companheiro, Mário Cezar Camargo Filho, o Marinho, o mentor de tudo o que acontecia no momento.

Acho que aquele carro era muito melhor do que se pensava, nem o Jorge sabia quanto. Mas carregou uma mágoa, pois nós tínhamos que ter vencido as Mil Milhas de 1961. Tínhamos um carro fantástico na mão, mas não sem problemas: nosso motor era muito potente, mas não era resistente. Apesar de termos liderado as Mil Milhas por algum tempo, tivemos muitos problemas mecânicos, mas conseguimos vencer nossa categoria e o carro foi para o Salão do Automóvel. Cumprimos nossa missão. Anos depois, a versão de preparação desse motor empurrou o Carcará a 214 km/h, quebrando o recorde brasileiro de velocidade, em 1967. Poderia ser mais ainda, se o motor não tivesse engripado duas vezes pouco antes da medição, sem tempo para substituição e reparos. <<QR