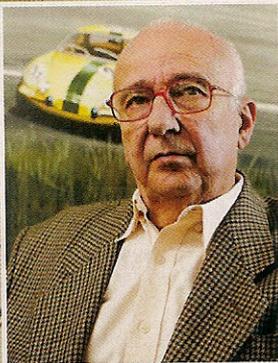


CARTAS DO BIRD

racing@motorpressbrasil.com.br



CARO COMPANHEIRO MAURO SALLES

Senti-me muito bem por ter intermediado para que você fizesse a abertura do calendário histórico da Mahle de 2009, revelando o amante inconfundível do automobilismo que sempre esteve atrás do megapublicitário que você se tornou. Adorei o tom de seu desabafo, contando a história do seu envolvimento com o automobilismo.

Minhas memórias me emocionam, e você faz parte delas. Agradeço o seu incentivo para que eu me tornasse um escritor. Meu livro se chama "Entre Ases e Reis", e 150 páginas não foram suficientes para despejar tudo, mas acredito que consegui passar, de forma íntima e pitoresca, como éramos, o perfil dos gênios com quem tive o privilégio de conviver e como foram fantásticos os carros que pilotei. Sem o compromisso de ser historiador ou jornalista, contar a minha vida com esta bagagem que Deus me concedeu foi mais fácil do que eu esperava.

O capítulo *Equipe Willys* é o mais longo e conta as principais aventuras e a missão do departamento de competição, que, além da promoção de vendas através das competições, era firmar a marca no mercado brasileiro.

Aí veio a sua ideia do cirquinho, shows de acrobacias e treinos forçados que faziam a gente guiar ainda melhor. Nos fins de semana em que não havia corrida, íamos para o interior do Brasil com os nossos corrupeios. Num desses, cheguei até a cair do carro em Bauru, você se lembra? Ainda não se usava cinto de segurança. Nós, pilotos, compartilhávamos os sonhos do Luiz Antonio Greco, o nosso chefe, e você materializava com a diretoria da Willys aqueles devaneios. Que boa dupla vocês faziam. Esses planos eram como rojões que vocês soltavam, e nós corríamos atrás das varetas. Quase sempre conseguíamos pegá-las. É incrível, mas chegamos muito mais alto do que esperávamos, não poderíamos imaginar que estávamos escrevendo e éramos protagonistas da história do automóvel e do automobilismo brasileiro. Que saudade...

Acho que o recorde mundial de resistência foi a sua ideia mais genial. A pavimentação no Brasil daquela época era precária: muito paralelepípedo nas cidades e chão batido nas estradas. O fusca, nosso concorrente, era um jipe de luxo, e ficava difícil provar a resistência do moderno Gordini. Era como enxugar gelo, mas não era impossível. Só você para conseguir, e eu para atrapalhar com aquele acidente que tive durante a prova. Felizmente, até que deu tudo certo. Com um limão, você

fez uma deliciosa limonada, e aquele carro capotado que não parou de andar foi batizado de "teimoso", o que só amplificou a imagem da resistência do simpático carrinho brasileiro, glorificando ainda mais a nossa história, rememorada em novembro de 2010, na III Noite Renault no Sambódromo, quando os pilotos recordistas mundiais foram homenageados depois de muito tempo, recebendo uma honraria entregue pelos mais prestigiosos jornalistas brasileiros. O momento mais marcante desse evento foi o seu agradecimento pela homenagem que você recebeu. Deus concedeu-lhe a força para a libertação, e, com voz firme, você emocionou a todos os presentes, descrevendo aquele voo histórico a bordo do Douglas DC3. Na ocasião, você acompanhava o presidente da Willys, sr. William Max Pearce, quando foi decidido o local onde seria construída a Willys-Overland do Brasil.

Emociono-me sempre que contemplo a imagem da equipe Willys emoldurada no meu escritório, aquela que traz no rodapé a mensagem: "Estes homens maravilhosos com suas máquinas corredoras". A equipe Willys, que você criou, foi a maior de todas as academias, a que tornou o PILOTO BRASILEIRO uma grife no automobilismo mundial. Quando poderíamos imaginar a importância daquele grupo e que o pirralho que ainda não tinha idade para sair nessa histórica foto seria o primeiro campeão mundial?

Obrigado, em nome de todos.

Do amigo de sempre,

Bird Clemente



Veja mais

entre ases e reis

www.birdclemente.com.br



Luiz Pereira Bueno, Wilsinho Fittipaldi, Luiz Antonio Greco, Carol Figueiredo, Chico Lameirão, José Carlos Pace e Bird