



# CARO COMPANHEIRO BERNADINI

E aí? Precisamos nos ver com mais frequência e curtir as memórias de nossas vidas, que, se contadas para um estranho, certamente ele vai dizer que esteve com os dois maiores mentirosos do planeta! Parece mentira, mas é verdade, vivemos muito e intensamente.

Em 1956, surge a "Mil Milhas Brasileiras" e também a Vemag, a primeira fábrica de automóveis que elege as pistas para o desenvolvimento do produto e descobre nela a vitrine ideal para promover vendas. Não era fácil enfrentar os problemas do autódromo de Interlagos, construído com os poucos recursos disponíveis da época e inaugurado em 1940, cujo asfalto era muito áspero e, de tantos remendos feitos ao longo do tempo, parecia mais uma colcha de retalhos.

Para as habituais provas curtas, isso era tolerável, mas as corridas longas tornaram-se frequentes e, naquele piso rústico, o desgaste dos pneus convencionais ou mesmo especiais de competição, que se esfalelavam naquela aspereza, e a quebra de rodas inviabilizavam as provas de endurance. A Pirelli topou o desafio dos pneus e as rodas brasileiras reforçadas pararam de quebrar.

A Vemag, primeira equipe de fábrica, tornou-se o instrumento fundamental na parceria com a Pirelli, com você, eu, o Marinho e o Jorge Lettry sendo os protagonistas desta história. Estávamos lá, um de cada lado rodeados pelos nossos companheiros, lembra?

Levávamos um carro de corrida mula, motor de reserva, tambores de gasolina, uma centena de rodas com pneus montados, um monte de peças de reserva, algumas cadeiras com apoio de braço para permitir anotações e o trabalho dos cronometristas.

Lá ia nossa caravana para Interlagos naqueles saudosos e sofridos dias e noites ininterruptos, em que ficávamos deliciosamente mal acomodados naquelas longas madrugadas nevoentas, alimentando-nos mal, cheirando o vapor da gasolina mal acondicionada que infestava o box. Que saudade... Será que essa turma de hoje se dá conta disto?

O objetivo era pilotar no limite extremo, com sol, frio, chuva e no cotidiano da intensa neblina, pois a pista fica num vale entre duas represas. Éramos os únicos que treinávamos na neblina. No dia da corrida, eu torcia para ela chegar, e geralmente ela vinha, o pessoal ficava perdido e eu mais treinado fazia a festa. A maior preocupação eram os cavalos soltos que nos surpreendiam e a tal

quebra de rodas, que, cada vez que acontecia, o engenheiro da fábrica, que também nos acompanhava, se desculpava, prometia solução e morria de vergonha.

Lembro-me da rotina de você com aquele aparelhinho, que não sei como se chama, medindo a profundidade dos sulcos daqueles pneus estraçalhados que saíam do carro de corrida. Na curva da Ferradura, o esforço era tão grande que o cheiro da borracha queimada ficava mais forte e por vários dias se impregnava no nosso nariz, além da sujeira que se acumulava e dificultava a respiração.

Você estava sempre acompanhado de algum auxiliar e, naquelas madrugadas, se defendia do frio com uma touca de lã enfiada na cabeça até cobrir as orelhas, que emolduravam os óculos de aro de tartaruga. Sempre resmungando com aquela voz rouca de sotaque italiano, que se mesclava com alguém falando alemão, tornando o nosso box ainda mais romântico e pitoresco, sendo costumeiramente frequentado por elementos ligados à indústria de autopeças. Em especial, sempre lá estavam o Leszek Bilyk, gerente de vendas da Vemag que cuidava também do departamento de competição, e o Ciro Poggi, gerente do departamento de propaganda da Pirelli. Enfim, estávamos permanentemente rodeados pela elite de brasileiros que se interessavam por automóvel e automobilismo.

Sempre conto e me divirto com a historinha dos primeiros pneus radiais brasileiros para os DKWs, os famosos Cinturato CF67, quando você me disse: "Bird, apareça na fábrica que vou montar no teu carro os novos pneus". Na pista, eu queria o máximo de desempenho, mas no meu carro de passeio era fundamental performance combinada com conforto. Barulho? Nem pensar. Ele era revestido com Toroflex, o filtro de ar seco fazia o motor ficar mais silencioso, as molas lixadas, encapadas, lubrificadas com graxa grafitada se tomavam mais macias e o mínimo de pressão suportada nos pneus diagonais que produziam aquele ruído característico das junções dos paralelepípedos, comuns nas ruas daqueles tempos.

Aqueles pneus radiais que você colocou fizeram um estrago no silêncio daquele DKW ajeitado que eu tinha. Jamais vou me esquecer daquele jantar em Porto Alegre, depois de uma corrida, no qual você me perguntou, orgu-



No topo, Bernardini com o Barão Fittipaldi. Acima, um DKW equipado com os então novíssimos pneus da Pirelli

lhoso: "Bird, como estão os pneus Cinturato que coloquei no seu carro?" E não perdendo a oportunidade de te provocar, respondi: "Bernardini, você me deve uma conta de dentista, caíram todas as obturações dos meus dentes, o meu DKW parece uma carroça de tanto que esses teus pneus vibram". Seu comentário foi: "Sei uma bestia, te dou filé-mignon e pensa que está comendo bife".

Mas, lógico, aqueles pneus radiais marcavam uma nova fase na indústria de pneus no Brasil. Com eles no DKW da Mil Milhas de 1961, baixamos extraoficialmente em 4s o recorde das carreteras com motor Corvette. Tenho certeza de que, como eu, você deve se orgulhar muito do privilégio de Deus ter-nos escolhido como protagonistas de histórias tão importantes.

Do amigo de sempre,

**Bird Clemente**

Veja mais

entre as 100 melhores

[www.birdclemente.com.br](http://www.birdclemente.com.br)