



BRUNO GUERREIRO

José Asmuz

Um privilegiado por ter sido um dos protagonistas de tempos incríveis

Na essência da história do automobilismo brasileiro os pilotos da nossa geração viveram intensamente as primeiras edições das Mil Milhas. Transporte-me e me vejo pilotando fantásticos DKWs com **Ciro Cayres**, **Eugenio Martins**, **Flavio Del Mese** e **Mario Cesar de Camargo Filho**, sempre sob o comando de **Jorge Lettry**, e do outro lado nossos principais adversários, as carreteras daquela época, que eram especialmente os bonitos cupês **Ford 1940** e **Chevrolet 1939**. Com um motor **Ford Thunderbird**, você era o principal adversário da marca contra os **Chevrolet Corvette**, com os ídolos **Camilo Christófar**, **Chico Landi**, **Luiz Américo Margarido** e o gaúcho **Catarino Andreatta**. Você deve se sentir um privilegiado por ter sido um dos protagonistas destes tempos incríveis. O bate papo entre os pilotos de **Porto Alegre** rolava nos encontros noturnos na **Confeitaria Matheus**, na **Praça da Alfândega**, tempo em que o futuro campeão brasileiro **Clovis Moraes** era mecânico do **Ismael Chaves Barcellos**, meu dileto amigo e companheiro nas 12 horas de **Tarumã** de 1973. Lá também sempre estavam os fantásticos **Flávio Del Mese**, **Henrique Mutti**, **Pedro Pereira**, **Haroldo Dreux**, **Aldo Costa**, **Diogo Elwanger**, **Gabriel Cuquiarelli**, **Dino Di Leoni**, **Henrique Iwers**... Que saudades! Jamais vou me esquecer das narrativas do espalhafatoso "Turco Asmuz", como você era chamado, e do mais discreto "o magro", **Raul Fernandes**. Sempre rodeados por admiradores, e eu era um deles, que ouviam as histórias da pitoresca batalha, que era pilotar aquelas carreteras que escorregavam no serpenteado daquelas estradas, levantando poeira do chão batido. Com precisão, vocês descreviam de forma espetacular e minuciosa como se tocava uma carretera, com as dificuldades de aproximação e ultrapassagens, contempladas pelos fanáticos do automobilismo, que se espalhavam ao longo da estrada. Era comum a imagem pitoresca e tradicional de algum gaúcho, orgulhosamente caracterizado com chapéu, lenço amarrado no pescoço, bota e calça

bombacha, costumeiramente assando um churrasco de costela. No reflexo e influência das corridas de turismo carretera na Argentina, foi com os gaúchos que o **Wilson Fittipaldi** e **Elói Gogliano** conseguiram formar o grid para a realização da primeira **Mil Milhas Brasileiras**. Felizmente esta memória está preservada em **Passo Fundo**, no **Museu do Automobilismo Brasileiro**, obra do nosso grande amigo **Paulo Trevisan**. A pitoresca rivalidade entre você e o **Catarino Andreatta**, por conta da polêmica transferência do famoso mecânico **Homero Zani**, virou uma novela que amplificou o interesse de todos por vocês. Apesar dos tantos outros ídolos gaúchos, esse disse que me disse do **Homero** atraía as atenções para vocês. Nunca vou me esquecer de uma prova curta no circuito da **Cavallada**, em **Porto Alegre**, quando você e o **Catarino Andreatta** se pegaram para valer, as baratas vinham de lado, eu não me lembro de ter visto um racha maior. Em 1968 fui convidado para comentar os 500 km de **Porto Alegre** no **Circuito da Pedra Redonda**, pela **TV Gaúcha**, e contemplei a última participação da barata **Ford 1940** número 32. Triste despedida. Foi difícil para você constatar a diferença de desempenho daquela novíssima **BMW Schnitzer**, um dos carros de turismo mais desenvolvido do mundo, pilotada pelo jovem **Jan Balder**. Como um velho guerreiro, com o corpo cheio de cicatrizes, mas o peito coberto de

medalhas, você aposentou o heroico companheiro e o **Homero**, apesar de chateado, a recebeu de você como troféu dos serviços prestados, ao contrário do que escrevi no meu livro. E eu comprei o motor **Ford** mais potente do Brasil, o **Homero** o colocou no meu **Ford Galaxie** e fui para **Jacarepaguá** onde a **Willys** me esperava para mais uma corrida. Tempos depois o meu **Galaxie** era do **Luiz Antonio Greco** e fez o maior sucesso na prova do quilômetro lançado na marginal do **Rio Pinheiros**, e aquele motor do **Asmuz** ficou famoso. Começava uma nova era, e só a teimosia do **Camilo Christófar**, que se valendo do regulamento travestiu de protótipo a sua carretera **Chevrolet 18** com suspensão traseira de **Ferrari** e na frente com motor e suspensão da última geração **Corvete**, sobreviveu por mais algum tempo a era das pitorescas carreteras. Em 1970 eu e meu irmão **Nilson** construímos o **Opala 80**, vencemos a 24 horas de **Interlagos** e em seguida batemos o recorde do **Carcará** com os 232 km/h. No dia seguinte você telefona e me diz: "quanto que você quer na barata?". Eu falei um numero e você não titubeou: "é nossa, minha e do **Pedro Pereira**". A única lembrança amarga é que abordo deste carro perdemos o amigo, jornalista e grande piloto **Pedro Pereira**. Com admiração do amigo de sempre,

Bird Clemente

www.birdclemente.com.br

A barata Ford 1940 de número 32 tinha o motor mais potente do Brasil



FOTOS: ARQUIVO PESSOAL