



Profissão: piloto

QUEM DIRIA, GANHAR PARA CORRER DE CARRO...

Ao trocar a Vemag pela Willys, Bird Clemente se tornou o primeiro piloto a receber salário

Tenho uma obsessão em explicar para todo o mundo a evolução dos pilotos brasileiros ao longo dos tempos. Por trás de Ayrton Senna, por exemplo, cujos dez anos da morte foram tão lembrados recentemente, existe uma grande tradição. Existe uma história, uma seqüência. O piloto brasileiro, para ser o que ele é hoje, não começou com Senna. Começou, sim, com Chico Landi, o primeiro espirro que o automobilismo brasileiro deu. Depois, tivemos gente como o fabuloso Ciro Cayres, como Camilo Christófaru, como Christian Heins. E também houve uma fase em que a indústria nacional mantinha suas equipes e seus pilotos, da qual tive muito orgulho de ser protagonista.

Quando criança, com uns 8, 10 anos de idade, eu já vivia dentro de Interlagos, junto com meu pai. Ele também era um aficionado pelo automobilismo, tanto que chegou a mudar a data do próprio casamento só para viajar ao Rio, onde seria realizada uma corrida. Lembro do autódromo ainda em sua primeira fase, na década de 40, com os camarotes construídos com caibros. Alguns anos depois, a época em que comecei a correr coincidiria justamente com o surgimento da indústria automobilística brasileira. Foi por isso que praticamente comecei a atuar já como piloto de equipe de fábrica, por volta de 1961.

A chance de me tornar um dos primeiros pilotos de fábrica do Brasil veio quando a Vemag tornou-se a primeira marca a manter uma equipe oficial de competição, coordenada por Jorge Letry. Depois viriam a Willys, a Simca. Ter um automóvel era coisa caríssima e ser piloto de fábrica, uma honra fantástica. Como piloto da Vemag, eu tinha um carro de frota que usava, além de um prestígio muito grande.

As duas vezes em que tive essa oportunidade acon-

teceram pela ausência do grande Christian Heins, o Bino. Na primeira, depois que ele se desentendeu com Jorge Letry. Na segunda, por ocasião da morte de Heins, quando troquei a Vemag pela Willys.

Christian Heins havia sido trazido da Alemanha pela Servo Ribeiro, o mais representativo revendedor Vemag da época, especialmente para correr as Mil Milhas pela equipe, em um carro muito mais leve que os demais Vemag, pertencente à própria Servo. De grande amigo, Christian Heins passou a ser desafeto de Letry, o chefe da equipe. Tanto que os dois discutiram durante os treinamentos, justamente num dia em que eu, ainda garoto, estava assistindo a tudo nos boxes. Antes mesmo de dar a volta, Christian Heins abandonou o carro e foi embora, no meio de uma discussão. O lugar ficou vago e eu, que já era relativamente conhecido, pois havia corrido de DKW em uma equipe mais fraca, acabei sendo convidado a assumilo. Para isso, no entanto, teria que apresentar um bom tempo, ali, naquela hora. Virei o melhor tempo de toda a turma, logo na primeira vez que sentei no carro. Depois, ponteamos as Mil Milhas quase a noite toda e só não ganhamos porque o carro quebrou.

Por ironia do destino, anos depois, Christian Heins morreria guiando um Renault Alpine em Le Mans, deixando o lugar de chefe da Willys para Luís Antônio Greco. Eu tinha acabado de me casar, estava uma noite em minha casa, quando recebi a visita de Greco, que, me chamando por um apelido, foi direto ao assunto: "Olha, Zoiudo, eu vim aqui para te buscar para correr na Willys". Embora não tivesse um contrato assinado (nem mesmo cinto de segurança a gente tinha naquela época), eu até ali era um colaborador da Vemag. Mas naquele momento acabei me tornando também o primeiro piloto de fábrica pago especialmente para fazer o que gostava.