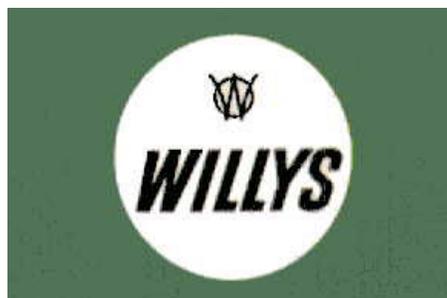


A "Equipe Willys" de Luiz Greco e os Interlagos, Alpine, Bino Mk-I e Mk-II

Por Anisio Campos , Augusto Lage e Vicente von der Schulenburg - revisão de Bob Sharp e Augusto Lage

A história começa em 1966, quando o departamento de competições da Willys-Overland encomendou aos projetistas Toni Bianco e Nelson Enzo Brizzi um carro que chamasse a atenção no Salão de São Paulo. "A idéia era fazer um esportivo na linha do Lotus type 47, que fora trazido por portugueses para disputar as Mil Milhas de Interlagos", lembra Chico Lameirão, piloto da equipe Willys.

Com motor central e uma carroceria em alumínio com linhas aerodinâmicas, o protótipo chamado de Willys 1.300 era belo, mas tinha um pequeno e sério problema: sua curta distância entre eixos prejudicava a estabilidade. "Rodava até na reta", brinca Lameirão.



O jeito foi mudar tudo. Brizzi e Bianco alongaram o entreeixos em 17 centímetros, mexeram no estilo, copiando a Ferrari P4, e, por fim, o carro começou a andar bem. Mas a essa altura, a Willys já havia sido vendida para a Ford. Os carros tinham motor Alpine, com duplo comando no cabeçote e 1.3 litro. Já as cores originais da equipe Willys — carroceria amarela com faixa verde — nunca foram abandonadas, mesmo no breve período em que o carro pertenceu à escuderia de Fernando Feiticeiro, no Rio de Janeiro.

Até 1971, o Bino pintou e bordou nas mãos dos pilotos Luiz Pereira Bueno (seu par mais constante), José Carlos Pace, Bird Clemente e Lian Duarte, derrotando oponentes de cilindrada maior. É tido como o carro que mais venceu competições no Brasil. "Diz a lenda que foram ao todo 47 vitórias, por coincidência, o mesmo número pintado sob o capô do carro", explica Lameirão.

O protótipo levou o nome "**Bino**" prestava uma homenagem ao piloto Christian "Bino" Heins, convidado por Jean Rédélé -- que trouxe para o Brasil a linha dos Alpine -- desenho Michelotti e aqui batizado de Interlagos por sugestão direta do publicitário e amigo Mauro Salles; para conduzir pela fábrica um de seus carros Renault Alpine-prototype, nas 24 horas de Le Mans em 1962. Junto com o novo nome, veio o sobrenome Mark II. A estréia nas pistas só aconteceu na prova dos Mil Quilômetros de Brasília, em 1968. Era o início de uma carreira vitoriosa na escuderia que passara a chamar-se "Equipe Bino", comandada por Luiz Antônio Greco.

A diferença entre os Mark I e os Alpine estavam no formato da entrada de ar dianteira e nos faróis auxiliares, além de outras mais sutis como a faixa central dupla, a saída de ar sobre o capô dianteiro.

Na época fazia-se questão de diferenciar as Berlinetas Interlagos, dos "Alpines", que tinham motores mais potentes. Tanto que na hierarquia da fábrica, haviam os pilotos dos Gordinis (depois dos 1093) que corriam com os nº 40, 41 e 42 e, os das Berlinetas. Mais tarde com a chegada dos Simca Abarth, a Willys trouxe os Alpines que se diferenciavam das Berlinetas pela entrada de ar junto ao parachoque dianteiro e pelas lanternas trazeiras. As Berlinetas Interlagos, que corriam com os nº 12, 21 e 22, eram na França chamadas Alpine A-108 e os nossos chamados Alpines eram o modelo A-110 que corriam com os nº 46 e 47.



As três versões do Renault Alpine como Interlagos na Willys do Brasil: conversível, coupé e sport



Luiz Pereira Bueno (em dupla com Luiz Fernando Terra-Smith) Bino Mark-I nº. 21 -- recebe a bandeirada de Eloy Gogliano como vencedor na Mil Milhas Brasileiras de 1967!



A equipe Willys brilhou sob o comando de Luiz Grecco... (sentado no capô) com os irmãos Fittipaldi -- ao lado Hélio Mazza e atrás Bob Sharp -- em 1966, correndo no circuito de rua "Autódromo da Ilha do Fundão", no Rio de Janeiro (observe os prédios da UFRJ ainda em construção...).



Anisio Campos -- piloto da Willys -- treinando com a Berlineta em Interlagos em 30 de junho de 1963 ... " - a primeira executada nas baratinhas..."



As Alpine 46 e 47 - modelo A-110 da Equipe Willys no Autódromo de Jacarepaguá -- Rio de Janeiro

A diferença entre os Mark I e as Alpine estavam no formato da entrada de ar dianteira e nos faróis auxiliares, além de outras mais sutis como a faixa central dupla e a saída de ar sobre o capô dianteiro.

Na época fazia-se questão de diferenciar as Berlinetas Interlagos, das "Alpines", que tinham motores mais potentes. Tanto que na hierarquia da fábrica, haviam os pilotos dos Gordinis (depois dos 1093) que corriam com os nº 40, 41 e 42 e os das Berlinetas.



Bird Clemente e sua Berlineta Interlagos

Mais tarde com a chegada dos Simca Abarth, a Willys trouxe as Alpines que se diferenciavam das Berlinetas pela entrada de ar junto ao para-choque dianteiro e pelas lanternas traseiras. As Berlinetas Interlagos, que corriam com os nº 12, 21 e 22, eram na França chamadas Alpine A-108 e as nossos chamadas Alpines eram o modelo A-110 que corriam com os nº 46 e 47.



Troca de pilotos no Bino Mark-I nos 500 Km da Guanabara -- 1967



Carol Figueiredo entortando em "oversteering" no seu Bino Mark-I nº 21 -- a 22 abaixo era do Bird Clemente -- entre a primeira e a segunda perna do "S" antigo de Jacarepaguá - 500 km da Guanabara 1968

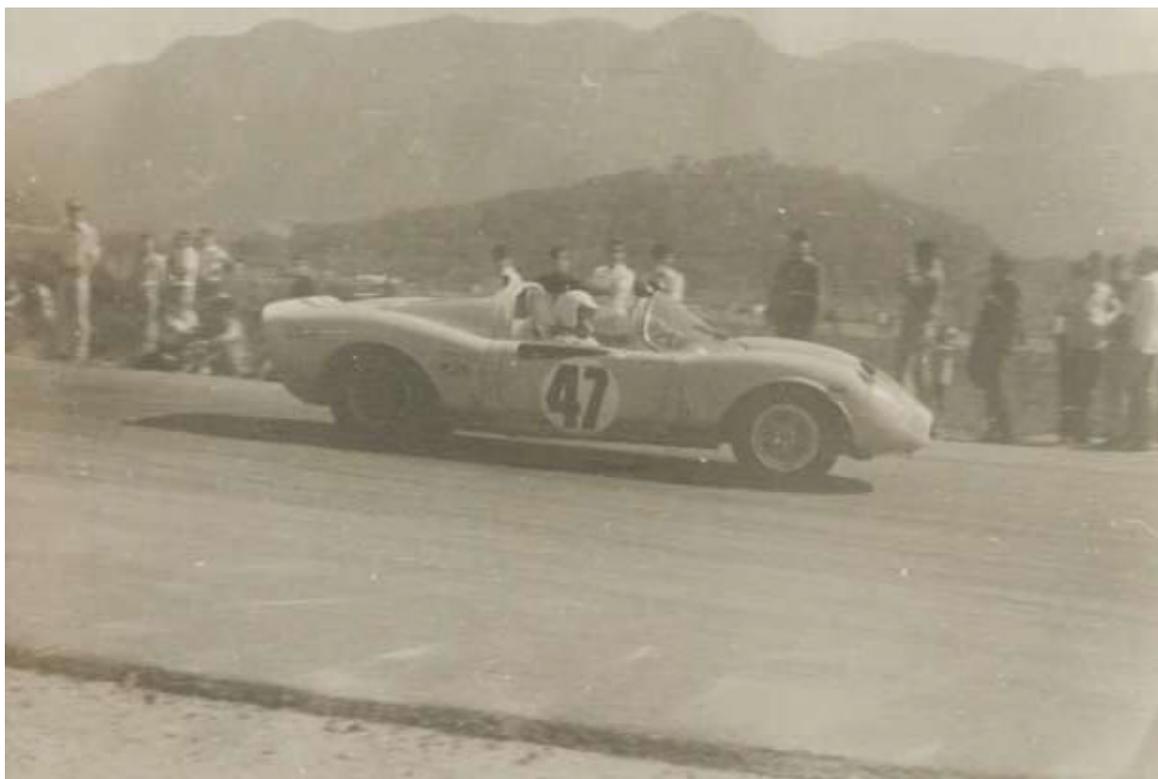


Bird Clemente mandando ver no seu Bino Mark I No. 22...



Luizinho Pereira Bueno acertando "no braço" sua Bino Mark II nº 47 em um "oversteering" - mesmo fora do ponto de tomada após derrapagem em uma mancha de óleo -- na curva "S" de Interlagos

Infortunadamente, Bino, que era gerente do Departamento de Competições da fábrica Willys-Overland do Brasil, instalada sob o programa GEIA do Governo Juscelino Kubitschek, acidentou-se fatalmente na corrida de Le Mans de 1963.



O Bino Mk-II em ação na reta oposta do Rio -- 1968, com Lian Duarte "nos comandos".



Bino Mk-I "sobreesterçando" no "S" -- 500 Km da Guanabara -- 1968



Bino Mark-II no retão de Jacarepaguá -- Rio de Janeiro

O protótipo Bino, sem dúvida, é o carro de corrida de maior destaque na história do automobilismo brasileiro. Construído artesanalmente no Departamento de Competições da Willys, chefiado por Luiz Antônio Greco, o primoroso artesão e mestre Toni Bianco -- meu amigo e companheiro de ofício -- que simplesmente realizou uma obra de arte. Não só por isso, ainda foi capaz de alterar a distância entre eixos do protótipo I, de 2,10 m para 2,25 m do finalmente Bino Mark II.



Lian Duarte, Moco, Bird Clemente e Luizinho Pereira Bueno no volante do Bino Mark-II, nos antigos boxes dos 500 km da Guanabara, agosto de 1968.



Fernando "Feiticeiro" Pereira correndo com o Bino Mark-I no. 85 - ex-22 da Equipe Willys

Disse-me o Toni que o Bino I era "inguiável", e ao completo "fazedor" de carros de corrida devemos os maiores resultados obtidos pela badalada equipe dos anos 60 chamada também, de acordo com os anúncios, "Estes Homens Maravilhosos com suas Maquinas Vencedoras". Usava motor 1.300 cm³ de 4 cilindros Renault/Corcel com transmissão de 4 marchas e carroceria de resina de poliéster reforçada com fibra de vidro.



Luiz Pereira Bueno "toca" o Bino Mark-II.



Luiz Pereira Bueno e o efeito aerodinâmico que abriu a carenagem do Bino Mk-II nos 500 Km de Interlagos, 1970



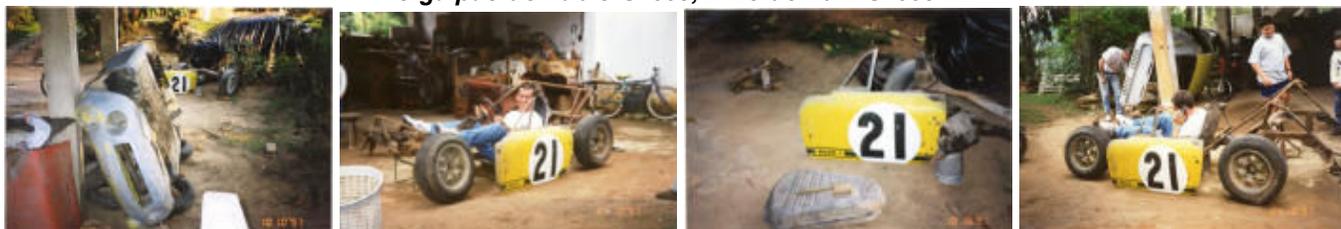
Uma réplica do carro de Bird Clemente, feita sobre miniatura Renault Alpine da Maisto

E onde foram parar os Binos Mk-I e o Mk-II ?

Atualmente existem dois Binos Mk-I e Mk-II. Estão em perfeito estado, um do publicitário Mauro Salles e o outro, que bateu com Carol Figueiredo em Petrópolis - 1968, do Vicente "Muca" von der Schulenburg, no Rio de Janeiro, em processo de meticulosa restauração.



Os Bino Mk-I (na verdade é o 22 travestido de 21) e o Mk-II (47) se reencontram pela primeira vez no galpão do Fábio Greco, filho do Luiz Greco



Os pedaços que restaram do Bino MK-I que bateu com carol Figueiredo em 1968 foram comprados em Petrópolis pelo Vicente von der Schulenburg em 1997 para uma completa reconstituição, numa operação de arqueologia mecânica... e com resultados maravilhosos, em fase final de restauração na "Oficina do Mão Branca", completamente original.



E o Willys Gávea, o primeiro F-3 projetado e construído no Brasil ?



Ele está sendo restaurado pelo José Roberto Nasser, diretor do Museu do Automóvel de Brasília...

Tem ainda outros carros pouco conhecidos que são o "Capeta", que era o Interlagão de outubro de 1963, o Interlagos II de 1964 e o protótipo Willys 1.300 de março de 1967, feito pelo Toni Bianco...



Versão do Interlagos "Capeta" apresentado no Salão do Automóvel de 1964



O Interlagos II



****clique aqui para voltar à anisio campos = automobilismo brasileiro anos `60 a `80***

Fale conosco pelo sac@obvio.ind.br - © Obvio !