



[:: Drag Race Team ::](#) > [Principal](#) > [Geral](#)

[Fusca de 8 cilindros - Motores acoplados - Fitti-Fusca](#)

Usuário Lembrar?

Senha

[Portal](#) [Registrar](#) [Álbuns](#) [FAQ](#) [Comunidade](#) [Calendário](#) [Postados Hoje](#) [Pesquisar](#)

Notícias

REGISTRO OBRIGATÓRIO:

É preciso estar registrado para acessar o conteúdo completo do Drag Race. Faça seu [registro](#) GRATUITAMENTE, estamos ansiosos esperando por você.



Geral Apresentação, fatos, notícias etc.

[Anúncios Google](#)

[Caixa](#)

[Caixa De 27](#)

[Brasil Courier](#)

[Subasta Carros](#)

[Playas Brasil](#)



[Ferramentas do Tópico](#) [Pesquisar no Tópico](#) [Modos de Exibição](#)

10-01-09, 18:29

#1

[ch3no2](#)

Participativo



Registrado em: May 2008
Postagens: 152
Agradeceu: 15
Agradecido: 65 vez(es) em
36 Posts

[Fusca de 8 cilindros - Motores acoplados - Fitti-Fusca](#)

O Fitti-Fusca de oito cilindros com dois motores acoplados

por Anisio Campos, Carlos "Caneta 13" Coutinho, Emilio Camanzi, Bob Sharp, Ary Leber e Sidney Cardoso

O carro foi construído por Nelson Brizzi (mecânico chefe), Ary Leber (projeto de carroceria) e Ricardo Divila (projeto de chassi e suspensão), Darci (foi mecânico dos Fittipaldi até a Fórmula 1) e José Deusdedith (solda e chapa), em aproximadamente um mês. Seus dois motores VW ligados por uma junta elástica "Giubo", de borracha, formando um único motor de oito cilindros e 3,2 litros de cilindrada, 1,6 por motor, que geravam 400 cavalos, empurrados por metanol. Como o carro pesava 420 quilos -- a carroceria de fibra pesava 17 quilos -- dava quase um cavalo para cada quilo. O câmbio de cinco marchas era de um Porsche 550/1500 RS, assim como os freios a tambor e o sistema de direção.

A imagem foi diminuída, clique para ver no tamanho real.



A suspensão dianteira era Porsche com barras de torção semelhante a do Fusca, a traseira era em parte de Formula V com molas e amortecedores redimensionados. As rodas de liga leve tinham nove polegadas na frente e 10 atrás. Sua primeira corrida foi no Rio. Nos treinos de classificação, um terceiro lugar com sabor de vitória, com o Alfa P33 do Môco em primeiro, o Ford GT 40 do Sidney em segundo e na frente da Lola T70 dos irmãos De Paoli.

⚠ A imagem foi diminuída, clique para ver no tamanho real.



O AC de Anisio Campos (com coletores de ar direto), o Lola T70 dos irmãos De Paoli e o Fitti-Fusca nos 1000 Quilômetros da Guanabara em 14 de dezembro de 1969

⚠ A imagem foi diminuída, clique para ver no tamanho real.



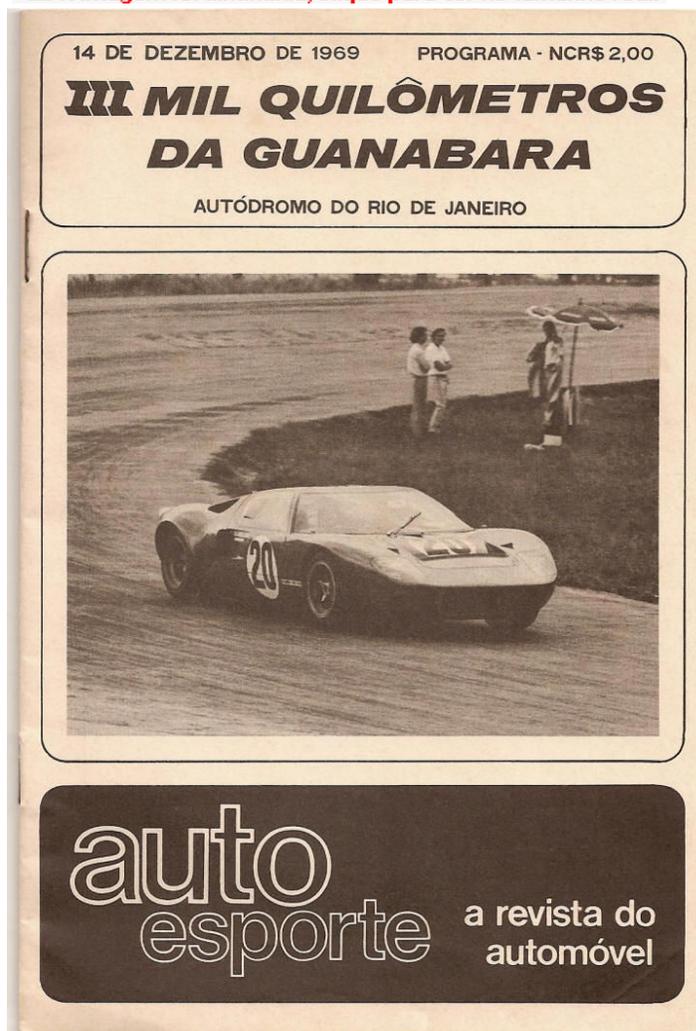
Ford GT 40 de Sidney seguido do Lorena-Porsche da mesma equipe "Arte e Instrução", na curva norte

⚠ A imagem foi diminuída, clique para ver no tamanho real.



Môco com sua Alfa P-33 que bateu o recorde da pista do Autódromo do RJ, com o tempo de 1m.28.8s, Sidney fez o segundo tempo com o Ford GT40 em 1m.29.8s e o Fitti-Fusca fez 1m.36.3s.

⚠ A imagem foi diminuída, clique para ver no tamanho real.



Nas internas dos fatos deste III Mil Quilômetros da Guanabara, contados por Sidney Cardoso - piloto do Ford GT40

Havíamos corrido em São Paulo com uma relação de marchas mais longa. O mecânico Antônio -- ex-Dacon -- atrasou-se em colocar a relação mais curta para irmos tirar tempo no Autódromo do Rio de Janeiro.

Percebendo que poderia atrasar um pouco fui na frente, conversei com o Mauro Forjaz, que estreava como Diretor de Prova, quando ele me perguntou: - "Cadê o carro"? Respondi : - "Tá quase pronto. A turma estará chegando logo aí. Houve alguns imprevistos, por isso vim na frente para pedir um pouco de tolerância com o horário".

Ele me falou : -"Sidney, você sabe que tenho a maior admiração por você como piloto, mas como estou estreando como Diretor de Prova, se o carro não chegar até o horário marcado, não tenho como permitir que você tire seu tempo".

Lembro-me, perfeitamente, que ele colocou sua mão em meu ombro e, visivelmente emocionado, continuou : - "Será com muita tristeza, mas não posso estreair como Diretor de Provas dando mal exemplo".

Estávamos em cima da torre de cronometragem. Ele acabou de fazer este pronunciamento e avistamos o carro chegando em cima da carreta. Corri, imediatamente, apressei os ajudantes a descerem o carro. Assim que ficou pronto, passou um minuto da hora prevista para encerrar a tomada dos tempos de classificação, embora o dia ainda estivesse bem claro. Quando ia me dirigir ao saudoso amigo Mauro Forjaz, encontravam-se lá dois pilotos que, com seus tempos obtidos, ficariam alinhados na última fila e eles solicitaram que o Mauro Forjaz não me deixasse tirar o meu tempo.

Falei : " - Mauro, mas por causa de um minuto" ? Ele já ia concordando comigo, falou, inclusive, que meu carro tinha sido anunciado a semana toda pela imprensa, como uma das maiores atrações daquela corrida e que sua ausência iria decepcionar muitos torcedores. Porém os dois pilotos fizeram de tudo para convencê-lo a não permitir, por que eles ficariam de fora da corrida, porquanto só poderiam correr 33 carros.

Propus ao Mauro : - " E se eu fizer um abaixo-assinado e a maioria dos pilotos assinarem"? e ele respondeu : " Se dois terços assinarem, tudo bem"!

Desci, lembro-me perfeitamente, que os primeiros a assinar foram, Emerson Fittipaldi, Wilson Fittipaldi, José Carlos Pace e, numa correria louca e solidária, todos pilotos vieram em minha direção, à exceção daqueles dois, e assinaram. Ele autorizou. Irritadíssimo com a polêmica causada, entrei no carro como um índio com uma faca trincada entre os dentes. Esta foto, aí embaixo, foi tirada exatamente neste momento da minha tirada de tempo de classificação.

⚠ A imagem foi diminuída, clique para ver no tamanho real.



O Ford GT-40 de Sidney Cardoso esticando no retão de Jacarepaguá...

Fiz o tempo de 1m.29.8s, sendo o segundo melhor tempo. Largaria, portanto, na primeira fila, entre o Môco que havia feito 1m.28.6s e Emerson que havia feito 1m.36.3s, terceiro tempo. Quando parecia que estava tudo certo, alguns pilotos que antes deu tirar tempo estavam nas primeiras filas, vieram reclamar, alegando que eu não teria direito ao prêmio de largada, por ter feito o tempo após o horário

oficial. Não fiz a menor objeção. Disse que não haveria nenhum problema. Eles não satisfeitos, disseram que eu teria que largar em último lugar. Novamente, não obstaculei, disse que queria apenas correr.

Aí, surgiu o terceiro problema, como só poderiam correr 33 carros, o último Alex Dias Ribeiro, ficaria de fora. Devo dizer que minha amizade com o Alex era e é muito grande, já vinha desde o ano anterior a esta corrida, quando ele veio de Brasília correr no Rio e eu ajudei-o dando alguns macetes do traçado. Lembro-me, perfeitamente, que Alex, neste ano anterior, com um fusca, só conseguira fazer o tempo de 2 minutos e 2 segundos.

Percebi que ele estava fazendo um traçado errado, o que é normal, pois era a primeira vez que treinava nesta pista. Como sempre gostei de ajudar e conhecia bem este autódromo, perguntei se ele não queria que eu desse uma volta com ele, mostrando alguns macetes. Ele concordou, sentou-se do meu lado em seu fusca e assimilou muito bem.

Resultado, o tempo dele baixou para 1 minuto e 58 segundos. Ele ficou muito agradecido e me pediu se poderia deixar seu fusca e os equipamentos guardados no nosso colégio, pois estava na casa de uns amigos, no bairro do Valqueire, onde havia pouco espaço. Concordei e assim foi. Lembro-me que até arranjei gasolina verde para ele. Ficamos muito amigos...

⚠ A imagem foi diminuída, clique para ver no tamanho real.



Môco e Ernayde Cardoso -- pai do Sidney -- conversando nos treinos

Acontece que com aquela situação onde ele seria um dos que teriam de ficar de fora, houve a maior confusão entre os membros das nossas equipes. E nós dois acalmamos-os. No final do treino um carro quebrou-se, se não me falha a memória ou foi do Lair Carvalho ou do Bob Sharp e ficou tudo certo.

Larguei em último e ao final da primeira volta já havia passado 16 carros.

Resumindo, quando parei no box, bem antes do combinado, a fim de resolver um problema, já que havíamos encheido demais o tanque de gasolina e a minha máscara ficara encharcada com o vazamento do suspiro, estava em segundo lugar, atrás apenas do Môco, já havia passado o Fitti-Fusca há muito tempo. Segue, abaixo, reportagem de um jornal, com foto da hora desta ultrapassagem.

⚠ A imagem foi diminuída, clique para ver no tamanho real.



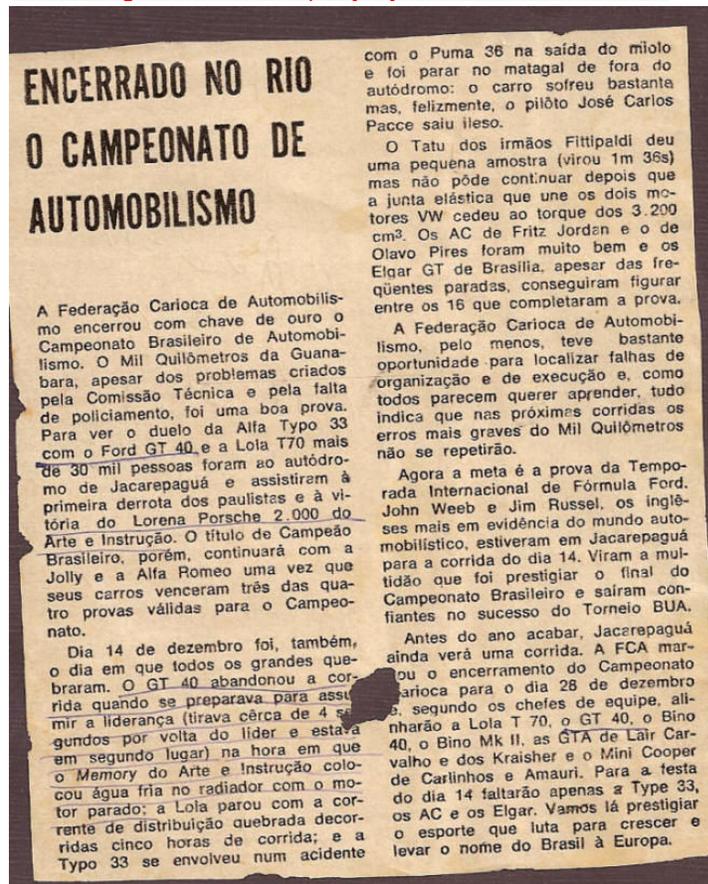
Emerson Fittipaldi retornou sem sorte às pistas brasileiras. Após lutar implacavelmente para manter a segunda colocação, num duelo desigual com o Ford GT-40, acabou parado no box com menos de uma hora de corrida.

Voltando para o Fitti-Fusca...

Na corrida, a quebra do câmbio. O Fitti VW fez mais algumas corridas, e foi

vendido. O novo dono tirou um dos motores, não obtendo bons resultados. O carro foi vendido de novo. Durante algum tempo decorou a entrada de uma escola de pilotagem em São Paulo. Depois sumiu. Restaram algumas fotos, uma réplica 1:1 feita por um apaixonado pelo carro, e a certeza de que, pelo menos no Brasil, nunca houve um Fusca como aquele...

⚠ A imagem foi diminuída, clique para ver no tamanho real.



Fitti-Fusca: A cadeira elétrica

por *Emílio Camanzi*

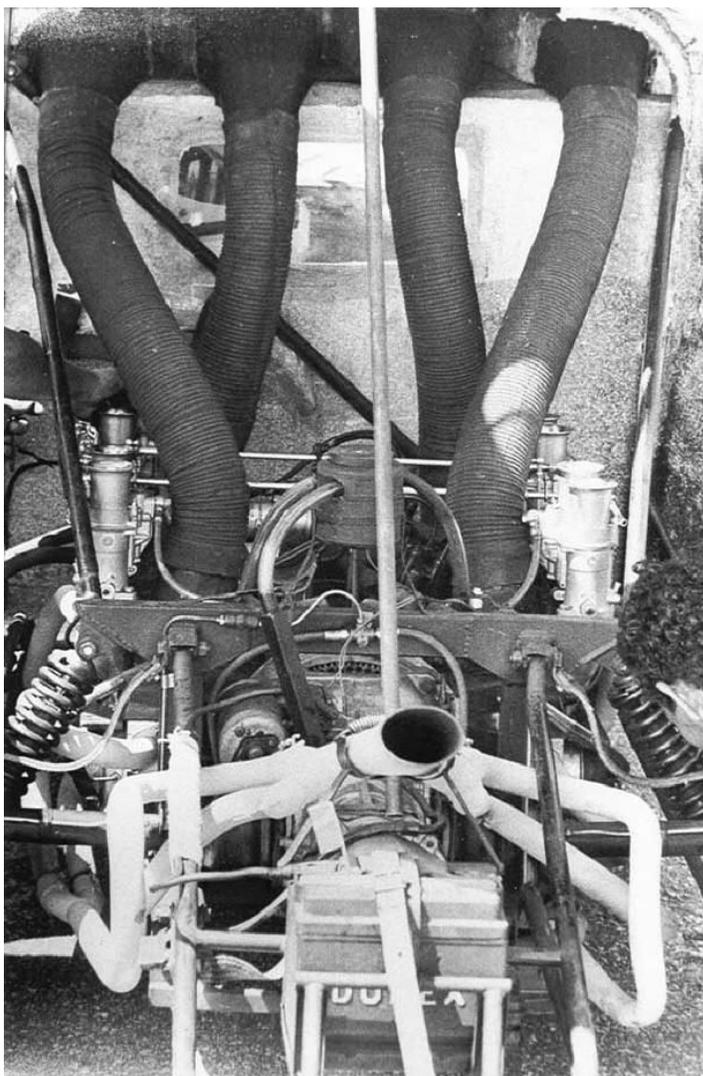
Antigamente, até chegar à Fórmula 1, a vida de um piloto não era aquela "maravilha" que todos imaginam. Que o digam Emerson e Wilson Fittipaldi, que, em suas carreiras antes da F-1, já sentaram em carros que eram verdadeiras cadeiras elétricas, como o Fitti-VW, um carro com dois motores, criado por Nelson Brizzi. Ary Guilherme Leber e Ricardo Divila, o "Inglês" que projetou o primeiro Fórmula 1 Brasileiro, o "Copersucar".

⚠ A imagem foi diminuída, clique para ver no tamanho real.



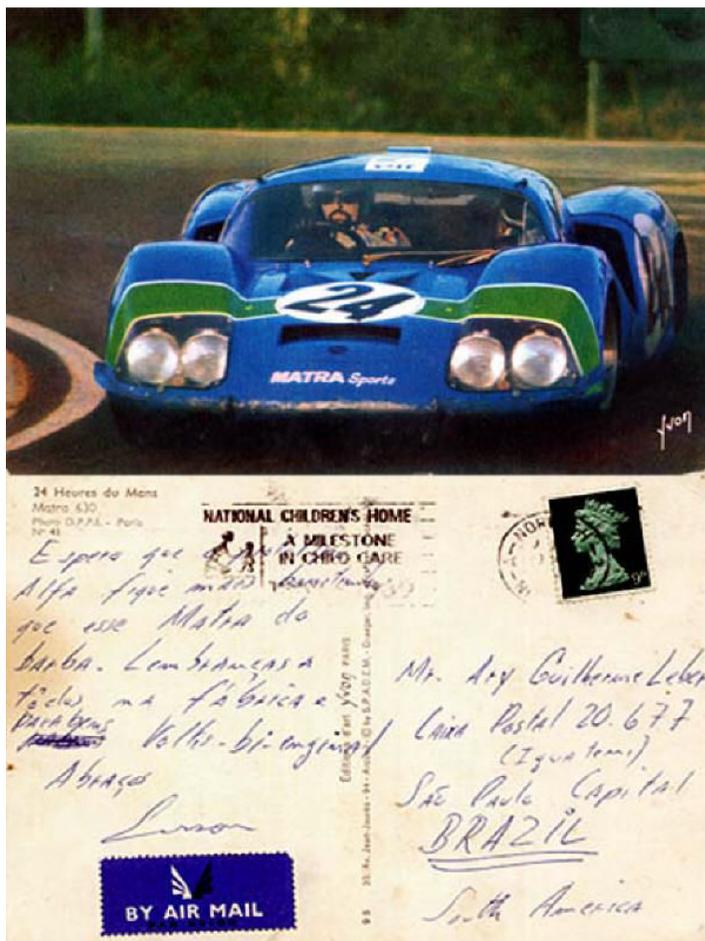
O ano era 1969. Emerson Fittipaldi estava na Europa, correndo na F-3, enquanto Wilson cuidava da equipe Fittipaldi aqui. Junto com o projetista Ricardo Divila -- brasileiro, filho de pais ingleses, e que, por isso, recebeu o apelido de Inglês -- e Ary Leber estavam construindo um protótipo com motor Alfa Romeo - o F4 - que deveria enfrentar os Ford GT40, as Lola T70 e as Alfa Romeo 33, carros que disputavam o Campeonato Mundial de Marcas e que foram importados para correr em provas brasileiras. Emerson estaria no Brasil, em novembro, para correr com o irmão a prova 1.000 Quilômetros do Rio de Janeiro, no autódromo de Jacarepaguá. Mas o protótipo não iria ficar pronto.

 **A imagem foi diminuída, clique para ver no tamanho real.**



De uma revista de dragsters norte-americana (aqueles carros compridos para arrancada), Ary Leber tirou a idéia para fazer um carro rapidinho, nos dois sentidos: juntar dois motores e construir um protótipo para enfrentar as máquinas importadas de mais de 400 cv.

 **A imagem foi diminuída, clique para ver no tamanho real.**



O postal de Emerson para Ary, vindo de Londres em 1970, no aguardo do Protótipo F4

Alfa 2000 e dando parabéns pelo "Volks-bi-original "

Mas tinha uma grande diferença em relação aos dragsters: ele tinha que fazer curvas... Ary conversou com o Brizzi que de imediato se empolgou e acreditou na possibilidade da idéia, em seguida conversaram com o Wilsinho e com o Ricardo Divila que também se empolgaram. Aprovada a idéia, em aproximadamente um mês o bimotor, batizado de Fittipaldi-3200, ou a "cadeira elétrica", ficou pronto!

⚠ A imagem foi diminuída, clique para ver no tamanho real.



O primeiro teste na pista de Interlagos, ainda com pneus finos e a frente de fibra sem acabamento

Fusca

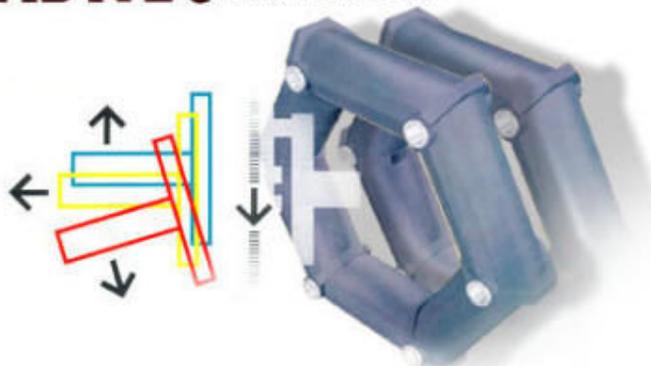
Mas como o tempo era escasso, não havia como elaborar desenhos, o carro foi feito a base de rascunhos, e a receita era bem simples: em um chassi de Fusca cortado, no túnel central foi soldado um tubo de grande diâmetro que serviu de base

para ancorar, na parte traseira, um chassi tubular curto, e os braços e quadro da suspensão traseira provenientes de um Fórmula-Vê (carro monoposto com motor VW). Ainda partindo do tubo de ancoragem saiu o “santantonio” e a gaiola que formou a cabine.

Os dois motores de Volkswagen 1600 foram montados entre-eixos sendo que o dianteiro teve a carcaça usinada em toda parte traseira, na região onde fica originalmente a embreagem e fixação com o cambio, para permitir a aproximação dos virabrequins que tinham um flange adaptado nas extremidades, sendo então ligados por meio de uma junta elástica Giubo -- usada no cardã (árvore de transmissão) dos então FNM 2000 -- resultando em um motor de oito cilindros contrapostos, colocados entre eixos, essa junta permitia um certo “desalinhamento e jogo” entre os dois motores.

As duas máquinas mesmo acopladas trabalhavam de maneira independente cada uma com seus sistemas próprios, portanto, era necessário existir equilíbrio no funcionamento, principalmente no que se refere ao sistema de ignição, para isso os virabrequins foram montados defasados em 90°, porque assim seria possível uma centelha a cada ¼ de volta o que proporcionava um excelente balanceamento com bastante simplicidade na regulação dos motores. O ronco dos oito cilindros numa saída única do escapamento, um verdadeiro “ninho de cobras”, calculado pelo “Inglês” era devastador, o primeiro giro do motor em público, feito em Interlagos, fez com que a pequena multidão em torno do carro se afastasse da traseira, não era possível manter a integridade dos tímpanos com aquele *urro* por lá.

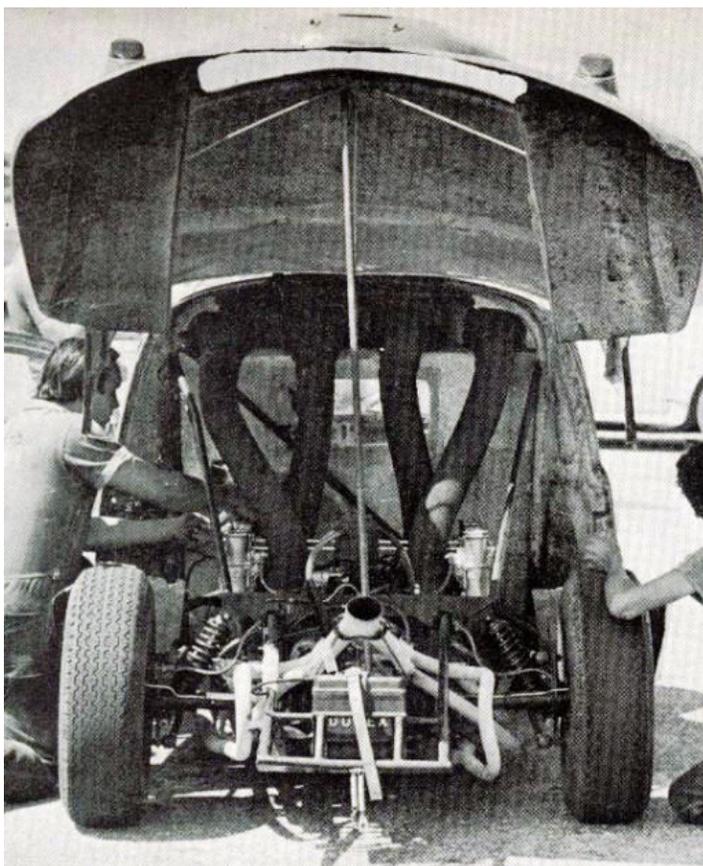
ADITEC GIUBO-KUPPLUNGEN
GIUBO-COUPPLINGS
EMBRAYAGES A GIUBO



O sistema de refrigeração era por ar de impacto, não existindo ventoinha e tinha ainda dois grandes radiadores de óleo montados na dianteira. Na versão inicial não havia gerador, para sustentar o motor era colocada uma bateria carregada que devia durar um tempo, a partida era dada com uma bateria auxiliar externa de 24 volts num motor de arranque “envenenado” pra virar tudo aquilo.

O câmbio, de cinco marchas, era de um Porsche 550/1500 RS, que se encaixava no motor, a trambulação foi totalmente projetada e feita pelo Brizzi, um mestre nisso. A suspensão dianteira era Porsche, com barras de torção; e a traseira, o mesmo semi-eixo oscilante Volkswagen, só que com molas helicoidais, o mesmo esquema dos Fórmula-Vê. Como não deu tempo de colocar freios a disco, foram usados os modelos a tambor do mesmo Porsche que forneceu o câmbio e também o sistema de direção.

 **A imagem foi diminuída, clique para ver no tamanho real.**



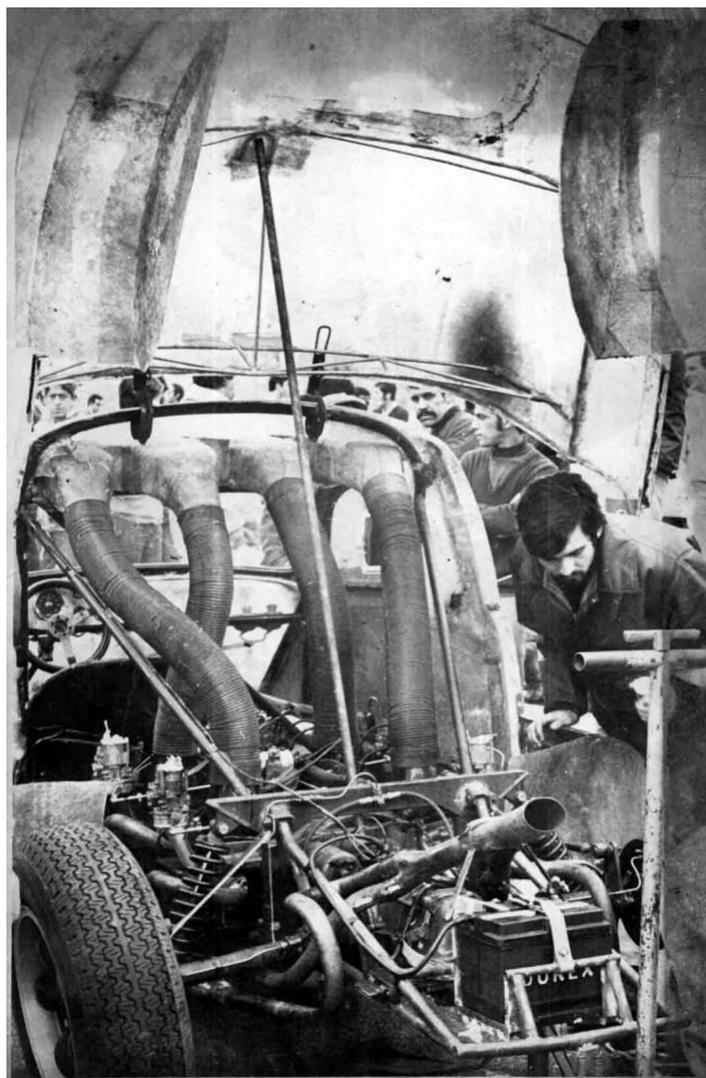
As rodas eram em liga leve da Italmagnesio, de 9 polegadas de largura na frente e 10 atrás, usava pneus Firestone Indy, os primeiros "slick" que apareceram no Brasil. Para cobrir tudo, foi feita, pela Glaspac, uma carroceria em plástico reforçado com fibra de vidro moldada em cima de uma de Fusca. Era praticamente uma peça única (a parte traseira abria por inteiro deixando toda a mecânica à mostra) e ficou pronta em dois dias e pesava apenas 17 quilos !

Em princípio foi fabricada uma casca única e muito fina, que uma vez em cima do chassi foi cortada na parte central e reforçada com mantas de fibra e uma pequena estrutura de tubos de alumínio para suportar as dobradiças que basculavam toda a traseira. O pára-brisas foi montado inclinado para trás em relação à posição original do fusca e fixado no "santantonio" dianteiro da gaiola que estruturava a cabine, o objetivo disso era que ficasse um vão entre o teto e o pára-brisas e que esse vão permitisse a entrada de ar que foi canalizado por um falso teto interno (como uma caixa) e distribuído por mangueiras flexíveis que refrigeravam os cilindros do motor. Uma outra vantagem disso é que aliviava a alta pressão do ar na região do pára-brisa melhorando um pouco a aerodinâmica ao mesmo tempo em que enrijecia a área central do teto.

Um ponto que de imediato precisou de reforço foram as portas, como se pode ver nas fotos 1 e 5, se abriam na parte superior devido a pressão aerodinâmica, esse problema foi resolvido aplicando-se com resina e manta de fibra, um tubo de alumínio nas canaletas das portas.

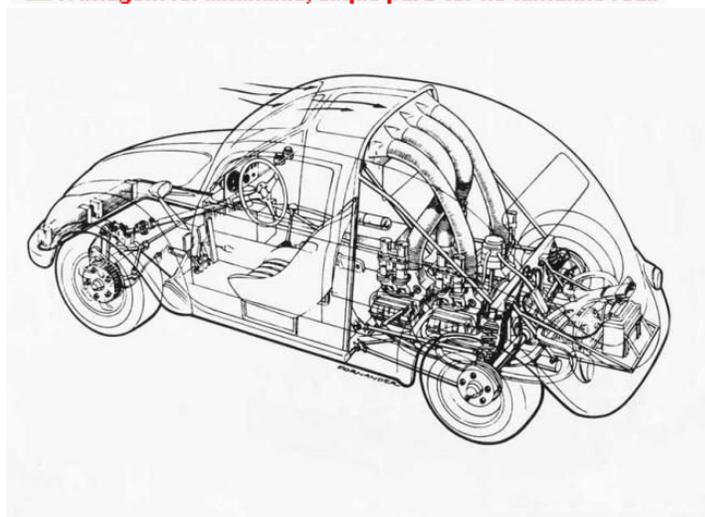
Foi ainda feita uma "parede de fogo" entre o compartimento do motor e a cabine para segurança e conforto do piloto. Um cuidado sempre constante era de que ninguém resolvesse ajudar empurrando o carro, a casca facilmente trincaria se forçada no lugar errado.

 **A imagem foi diminuída, clique para ver no tamanho real.**



Primeiro teste em Interlagos, note-se ainda com carburadores 32 Solex, Ary Leber abaixado á direita da foto

⚠ A imagem foi diminuída, clique para ver no tamanho real.



Uma curiosidade: pelo regulamento, para correr na categoria esporte-protótipo da época, o carro deveria ter dois lugares. Resultado: o segundo banco era também o tanque. Os motores acabaram recebendo um bom tratamento. A cilindrada, por meio de kits Okrasa, pulou para 2,2 litros em cada motor,

totalizando 4,4 litros. Comandos de válvulas especiais, virabrequins roletados, quatro carburadores duplos Weber 45 e radiadores de óleo do motor, colocados no lugar do pára-choque dianteiro, completavam o preparo. As ventoinhas de refrigeração, para ganhar potência, foram retiradas. O resfriamento era feito através de tomadas de ar, que vinham do pára-brisa inclinado. O combustível era metanol e Nelson estima que os motores tinham mais de 200 cv cada (400 cv no total), que, aliados aos 412 kg em ordem de marcha, davam uma boa relação peso-potência.

Estréia

O carro, pintado de laranja com uma faixa branca lateral, pintura oficial da equipe Fittipaldi, andou pela primeira vez, em Interlagos, em novembro de 1969. Aprovada, a "cadeira elétrica" rumou para o Rio de Janeiro, para fazer os treinos de classificação para a prova 1000 Quilômetros da Guanabara. José Carlos Pace, o Môco, fez o melhor tempo com a Alfa Romeo P-33, com motor V8 de 2 litros: 1m.28,8 s., o Sidney fez o segundo tempo com o Ford GT40 em 1m.29.8s. e a surpresa: o Fitti-VW, com Wilson Fittipaldi Junior, ficou em terceiro, com 1m36,3s, na frente do Lola e dos AC!

 **A imagem foi diminuída, clique para ver no tamanho real.**



O Fitti-VW não terminou a corrida, quebrou o câmbio. Em 18 de novembro de 1970, correu em uma prova em volta do Estádio Mineirão, em Belo Horizonte. Dessa vez foi a junta de borracha Giubo - que unia os dois motores quebrada, um problema que se repetiu várias vezes.

 **A imagem foi diminuída, clique para ver no tamanho real.**



Wilson Fittipaldi, Pedro Víctor de Lamare e Ricardo Divila antes da prova em torno do Estádio Mineirão, B. Horizonte

Logo em seguida, Emerson, Wilson e Ricardo Divila foram para a Europa. Adu Celso, piloto brasileiro que corria no mundial de motociclismo, e que estava começando a carreira, comprou o carro. Retirou um motor para ganhar confiabilidade. Fez algumas corridas sem resultados positivos.

O Fitti-VW de dois motores acoplados - uma peça única no mundo - acabou decorando a frente de uma escola de pilotagem em Interlagos, SP. Depois sumiu, hoje, para lembrar, existem apenas algumas fotos, raras como as que estão aqui.



Os 2 usuários agradecem ch3no2 pela mensagem:

[MaiconRacer](#) (15-01-09), [Rafael Flacetto](#) (12-04-09)

10-01-09, 18:50

#2

[aleturbo](#)

Participativo



Registrado em: May 2008
Cidade: São Caetano do Sul
Estado: São Paulo
País: Brasil
Postagens: 150
Agradeceu: 17
Agradecido: 51 vez(es) em 28 Posts



Cada vez eu pago mais pau para os preparadores do passado, hoje que me desculpem, mas é tudo receita de bolo!

10-01-09, 20:07

#3

Luiz FM

Ocasional



Registrado em: Jul 2008
 Postagens: 66
 Agradeceu: 31
 Agradecido: 5 vez(es) em 5 Posts



Hoje tem preparador ou montador ? ? ?



11-01-09, 00:13

#4

thallisguimaraes

Participativo



Registrado em: Jun 2008
 Cidade: Goiania
 Estado: Goiás
 País: Brasil
 Postagens: 227
 Agradeceu: 74
 Agradecido: 45 vez(es) em 37 Posts



Realmente o pessoal sabia como fazer carros e o que fazer com eles!!



11-01-09, 16:14

#5

etc

Ocasional



Registrado em: Aug 2008
 Postagens: 55
 Agradeceu: 17
 Agradecido: 18 vez(es) em 11 Posts



Citação:

Postado Originalmente por **thallisguimaraes** ▶
Realmente o pessoal sabia como fazer carros e o que fazer com eles!!

Falou tudo amigo



11-01-09, 16:44

#6

[alexandre](#)

Iniciante



Registrado em: Jul 2008
 Postagens: 33
 Agradeceu: 0
 Agradecido: 1 vez



Com certeza, com os materiais que tem hoje, e os caras não conseguem fazer coisa boa, com excessões, só para ter idéia, tem categoria de automobilismo que a cada ano fica mais cara e os tempos vão subindo, horrível, antigamente se fazia por amor, hoje é muito a parte economica quem manda, alguém tem fotos do jeep do Isaak aí, lembram, um monte ferro com motor de dodge, deu pau em ferrari, porsche, e andou perto daquele escort do Dimas, o que vale é a idéia bem aplicada não o material ou o dinheiro, valeu, quem tiver fotos antigas dos carros de arrancada coloquem aí pessoal

Última edição por alexandre; 11-01-09 às 16:46



11-01-09, 16:57

#7

[Rafael Flacetto](#)

Técnico



Registrado em: Oct 2008
 Cidade: Lençois paulista
 Estado: São Paulo
 País: Brasil
 Postagens: 111
 Agradeceu: 90
 Agradecido: 54 vez(es) em
 32 Posts



Citação:

Postado Originalmente por [aleturbo](#)

Cada vez eu pago mais pau para os preparadores do passado, hoje que me desculpem, mas é tudo receita de bolo!

Concordo com vc, tanto q falo q nasci na decada errada queria eu ter aprendido a trabalhar com os pessoal das antigas, Mas em parte discordo.

Mesmo o mecanico preparador hoje tento tudo mastigado,sim pq se vc quiser preparar um carro hoje e so entrar na net e vc tem mil e umas receitas ja prontas e so pegar e montar, mas mesmo assim toda a receita para ficar perfeita tem q ter um ingrediente secreto q so o cozinheiro tem, e é esse ingrediente secreto q faz a diferença da receita BOA da receita PERFEITA na preparação e a mesma coisa, cada prepador tem um ingrediente secreto q aprendeu com experiencia ou ate mesmo na sorte, mas e isso q faz o diferencial de um e de outro.

O q posso diser e q a velha guarda e insubstituivel e nem queria q fosse, mas hoje tambem existem exelentes preparadores. 🍷



12-01-09, 01:32

#8

[Rafael Flacetto](#)

Técnico



Registrado em: Oct 2008
 Cidade: Lençois paulista
 Estado: São Paulo
 País: Brasil
 Postagens: 111
 Agradeceu: 90
 Agradecido: 54 vez(es) em
 32 Posts



pilotos de hoje e q nem se comparam com os de antigamente, pois hoje os carros correm praticamente sozinhos. Imagina um desse pilotos de hoje com esses carros. voces acham q se dariam bem?

O passatao verde aspirado e so 🍷 rrsrrsr.Fora do assunto



Miniaturas Anexadas







Imagens Anexadas



Última edição por Rafael Flacetto; 12-01-09 às 01:36



12-04-09, 17:11

#9

Rafael Flacetto

Técnico



Registrado em: Oct 2008
Cidade: Lençóis paulista
Estado: São Paulo
País: Brasil
Postagens: 111
Agradeceu: 90
Agradecido: 54 vez(es) em
32 Posts



Desenterei esse topico pq acho un dos mais interresantes q achei, pela engenharia do projeto, e acho q bastante gente ainda n viu.

vale a pena. parabens [ch3no2](#) pelo topico 😊



13-04-09, 15:47

#10

mueller,a+

Participativo



old school....



Registrado em: Oct 2008
Postagens: 171
Agradeceu: 9
Agradecido: 35 vez(es) em
31 Posts



Usuários que agradeceram a mueller,a+ pela mensagem:

[Rafael Flacetto](#) (14-04-09)



Favoritos



Tags

[fitti-fusca](#)

[« Tópico Anterior](#) | [Próximo Tópico](#) »

Regras para Postagens



Você **não pode** postar novos tópicos
Você **não pode** postar respostas
Você **não pode** postar anexos
Você **não pode** editar seus posts

[Código BB](#) **Sim**

[Smiles](#): **Sim**

[Código \[IMG\]](#) **Sim**

[Código HTML](#) **Não**

[Regras do Fórum](#)

Ir para...

Geral

Ir

[Vw Repair](#)

Luxury Auto Service, Repair and Performance
Parts- Grapevine, TX.

[Venta Motores](#)

Find Venta De Motores at Great Prices.
[www.Pronto.com](#)

Anúncios Google

Horários baseados na GMT -3. Agora são 13:38.

-- Português (BR)

Fale Conosco - Drag Race - Arquivo - Início

Powered by vBulletin®
Copyright ©2000 - 2009, Jelsoft Enterprises Ltd.
Licenciado para Drag Race Team ®