

O FITTIPALDI-PORSCHE

por Anísio Campos com fotos de Rodolfo Sevecenco, Muca Schulenburg, Sidney Cardoso e Caique Fellows

Em 1967, o piloto Marivaldo Fernandes buscou realizar um sonho. O de fazer um carro de corridas, aproveitando a oportunidade oferecida pela categoria Esporte Protótipo. Queria algo que tivesse alma, algo que ele pudesse domar e mostrar suas aptidões nesse esporte alucinante. Lembro-me do "Filé" chegando em minha casa com essa notícia maravilhosa:

-- Como é AC, vamos fazer um protótipo? Acabo de comprar o chassis tubular do Porsche que o Bino (Christian Heins) correu (Spyder 550 1500 RS), aquele jogado lá na casa do "Seu" Chico (Landi). O que você acha dele, com um motor mais forte, dos Porsches mais modernos, por exemplo?

-- Olha Marivaldo...deixa eu esfriar um pouco a cabeça porque estou sonhando demais ... vendo "formas" imperdíveis... cadê a... prancheta?



O projeto exigia um chassis mais longo e assim, foi levado para a oficina do Gino Bortolletto, no Bexiga, passando por uma cirurgia "engenheiro h.c. (honoris causa)".

Como o automobilismo era ainda incerto no caminho a tomar, de repente o Marivaldo mudou por algo de resultado mais rápido e o sonho passou para os Fittipaldi, sem dúvida mais determinados àquele tipo de esporte/negócio/objetivo.

O clã Fittipaldi era completo. Artistas como Francisco Cláudio "Chico Pixuto" Picciuto (alumínio e martelo), Nelson Brizzi (o do Fusca de dois motores), Ricardo Divila (do Copersucar F1 e hoje Nissan Racing Internacional), Jan Balder (o Papa-Omelete, grande "coringa").

Levaram o carro para a sua oficina e chamaram o "Chico Picciuto", que era um verdadeiro "Artista" e trabalhava muito bem em alumínio. O Emerson desenhou o carro na parede e o Picciuto aceitou o desafio. Aproveitaram as partes dianteira e traseira do chassis e fizeram todo o resto "na unha"...

Mais tarde, a tampa traseira do motor foi laminada em plástico com fibra de vidro -- inspiraram-se no Porsche 906 -- montaram a mecânica de um dos Karmann-Ghia-Porsche Dacon que o Paulo Goulart cedeu após a equipe parar de correr, ou seja, era o motor e câmbio do Porsche 904 Carrera 2, com duplo comando, dois distribuidores, duas velas por cilindro, duplo comando de válvulas no cabeçote, dois carburadores duplos Solex PII e 2.000 cc com 200 HP's.



Wilson e Emerson Fittipaldi, 1965



Wilsinho começa os primeiros testes e Emerson termina com o melhor tempo!



A história da foto, por Paulo Picciuto: Nessa do Fitti-Porsche sobre a carreta, meu pai contava que foi numa viagem a caminho de Brasília, para a corrida que comemorava a inauguração da Cidade. Infelizmente outras fotos da mesma viagem se perderam. Meu pai - Francisco Picciuto - é o de macacão encostado na porta da pick-up. Ele contava que andava com o pé tão embaixo nessa viagem com a carreta, que nas curvas, ele via a traseira do Fitti-Porsche ao lado dele (parece história de pescador), acho que o Emerson e o Wilsinho não sabem dessa parte da história...

O antigo Gerente de Operações da DACON - Rodolfo Sevecenco - colaborou com estas fotos de seu acervo:



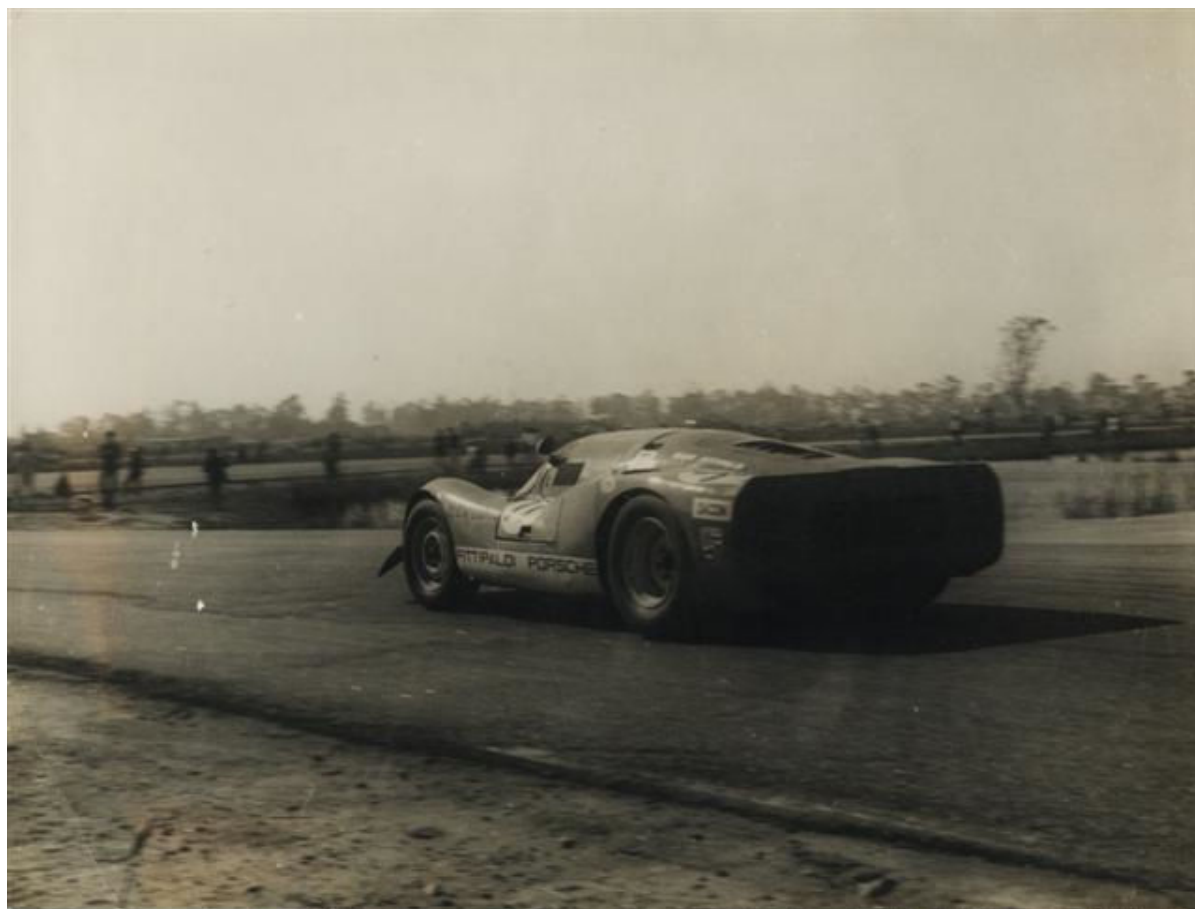




Na primeira versão, o Fitti-Porsche não tinha teto. Depois, o Chico Picciuto a construiu, bem assim as portas que abriam para cima. Os resultados estético e funcional foram excelentes.



O Fittipaldi-Porsche chegando no Autódromo do Rio para correr na Prova Luso-Brasileira...



Wilson Fittipaldi no "S" do Autódromo de Jacarepaguá nos 500 Km da Guanabara - 1967



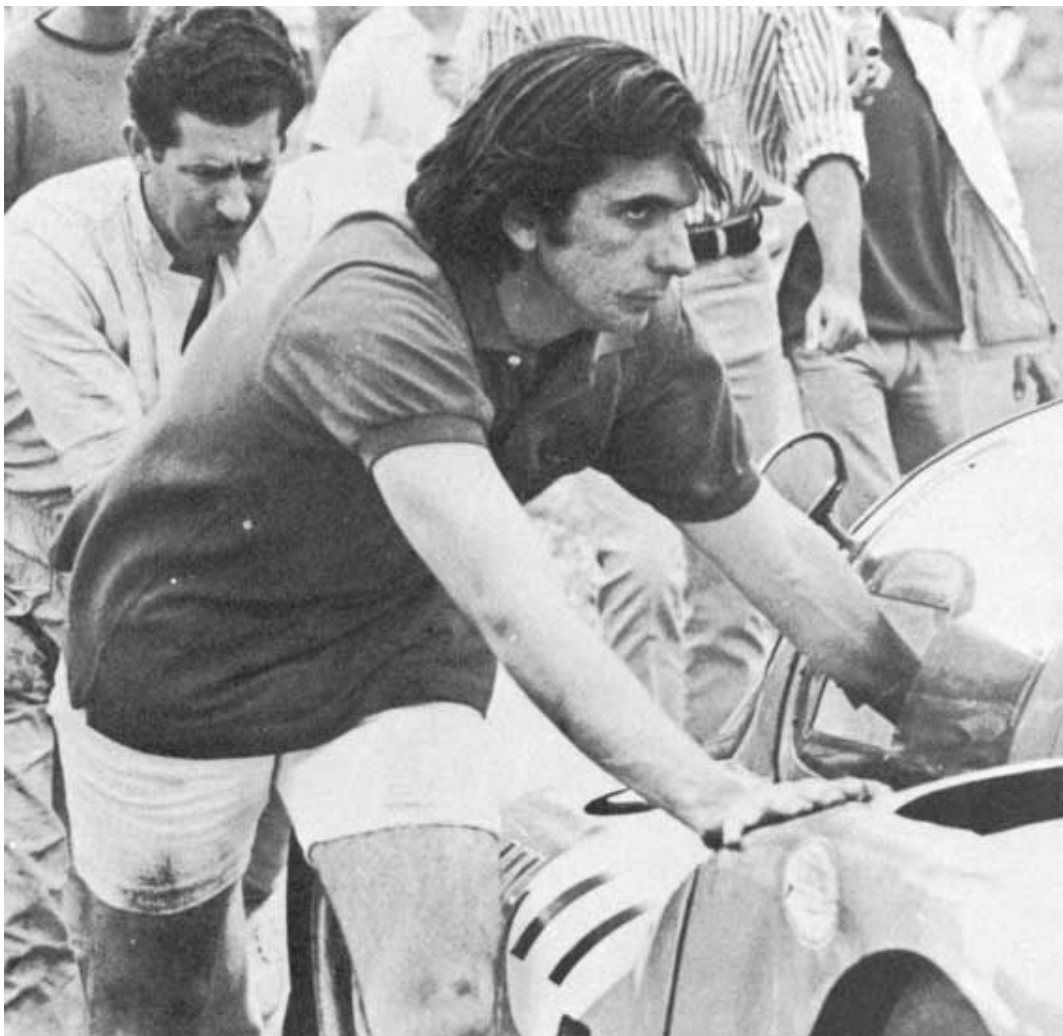
Marivaldo Fernandes acelerando na Curva do S no Autódromo do Rio de Janeiro

Já na Mil Milhas de 1967, a dupla Wilson/Emerson liderou a corrida até sofrer uma pane no respiro do tanque de gasolina, da qual resultou um início de incêndio que lhes custou o abandono da prova. Depois, ganharam duas corridas no Rio de Janeiro - fotos abaixo - e abandonaram uma terceira, encerrando aí a primeira parte da história do carro, que foi vendido para a Escola de Pilotagem Bardhal.









O Fitti-Porsche correndo nas "3 Horas de Velocidade da Guanabara" - junho de 1968 - sendo empurrado por Emerson Fittipaldi e o artista da funilaria "Chico Picciuto" após problemas mecânicos.



Moco, Wilson e Emerson, amigos unidos desde garotos...



Nos boxes: o ator Mário Gomes (a confirmar), Tite Catapani (de costas), Emerson, o cunhado do Paulo Goulart (Dacon) e Suzy, esposa do Wilsinho Fittipaldi

E eu como sempre o amigo chegado (companheiro na Equipe Dacon) e muito orgulhoso da criação da logomarca "Formula-1" para a fábrica de volantes do Emerson e Wilson. O **Fitti-Porsche** marcou liderando todas suas participações!

A Mil Milhas foi vencida pelos dois "Luizes": [Pereira Bueno](#) e [Terra-Smith](#), com os Alpine rebatizados de "Mark I".

E aonde foi parar o Fitti-Porsche ?

por Sérgio Magalhães

Surge um novo protótipo

Eu e o Maurício Paes de Barros encontramos o Fitti-Porsche com motor VW, pintado de xadrez, amarelo e preto, servindo de cobaia para os iniciantes na Escola de Pilotagem Bardahl...

Uma nova fase

Não precisou muito tempo para convencermos o dono, Pedro Delamare, a nos vender o carro e o levamos, felizes, para as oficinas da Bumacar, onde o reformamos inteiramente e o pintamos de branco e laranja. Mais tarde, quando corremos pela Souza Ramos, ficou branco, azul e laranja.

Colocamos a melhor mecânica ao alcance do nosso bolso, um VW a ar 1.800 preparado.



O carro voltou garbosamente para as pistas. O Maurício fez um segundo num "Festival de Velocidade", em Interlagos; eu coloquei o carro em terceiro, no "grid", nas 12 horas de Brasília, debaixo de chuva, disputando com o Lian Duarte e o Jaime Silva montados no Bino e no "Fúria, dois carros de ponta da época e que eram considerados imbatíveis.

Naquela prova, o freio acabou e abandonamos. Na 12 horas de Interlagos de 1970 larguei entre os cinco primeiros e o carro estava bem colocado, não fosse uma pane seca, quando perdemos várias posições. Como não haviam pneus de chuva suficientes, o chefe da equipe resolveu colocar radiais na frente, deixando os de corrida/chuva na traseira. Foi um caos. O carro ficou inguiável e saía de frente

uma barbaridade, até que, na Curva do Sargento, ao tentar acompanhar o Bird Clemente, bati forte no guard-rail e acabei com as nossas esperanças.

Perdendo o contato

Sem recursos (na época era tudo amadorístico), acabamos tirando a mecânica e a montando num Puma, vendendo o que sobrou do Fitti-Porsche para um piloto de Ribeirão Preto.

Nunca mais o vimos, nem soubemos dele. Dia desses, o Wilsinho me contou que tentou recuperar o carro, investigou o quanto pôde e acabou em Brasília, onde o camarada que havia visto o carro pela derradeira vez lhe informou que perdera a sua pista. Talvez tivesse ido parar num depósito de sucata, como foi o Carcará, recordista de velocidade... É triste, para nós, que no Brasil temos tão curta memória, constatar que todas estas peças de inequívoca importância para o automobilismo nacional acabaram se perdendo no tempo e no espaço...

✕ **[clique aqui para voltar à anisio campos = automobilismo brasileiro anos `60 a `80](#)**

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