

[Assine](#)[E-mail](#)[SAC](#)[Canais](#)

Saloma do Blog



FITTI-PORSCHE...A LENDA QUE NOS ASSOMBRA!

Sexta, Ago 08, 2008

FITTI-PORSCHE...A LENDA QUE NOS ASSOMBRA!

Joaquim Lopes Filho/Jovino Benevenuto/Luiz Salomão

Dentre os inúmeros carros que compõem a história do nosso automobilismo, um dos mais carismáticos é, sem dúvida, o Fitti-Porsche, criação dos irmãos Fittipaldi em 1967 e que esteve nas pistas até 1975, embora com diferentes proprietários. Ao longo dos anos muito se falou sobre este carro com as opiniões sempre confluindo para o fim comum do belo protótipo, um ferro velho de sucata de alumínio nas imediações de Brasília, última destinação do carro.

Até o próprio Wilsinho Fittipaldi acreditou nesta história e há alguns anos atrás andou na esteira do Fitti-Porsche, terminando no tal ferro velho, dando por encerrada sua busca.

Final lamentável da história, é o que todos pensavam....ledo engano

O nosso representante no Planalto Brasiliense, **Jovino Benevenuto**, um dos mais ativos blogueiros daqui do boteco, ao pesquisar um material sobre os Hot Dodge do DF, deparou com a informação que, ao contrário do que se acreditava, o Fitti-Porsche ainda sobrevivia em péssimo estado, numa chácara nos arredores de Sobradinho.

Com a informação a tiracolo, Jovino, no melhor espírito Indiana Jones, saiu à procura do Fitti. O resultado de sua pesquisa aqui está, mas vamos recordar a história do carro desde seu início.

A ORIGEM DO FITTI-PORSCHE

Não há dúvida que o chassi que equipava o carro era originário de um **Porsche RSK 550** que pertencera ao famoso piloto alemão **Von Stuck** e que aqui fora vendido para **Christian "Bino" Heins**, em meados dos anos 50.



Bino no PorscheRSK, ganhando as 2 Horas de Velocidade, 1960

Há registro do carro correndo em SP e, segundo alguns, vencendo prova até no Uruguai. Daí o carro passou às mãos de **Fritz D'Orey** que correu com ele pelo menos uma edição das “Duas Horas de Velocidade”, em Interlagos, 1956.

O fato é que o chassi, já destituído de mecânica, ficou por muito tempo na oficina de **Chico Landi**, até ser comprado pelo piloto **Marivaldo Fernandes** que pretendia construir um protótipo projetado por **Anísio Campos**.

Mas investir em construção e desenvolvimento nunca foi muito a praia do piloto do Guarujá e este negociou o chassi com **Wilsinho Fittipaldi** como parte de pagamento na compra de uma Mercedes-Benz.

Jan Balder testemunha em seu ótimo livro “*Nos Bastidores do Automobilismo Brasileiro*”, que ele próprio foi quem apanhou o chassi na oficina de **Chico Landi**, levando-o para a pequena fábrica de volantes dos irmãos Fittipaldi.

Ali, sob o comando do artesão **Chico Picciuto**, o chassi recebe as modificações necessárias para acomodar a mecânica Porsche oriunda do Karmann-Ghia Dacon no qual Wilsinho e Emerson haviam vencido as “Seis Horas de Interlagos” daquele ano, 1967.

A carroceria, feita toda em alumínio, obedecia a um desenho de **Emerson Fittipaldi**, que rabiscou na parede o que seria a recriação de um dos marcos dos grandes carros da época, notadamente o Porsche 906 Carrera.



Assim, o protótipo estreia nas Mil Milhas de 1967, ainda na sua versão spyder, com o jovem Emerson paralisando os cronômetros em incríveis (na época) 3m31s e 8/10 nos treinos e liderando na corrida com alguma facilidade até o carro parar com um princípio de incêndio.

O Fitti-Porsche iniciava ali sua sina de carro rápido, mas de pouquíssima confiabilidade.



No seu cartel somente uma vitória parcial, ou seja, **venceu uma bateria na Prova Almirante Tamandaré** em princípios de 1968, no Rio de Janeiro

Nos Mil Km de Brasília deste ano o Fitti Porsche apresenta-se na sua versão fechada – e pela qual tornaria-se famoso – com a dupla Emerson Fittipaldi e **Lian Duarte**. Mesmo enfrentando sérios problemas de câmbio, ainda chega em terceiro lugar na geral; curiosamente o único resultado do carro em provas longas.

No restante da temporada, mesmo com forte aporte financeiro de Marivaldo Fernandes que passara a investir fortemente no desenvolvimento do carro...



Wilson Fittipaldi, em Jacarepaguá, Rio

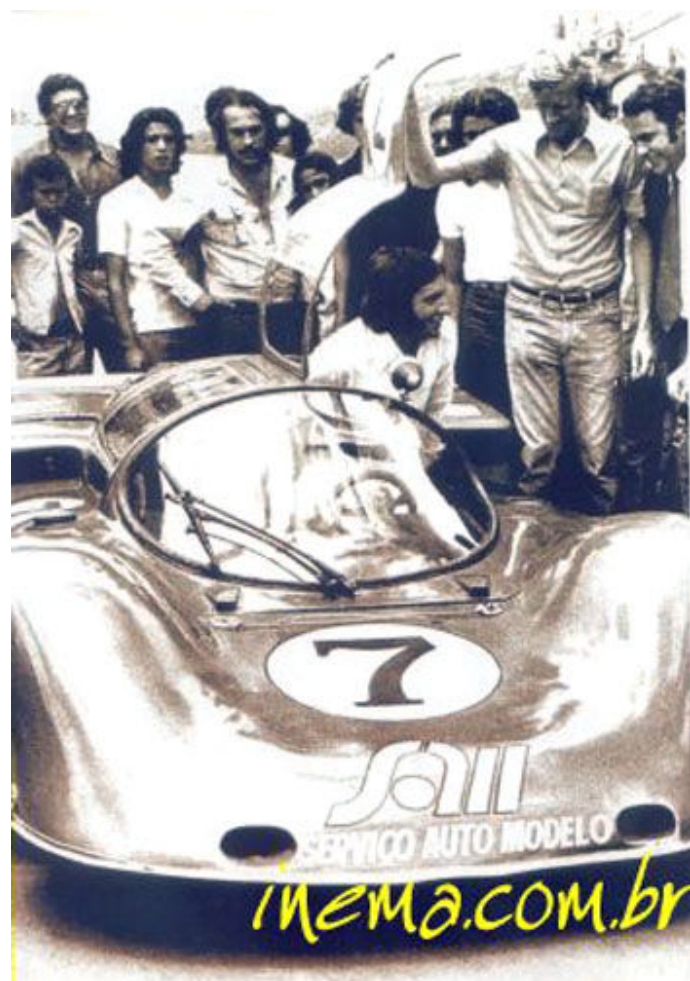
...Fitti-Porsche continua a se debater com problemas mecânicos aponto de, a partir do meio do ano, Wilsinho passar a pilotar para a Jolly-Gancia e Emerson Fittipaldi a correr algumas provas com o Fusca-Fittipaldi.

O carro retorna às pistas em **1969 nos Mil Km de Brasília**, equipado com motor VW 1600 cc e pilotado por Wilsinho e **Luis Fernando Terra Smith**, mas abandona com problemas de motor. Daí em diante o renomeado Fitti-Volks vai ficar á disposição da Escola de Pilotagem Bardhal, onde servirá como carro de instrução aos seus alunos.



Sérgio Magalhães, nos boxes de Interlagos...

É aí que é descoberto e comprado pelo advogado **Sérgio Magalhães**, muda sua cor predominante para branco e participa em algumas provas da temporada de 1970, às vezes em companhia de **Maurício Paes de Barros** ou de **Eduardo Souza Ramos**. Daí o carro é vendido, segundo Sérgio Magalhães, a um piloto de Ribeirão Preto que o revende ao piloto **Antonio (Toninho) Martins**, de Brasília.



No Planalto Central, Toninho procede a uma reforma da frente do carro, tendo o utilizado na temporada de 1974

Em 75, o **Fitti-Volks** – nova denominação do carro - é comprado por outro piloto brasileiro, **Paulo Guaraciaba**, que o disponibiliza para que sua esposa, **Tereza**, participe com ele de algumas provas femininas, chamadas de Corrida do Batom.



Tereza Guaraciaba, no grid das "Corridas do Batom," em Brasília

A partir de 1976 no automobilismo brasileiro deixam de existir provas para protótipos da Divisão Quatro, sendo o carro então encostado, perdendo-se a pista do mesmo.

Acreditava-se que o Fitti-Porsche (ou Volks, como queiram...) havia levado o fim da maioria dos carros de corrida nacionais, ou seja, o cemitério do ferro velho...mas que aí aparece uma luz, depois de muita bateção de cabeça e pernada de lá para cá. Juntaram força no blog, a dupla **Saloma e Joaquim** e resolveram começar de onde estava, por hora, tudo terminado, Brasília...

Convocado para agregar a dupla, **Jovino**, foi a caça e ficou atento a comentários a respeito da bagaça...

COM A PALAVRA, JOVINO DO PLANALTO...

"Saloma e Joaquim,

Alguns meses atrás, estava em busca de material para o blog sobre a categoria Hot Dodge, muito em voga aqui em Brasília, no início dos anos 80. Nesta pesquisa soube, através de um amigo, da possível existência do Fitti-Porsche em uma chácara de um antigo piloto, nos arredores de Sobradinho.

Durante semanas tentei o contato com o tal piloto, amigo do pretenso proprietário, sem maiores resultados, pois o homem é muito ocupado. Depois de idas e vindas, acabei localizando o **Sr. Adilson**, até então, o último proprietário do Fitti-Porsche.



Última e única foto do Fitti, estacionado na chácara...

O Fitti-Porsche participou de provas femininas do Festival do Batom em 1975. Segundo a Senhora **Tereza Guaraciaba**, depois de participar do Festival do Batom o carro ficou guardado no autódromo e ela não teve mais notícias do mesmo, mas que participou de três corridas com ele em Brasília e uma em Anápolis.

O **Sr. Vicente**, que foi piloto na época das provas de rua em Brasília, disse que o **Alex Dias Ribeiro** telefonou para ele quando estava na Europa e pediu-lhe para que tentasse encontrar o Fitti-Porsche, pois o Wilsinho queria encontrar o carro e restaurá-lo. A informação que tinha era que o carro teria ido para Araxá em Minas e ele rumou para lá na época do encontro de carros antigos e contatou muita gente e na redondeza daquela região, mas ninguém soube informar nada a respeito do carro.

Segundo ele, após a utilização do Fitti-Porsche pela Tereza no Festival do Batom o carro ficou guardado na oficina do **George Pappas** (piloto de DKW e Lorena) por muito tempo.

O Pappas estava querendo tirar o carro de lá para desocupar espaço e, segundo o Vicente, chegou a oferecer o Fitti-Porsche para ele mais a carcaça do DKW que ele corria (aquela com a traseira cortada), mas ele não se interessou. Depois foi colocado lá no salão (antigo box da BMW do **Piquet** ou carpintaria do DEFER) e foi sendo encoberto aos poucos por carteiras e mesas que servia de depósito da Fundação educacional do DF, ficando por lá de 3 a 4 anos.

O **Sr. Ney Jackson** ou Arruela (assíduo frequentador do autódromo), confirmou esta versão e o Fitti-Porsche foi sendo depenado aos poucos, quando “retiraram” o motor Volkswagen, a carburação e os amortecedores Koni, sobrando apenas a carenagem, sem vidros e o chassi com a suspensão dianteira, mas sem as rodas.

Segundo o Ney Jackson e o **Adilson**, eles procuraram a Tereza Guaraciaba e relataram que haviam encontrado o Fitti-Porsche e o estado em que ele se encontrava e ela não teve interesse em ver o carro do jeito que estava (pois o carro era de muita estima do falecido marido) e ele (Adilson) então propôs a compra do Fitti.

Na época, haviam provas da extinta TFL (Turismo Força Livre) e o Adilson queria arrumar o carro e participar da categoria, mas acabou não dando certo, apesar de ter colocado motor do opala 4 cilindros e até ter andado com ele nas ruas da cidade satélite de Sobradinho, ficando com ele por um ano, e posteriormente, o vendeu para um mecânico de Taguatinga.

Esse é o depoimento que estava faltando, do Sr. BRANCO, o último proprietário do Fitti-Porsche...

O Sr. Branco foi o último proprietário do Fitti-Porsche e o adquiriu através de uma troca por um SP2 "novinho". Segundo o Sr. Branco, um senhor cinquentão, sujeito simples e de boa prosa, recebeu o Fitti sem o motor, com câmbio Volkswagen e as 4 rodas, e posteriormente, instalou o motor de uma Brasília e fez algumas modificações na carenagem (é especialista em fibra de vidro) mudando a traseira que estava reta e aberta (tipo o Porsche 917) e a fez fechada mais ou menos igual a do Ford GT 40 e instalou lanterna do Galaxie 500 67. Na dianteira, fez pequena modificação e instalou o farol da Variante I "e o carro ficou uma Belesura" e o pintou de branco, pois pretendia emplacá-lo, mas ele não tinha o nº do Chassi e logo desistiu da empreitada.

O carro ficava exposto na rua de sua oficina em Taguatinga, na avenida Sandu Norte, chamando muito a atenção de quem passava por lá e foi assim que apareceu um "playboy" e tentou comprar o Fitti, mas ele não aceitou até que apareceu novamente e ele fez a troca por um Dodge Dart cupê e o comprador o colocou em um caminhão boiadeiro e tomou rumo de Betim/MG, dizendo que faria o carro para participar de arrancadas, sendo que, o Sr. Branco não lembra o nome do comprador, apenas informou o rumo que ele teria tomado".

Enfim, esta é a história da passagem do Fitti-porsche/Volks por Brasília, relatada pela Tereza Guaraciaba, quem o pilotou, o Sr. Adilson quem o "adquiriu" dela e os testemunhos dos Srs. Vicente, piloto e amigo da Tereza e grande conhecedor do automobilismo candango, o Sr. Ney Jackson, assíduo freqüentador do autódromo que participou e testemunhou de parte da sua história aqui em Brasília.

Nota do blog - Comparsas, essa foi uma empreitada danada. A ansiedade de logo ter resultados da barata nos envolveu em um stress nunca imaginado. A importância da colaboração do Jovino, foi da mais alta importância. Alias, se não fosse dele a insistência pelo assunto, nada andaria. Material do Joaquim, também esclareceu dúvidas sobre sua cara, depois de algumas transformações. Pelo jeito, a saga do **Fitti-Porsche** ainda não terminou. Ainda nos assombra, no bom sentido, a idéia de encontrá-lo e dar vida a originalidade que marcou sua passagem pelas pistas brasileiras. Quem sabe, ele ainda se encontra disfarçado por aí de carro esporte, pelas ruas e estradas do Triângulo Mineiro? (reprodução/Site Obvio!/Arquivo Pessoais)

[43 comentários](#) •  •  •  **Luiz "Okrasa" Salomão**

Categorias: [A](#), [Carros](#), [Esportes](#), [Automobilismo histórico](#), [Classic Cars](#)

[Ferrari Specialists](#)

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

[Porsche Center Hubcaps](#)

Check Out Our Hubcap Inventory Here Free
Shipping In US. Order Today!
www.CenterCaps.net

[Porsche Design Pens](#)

Large Selection In Stock Free Shipping Over
\$75.00
www.dalyspenshop.com

Anúncios 

Trackback:

<http://www.interney.net/blogs/htsrv/trackback.php/22197>

Posts similares:

["UMAS & OUTRAS" #19...](#)

["UMAS & OUTRAS" #16](#)

[ROYALE, UMA HISTÓRIA...](#)

(Os comentários abaixo exprimem a opinião dos visitantes, o autor do blog não se responsabiliza por quaisquer consequências e/ou danos que eles venham a provocar.)

[Atalho pra o formulário](#)

Comentários, Trackbacks:

Comentário de: Luiz Evandro águia

Nossa ! que trabalho fantástico ! eu participei de varias provas juntamente com o FittiPorsche, dentre elas os 1000 Kms de Brasilia - 1968 ..- com meu Puma VW vermelho de No 72 da Equipe Kinko e tbm de uma prova no circuito de Curitiba (tenho foto da largada)

È isso ai,, temos que encontrar esse Fitti ..o meu amigo de adolescência Wilsinho ficará muito feliz...

Eu tambem gostaria de saber por onde anda o meu Protótipo Kimko com o qual finalizei os 1500 Kms de Interlagos de 1970 na 4a colocação na Geral e em 1o na categoria Mecanica Nacional !! abração a todos e parabens pelo belo trabalho..Luiz Evandro "águia"

[Permalink](#) 08.08.08 @ 05:20

Comentário de: Joaquim

Antes de tudo, todo o mérito da investigação para o Jovino Benevenuto que levantou a lebre e foi a fundo no levantamento da história, descobrindo personagens desconhecidos. A gente só alinhavou alguns dados, o mérito é todo dele.

Parabéns, pois, ao Jovino!

Ele merece!!!

[Permalink](#) 08.08.08 @ 06:19


Comentário de: Eric

Parabens a todos os envolvidos na história!!!!

Show de investigação...Saloma,imagina se o Dr ESR sabe disso.....ele manda o Toni para MG amanhã!!!!Será que ele pilotou a bagaça???

Haaaaaa manda mesmo...e restaura inteiro e soma mais um lá em Mogi...

[Permalink](#) 08.08.08 @ 08:52

Comentário de: Luiz "Okrasa" Salomão 

Eric...mostre para o Dr. e ficamos no aguardo do testemunho dele...

[Permalink](#) 08.08.08 @ 09:08

Comentário de: roberto zullino · <http://www.fltotal.com.br/faster/index.php>

Parabéns pelo trabalho de investigação. Realmente o Fittiporsche é o elo perdido de nossa história. Não que o carro tenha tido grandes vitórias, mas enquanto se manteve na pista andava na frente. Quem poderia falar do carro antes de virar o Fittiporsche é o Darci, o mecânico dos Fittipaldís e era menino de uns 14 anos aprendiz na oficina do Chico Landi na rua Afonso Brás. O Darci lembra do carro que ficou jogado anos a fio até o MArivaldo o comprar e depois vender para os Fittibrothers. Acho que ele nunca desconfiou que o Fittiporsche era o mesmo carro, pois foi trabalhar com

os Fittibrothers tempo depois e o carro já não era mais deles. Nós dividíamos o mesmo box na época da Classic e ele olhava o meu 550 spyder desconfiado. Até que um dia me disse que conhecia um carro muito parecido que tinha ficado jogado na oficina do Landi e que nunca mais tinha visto.

▢ [Permalink](#) 08.08.08 @ 09:55

Comentário de: Romeu

Trabalho maravilhoso e até comovente.
Vamos lá, estamos bem perto de encontrar a "bagaça".
Saloma, Jovino e Mestre Joa, sinto orgulho de poder conviver com esses comparsas.
E com esses investigadores, essa "quadrilha" vai longe...



▢ [Permalink](#) 08.08.08 @ 10:05

Comentário de: Tohmé

[Muito legal](#) o trabalho. Parabéns especial ao Jovino.
Como um livro de suspense, com o final triste...



▢ [Permalink](#) 08.08.08 @ 10:37

Comentário de: Dú · <http://www.windflag.com.br>

Jovino, Joca e Saloma.
Isso não é investigação Romeu, é a primeira CPI que vejo dar certo.
Esse carro vai acabar preso ainda!



Parabéns.

▢ [Permalink](#) 08.08.08 @ 11:29

Comentário de: Milton M. Bonani

Parabéns a todos pela reportagem investigativa.



Esse Porsche RS correu e ganhou a prova "Prefeito Ademar de Barros" realizada em 30/11/1958, pilotado pelo Christian Heins.

Essa Mil Milhas de 1967 eu tinha 14 anos, mas não esqueço. Fui, escondido da minha mãe, para Interlagos de ônibus.
Estava interessado em ver o Fitti-Porsche e os carros da escuderia portuguesa - Porsche 911, Lotus 47 e Ford Cortina - que vieram especialmente para essa prova.

Infelizmente a quantidade de carros clássicos e históricos que foram cortados, depenados, modificados, detonados aqui no Brasil é uma coisa impressionante. Imaginem esse Porsche, ou mesmo o Fitti-Porsche se pudessem ser recuperados. Mas não, os caras têm que destruir os carros. Será que na Europa foi assim também? Acho difícil...

▢ [Permalink](#) 08.08.08 @ 11:46

Comentário de: Rafael Bruno · <http://blogclassico.blogspot.com>

Caramba! SENSACIONAL!
Uma pena que não se tem notícias do carro.



▢ [Permalink](#) 08.08.08 @ 12:25

Comentário de: roberto zullino · <http://www.fltotal.com.br/faster/index.php>

Na europa e aqui sempre foi igual, carro de corrida anda com dinheiro.
Para fazer carros novos era necessário se aproveitar carros antigos.
A Ferrari não tem nenhuma Shark-Nose, a 156 de fl, a do Von trips e Phill Hill. Todas foram retalhadas e aproveitadas em outros carros.
A única que existe é uma réplica mandada fazer pelo Chris Rea para o filme Ferrari Passion.



▢ [Permalink](#) 08.08.08 @ 12:27

Comentário de: Milton M. Bonani

E sendo Ferrari é mais lamentável ainda. Não é possível que eles não tivessem recursos e precisassem retalhar e reaproveitar um carro para fazer outro, não é mesmo?

É realmente uma pena.

▢ [Permalink](#) 08.08.08 @ 13:05



Comentário de: jovino · <http://jobenevenuto>

Joaquim, estava passeando em Pirinópolis e em sua cidade Anápolis, onde fui visitar alguns amigos.
Acho que o mérito é de todos nós, você e o Saloma que acreditaram na possibilidade de achar o Fltti e o resgatar para ser restaurado e ir repousar no lugar que deveria estar a muito tempo, que é um museu.
Eu realmente acreditei que poderia encontrá-lo, pois as informações que obtive de amigos aqui é a de que ele estava realmente em Sobradinho, mas que, na realidade, ele deixou Brasília a muitos anos.
Quero aqui, agradecer a Teresa Guaraciaba, que foi sempre simpática e me atendeu toda vez que a pertubei, o Vicente, o Adilson, O Arruela e finalmente, depois de quase desistir... Ufa ...de encontrá-lo, o Sr. Branco.
Muito obrigado. A todos resta unir esforços para localizá-lo e ainda seria possível, quem sabe alguém que visite o Blog seja lá de Betim/MG.
Jovino



▢ [Permalink](#) 08.08.08 @ 13:28

Comentário de: roberto zullino · <http://www.fltotal.com.br/faster/index.php>

A história da Ferrari é parecida com aquela história do "você só vê as pingas que tomo, mas não vê os tombos



que levo".

O acidente do Portago na Mille Miglia de 1957 teve consequências terríveis para a empresa. A Ferrari foi acusada de usar pneus belgas Englebert que eram inadequados, o argumento é que recebia dinheiro para isso (outros tempos).

Na realidade os pneus eram inadequados mesmo, mas a culpa foi do Alfonso Cabeza de Vaca que embora avisado insistiu em continuar. Embora rápido e competente no controle, o Portago era inexperiente, seu esporte era Polo e começou a dirigir tarde. Outro piloto teria parado, pois o pneu estava raspando no paralamas e sendo destruído.

No final, a história foi um massacre de piloto, co-piloto, adultos e crianças.

A batalha judicial foi enorme e debilitou os recursos da Ferrari, além de manchar a imagem do comendatore que acabou se recolhendo a MAranello. A

Ferrari entrou em negociações com a Ford e não deu certo como todos sabem.

No final, o comendatore teve que aceitar ajuda de seus maiores inimigos, os Agnelli da Fiat.

A antipatia era originária dos anos 20 quando o Ferrari não foi aceito pra trabalhar na Fiat e se vingou depois fazendo a Alfa representar a Itália.

Essa é a razão de não existirem shark-noses, falta de recursos, além de uma tentativa de cop d'état em 61 capitaneada pelo Carlo Chitti.

O comendatore demitiu todos por eles terem feito uma carta solicitando que proibisse a sua [mulher](#) que era doida de entrar na fábrica e fazer escândalos.

A madame quando via o Pietro LArdi, depois Ferrari ficava gritando bastardino, bastardino. Foi uma época tumultuada e evidentemente consumidora de recursos.

A fortuna do Ferrari foi ganha na segunda guerra quando a Auto-Avio se especializou em metalurgia de ponta. Todos os canos dos tanques Tigre projetados pelo Ferdinand Porsche eram feitos lá. Por isso, a fábrica que era mixuruca e num vilarejo mais mixuruca ainda foi bombardeada e destruída. A grana ficou e já em 1948 o comendatore apareceu de nada mais nada menos de V12 de liga leve. Aguentou a Alfa dando-lhe couro até a primeira vitória em 1951 com o Gonzalez, uma das poucas vitórias de motor V12.

[Permalink](#) 08.08.08 @ 13:31

Comentário de: Milton M. Bonani

E sendo Ferrari é mais lamentável ainda. Não é possível que eles não tivessem recursos e precisassem retalhar e reaproveitar um carro para fazer outro, não é mesmo?



É realmente uma pena.

[Permalink](#) 08.08.08 @ 14:05

Comentário de: Paulo Sousa

Joaquim+Jovino, parabéns pelo ótimo trabalho. Ou melhor, parabéns e obrigado.
Abraço
Paulo



▢ [Permalink](#) 08.08.08 @ 14:31

Comentário de: Milton M. Bonani

Ótima história. Obrigado!



A única coisa que eu sabia disso tudo era que o Pietro era bastardo mesmo, filho da amante do Enzo que, como todo bom italiano da velha guarda, não escondia isso, mantendo sua amante a poucos quilômetros de Maranello.

▢ [Permalink](#) 08.08.08 @ 14:36

Comentário de: Regi Nat Rock

Essa CPI está indo acelerada com o pé no porão. Não duvido, irão aparecer novas informações que vão fechando o cerco, tornando possível a verdade verdadeira. Ou a barata está abandonada em algum buraco perdido, ou surgirão as informações definitivas de seu desaparecimento.

Aguardemos pois os desdobramentos.

Aos ilustres envolvidos, por hora, sinceros parabéns.



▢ [Permalink](#) 08.08.08 @ 16:23

Comentário de: Maria Luiza Monteiro da Matta · <http://www.toninhodamatta.com.br>

Oi Salomao, adorei esta historia. O Toninho lembra de tudo do porsche. Sao coisas que so acontecem no Brasil. Sabe que fomos procurar o opala 21 do Toninho e ningue sabe onde esta. Alias ninguem sabe nem se foi vendido, queimado, jogado fora. E incrivel. Continue dando apoio a este tipo de pesquisa pois sempre alguem sabe alguma coisinha. Um grande abraço. Maria Luiza da Matta



▢ [Permalink](#) 08.08.08 @ 16:50

Comentário de: Rodrigo

Parabéns pela empreitada!



▢ [Permalink](#) 08.08.08 @ 21:15

Comentário de: Jonny'O

Antes achava que o carro não existia mais ,agora pode ser difícil mas é muito possível que esteja em algum canto .



Grande trabalho Jovino!!

▢ [Permalink](#) 08.08.08 @ 21:52

Comentário de: Dú · <http://www.windflagg.com.br>



Agora fhodeu geral.

Quero saber onde está o Voyage do Toninho, azul e branco que me inspirou em muitas aventuras.

Saloma, o bicho pegou.

Dna. Maria Luiza, um beijo.

Toninho e Luiza, vcs. e a Família Balbi na fita!

Toninho, o Jéca Jóia, Renato Furman disse que vc. é doido na trilha! Manda bem!

Saloma, muito legal esta interação.

Ao som do Kiki na guitarra!

É nós.

▢ [Permalink](#) 08.08.08 @ 22:22

Comentário de: Cesar Costa · <http://www.fotolog.com/berlineta>



Parabéns Dr. Jovino!!!

▢ [Permalink](#) 09.08.08 @ 09:52

Comentário de: roberto zullino · <http://www.fltotal.com.br/faster/index.php>



Já que estamos em temporada investigativa, gostaria de saber se alguém tem a Autoesporte com a entrevista do Enzo Ferrari feita pelo saudoso Antonio Carlos Scavone.

Lá consta que o Ferrari viveu no Brasil no final dos anos 30, mais especificamente, em Campinas onde tinha tido uma [namorada](#).

Na entrevista deu a entender que tinha alguns problemas na Itália, políticos imagino, mas depois a coisa se acertou e ele voltou depois de um ano.

Já perguntei a jornalistas europeus, inclusive o Doug Nye, e todos foram unânimes em dizer que jamais tinham ouvido falar nisso.

Pessoalmente, acredito que seja verdade, pois o Ferrari sempre foi metido em rolos com gente poderosa. Vivia pendularmente entre suas aventuras político-econômicas na busca de grana para os carros e poder.

Alem disso, não acredito que o Scavone tivesse inventado, era um camarada dos mais corretos e se o Brasil tem fl deve a êle que foi o primeiro a trazer as matérias de fl na Autoesporte e em seu programa homônimo no início da Globo.

A bem da verdade, todos os jovens corredores da época tomaram conhecimento da fl pelo Scavone e pelo filme Grand Prix. Sem isso, a probabilidade de alguém ter ido embora seria pequena.

▢ [Permalink](#) 09.08.08 @ 10:44

Comentário de: Romeu



Zulino, devo ter essa entrevista, pois tenho as Autoesporte do nº1 (Nov/64) ao nº 121 (Dez/74) encadernados. Só preciso dar uma busca.

▢ [Permalink](#) 09.08.08 @ 19:02

Comentário de: roberto zullino · <http://www.fltotal.com.br/faster/index.php>



Romeu, deve estar entre as 20 primeiras no máximo. Você se lembra de ter lido isso?

[Permalink](#) 09.08.08 @ 23:57

Comentário de: Joaquim


Gozado que vi o Fitti-Porsche pela primeira vez nos Mil Km de Brasília de 68, pilotado pelo Emerson Fittipaldi e Lian Duarte, na única prova em que ele conseguiu chegar ao final. NO ano seguinte, na mesma corrida, vi o então Fitti-Volks andar com a dupla Wilsinho/Luis fernando terra Smith. Em 1970, naqueles desastrosos Mil Km de Brasília, o Fitti-Volks correu com Sérgio Magalhães/Mauricio Paes de Barros. Daí, desapareceu, só o reencontrei novamente na inauguração do Autódromo de Goiânia (1974), com a frente bastante modificada, trabalho do Karl Von Negri, da oficina Auto Modelo de Brasília.

Em 75 ou 76, não me lembro bem, o carro fez uma Corrida do batom com a Teresa Guaraciaba em Goiânia. Foi a última vez que eu vi o velho e bom Fitti em ação.

Contrariando o depoimento da sra. Teresa Guaraciaba, creio que ela se refere a esta prova de Goiânia pois corridas em Anápolis deixaram de ser realizadas desde 1971, isto tenho certeza, quando o Piquet ganhou lá a famosa corrida com o fusca roubado da irmã.

Histórias, histórias...

[Permalink](#) 10.08.08 @ 08:09

Comentário de: Luiz "Okrasa" Salomão 

Zulino, me lembro bem dessa materia. Tem um box com a foto do Comendadore...vou achar a danada...

[Permalink](#) 10.08.08 @ 10:14

Comentário de: Paulo Trevisan

Nesta dedicada busca o que está em jogo,e a maioria não se dá conta,não é apenas o Fitti Porsche,mas sim o chassis do PORSCHE RSK 550 de ninguém menos que VON STUCK e do CHRISTIAN HEINS !! Meu deus esse chassis a nível internacional.Como Fitti os resultado foram pífios,mas claro andou Emerson ,Wilsinho e outros. Não é isto Zullino? Você que sabe como funciona as coisas lá fora,também sabe que o chassis é o que vale,e ainda mais dependendo de quem andou em cima.Não me surpreenderia se uma hora dessas não aparecer na Europa o clone com aquele # de chassis. O absoluto desrespeito e falta de preocupação em preservar os carros,que a alguns impressiona,sempre existiu e CONTINUA existindo.Eu teria mil histórias tipo essa a contar(algumas não) ocorridas a partir de 1996 quando comecei a vasculhar e garimpar carros de competição especialmente aí em SP e RJ. A propósito do extraordinário piloto Toninho da Matta(sou fã incondicional dele e do Cristiano),citado por um familiar,e que alguém indaga onde estaria o Voyage,tenho a dizer que o Voyage não sei mas o Passat Hot Car está aqui comigo,exigindo grande restauração, e foi salvo por circunstâncias e muita sorte.

[Permalink](#) 10.08.08 @ 14:54

Comentário de: Romeu

Zulino e amigos, a matéria está na Autoesporte nº 14 de Dezembro de 1965, custava 500 cruzeiros na época.

Foi uma entrevista feita em Maranello pelo editor chefe da revista, Victor Antonio Gouveia.

Na época faziam parte tambem da redação da revista o saudoso Antonio Carlos Scavone citado pelo Zulino e tambem o Percival de Souza que depois se dedicou às reportagens policiais onde está até hoje.

A matéria é bem legal, cerca de 6 páginas, com inúmeras fotos da fábrica, da linha de montagem, das "bellas macchinas" (275 GTS e 330 GT) e também do próprio Comendatore.

O título da matéria "Sono un Uomo Finito" retratava o estado de espírito do "capo" na época, pois 4 dias antes ele havia perdido sua mãe.

Na página 27 a revelação: em 27 ou 28 Enzo esteve mesmo por aqui, conheceu uma [linda](#) moça (una bella ragazza) em Campinas, sobrenome Martins filha de um fazendeiro de café.

No embalo o Comendador chegou a dizer que a fábrica da Ferrari poderia ter sido construída em Sampa.

É isso aí...

[Permalink](#) 10.08.08 @ 17:11

Comentário de: Luiz Carlos Fortes Braga

Pois é!!!!nãodeu desta vez,mas,continue investigando é certo que vocês vão encontrar este fitti em algum lugar não se destrói um carro desses,uma marca na estória do automobilismo no país.

araços

luiz carlos



[Permalink](#) 10.08.08 @ 18:01

Comentário de: Luiz Carlos Fortes Braga


Pois é!!!!nãodeu desta vez,mas,continue investigando é certo que vocês vão encontrar este fitti em algum lugar não se destrói um carro desses,uma marca na estória do automobilismo no país.

araços

luiz carlos



[Permalink](#) 10.08.08 @ 18:01

Comentário de: Luiz "Okrasa" Salomão 

Paulo, vc chegou num ponto de suma importância. O esqueleto do carro...o tão precioso chassi do Porsche RSK 550. Passou por tantos caras e ninguém se deu conta da importância histórica da bagaça. Mais ou menos igual aos Avallones em cima de chassi de Lola. Mas esse com um adento, a origem histórica...e fato foi lembrado e comentado pelos teimosos de plantão, NÓS, em busca do carro em si. Agora que vc levantou a lebre, virou a caça ao tesouro perdido!




[Permalink](#) 10.08.08 @ 22:25

Comentário de: Belair · <http://minexco@sti.com.br>

Orrrra meu, cêis consegue imaginá a ragazza sigurando o cara aqui e as Ferrari saindo dum garpão lá na Móoca, catzo...Já pensô ??



[Permalink](#) 10.08.08 @ 23:48

Comentário de: Luiz "Okrasa" Salomão 



Belair... [viajando](#) mais ainda para os tempos atuais. Imaginem o nosso compadre "Romeu" chegando de Ferrari para o Café GP no domingo. O coitado do cara da kombi azul com volantino F1 perderia a vaga...he...he...



[Permalink](#) 11.08.08 @ 07:18

Comentário de: roberto zullino · <http://www.f1total.com.br/faster/index.php>



romeu,

o vecchio estava muito deprimido na época da entrevista, primeiro, por perder a mama, coisa que dá para entender, embora tenham alguns digam que mãe é muito bom, mas dura muito.

a segunda razão é a época. como escrevi acima, a Ferrari estava debilitada e [negociando](#) com a Ford, não lembro se na época da entrevista o negócio já tinha furado.

fora seus problemas com a mulher doida e reclusa e que causaram o "coup d'état" em 61. sem esquecer a morte do filho Dino de distrofia muscular ainda nos anos 50, filho que diga-se de passagem parecia que tinha vocação para seguir com a Ferrari adiante.

acho que o vecchio mafioso deve ser admirado pelo que conseguiu fazer depois dessa época, o que fez antes foi apenas consequência de um endinheirado entendido no assunto, afinal, era um profissional das corridas desde os anos 20 e com a grana que ganhou na guerra podia se dar ao luxo de construir seus sonhos.

juntou-se aos odiados Agnelli negociando a governança corporativa mantendo seu status, enfrentou a Ford galhardamente e deixando claro que só tinha perdido depois de muita luta e porque o adversário tinha muito mais grana. por último, levantou a fábrica de automóveis de rua atingindo uma posição de marca inigualável.

louve-se também a sapiência dos Agnelli que deram a grana e mantiveram o Ferrari e a cultura da empresa. isso é muito raro e difícil de fazer em aquisições, geralmente a compradora impõe sua cultura e destrói a cultura que comprou caro.

esse fato de ter estado aqui e os acontecimentos são ignorados pelos seus biógrafos. se possível, scaneie as páginas e me envie por e-mail. quero postar no Atlasf1 e enviar para o Doug Nye.

[Permalink](#) 11.08.08 @ 09:04

Comentário de: Romeu



Deixa a Kombi onde está.

Quando eu chegar de Ferrari no Paddock, o comparsa Louzão vai me arrumar um lugar lá dentro, ao lado da mesa cativa da quadrilha...

[Permalink](#) 11.08.08 @ 09:55

Comentário de: roberto zullino · <http://www.f1total.com.br/faster/index.php>



Vamos ver o que a estrangeirada vai falar sobre isso, posteí lá a história. Link para quem quiser acompanhar:

<http://forums.autosport.com/showthread.php?s=&threadid=103193>

[Permalink](#) 11.08.08 @ 12:47

Comentário de: Vicente Miranda



Parabéns aos autortes.

Espero que a estupenda matéria origine uma pesquisa no Triângulo Mineiro e, quem sabe, um grupo pode ser formado para financiar a aquisição do carro, se o mesmo ainda existir. E não se esqueçam do meu nome.

▢ [Permalink](#) 11.08.08 @ 13:20

Comentário de: Jovino · <http://jobenevenuto@hotmail.com>

Só para complementar o que já foi dito lá na matéria, o Sr. Branco, último proprietário do Fitti, disse que tinha foto do carro do jeito que ele havia feito, mas que uma pessoa que queria comprá-lo acabou por levá-la e ele não soube mais o endereço desta pessoa.

O Sr. Branco também fechou a parte de cima do motor que ficava aberta e chegou a desfazer o negócio com o Adilson, mas que depois, o comprou de volta.

Jovino



▢ [Permalink](#) 11.08.08 @ 13:50

Comentário de: Iveraldo de Vasconcelos Soares

Parabéns...A todos os personagens desta fonte histórica, principalmente ao nosso grande companheiro JOVINO.

▢ [Permalink](#) 19.08.08 @ 15:10



Comentário de: Iveraldo de Vasconcelos Soares

Parabéns...A todos os personagens desta fonte histórica, principalmente ao nosso grande companheiro JOVINO.

▢ [Permalink](#) 19.08.08 @ 15:12



Comentário de: Liberto Pastor

Eu trabalhei nese prototipo e ajudei na construcao ,foi feita nun local a tres ruas da Dacon eu era mecanico da Dacon e tamben trabalhei na escuderia nos treis karmanguias.

▢ [Permalink](#) 11.01.09 @ 21:58



Deixe seu comentário:

Nome:

Email:

Seu endereço de email **não será** exibido nesse site.

Site/Url:

Sua URL será exibida.

Texto do comentário:

Envie seu comentário

99,90

299,90

129,90

69,90

109,90

59,90

Ganhe mais usando boo-box

[La Brute - Jogo Online em Flash Grátis]

Hoje no iG - Cartoon Network | Guia para Dengue

Sites do iG - Concursos | Games | Gente | Último Segundo | Vídeos | Todos os sites do iG

Blogs do iG - Blog do iG | Milton Neves | Ombudsman | Todos os Blogs do iG

Serviços do iG - Banda Larga | Crie seu e-mail | iG Empresas | Jogos On Line | Rádio | Todos os serviços

Sobre o iG - Anuncie | Central do Cliente | Política de Privacidade | Serviços | Trabalhe no iG | Expediente

© Copyright 2000-2009, Internet Group - Portais: iG, iBest e BrTurbo