

2ª EDIÇÃO

Ricardo Sterchele

copersucar-fittipaldi

A história completa
do Fórmula-1 brasileiro

Frôntis  Editorial



Ricardo Sterchele



***A história completa do
fórmula-1 brasileiro***

Frôntis  Editorial

São Paulo
2ª edição 2019

Copyright© 2005 by Ricardo Luiz Sterchele.

Todos direitos reservados. Proibida a tradução, versão ou reprodução, mesmo que parcial, por quaisquer processos mecânicos, eletrônico, reprográfico etc., sem a autorização por escrito do autor.

Todos os fatos relatados foram extraídos de notícias publicadas da mídia impressa da época, sendo dado os referidos créditos, quando estes configuraram. A grande maioria das notícias foram publicadas quase que identicamente em vários veículos, nestes casos, não foi dado crédito a nenhuma fonte específica. O mesmo se refere às fotos reproduzidas que foram extraídas dos veículos jornalísticos.

1ª edição - Setembro de 2005

Apoio cultural da DANA ALBARUS S/A

2ª edição revisada e aumentada – 2019

Dedico esta edição à minha sobrinha Tatiana

Agradeço à DANA pelo apoio e incentivo na elaboração deste livro.

Agradeço à Copersucar por permitir acesso ao arquivo histórico.

Agradeço especialmente as pessoas que possibilitaram a realização deste livro:

Hernani Donato

Luís Pedro C. Ferreira

Aloísio Nunes de Almeida

Vera Bittar



Frôntis Editorial

www.frontis.com.br
escritorio@frontis.com.br

Desejo que o exemplo da tenacidade, perseverança e ousadia desses irmãos sirvam de modelo a todos os jovens brasileiros: não desistir de seus sonhos, pois a Fé traz o sucesso para quem não se deixa vencer pelas adversidades.

Os irmãos Fittipaldi provaram que o sucesso não está nas vitórias conquistadas em disputas, tão pouco no volume de dinheiro que se ganha. O tamanho do sucesso é medido pela extensão do benefício gerado na concretização de nossos ideais.

A decisão de abandonar as melhores oportunidades de vitórias e as elevadas vantagens financeiras, para se dedicar à realização daquilo que é a paixão do seu viver, ao que verdadeiramente o torna feliz, é o que faz destes irmãos campeões. É o que os torna nossos ídolos e heróis. São pessoas desse naipe que nos enche de orgulho de sermos brasileiros.

Para o brasileiro não há escorregões, derrotas ou lágrimas que o impeça de continuar a torcer, jogar, correr ou sambar com paixão. Não há contrariedades que o impeça de ir ao seu futebol, de desfilar na avenida ou de almejar um novo horizonte. Ser brasileiro não é questão de origem, cultura ou tradição. É adotar as nossas contradições, nossa complexa ideologia, nossa múltipla filosofia, nossa diversidade cultural e o nosso modo peculiar de ser e viver.

“Um brasileiro não desiste nunca!”

SUMÁRIO

Largada	11
Importância deste registro histórico	11
A contemporaneidade do livro	12
Convergência de interesses	12
O patrocinador	15
A agroindústria sucroalcooleira brasileira	15
Intervenção governamental	17
O Proálcool	18
A tecnologia Copersucar	19
Os objetivos do empreendimento	20
Custo do patrocínio e retorno publicitário	21
Resultados técnicos	22
Os construtores	25
Competência dos Fittipaldi	25
Projeto do primeiro Fórmula-1 brasileiro	27
A proposta para a Copersucar	28
Vantagens do patrocínio	28
Os contratos de patrocínio	30
Os carros construídos	33
1975 - o lançamento do primeiro carro	33
1976 - o lançamento do FD-04	35
1977 - o lançamento do Copersucar F5	37
Filosofia do projeto e da construção	38
Características do F5	40
1979 - o lançamento do Copersucar F6	42
Balanço de um projeto	44
Características do F6	45
Jorge Wolney Attala	49
O bilionário do café com açúcar	49
A repercussão na imprensa	53

A formação da equipe	53
Fittipaldi: o Fórmula-1 brasileiro	55
Emerson e Wilsinho apresentam Fittipaldi F-1.	56
O Copersucar quase bateu o record de Interlagos	59
Um modelo brasileiro	60
Opinião das ruas	61
Marlboro-Texaco homenageia Copersucar	62
Temporada de 1975	63
Fitti-1 venceu a primeira prova: largou	63
Suzy custou a se convencer que Wilsinho estava a salvo.	64
Coper-Fitti: a corrida contra a imprensa.	64
O erro do Sr. Wilson.	65
Wilsinho rebate as piadas de mau gosto	67
Ninguém deve esperar uma vitória do Coper-Fitti no domingo	68
O Fitti-2 estará correndo sozinho em Interlagos	68
GP do Brasil	69
Piloto descansa, equipe trabalha	71
Emerson, Pace e o Presidente.	72
Wilsinho embarca para África	72
GP da África do Sul	72
Estão tramando o fim do Copersucar	74
Wilsinho vai conhecer a nova oficina	74
Um novo modelo para 76	75
GP da Espanha: a prova sangrenta	75
GP de Mônaco: Coper-Fitti não se classifica.	76
GP da Bélgica	77
Coper-Fitti no caminho certo	77
GP da Suécia	78
GP da Holanda.	78
GP da França	79
Emerson fala de seus planos para 76	79
GP da Inglaterra	80
GP Alemanha	81
GP Áustria	82
GP da Itália	83

GP dos Estados Unidos	84
Novidades para 1976	85
A contratação de Emerson.	86
Reação da Marlboro.	87
Pace no Copersucar em 1977	88
Colocações na temporada 1975	89
Temporada de 1976	103
Uma obra de arte	103
GP do Brasil	103
Ingo na frente de Emerson.	105
Emerson: o carro é ótimo.	106
GP da África do Sul	107
GP dos EUA - Long Beach.	109
Emerson conquista seu 1º ponto	110
Emerson e o futuro.	110
GP da Espanha	111
GP da Bélgica	112
O futuro com Porsche	114
GP de Mônaco	115
Fittipaldi: garanto que estou no caminho certo	116
GP de Suécia	118
Apesar de tudo, o apoio da TV	118
Piadas que apenas prejudicam	119
A explicação da Copersucar	121
GP da França	122
GP da Inglaterra	122
O fim das corridas no Brasil?	123
FD-04: última chance.	123
GP da Alemanha	124
Emerson vai substituir Niki Lauda	124
GP da Áustria	125
Limite para as corridas: 4 horas	126
Copersucar terá novo carro em 77	126
GP da Holanda.	126
GP da Itália	127

Emerson só vai para o Japão se FIA custear	128
A Copersucar entende seu carro	128
Emerson ganha mais um ponto	129
GP do Canadá	130
GP dos EUA - Watking Glen	130
Emerson, o preferido do público	130
GP do Japão	131
Ferrari desisti de Lauda	132
Presidente da Copersucar nega união com Ferrari	133
Copersucar renova contrato com Fittipaldi	134
Presidente Geisel visita Salão do Automóvel.	134
Colocações na temporada 1976	136
Temporada de 1977	153
GP da Argentina.	153
GP do Brasil	154
Incidentes em Interlagos	155
GP da África do Sul	156
Tragédia na corrida	157
Morte de José Carlos Pace	157
GP dos EUA - Long Beach.	158
Fabricação dos novos carros	158
GP da Espanha	159
GP de Mônaco	160
Fitti F-05: a nova esperança	160
GP da Bélgica	161
GP da Suécia	161
GP da França	162
Qual o futuro do Copersucar: parar ou continuar?	163
GP da Inglaterra	165
Imagem desgastada	166
O ouro dos Fittipaldi	166
GP da Alemanha	168
O problema do Coper-Fitti: o projetista	169
GP da Áustria	171
Emerson fala de um complô contra o F-1 brasileiro.	171

Renovação do patrocínio	173
Os Fittipaldi: heróis ou vilões	174
GP da Holanda.	175
GP da Itália	176
Patrocínio sob ameaça.	177
TV não aceita a crítica de Emerson	179
GP dos EUA.	180
GP do Canadá	180
Contratados novo chefe e projetista.	180
Copersucar renova patrocínio	180
Geisel responde a Emerson.	182
Colocações na temporada 1977	183
Temporada de 1978	201
TV mostra GP em cores	201
Emerson viaja para o GP da Argentina	201
Emerson contra 3 anos de frustração	203
Perplexidade na equipe Copersucar	204
GP da Argentina.	205
A nova festa do Rio	206
A grande chance de Emerson	207
GP do Brasil	208
Emerson sobe ao podium	209
GP da África do Sul	212
Prova dos Campeões	214
GP de Long Beach.	215
GP de Mônaco	215
GP da Bélgica	217
GP da Espanha	217
GP da Suécia	218
GP da França	219
GP da Inglaterra	220
GP da Alemanha	220
GP da Áustria.	222
GP da Holanda.	222
FIA proíbe saias nos F-1 no ano que vem	222

GP da Itália	223
GP dos EUA - Leste	224
GP do Canadá	224
A Globo e o Grande Prêmio	224
A evolução da F-1	225
Faltou gasolina, uma vergonha	226
Emerson bate o record de Interlagos	227
Na briga dos pneus, o povo fica sem água	227
Copersucar: agora ou nunca	228
A Copersucar está em crise?	229
Colocações na temporada 1978	230
Temporada de 1979	247
Inglês quer comprar o F-05	247
O carro revolucionário	247
Um carro nervoso e direto	249
Problemas com os pneus	250
GP da Argentina	251
A guerra dos pneus	252
Italianos julgam absurda a ideia de Emerson	253
Futebol italiano protesta contra o GP do Brasil	253
Radiografia completa no F-06	254
Fórmula-1, um bom investimento?	254
Acredito no F-06	256
Wilsinho se irrita com a recusa de credenciais	257
GP do Brasil	257
A maravilhosa inutilidade da Fórmula-1	257
Os brasileiros denunciam a Máfia da F-1	259
Emerson divagou e não disse nada	259
O incansável Fittipaldi	260
Testes decidem destino do novo carro	261
Emerson a 335 km/h	261
Ingo decide correr no Brasil	262
GP da África do Sul	262
Gasolina reduzida	263
Emerson lança roupa	263

Emerson fica em nono entre os campeões	264
Emerson planta laranjas	264
COMUNICADO	264
GP dos Estados Unidos - Long Beach	265
F-05 é campeão	265
Wilsinho retornará às pistas	265
F-06 é encostado	266
GP da Espanha	267
Bellamy explica o fracasso	267
O carro que virou projeto	268
GP da Bélgica	268
Wilsinho confirma contratações	269
GP de Mônaco	270
Nova era nas corridas	270
Ligier quer Emerson	271
Copersucar pode abandonar os Fittipaldi	271
GP da Suécia	272
F-05A faz sucesso	272
Fittipaldi pedem mais dinheiro para melhorar o carro	272
GP da França	273
Fittipaldi demite funcionários	273
Se conseguir correr já ficará feliz	274
GP da Inglaterra	274
Rio não quer promover GP do Brasil	274
Emerson desiludido com o carro	275
Sinal de perigo para os Fittipaldi	276
GP da Alemanha	276
Corridas de carro estão proibidas	277
GP da Áustria	277
Emerson irritado com a equipe	277
GP da Holanda	278
Emerson propõe mudanças na F-1	278
Coper-Fitti: o fim	279
Copersucar: crises e dívidas	280
Fittipaldi iniciam construção do F-07	282

GP da Itália	282
Copersucar termina o patrocínio	282
Philip Morris confirma interesse	283
GP do Canadá	283
GP dos EUA - Watkins Glen	283
Emerson e Piquet vão para a GPDA	284
Agora é oficial	284
Emerson pode ir para a McLaren.	285
Fittipaldi compram a Wolf.	285
Skol patrocinará equipe: agora é para valer.	287
Emerson gostaria de homenagear Attala.	289
Ingo Hoffman desabafa	289
Colocações na temporada 1979	290
Colocações na temporada 1980	305
Colocações na temporada 1981	318
Colocações na temporada 1982	333
A quadriculada	347
A Brahma paga Cr\$ 2 bilhões pelo controle da Skol	347
O segredo Fittipaldi	348
Emerson abandona as pistas.	348
O fim de um sonho.	349
Agora é oficial: acabou a Fittipaldi	350
Emerson culpa empresários	351
Wilsinho avalia seus erros	352
A incompreensão brasileira	353
Emerson confirma a sua volta	356
Fórmula Fitti	357
Colecionador vende Copersucar	357
No vácuo do sucesso	359
Carro na pista: um bom veículo de publicidade	359
Emerson promove Embraer na Europa	360
Utilização do álcool como combustível.	361
Copersucar compra a Hills Bros Inc.	361
EUA: teme-se a repetição do “caso” da Hills	363
Campeonato de papagaios	364

Açúcar amargo.	364
Aviões brasileiros em Paris	365
Mercedes mostra a Geisel novo ônibus.	367
Copersucar com cacau	367
F1: Rendoso mundo publicitário.	367
Figueiredo proíbe corridas a gasolina	368
O álcool é nosso	368
Londrina: um autódromo à álcool.	369
Impossível usar álcool na F-1.	370
Embraer: voando alto.	370
Tecnologia envolvida	373
Radiador aprovado nos testes	373
Substituição na equipe.	373
A nacionalidade de um F-1.	374
Embraer dá apoio à Copersucar	374
Fittipaldi terá motor Porsche brasileiro.	375
Embraer acha que o Coper-Fitti é o Concorde brasileiro.	376
Embraer pede que acreditem no Fitti.	376
Um quebra-cabeças.	377
Caminhão-oficina: box sobre rodas	378
Os sofisticados testes do novo carro	379
GoodYear ajuda a corrigir defeito do Coper-Fitti	380
O novo carro é mais sofisticado.	380
A tecnologia brasileira	381
Emerson oferece ao governo a tecnologia do F-1	381
Uma revolução por segundo	382
Espionagem na F-1	383
Coper-Fitti terá amortecedores nacionais	384
Coper-Fitti terá pintura especial	384
F-06 terá novos freios e direção	384
Aurora: a outra Fórmula-1	385
Uma questão de opinião.	386
A produção deste livro	391
A reconstrução do primeiro carro	393
Wilsinho volta a pista com o seu Fórmula-1	393

Largada

Importância deste registro histórico

O Brasil não tem memória. Esta frase exemplifica a situação cultural do nosso País. No entanto, a população é ávida por saber de fatos históricos, haja vista o sucesso que tem os títulos sobre biografias de personagens da nossa história.

O costume de patrocinar o esquecimento de ocorrências do passado, impede que o País aprenda com seus erros e aprimore seus acertos, o que, consequentemente, nos leva à estagnação cultural.

Na década de 70, um empreendimento brasileiro visava o mercado internacional, mas seu sucesso dependia de uma imagem mais fidedigna da Nação junto aos países do primeiro mundo. Para promovê-la, uniu-se a outra iniciativa, a construção de uma equipe brasileira de Fórmula-1.

Os propósitos dessa união foram incompreendidos pela grande imprensa da época, que, por falta de maiores esclarecimentos, criticava incessantemente a iniciativa e exigia da equipe as primeiras colocações, sem considerar que os resultados obtidos eram extremamente significativos diante das dificuldades inerentes ao empreendimento.

Para o público da época, a equipe Copersucar-Fittipaldi foi um grande sucesso, e compreendia muito bem as dificuldades de se acertar um carro de F-1, que eram evidentemente muito maiores por se tratar de um carro construído em um país sem mão-de-obra especializada e sem capacitação tecnológica que desse sustentação aos projetos. Apesar de todas as dificuldades, a equipe alcançou bons resultados nas temporadas.

Passados 30 anos de sua estreia, a equipe Copersucar-Fittipaldi não foi esquecida por aqueles que a acompanharam atentamente pelas telas de TV e pelas revistas especializadas. Uma pesquisa encomendada pela Copersucar, por volta de 1987, mostrou que uma expressiva parte da população pesquisada ainda associava a Copersucar à família Fittipaldi, apesar de todo o seu esforço para que o público esquecesse e desvinculasse sua imagem da equipe de F-1.

Do ponto-de-vista publicitário, não resta dúvida que se tratou de um grande sucesso. A respeito da melhoria da imagem do País no exterior, também é facilmente percebido pelo crescimento das exportações de produtos de tecnologia, como aviões, equipamentos automotivos e outros, produtos de empresas que direta ou indiretamente contribuíram no desenvolvimento dos carros Coper-Fitti.

A contemporaneidade do livro

Depois de 30 anos, o País volta a crescer. Há uma grande vontade nacional de promover o desenvolvimento e de progredir, coisa que não vinha ocorrendo nessas últimas décadas. A palavra de ordem hoje é investir, melhorar, ter produtividade, competitividade e qualidade.

A história do Copersucar-Fittipaldi é oportuna nesse momento da vida econômica brasileira, porque demonstra que se pode obter sucesso, mesmo diante de um quadro pouco favorável, e ainda divulgar ao mundo a grandiosidade da nossa terra e a determinação do nosso povo.

Naquela época, o nacionalismo era visto com desdém pelos intelectuais e formadores de opinião, pois corroborava a política institucional do governo federal. Hoje, a valorização da nacionalidade é reivindicação popular. Portanto, é hora de mostrar que se conseguimos conquistar respeito internacional naquela época, hoje é bem mais fácil.

Convergência de interesses

O Sr. Wolney Attala, então presidente da Copersucar, em visita a países da Europa e Ásia, notou que diversos produtos brasileiros, como café, caju, castanha do Pará, estavam sendo comercializados via Japão. Teria pensado: Porque eles estão comercializando nossos produtos e não nós?

Homem de grande visão empresarial, viu a chance de tornar a Copersucar na primeira multinacional brasileira, comercializando produtos nativos brasileiros, diretamente nos mercados europeus, asiáticos e norte-americano.

Nos primeiros contatos que manteve nesse sentido, descobriu que o empresário europeu não aceitaria comercializar diretamente com empresas brasileiras, porque a imagem do Brasil no exterior era de país semi-industrializado e que não honrava compromissos comerciais, pois nos faltaria capacitação técnica para embalar os produtos e tecnologia para atender às exigências do público consumidor europeu e norte-americano.

O empresário viu que primeiro era necessário corrigir essa imagem distorcida e irreal do País junto aos homens-de-decisão nesses mercados. Precisava provar que o Brasil possuía um parque industrial tecnologicamente apto para beneficiar os produtos nativos e uma classe empresarial que honra compromissos internacionais.

Paralelo a isso, Wilsinho Fittipaldi lutava para montar sua própria equipe de Fórmula-1, e procurava um patrocinador. Acabou-se unindo o útil ao agradável, dando o nascimento da primeira equipe de competição de F-1 brasileira.

Os estudos preliminares feitos pela Copersucar na época, apontavam que cerca de doze milhões de formadores-de-opinião, com profundo conhecimento das dificuldades técnicas que envolvem a construção de um carro dessa categoria, acompanhavam a temporada mundial de Fórmula-1.

A construção de um carro de F-1 exige alta tecnologia. Necessita que o país de origem tenha indústria automobilística e aeronáutica desenvolvida, pois a construção de um carro de corrida de F-1 exige domínio em aerodinâmica, informática, siderurgia, mecânica de precisão e tantas outras áreas, num montante de aproximadamente 50 indústrias capacitadas a desenvolver tecnologia de ponta.

É importante salientar que não basta ter tecnologia, que pode ser adquirida de países do primeiro mundo, é preciso criar tecnologia, pois no mundo da Fórmula-1, o avanço nos carros é tão rápido quanto os próprios nas pistas, além de que, nesse tipo de esporte, os construtores não vendem nem mostram suas descobertas.

Para o propósito principal da campanha, o importante era colocar o Brasil como país candidato a membro do Primeiro Mundo, ou seja, capaz de desenvolver tecnologia própria, sendo assim considerado como digno de confiança e credibilidade internacional.

A exigência para o patrocínio não poderia ser outra: o carro necessitaria ser totalmente desenvolvido e projetado no Brasil, participar e terminar todas as provas do campeonato, demonstrando resistência e qualidade tecnológica, não precisando se preocupar com colocações para garantir o patrocínio, que deveria ser exclusivo da Copersucar.

É claro que as exigências contratuais limitavam a performance dos carros, pois o País não dispunha de tecnologia própria nem de centros de pesquisa capacitados a desenvolvê-los a curto prazo. Mesmo assim, a equipe conseguiu conquistar um segundo lugar em um Grande Prêmio e terminar temporadas com pontuação (1976 - 3 pontos; 1977 - 11 pontos; 1978 - 17 pontos), coisa que equipes tradicionais e de países tecnologicamente capacitados não conseguiram.

A superioridade brasileira foi reconhecida e temida pelo mundo. Os países desenvolvidos não desejavam o ingresso do Brasil nesse círculo por razões políticas e econômicas, e fizeram o possível para dificultar a evolução da equipe.

Com certeza, se a equipe Fittipaldi não estivesse limitada a utilizar equipamentos brasileiros, teria conseguido colocar seus carros entre os primeiros no ranking da Fórmula-1. Mas, nesse caso, o Brasil não teria melhorado sua imagem junto aos mercados internacionais.

O patrocinador

A agroindústria sucroalcooleira brasileira

A abundância de terras e as condições climáticas favoráveis fazem com que o Brasil apresente uma natural vocação para a agroindústria. Um dos segmentos que mais se destaca na economia nacional é o setor da agroindústria sucroalcooleira, que produz um complemento alimentar de alto valor energético e um combustível automotivo que traz grandes benefícios à Nação, além de uma gama de sub e co-produtos com grande potencial econômico.

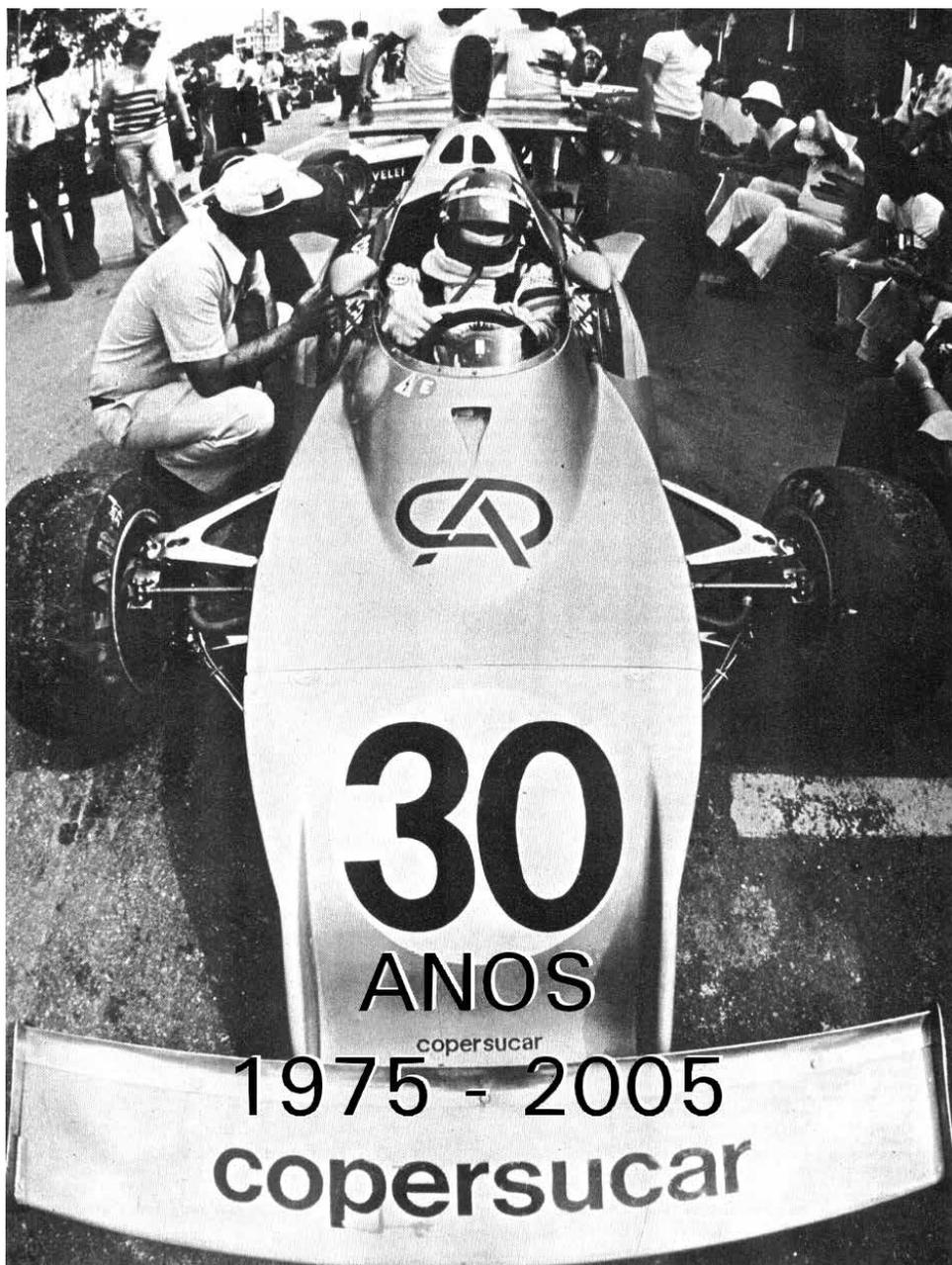
O setor também traz grandes benefícios sociais através da geração de milhares de empregos diretos e da elevação da qualidade-de-vida dos seus trabalhadores. Possui um dos mais baixos índices de sazonalidade da mão-de-obra, contribuindo para a fixação do homem ao campo.

Em função das características climáticas, a produção sucroalcooleira no Brasil é dividida em duas regiões: Norte-Nordeste, com safra de setembro a agosto, e Centro-Sul, operando com safra de maio a abril do ano seguinte. A região Centro-Sul é responsável por mais de 60% da área cultivada com cana-de-açúcar, sendo que o Estado de São Paulo, o maior estado produtor, detém cerca de 40% da área plantada no País.



grupos agroindustriais do mundo. Devemos nos orgulhar de nossas iniciativas e de nossas tentativas em fazer o que é melhor para nós e para nosso País, independentemente dos resultados: nem todos que tentam, vencem; mas todos que venceram, tentaram!

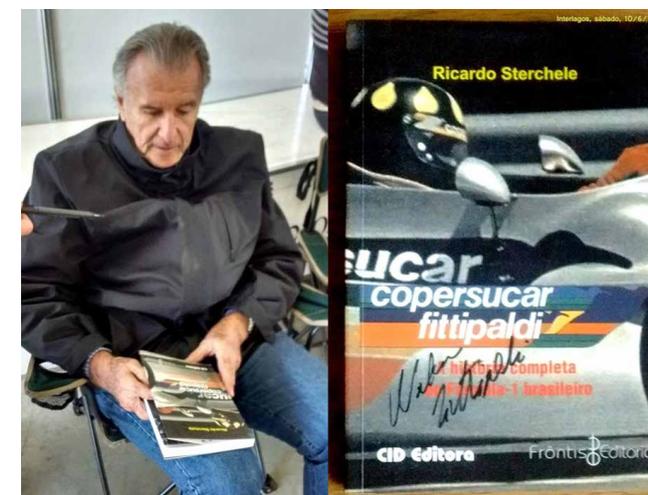
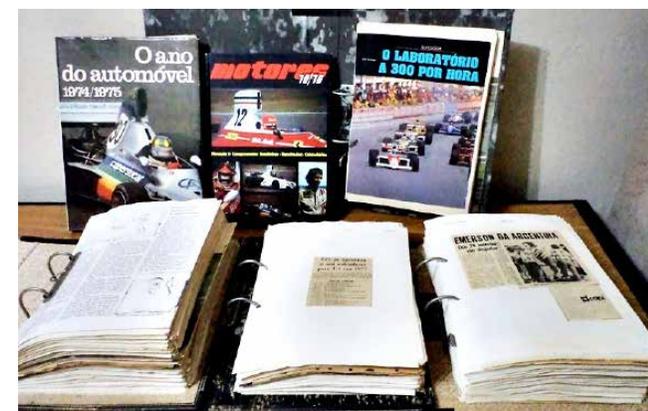
“O melhor do Brasil é o brasileiro, que não desiste nunca!”



A produção deste livro

As informações deste livro foram coletadas e organizadas a partir de reportagens publicadas na época, as quais eram arquivadas pela Assessoria de Comunicação da Copersucar. Em 1985 fui contratado pela Copersucar e fiquei responsável também pela guarda desse patrimônio histórico. Após 20 anos, consegui realizar meu projeto de editar e publicar esta gloriosa história, comemorando os 30 anos do lançamento desse sucesso de marketing institucional, que provocou fortes protestos na Europa, organizados principalmente pelos produtores de açúcar de beterraba e de fabricantes de autopeças, diante da eminente entrada de um forte competidor no mercado europeu.

As fotos da primeira edição foram escaneadas dos próprios artigos e estão creditadas, nesta segunda edição as fotos me foram fornecidas pelos fãs que adquiriram o livro e enviaram várias fotos para mim, e não tive como verificar e dar o reconhecido crédito a elas. Acredito que o registro histórico seja mais importante e que os fotógrafos se sintam homenageados com a preservação do registro delas.



O Fittipaldi FD-01

Horas de Prancheta

Foram usados no projeto cerca de 106 kg de papel vegetal em 4.000 desenhos de suspensão traseira, 1.60 de dianteira, 280 do monocoque, além de milhares de plantas de componentes avulsos.

Suspensão Dianteira

Ricardo Divita projetou duas suspensões dianteiras para o carro: uma com amortecedores dentro do monocoque e outra, mais convencional, com os componentes aparentes. Optamos, na restauração, por esta última, por se revelar a mais eficiente ao longo da trajetória do carro.

Aerodinâmica

Quando o FD-01 foi apresentado, não se viam carros totalmente careenados na Fórmula 1 há mais de quarenta anos. Sua aerodinâmica avançada, esculpida em todo o mundo, foi desenvolvida no túnel de vento da Entraer, em São José dos Campos.

Sistema de tração

Usando técnica e criatividade, os engenheiros da Albarus Spicer (atual Dana) projetaram um sistema exclusivo, com alta resistência e performance a partir das cruzetas e dos componentes do eixo da pick-up Ford F-100, um modelo Spicer, série 1330.

Segurança

O FD-01 foi projetado para estabelecer um novo padrão de segurança na F1 da época. Um cuidado que está presente na qualidade das chapas e rebiteagem, rigidez dos arcos de proteção, espaço do monocoque e posição de pilotagem.

Radiadores

Um detalhe interessante no carro é a instalação dos radiadores de água na sua parte traseira. No projeto original, os radiadores de óleo também ficavam no mesmo lugar, mas a ideia foi abandonada por problemas de superaquecimento.

Pintura

Desde a apresentação do carro até sua estreia na F1, o FD-01 passou por vários estudos de design da pintura. Na restauração foi escolhido o padrão oficial "de pista", adotado a partir do GP da Argentina em 1975.

Made in Brazil

Todos os componentes - com exceção do motor, câmbio, pneus, freios e amortecedores - foram produzidos no Brasil, nas instalações da Fittipaldi em Interlagos, na Embraer ou em empresas brasileiras de autopeças.

Direção

O sistema de direção do FD-01 nada mais é do que um simples mecanismo retrabalhado do Chevrolet Chevette. Este era um processo comum na época. As Lotus, por exemplo, usavam a caixa do inglês Ford Cortina.

FICHA TÉCNICA

Motor: Chevrolet V6 2.800 cc (190 CV) 4.000 rpm, 100 km/h em 10 segundos
 Suspensão traseira: suspensão independente com eixo de torção, 280 desenhos de suspensão traseira, 1.60 de dianteira, 280 do monocoque, além de milhares de plantas de componentes avulsos.
 Sistema de tração: sistema exclusivo projetado por Ricardo Divita, com alta resistência e performance a partir das cruzetas e dos componentes do eixo da pick-up Ford F-100, um modelo Spicer, série 1330.
 Direção: sistema de direção do FD-01 nada mais é do que um simples mecanismo retrabalhado do Chevrolet Chevette.
 Segurança: O FD-01 foi projetado para estabelecer um novo padrão de segurança na F1 da época.
 Pintura: Desde a apresentação do carro até sua estreia na F1, o FD-01 passou por vários estudos de design da pintura.
 Made in Brazil: Todos os componentes - com exceção do motor, câmbio, pneus, freios e amortecedores - foram produzidos no Brasil, nas instalações da Fittipaldi em Interlagos, na Embraer ou em empresas brasileiras de autopeças.
 Radiadores: Um detalhe interessante no carro é a instalação dos radiadores de água na sua parte traseira.
 Suspensão Dianteira: Ricardo Divita projetou duas suspensões dianteiras para o carro: uma com amortecedores dentro do monocoque e outra, mais convencional, com os componentes aparentes.
 Aerodinâmica: Quando o FD-01 foi apresentado, não se viam carros totalmente careenados na Fórmula 1 há mais de quarenta anos.
 Horas de Prancheta: Foram usados no projeto cerca de 106 kg de papel vegetal em 4.000 desenhos de suspensão traseira, 1.60 de dianteira, 280 do monocoque, além de milhares de plantas de componentes avulsos.



www.dana.com.br/fittipaldif1



A reconstrução do primeiro carro

(Site da Dana)



Primeiro carro da equipe Fittipaldi e o primeiro modelo brasileiro a correr na Fórmula-1, o FD 01, que também ficou conhecido como Copersucar, foi restaurado em 2005 pela fabricante de autopeças Dana. A iniciativa de recuperá-lo foi uma das ações do programa Dana Cultural que, além de promover diversas exposições itinerantes sobre a cultura brasileira, patrocina a preservação dos símbolos nacionais da mobilidade. Outros veículos recuperados com o apoio da Dana foram o Simca Chambord do Vigilante Rodoviário (primeiro seriado brasileiro de TV) e o hidroavião brasileiro Jahu (primeiro das Américas a cruzar o Oceano Atlântico, em 1927).

Wilsinho volta a pista com o seu Fórmula-1

Fotos: Marcelo Spatafora

Nesses mais de 20 anos, desde que deixei a Fórmula 1, muitas coisas aconteceram e inúmeros pensamentos me passaram pela cabeça. Mas, por essas surpresas que a vida sempre nos reserva, entre os sonhos mais improváveis estava exatamente o que estou realizando agora. Ter a oportunidade de lembrar cada momento, reencontrar velhos amigos e mostrar, no Brasil e no exterior, a seriedade do trabalho que realizamos com a Equipe Fittipaldi de Fórmula 1, é uma das emoções mais fortes e profundas de minha vida.

Sinto-me de volta ao GP da Argentina de 1975, quando alinhamos nosso carro pela primeira vez na Fórmula 1. Voltam-me as lembranças do começo da minha carreira em Interlagos, os protótipos que inventamos, as dificuldades passadas e, principalmente, a satisfação em saber que, com aquela ousadia, colocávamos o Brasil no pequeno grupo de países capazes de dominar a mais avançada tecnologia do automobilismo mundial.

Mas também não tenho como deixar de recordar a dor e a desilusão ao



fechar a equipe em 1982. As severas críticas da imprensa da época, o carrossel de esperanças e desilusões na busca por patrocínios e, ao final de tudo, a terrível sensação de ter que enfrentar a realidade e seguir em frente na vida, mesmo não sabendo o que fazer, o que pensar ou para que lado ir. Por tudo isso, posso garantir que a emoção que senti em novembro de 2004, ao restaurar nosso primeiro carro e colocá-lo de volta em Interlagos, foi até maior da que senti quando o alinhei pela primeira vez em Buenos Aires.

Trinta anos depois, revia a história, atribuindo-lhe muito mais valor e sentimento. Ver novamente o carro perfeito, a dedicação dos mesmos mecânicos da equipe e o trabalho intenso para alcançarmos sempre o melhor. Meu grande sonho voltou à realidade. Mas, agora, com um final muito feliz e gratificante.

Não dá para explicar o que ficou guardado aqui dentro todos esses anos. Sempre soube que poderíamos ser competitivos e, hoje, tenho a certeza de que o Brasil poderia ter tido um time de ponta na Fórmula 1.

Mas, se o tempo não volta, ao menos as voltas que damos nesse grande autódromo que é a vida, reservam-nos gratas surpresas. Hoje, sinto-me realizado. Não apenas pelo meu sonho, mas também por quem esteve comigo desde o início, como o Ricardo Divila e o Darci Medeiros, e por quem acompanhou e sofreu comigo cada um desses momentos, como o meu filho Christian.

Wilson Fittipaldi Jr.

