



Lemyr Martins

HISTÓRIAS, LENDAS, MISTÉRIOS E LOUCURAS DA FÓRMULA 1

Copyright © 2008 LEMYR MARTINS

Supervisão editorial
MARCELO DUARTE

Assistente editorial
TATIANA FULAS

Projeto gráfico e diagramação
CAROLINE BISCAINO DE MELO
JANA TAHIRA

Preparação
IMIDIO DE PINA BARROS JR.

Revisão
TELMA BAEZA G. DIAS
CRISTIANE GOULART

Foto da capa
LEMYR MARTINS (acidente de Maurício Gugelmin no GP da França de 1989).

CIP-BRASIL. CATALOGAÇÃO NA FONTE
SINDICATO NACIONAL DOS EDITORES DE LIVROS, RJ

M344L

Martins, Lemyr

Histórias, lendas, mistérios e loucuras da Fórmula 1 / Lemyr Martins.
- 1.ed. - São Paulo : Panda Books, 2008.

1. Corridas de automóveis - História. 2. Automóveis de Fórmula 1 -
História. I. Título.

08-0926.

CDD: 796.72

CDU: 796.71

2008

Todos os direitos reservados à

Panda Books

Um selo da Editora Original Ltda.

Rua Henrique Schaumann, 286 cj 41 - 05413-010 - São Paulo - SP

Tel.: (11) 3088-8444 - Fax: (11) 3063-4998

edoriginal@pandabooks.com.br

www.pandabooks.com.br

✧ **Agradecimentos**

A Verinha Lúcia Lucas Pinto e Valdirene Mendes,
pelo apoio na pesquisa de texto, e Sissi Sdiksztejn
nas fotos, craques do DEDOC-Abril

SUMÁRIO

- 1** De Fangio a Schumacher: do “charutinho” ao míssil 7
- 2** A primeira vitória 10
- 3** Histórias e lendas de pilotos 38
- 4** Curiosidades – pilotos 95
- 5** Largadas malucas 116
- 6** Bandeiradas espetaculares 134
- 7** Azar na pista 156
- 8** Pilotos barbeiros 170
- 9** Pilotos de prova 177
- 10** Segundo piloto, primeiro inimigo 179
- 11** O vice-campeão 182
- 12** Histórias de Interlagos 185
- 13** Histórias dos GPs do Brasil 197
- 14** O circo voador 206



210	O circo das máquinas	15
215	O circo em chamas	16
217	Fórmula 1 é pra mulher	17
223	Amor X tecnologia	18
227	Filhos da pista	19
230	Jóias da Fórmula 1	20
233	Curiosidades – bastidores	21
260	Curiosidades técnicas	22
295	Curiosidades – máquinas e motores	23
298	Maracutaia	24
302	Os chefões	25
317	Pistas e autódromos	26
322	Curvas famosas	27
328	Frases – os pilotos profetas	28
336	Ídolos, heróis e coadjuvantes	29

1

DE FANGIO A SCHUMACHER: DO “CHARUTINHO” AO MÍSSIL

Juan Manuel Fangio e Michael Schumacher dividiram a Fórmula 1 entre dois grandes recordes: o pentacampeonato de Fangio, entre 1951 e 1957, e o hepta de Schumi, conquistado de 1994 a 2004. Duas fases separadas por 45 anos. A primeira, romântica, dos “charutinhos” e baratinhas dos heróis quase suicidas, que pilotaram máquinas possantes em meados do século passado, com destaque para a fantástica Auto-Union, do barão Von Stuck, um bólido precursor dos F-1 com motor de 16 cilindros e 550 cv, com o qual o barão atingiu formidáveis 320 km/h, em 1936.

Foi a era das primeiras experiências aerodinâmicas com os “charutinhos” roliços, sem a sofisticação dos aerofólios, cintos de segurança, do material incombustível e da eletrônica embarcada. Fase em que os pilotos criaram a imagem do aventureiro de óculos de aviador e echarpe esvoaçando atrás da cabeça, coberta pela rudimentar touca de couro. O painel dos carros resumia-se ao velocímetro, marcador de gasolina e temperatura do óleo. O volante tinha diâmetro próximo ao da roda dianteira. Computador de bordo era ficção científica.

Alberto Ascari, Giuseppe Farina, Luigi Villoresi, Stirling Moss e Fangio, monstros sagrados dos anos 1950, nem imaginavam um F-1 com as dezenas de controles instalados

num volante destacável dos anos 2000. Não se tinha noção do sistema analógico e digital de ícones multicoloridos, que sincroniza a ergonomia, os reflexos do homem e os programas mágicos dos minicomputadores de bordo. Esses co-pilotos cibernéticos permitiram a Schumacher navegar seguro a 300 km/h, nas mesmas pistas em que Juan Manuel Fangio, guiado pelo reflexo e pela intuição, atingiu 271,4 km/h em vôos cegos há meio século.

O próprio Schumacher admitiu que Fangio fazia milagres com suas máquinas. O alemão confessou que não teria coragem nem de passear num domingo com a Ferrari D50, de 2500 cm³, com a qual Fangio ganhou o quarto título em 1956, e que Schumi dirigiu num desfile de carros antigos, em 2005.

“O importante não é eu ter sido pentacampeão, mas sim o milagre de ter saído vivo da aventura”, declarou o argentino no circuito de Nürburgring, Alemanha, ao descer da Maserati 250F, após consagrar a 24^a e última vitória na F-1, a 4 de agosto de 1957, dia em que emplacou o quinto título mundial.

Do penta de Fangio ao hepta de Schumacher, a Fórmula 1 percorreu um longo caminho de glórias, tragédias e disparada tecnológica. Alguns gênios ficaram pelo caminho, derrotados pela fatalidade: Jim Clark, Jo Siffert, Jochen Rindt e Ayrton Senna. Tudo pelo amor à velocidade.

Na primeira década de 2000, os pilotos passaram a ser espionados pela eletrônica e ligados umbilicalmente ao boxe pelas ondas da telemetria. O habitáculo de um Fórmula 1 agora é semelhante ao do avião de caça, só não tem o radar meteorológico dos modernos bombardeiros. Até o ar que o piloto respira vem do tubo de oxigênio instalado no *cockpite* conectado ao capacete integral superblindado, imune a projéteis balísticos e resistentes a choques de uma tonelada.

No volante destacável, há botões para as mais diversas funções dos protótipos: o que regula o regime do motor, o

de acionamento do câmbio semi-automático, os que regulam o freio e o funcionamento da bomba de gasolina, o que limita a velocidade máxima na entrada nos boxes, o interruptor que dispara os extintores de incêndio do carro. No centro da direção, uma tela de cristal líquido sinaliza gasto de combustível, voltas percorridas, a percorrer, tempos intermediários e velocidades dos setores parciais do circuito nas curvas e retas. Além de todos esses controles, há um programa – batizado pelos pilotos de “dedo-duro” – que grava na memória do computador de bordo todas as informações sobre as ações do piloto em frenagem e aceleração, o gasto de combustível e as reações do chassi e do motor.

Essas sofisticacões transformaram os pilotos da Fórmula 1 do segundo milênio em teleguiados. Foi com elas – que inexistiam na era Fangio – que o impetuoso Michael Schumacher chegou a seu sétimo título.

O argentino Fangio estreou na Fórmula 1 aos 39 anos, venceu a primeira corrida na temporada de estréia, o GP de Mônaco, e encerrou a carreira aos 47, com a proeza de ter sido campeão por todas as marcas com que competiu: Alfa Romeo, Mercedes-Benz, Ferrari e Maserati. Fangio venceu 24 corridas e contabilizou 245 pontos nas 51 provas que disputou, atingindo a melhor média da história da categoria, com 5,44 pontos por Grande Prêmio.

Irônica, entretanto, é a coincidência que direcionou esses dois supercampeões para a glória na Fórmula 1. Ambos queriam ser craques de futebol: Schumacher foi dispensado depois de várias tentativas porque, embora fosse muito veloz, faltava-lhe habilidade com a bola. Já Fangio, o “Chueco”, assim chamado por causa de suas pernas tortas, à Garrincha, foi barrado em sua primeira grande paixão por ser gordinho.

E, por não lhes deixarem acertar o pé na bola, tornaram-se os maiores craques que já pisaram na Fórmula 1.

2

A PRIMEIRA VITÓRIA

10 Diferente de todo mundo, que não esquece a primeira vez, o piloto italiano Giancarlo Fisichella jamais esquecerá a segunda. Sim, porque ao vencer o GP da Austrália de 2005, ele comemorou a vitória por duas, porque a primeira, no GP do Brasil de 2003, aconteceu numa corrida confusa, interrompida por causa da chuva a 17 voltas do final, com dez pilotos acidentados e o finlandês Kimi Raikkonen declarado vencedor.

O resultado foi revisto em favor de Fisichella, mas ele só recebeu a taça 15 dias depois, na véspera do GP de San Marino, sem festa e com desenxabidas desculpas dos cartolas da FIA. Daí o “Físico” – assim chamado por seus conterrâneos – ter sido o único dos pilotos da Fórmula 1 a fazer a festa da primeira vitória juntamente com a da segunda, de fato e direito. Esta, sim, com hino, pódio e champanhe, em seu 143º Grande Prêmio disputado.

A primeira vitória não só consagra o vencedor, com a entrada na galeria dos célebres da Fórmula 1, como também deixa lembranças dramáticas e curiosos relatos de seus ganhadores.



ENZO FERRARI DERROTOU O PRIMEIRO AMOR

Em 1936, Enzo Ferrari foi contratado pela Alfa Romeo para formar a escuderia oficial das ágeis Alfeta e ser seu diretor

esportivo. No entanto, por força de contrato, ele ficava proibido de usar o sobrenome como marca de qualquer tipo de automóvel ou símbolo de equipe esportiva por dez anos.

Porém, tão logo venceu o impedimento contratual com a Alfa Romeo, Ferrari construiu a 125, com motor 1.5 V12C. Uma máquina que ele não inscreveu na corrida inaugural da Fórmula 1, a nova categoria que teve a primeira largada no circuito de Silverstone, no GP da Inglaterra, em 13 de maio de 1950, preferindo lançar seus carros no GP de Mônaco, com os pilotos Alberto Ascari, Raymond Sommer e Peter Whitehead.

A Alfa Romeo dominou fácil a primeira temporada, com Nino Farina sagrando-se campeão, Juan Manuel Fangio vice e Luigi Fagioli o terceiro.

Mesmo sem vitória, Enzo Ferrari aproveitou o primeiro ano de experiência e lançou o modelo 375 de motor 4,5 litros V12, disposto a desafiar as voadoras Alfa 159B que ele tinha ajudado a criar.

O primeiro sinal do confronto apareceu na classificação do GP da Inglaterra, em 14 julho de 1951. Naquela corrida, Froilán González emplacou a *pole-position* com o modelo 375, cravando 1min43s4, exatamente um segundo mais rápido que a Alfa de Juan Manuel Fangio. Mas ainda era cedo para a Ferrari sonhar, afinal os Alfa Romeo haviam vencido as três primeiras corridas do ano, na Suíça, na Bélgica e na França.

De qualquer forma, o duelo anunciado ocorreria em Silverstone: as quatro Ferrari, pilotadas por Alberto Ascari, Froilán Gonzáles, Luigi Viloresi e Peter Whitehead, contra o quarteto das até ali invencíveis Alfa 159B de Juan Manuel Fangio, Nino Farina, Felice Bonetto e Consalvo Sanesi. Os Talbot e os BRM, de pilotos independentes, foram apenas moldura para a batalha das marcas italianas. Depois de 90 voltas, percorridas em 2h42min18s, a Ferrari número 12 do

argentino Froilán González recebeu a bandeirada 51 segundos à frente da Alfa do conterrâneo J. M. Fangio.

José Froilán González, o “El Cabezón” dos portenhos, e o “don Pepe” para o patrão, conquistou para si e dava à Ferrari a primeira vitória na Fórmula 1. Um triunfo que dividiu o coração do grande capo Enzo Ferrari e que ele registrou dessa forma em sua autobiografia: “Fui meu próprio algoz ao impor aquela derrota à Alfa Romeo. Tive a sensação de que acabava de matar minha mãe”.



FANGIO PERDEU A TAÇA DA PRIMEIRA VITÓRIA

Quando estreou na F-1, em 1950, Juan Manuel Fangio já tinha 39 anos, cabelos ralos, pernas tortas e um porte físico pouco atlético, comprometido pela barriga proeminente. Mas aquele gorducho argentino sabia vencer, e isso ocorreu pela primeira vez logo na segunda corrida da existência da Fórmula 1, em 11 de maio de 1950, no GP de Mônaco.

Luigi Fagioli, um dos parceiros de Fangio na Alfa Romeo, contou que antes dos treinos livres o argentino fez várias voltas a pé pelo sinuoso circuito do Principado. Examinou cada curva, fez cálculos das freadas e mediu as futuras manobras na estreita entrada e saída do túnel. Era a primeira corrida da F-1 naquele traçado, e o matreiro Fangio memorizou o circuito antes de navegar pelas vielas de Mônaco.

Deu certo. Depois de uma hora de tentativas na classificação, ele cravou o tempo de 1min52s2, 2,5s melhor que o favorito da prova, Nino Farina, o segundo colocado, seu parceiro e adversário na Alfa Romeo.

Fangio tomou aquelas providências por querer largar na frente, pois, como se não bastasse a estreiteza da pista de Mô-

naco, o *grid* era formado por filas de 3-2-3 carros. Pensou bem e fez melhor, pois chegou na primeira curva, a famigerada Saint Dévote, 50 metros à frente do segundo colocado. Mas antes de fechar a primeira volta, ele viu um inferno pelo retrovisor de sua Alfa Romeo, mais exatamente na curva Bureau de Tabac, local onde metade dos 22 carros do *grid* se envolveu num múltiplo acidente e nove deles viraram sucata.

Depois da prova, Fangio contou que cada vez que contornava a curva fatídica só não erguia as mãos para o alto para agradecer aos céus porque tinha de mantê-las no volante, tal era o temor de rodar no óleo que empoçou aquele trecho da pista.

O suspense durou 3h23min. Quando o argentino completou as 100 voltas da corrida, sua mão direita estava cheia de bolhas, pelo esforço de segurar a alavanca do câmbio que escapava nas milhares de trocas de marcha executadas durante a prova. Ele respirou aliviado, mas depois confessou que questionou o valor daquele sacrifício e o risco para vencer um Grande Prêmio.

Juan Manuel Fangio não recebeu as honras oficiais da primeira vitória. Ele não compareceu à festa da premiação. Trocou o *glamour* do aristocrático baile do Principado, onde deveria receber o troféu, pela solidariedade. Renunciou à pompa para dirigir, por mais oito horas, o automóvel em que conduziu os amigos Froilán González e Alfredo Pián – pilotos argentinos feridos no acidente da curva Tabac – para o Hospital Maggiore de Bolonha, Itália.



**MAURICE TRINTIGNANT:
A VITÓRIA FEITA COM SANGUE**

Aquele GP de Mônaco foi a segunda corrida da temporada de 1955 e a 43ª da Fórmula 1. A grande atração era o

enfrentamento entre 18 máquinas italianas (cinco Ferrari, oito Maserati e cinco Lancia) contra o quarteto das voadoras Flechas Prateadas germânicas, da Mercedes-Benz.

Maurice Trintignant já sabia que não seria fácil posicionar bem a sua Ferrari 625-2.5 no *grid*, por isso não havia se decepcionado com a nona posição na largada. Lá na frente, dominando a primeira fila, estava o trio de favoritos formado pelo *pole-position* Juan Manuel Fangio, Stirling Moss, ambos a bordo da Mercedes-Benz W196, e Alberto Ascari, da Lancia D50.

Mas o simpático e corajoso *Pétoulet* foi à luta. *Pétoulet* (cocô de rato, em francês) foi um apelido que Trintignant ganhou no GP da Libertação, disputado em Bois de Boulogne, em Paris, em 1945. Aquela era a primeira corrida de carros Grand Prix após a Segunda Guerra Mundial, mas Trintignant não largou por causa das fezes dos ratos que impregnaram o tanque do seu Bugatti na longa inatividade. Jean-Pierre Vimille, piloto francês, então apelidou o amigo de “*Pétoulet*”, apodo que ele assumiu, carregou pelo resto da vida e com o qual batizou os vinhos *chateau* que produziu após abandonar o automobilismo.

O GP de Mônaco, naquela fase romântica da F-1, era disputado em 100 voltas e 318 quilômetros, completados em três horas de sacrificada competição. Portanto, era preciso, além de um carro forte e competitivo, um piloto rápido e técnico, para enfrentar as armadilhas do sinuoso circuito urbano do Principado, e uma pitada de sorte.

Maurice Trintignant teve tudo isso e muita coragem. Ele não desistiu de competir, nem após presenciar a morte do irmão Louis na pista, tampouco depois do terrível acidente que sofreu no GP da Suíça de 1948. Naquela corrida, ele voou fora do carro, foi declarado clinicamente morto durante um minuto e meio, caiu em coma, mas recuperou-

se em uma semana. Já no GP de Mônaco de 1955, Trintignant precisou sangrar para consumir duas primeiras vitórias históricas na Fórmula 1: a sua e a de um piloto francês.

Ele largou muito bem. Aproveitou as confusões nas freadas da primeira volta entre os Lancia de Alberto Ascari, Eugenio Castellotti e Luigi Villoresi para subir de nono a quinto colocado. Depois, poupou a máquina e o físico até a metade da prova, preparando-se para ultrapassar a Ferrari de Giuseppe Farina e a Maserati de Jean Behra. Na 49ª volta, quando Alberto Ascari errou uma tomada de curva e caiu no mar, e a Mercedes-Benz de Juan Manuel Fangio quebrou a transmissão, o francês assumiu a ponta.

Trintignant venceu, mas cruzou a bandeirada depois de 2 horas e 58 minutos, ensopado de suor e quatro quilos mais magro. A palma da mão direita estava em carne viva, dilacerada pelo esforço das 4.760 trocas de marchas, executadas no câmbio endurecido da sua Ferrari durante a prova. Foi o único piloto a completar as 100 voltas (uma à frente do quinto colocado; 14, do oitavo, o parceiro de Ferrari, Piero Taruffi; e 19, da Mercedes-Benz de Stirling Moss, nono e último classificado).

Maurice Trintignant morreu aos 87 anos, em fevereiro de 2005. Ele só venceu mais uma corrida nos 82 Grandes Prêmios que disputou, entre 1950 e 1964, ironicamente na mesma pista, no GP de Mônaco de 1958. Porém, ficou famoso pelo primeiro triunfo, não só pelas cicatrizes eternas na mão, mas por outro fato pitoresco que contou em Monte Carlo, em 1995, no 40º aniversário da primeira vitória. Assim que ele parou a sua Ferrari no boxe, quase imobilizado pela fadiga, o médico do Grande Prêmio assustou-se ao ver a perna direita do macacão do piloto encharcada de sangue e apressou-se em pedir uma maca para transportá-lo ao hospital. O que o doutor não sabia é que aquelas manchas surgiram porque



Trintignant enxugava o sangue da mão ferida pela alavanca do câmbio. “Pétoulet” ainda divertiu-se com a confusão, implorando ao médico que não lhe amputasse a perna.



**EMERSON FITTIPALDI:
TRIBUTO AO HERÓI MORTO**

Emerson Fittipaldi tinha conquistado o terceiro lugar na classificação do GP dos Estados Unidos de 1970, em Watkins Glen, e estava na primeira fila, porque a largada, na época, era dada em filas de três e dois carros. Ele tinha ganho o posto de primeiro piloto da Lotus havia três semanas, desde o acidente fatal que vitimara Jochen Rindt, seu parceiro de equipe no GP da Itália, na pista de Monza.

16 Já dentro do carro, Emerson examinou os pilotos que largavam com ele naquele *grid* e se sentiu numa ilha de celebridades. Ao seu lado, alinhavam-se o bicampeão Jackie Stewart, da Tyrrell, e o *pole-position* Jacky Ickx, numa flamejante Ferrari.

Pelo retrovisor direito, reconheceu três campeões do mundo: Graham Hill, John Surtees e Denny Hulme. No espelho esquerdo, viu outras feras: Clay Regazzoni, Jean-Pierre Beltoise, Jo Siffert e Chris Amon, mas não descobriu Jack Brabham, embora soubesse que o australiano tricampeão estava lá, na oitava fila.

Antes da largada, Colin Chapman, o carismático chefe da Lotus, fez questão de renovar os parabéns pela terceira colocação de Emerson no *grid* e ainda cutucou o ego do piloto com um elogio apropriado para o momento: “Ninguém faria nada melhor que você com este carro”, afagou Chapman.

Emerson não sabe se foi contaminado por algum vírus ou se era puro nervosismo, mas teve febre de 40 graus na

véspera da corrida. Durante os dois dias que antecederam os treinos, o piloto sentiu náuseas, tonturas, dormiu mal e confundia lembranças com pesadelos. Esteve tão ruim que o próprio Chapman bancou o enfermeiro, aplicando-lhe injeções. Depois ele mesmo admitiu que não fora simplesmente uma gripe.

Quando foi exibida a placa de cinco minutos para a largada, Chapman deu um tapinha no ombro do seu piloto e apelou novamente à psicologia: “Você foi brilhante até agora, o resto vai ser fácil”. Aquele “fácil”, Emerson traduziu como “vá fundo”, “use todos os 440 cv do motor Ford-Cosworth até vencer os 399 quilômetros da prova”.

Emerson largou bem. Foi arrojado para pular à frente de Jacky Ickx e prudente para não dividir a fredda da primeira curva com Jackie Stewart. Agora estava na luta. Não era mais sonho nem pesadelo, tinha encarado realidade adentro. Manteve um ritmo rápido e seguro. Quando o motor da Tyrrell de Jackie Stewart estourou, na 82ª das 108 voltas da corrida, ele já estava senhor da situação. Colocou voltas nos velhos ídolos Jack Brabham e Graham Hill e executou outra dúzia de ultrapassagens, na maior naturalidade. Mas deixar a Ferrari de Jacky Ickx uma volta atrás foi atingir as nuvens.

Quando Emerson cruzou a bandeirada e viu Colin Chapman cumprir o ritual de jogar o tradicional boné preto para o ar nos triunfos da Lotus, lembrou que aquela sua primeira vitória valia um título mundial. Dava a coroa de campeão *post mortem* ao ex-companheiro de equipe Jochen Rindt. Uma proeza estupenda para marcar a primeira das suas 14 vitórias da carreira de bicampeão. Aí Emerson voltou à Terra e chorou: por Rindt, pela primeira vitória e pela felicidade de ser piloto, inaugurando o roteiro que o levaria à galeria dos grandes vencedores da Fórmula 1.



LAUDA, A VITÓRIA DO PILOTO-COMPUTADOR

Luca di Montezemolo, então diretor esportivo da Ferrari, causou surpresa geral quando anunciou que seus pilotos para a temporada de 1974 seriam Clay Regazzoni e Niki Lauda. Não por Regazzoni, piloto já experiente, mas por Lauda. Afinal, aquele austríaco de 25 anos não fora um fenômeno nas fórmulas menores e também não brilhara em seus dois primeiros anos na Fórmula 1. Tinha estreado a bordo de um March-Ford 711, no GP da Áustria de 1971, e disputado o campeonato de 1973 pela BRM, sem fazer nada de notável além de um discreto quinto lugar no GP da Bélgica.

Aí surge Montezemolo, dá aura de primeiro piloto àquele austríaco caladão de dentes incisivos à mostra e profetiza: “Ele vem para a Ferrari para ser campeão”. O circo, então, ficou de prontidão, à espera da resposta de Andreas Nikolaus Lauda.

Já na terceira corrida, com a Ferrari 312B3, no GP da África do Sul, Lauda fez a volta mais rápida e marcou a primeira das nove *pole-positions* conquistadas nos 15 Grandes Prêmios de 1974. Era um indício de que a Ferrari tinha acertado na aposta, e o primeiro grande momento do jovem austríaco ia acontecer no GP da Espanha, em Jarama, na 30ª corrida de sua carreira.

Niki Lauda fez tudo que era possível: *pole-position* e volta mais rápida, consagrando a primeira vitória numa corrida perfeita. No pódio, ao lado de Clay Regazzoni e Emerson Fittipaldi, o austríaco parecia criança. Assediado por um batalhão de jornalistas italianos, Niki tinha dificuldades em reproduzir os detalhes daquela primeira vitória, que, para ele, parecia uma façanha simples. Elogiava a máquina, agradecia o trabalho dos boxes, com deferência especial ao carismático Hermano Coghi, seu mecânico-chefe e decano na Ferrari. A

festa foi longa, e Lauda suportou tudo olímpicamente: posou para centenas de fotos, foi paciente nas entrevistas, curtiu o primeiro triunfo com risos e incisivos à mostra, como se os dentes não lhe coubessem na boca.

A profecia de Luca di Montezemolo seria questão de tempo: Niki Lauda se transformaria no homem-computador da F-1 pela regularidade da pilotagem. Foi tricampeão mundial, vencendo outros 24 Grandes Prêmios. O triunfo se tornou uma rotina em sua vida, a ponto de, na 25ª vitória, no GP da Holanda de 1985, ele sequer comparecer ao pódio.



JACQUES LAFFITE, HERÓI DA FRANÇA

A primeira vitória de Laffite, no GP da Suécia de 1977, ficou famosa por marcar também o primeiro triunfo de um carro com motor e piloto franceses na história da Fórmula 1. A façanha foi alcançada com o Ligier JS7, apelidado de “Quasímodo”, por causa da enorme tomada de ar sobre o motor, impulsionado pelo melódico propulsor Matra de 12 cilindros.

Jacques Henri Laffite, que se tornou herói nacional, com nome de rua em Paris, embebedou-se com champanhe e glória, e a França, embalada pelas manchetes pirotécnicas de seus jornais, comemorou o grande feito daquele 19 de junho como uma nova Queda da Bastilha.



ALAIN PROST, O PEQUENO GRANDE CAMPEÃO

A estréia em vitórias do *Le Petit Alain* foi totalmente tricolor. Aconteceu em território francês, no circuito de Dijon-Prenois, no GP da França de 1981, com o Renault RE30, o

primeiro carro com motor turbocomprimido da F-1 a vencer um Grande Prêmio. Foi uma vitória difícil, porque Nelson Piquet liderou com folga 58 das 80 voltas previstas, até a corrida ser interrompida por causa da chuva. Na segunda largada, Prost tomou a ponta e comandou a prova nas 22 voltas restantes. Nem no topo do pódio o francesinho parecia acreditar na façanha. Sua pequena silhueta parecia flutuar entre Piquet e John Watson, e, enquanto soou a Marselhesa em Dijon-Prenois, Prost segurou as lágrimas com caretas entre cômicas e emocionadas. Naquele 5 de julho de 1981 nascia o maior herói francês da Fórmula 1.

Jean Sage, diretor esportivo da Renault, deu um depoimento profético na ocasião. “Esse triunfo de Alain Prost”, disse ele, “é o presságio de que está nascendo o campeão que a França espera há três décadas”.

20

Sage acertou. O pequeno Alain, de 1,62 metro – um piloto com gabarito de jóquei, como diziam os franceses –, se tornaria tetracampeão e o segundo maior vitorioso da existência da Fórmula 1. Prost venceu 51 Grandes Prêmios e só foi batido por Michael Schumacher.



NELSON PIQUET E A PRIMEIRA MOLECAGEM

É inesquecível a cara fechada e grave, até meio encabulada, de Nelson Piquet em sua primeira vitória, no GP dos Estados Unidos-Leste de 1980, em Long Beach. Ao contrário do semblante costumeiramente maroto, Piquet tinha a cara do menino que cometera uma travessura, não descontraindo nem no ritual do champanhe. Mas quando viu Emerson Fittipaldi, que tinha fechado a corrida em terceiro com o Copersucar-Fittipaldi, ao seu lado no pódio, ele resistiu e ironizou, fingindo surpresa: “Ué! O que você está fazendo aqui?”.