

# Porsche 908/2



## Patrimônio nacional

Durante dois anos, um Porsche 908/2 colecionou vitórias no Brasil e no exterior, pilotado por Luiz Pereira Bueno. Esse carro ainda existe - e funciona como se fosse novo.

Texto: Luiz Alberto Pandini e Kiko Barros



Aconteceu há quase 30 anos, mas as lembranças ainda são nítidas na memória de Luiz Pereira Bueno. Ao volante de um Porsche 908/2, ele viveu alguns dos momentos mais importantes de sua longa carreira como piloto de competição. Em autódromos do Brasil, Argentina e Áustria, Luizinho enfrentou alguns dos

melhores pilotos de carros esporte-protótipo do mundo. "Foi o Porsche mais encantador da minha vida. Era excelente, muito rápido e dava prazer de guiar", conta. "Tenho muitas boas recordações dos dois anos em que corri com o 908/2."

A história desse carro no Brasil começa no final de 1970, quando

Luizinho se juntou a Anísio Campos, José Carlos Pace e Walter Uchoa para formar a Equipe Z. O passo seguinte foi analisar a compra de um carro competitivo para a temporada seguinte. Na época, o Brasil tinha muitas corridas importantes com regulamento praticamente "força livre", abertas a esporte-protótipos e carros de turismo preparados. A Equipe Z decidiu então trazer para o País um Porsche 908 e adquirir outro carro da marca, um 910 que pertencia ao piloto fluminense Mário Olivetti. "Fiz um contato por telefone com a Porsche e havia na fábrica um 908 à venda", lembra Anísio. "Viajei à Alemanha para fechar a compra do carro e embarcá-lo para o Brasil."

O carro era um 908/2 fabricado em 1969, chassi número 021. Havia pertencido a um piloto espanhol chamado Juan Fernandez, que o usava principalmente em provas de longa duração e de subida de montanha. Tinha 5 marchas e motor boxer 8 cilindros de 3 litros, capaz de desenvolver até 350 cv. Mas aquela unidade, especificamente, contrariava o ditado "por fora bela viola, por dentro pão bolorento": embora funcionasse perfeitamente, estava com péssima aparência. "Fiquei decepcionado", conta Anísio. "Achava que ele estaria mais bem conservado".

No Brasil, o 908 passou por um trabalho de recuperação que deixou-o novo. Entre outras coisas, o chassi teve a pintura raspada e ficou "polido", com o metal à mostra. Anísio inspirou-se no Porsche 917 "psicodélico" que corria em Le Mans em 1970 para criar a decoração dos carros da Equipe Z, utilizando as cores branco e verde escuro. "Eu queria uma pintura que criasse impacto visual, a fim de atrair patrocinadores", explica.

A estréia do 908 aconteceu em Interlagos numa corrida denominada "Torneio União e Disciplina". O trabalho de reconstrução durou praticamente até a véspera da corrida, impedindo Luizinho de fazer qualquer teste prévio e até mesmo de participar dos treinos classificatórios. Sem marcar tempo, o Porsche alinhou no último lugar do grid. Dada a largada, a surpresa: ao entrar na Curva 1, Luizinho já era o líder e só parou





Disputa histórica: Luiz Pereira Bueno (908/2) lidera Reinhold Joest (908/3) nos 500 Km de Interlagos de 1972. O alemão ganhou e elogiou o brasileiro.

quando recebeu a bandeirada. O Porsche 908/2 estreava com vitória nas pistas brasileiras, superando o Lola T210 de Tite Catapani, o Porsche 910 de Lian Duarte (também da Equipe Z) e o Lola T70 de Antônio Carlos Avallone.

O evento seguinte também aconteceu em Interlagos, com uma prova de 6 horas (dividida em três baterias de duas horas cada). O carro venceu a primeira bateria, pilotado por Luizinho. Na segunda, Anísio Campos assumiu o volante e liderava quando teve que parar por quebra de um rolamento de roda. Os mecânicos tentaram reparar o carro para a terceira bateria, mas

não conseguiram. Isso facilitou a vitória do outro carro da equipe Z, o 910 pilotado por Lian Duarte/Francisco Lameirão.

Dias mais tarde, seria realizada em Buenos Aires a primeira de uma série de corridas de esporte-protótipo visando a criação de um campeonato sul-americano da categoria. A Equipe Z decidiu enviar para essa corrida somente o 908/2. Luizinho terminou em 2º lugar, superado apenas pelo Berta-Tornado do ídolo argentino Luis Ruben di Palma. A disputa entre os dois pilotos empolgou o público presente ao autódromo portenho. Os duelos com Di Palma tornaram o piloto

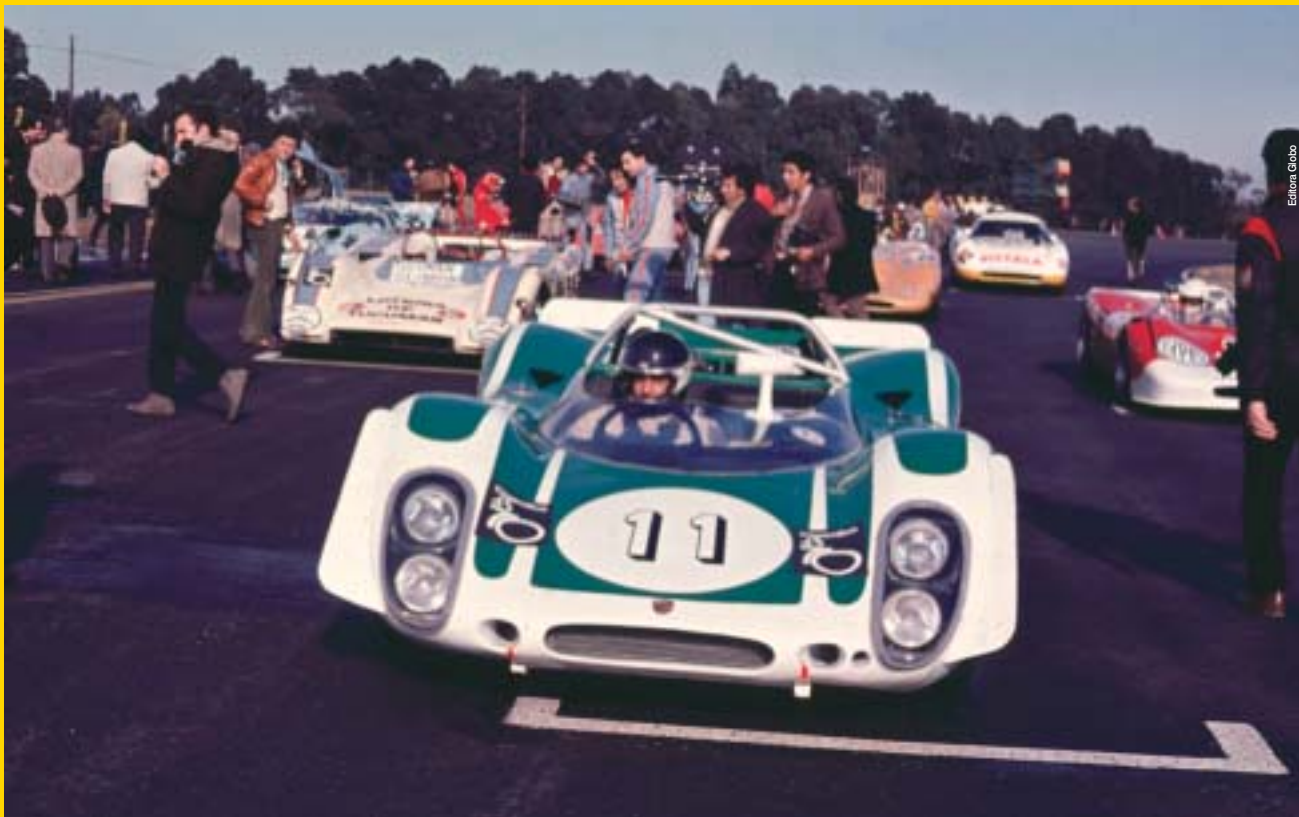
brasileiro extremamente popular na Argentina, onde até hoje ele é lembrado.

Os bons resultados, a qualidade dos Porsche e a "pintura psicodélica" dos carros realmente faziam com que a Equipe Z se destacasse. E o objetivo de Anísio foi alcançado: após essas três corridas, o time ganhou o patrocínio da Companhia Souza Cruz, interessada em divulgar os cigarros Hollywood. A primeira corrida (e a primeira vitória) com as novas cores (branco, vermelho e azul) aconteceu em Interlagos. Até o final do ano, o 908 faria outras seis corridas. Venceu quatro (500 Km de Interlagos, onde Luizinho dividiu a condução do carro com Lian Duarte; San Juan, na Argentina; e outras duas provas sul-americanas em Interlagos) e terminou duas em 2º lugar - em Las Flores, na Argentina, e Tarumã, no Rio Grande do Sul, onde Luizinho/Anísio só ficaram atrás do 910 de seus companheiros Lian Duarte/Francisco Lameirão. Foi em San Juan que o carro estreou uma nova aerodinâmica, com bico de linhas mais envolventes.

A temporada seguinte, 1972, começou com o "Festival de Recordes", uma competição de arrancada disputada na Base Aérea de Cumbica, em Guarulhos - no mesmo local onde hoje fica o aeroporto internacional. Os pilotos teriam 500 metros para acelerar, 1 km de pista livre e outros 500 metros para desacelerar e frear, com percurso em ida e volta para anular a influência dos ventos. O

Esta corrida em Interlagos, em 1971, foi uma das últimas com a carenagem original. Depois, a frente ficou com linhas mais retas.





Luizinho no grid de largada para uma corrida em Buenos Aires, em 1971. Terminou em 2º lugar, atrás do Berta LR de Luis di Palma.

vencedor seria o piloto que obtivesse a maior média de velocidade ao fim dos trechos de 1 km. O Porsche terminou em 2º lugar, atrás do Ford GT 40 da equipe de Luiz Antônio Greco, pilotado por Sérgio Mattos. Anísio já esperava dificuldades para derrotar, em uma prova de arrancada, um carro com motor de 5 litros. Depois, o 908 venceu três corridas seguidas, duas em Interlagos e uma em Tarumã.

Pelas recomendações da Porsche, o motor do 908 deveria passar por uma revisão completa a cada 50 horas de funcionamento. Em meados de 1972, o 908 da equipe Hollywood já tinha o dobro disso. Mesmo assim, rendia perfeitamente e não apresentava qualquer sinal de desgaste. Para Anísio, o cuidado de Luizinho ajudava a explicar essa durabilidade: "Ele cumpria rigorosamente todas as orientações da fábrica e simplesmente não acelerava forte enquanto o motor e o óleo não atingissem uma determinada temperatura". Outro truque de Luizinho era coar a gasolina (verde, de aviação, com 100 a 130 octanas) usando como filtro um pedaço de

camurça. "Eu chegava a fazer esse trabalho três vezes. Só ficava satisfeito quando não sobrasse qualquer impureza no tecido", lembra.

Mesmo assim, não convinha abusar da sorte. Em junho de 1972, Anísio aproveitou uma pausa no calendário nacional e enviou o 908/2 a Stuttgart para uma revisão na fábrica. Essa viagem proporcionou uma

das experiências mais agradáveis da equipe. O carro ficaria pronto antes dos 1000 Km da Áustria, prova válida pelo Campeonato Mundial de Marcas. A Hollywood deu sinal verde para a participação nessa corrida, que seria disputada no autódromo de Zeltweg. Luiz Pereira Bueno faria dupla com José Renato "Tite" Catapani, contratado pouco tempo antes pela Hollywood.

Luiz Pereira Bueno (à esquerda) no pódio com o ídolo argentino Luis di Palma. As disputas entre os dois ainda são lembradas na Argentina.







Luizinho no cockpit do Porsche 908/2. Nas palavras dele, “um carro encantador”. No macacão, o logotipo da Equipe Z.

## Ídolo de uma geração

Luiz Pereira Bueno é um dos pilotos mais importantes da história do automobilismo brasileiro. Vitorioso em praticamente todas as categorias pelas quais passou, iniciou sua carreira em 1958 e disputou sua última corrida em 1984, quando pilotou um Ford Escort em algumas provas de longa duração.

Luizinho foi ídolo de uma geração. Pilotou carros de todos os tipos e conquistou vários títulos e vitórias importantes até 1968. No ano seguinte foi correr na

Inglaterra, onde venceu 9 das 18 corridas de Fórmula Ford que disputou. Voltou ao Brasil em 1970 e formou a Equipe Z (mais tarde Hollywood), pela qual conquistou seus últimos títulos com Esporte-Protótipo (1972, com o 908/2, e 1975, com o Hollywood Berta-Ford). Inscreveu seu nome também na Fórmula 1, disputando os GPs do Brasil de 1972 (extracampeonato) e de 1973. No primeiro, pilotou um March 711 e terminou em 6º lugar. No segundo, correu com um Surtees TS 9 e ficou em 12º.

A equipe brasileira acabou sendo uma das atrações da prova. Os dois pilotos têm a mesma opinião sobre o circuito: “Era espetacular! O lugar era muito bonito e o traçado era cheio de subidas e descidas, só com curvas de altíssima velocidade”. Catapani, que corria no Brasil com um Lola T210-Ford, treinou mais tempo, já que precisava se adaptar ao 908. “Ele era muito agradável de guiar”, recorda.

“Era mais potente que o meu Lola, mas bem mais dócil nas curvas.”

Encerradas as tomadas de tempo, a surpresa: Luizinho/Tite conseguiram o 7º tempo entre 27 carros, ficando atrás apenas de um Mirage M6-Ford, de um Lola T280-Ford e das quatro Ferrari 312PB oficiais, uma delas pilotada pela dupla Helmut Marko/José Carlos Pace. Apesar do resultado, o objetivo da equipe era apenas terminar.

Coube a Luizinho iniciar a corrida. Ele chegou à primeira curva em 5º lugar, mas logo depois voltou ao 7º. Estava nessa posição quando, ao fim da primeira hora de corrida, Marko se aproximou para dar uma volta sobre o brasileiro. “Dei passagem para ele ficando pelo lado externo de uma curva à esquerda, mas a traseira do carro do Marko deu uma escorregada e acabou esbarrando na minha lateral

dianteira esquerda. Sai da pista e tive que abandonar porque o carro teve a suspensão danificada. Foi uma pena, saímos da corrida por causa de uma bobagem, mas foi uma ótima experiência". No fim, Marko/Pace terminaram em 2º lugar, atrás de seus companheiros Jacky Ickx/Brian Redman.

De volta ao Brasil, a Hollywood teria mais uma corrida importante: os 500 Quilômetros de Interlagos (veja box na página 79). Depois, viria a etapa de encerramento do Campeonato Brasileiro de Esporte-Protótipos, em Interlagos. Luizinho venceu mais uma vez, seguido de perto pelo Lola de Catapani, e conquistou o título. Essa corrida, disputada no dia 12 de novembro de 1972, seria a última dos carros importados no Brasil. Por motivos nunca bem explicados, a CBA (Confederação Brasileira de Automobilismo) decidiu que a partir do ano seguinte seriam admitidos somente protótipos nacionais. Os importados só poderiam correr se neles fosse montado um motor de fabricação nacional.

Isso levou à aposentadoria forçada de vários carros, entre eles o Porsche 908/2. Balanço de resultados do carro em duas temporadas de atividade com a Equipe Z/Hollywood: 17 corridas, 10 vitórias, 5 segundos lugares e dois abandonos. "O carro era excepcional. Bastava conservá-lo e fazer a manutenção correta. Nunca queimou uma lâmpada, sequer cheguei a notar diferenças na altura do pedal de freio", conta Luizinho.

Uma das lembranças mais fortes que ele tem da Porsche é a organização. "Eles tinham um dossiê completíssimo sobre mim", conta. "Volta e meia recebíamos correspondências contendo pôsteres do Mundial e outras lembranças. Também mandaram um cinturão muito bonito, cuja fivela era um Porsche 917/30 usado na categoria Can-Am."

No começo de 1973, Luizinho recebeu mais uma carta da Porsche. Dentro, um diploma atestando que ele era um dos 20 pilotos de Porsche no mundo, um cheque de 25.000 marcos (o equivalente na época a US\$ 11.000) e um convite para uma festa de ano-novo na Alemanha, com os demais pilotos da fábrica. "Infelizmente a



Célio Pereira

Interlagos, 1971. Luiz Pereira Bueno (Porsche 908/2, nº 11), Francisco Lameirão (Porsche 910, nº 12) e Tite Catapani (Lola T210, nº 94). Na segunda fila aparece outro Porsche: o 907 (nº 48) de Angi Munhoz e Freddy Giorgi. A prova reuniu pilotos brasileiros e argentinos.

Trinta anos separam o motor do 908 dos motores da série 993, mostrados lado a lado nesta foto. Abaixo, o chassi no início da restauração.



Arquivo Danier Pires







Fotos: arquivo Dener Pires

No alto, a família Pires, Douglas, Dener e Olivio devolvem o motor de 8 cilindros ao seu lugar certo. Acima, o 908 no início dos trabalhos de restauração.

Depois de um ano de trabalho, o 908/2 estava pronto para receber portas, banco e detalhes de acabamento.



correspondência só chegou às minhas mãos em janeiro. Tudo o que pude fazer foi mandar um telegrama a eles, agradecendo o convite e lamentando por não ter sido avisado a tempo."

## A segunda fase do 908/2

Sem possibilidade de continuar usando o 908/2, Luiz Pereira Bueno e Anísio Campos decidiram vender o carro, que foi guardado por um colecionador. Em 1997, quase 25 anos depois de sua última corrida, Dener Pires resgatou o 908/2 e, junto com seu irmão Douglas, iniciou um trabalho de restauração. O carro estava completo, mas sequer funcionara durante boa parte de sua hibernação.

Foi decidido que o 908/2 voltaria a ter a mesma frente que ostentava quando chegou ao Brasil. "Só que não tínhamos moldes da frente original. Tivemos que reconstruí-la com base em fotos", conta Douglas, responsável pelos trabalhos no chassi e pela restauração das carenagens de fibra de vidro. Do cockpit para trás, porém, a carenagem é a mesma que o Porsche 908/2 usava quando corria no Brasil.

Dener e Douglas perceberam que poderiam aproveitar o tecido original do banco do piloto, bastando para isso lavá-lo e fazer pequenas costuras. Mas eles não queriam entregar tal tarefa a qualquer pessoa: "Isso precisaria ser feito com muito cuidado e paciência. Tínhamos medo de que alguém rasgasse o tecido", conta Dener. E assim a família dos dois irmãos começou a entrar no circuito. O tecido do banco foi entregue a Zulmira Jorge Pires, mãe de Dener e Douglas. E o pai deles, o experiente mecânico Olivio Rodrigues Pires, ajudou nos trabalhos da parte mecânica.

A mecânica, por sinal, foi a parte mais trabalhosa da restauração. As peças estavam todas no lugar, mas estragadas pelo tempo. Motor e câmbio foram desmontados e reconstruídos com peças originais. Para isso, foi providencial uma viagem de Dener à antiga concessionária Porsche Vasek Polak, em Los Angeles. A Vasek Polak participava de corridas e possui até hoje um dos maiores acervos de peças e até carros de competição inteiros da marca. Foi nesta etapa que ocorreu um dos acontecimentos mais



inusitados da restauração. Dener comprou uma unidade, na verdade a última existente no planeta, do pára-brisa dianteiro do 908/2. Ao pegar o avião de volta ao Brasil, recusou-se a despachá-lo como parte da bagagem: "Ele certamente chegaria ao Brasil em pedaços. Fiz a viagem inteira segurando o pára-brisa no colo, como se fosse meu filho", conta. "Estava tão feliz por ter encontrado uma peça original que nem senti cansaço..."

Depois de um ano de trabalho, o Porsche 908/2 finalmente ficou pronto. Foi escolhida para ele uma pintura parecida com a dos carros oficiais da marca no final dos anos 60: branco, com a inscrição "Porsche" em



O 908 em sua primeira volta no retorno à Interlagos, novembro de 1998.

## "Valeu por umas quatro vitórias"

Luiz Pereira Bueno disputou 17 corridas com o Porsche 908/2 e venceu 10 delas. A mais marcante, porém, foi uma das cinco em que terminou em 2º lugar: os 500 Quilômetros de Interlagos, em 1972. "Para mim, essa corrida valeu por umas quatro vitórias", afirma. Naquele dia, o único piloto que superou Luizinho foi o alemão Reinhold Joest, que guiava um Porsche 908/3 - mais novo, leve e estável.

Ao lado da Mil Milhas Brasileiras, os 500 Quilômetros tinham enorme importância no automobilismo brasileiro. Disputada no anel externo do autódromo paulistano, a prova era a mais veloz e uma das mais concorridas do Brasil. Meses antes dos 500 Km, Luizinho estabeleceu o recorde absoluto do anel externo com o tempo de 52s014, pilotando o pouco competitivo March 711-Ford de Fórmula 1. Com o Porsche 908/2, ele marcou 53s864. "Fiquei surpreso por conseguir marcar quase o mesmo tempo do F 1", conta. "Na classificação, dei quatro ou cinco voltas fazendo todo o circuito de pé embaixo, só freando para fazer a Curva 3. Era fantástico."

Para a edição de 1972, foram convidadas várias duplas estrangeiras. Reinhold Joest fez a pole position com o tempo de 52s404, percorrendo os

3,207 km do anel externo a uma média superior a 220 km/h. Dividindo a primeira fila com ele estavam a Ferrari 512M do suíço Herbert Müller e o surpreendente Berta LR3 do argentino Angel Monguzzi. Na segunda fila estavam os principais brasileiros: Luizinho (Porsche 908/3), Marivaldo Fernandes (Alfa Romeo P33/3) e Tite Catapani (Lola T210-Ford). Outros três Porsche estavam inscritos: dois 910 (um do português Carlos Santos e outro do brasileiro Clóvis da Gama Ferreira, que comprara o carro da equipe Hollywood) e um 907 do brasileiro Angi Munhoz. Largaram 27 dos 30 carros inscritos.

Esta foi uma das melhores corridas de esporte-protótipo disputadas no Brasil. Foram 156 voltas nas quais Joest, Luizinho e Müller se revezaram na liderança, trocando de posições na pista e também nos boxes, durante as paradas para reabastecimento. O brasileiro conta: "O tanque do 908/2 dava autonomia para percorrer 250 km, ou seja, metade da prova. O carro foi feito para Le Mans e tinha uma luz de aviso que acendia quando o combustível estava no fim, indicando que na volta seguinte seria necessário reabastecer. No anel externo de Interlagos, bem mais curto do que Le Mans, a luz podia ficar acesa durante 4 voltas. Essa

orientação me ajudou bastante".

No final, Joest aproveitou a superioridade de seu carro e venceu, deixando Luizinho em 2º lugar e Müller em 3º. A Alfa de Marivaldo ficou em 4º lugar, com o brasileiro Nilson Clemente (Avallone-Ford) e o suíço Paul Blancpain (Chevron B19-Ford) completando os seis primeiros. Monguzzi e Catapani, que poderiam se juntar à briga pela vitória, não tiveram sorte. O argentino abandonou na primeira volta com o motor quebrado, enquanto Catapani teve um furo no tanque de combustível e perdeu muito tempo para repará-lo.

Para Luizinho, essa corrida foi especialmente gratificante porque a equipe Hollywood enfrentou de igual para igual os concorrentes de fora: "Eles não contavam com a possibilidade de chegar aqui e terem a concorrência de uma equipe local tão organizada", conta. Reinhold Joest, por sua vez, ficou impressionado com seu adversário brasileiro: "Gostaria de correr contra ele na Europa e também no traçado completo de Interlagos, que me parece sensacional", afirmou na época. Infelizmente, nenhuma das duas coisas chegou a acontecer. Joest parou de correr no começo dos anos 80 e manteve-se no comando da Joest Racing, que conseguiu quatro vitórias na 24 Horas de Le Mans.

preto nas laterais e um detalhe colorido (no caso, amarelo) na frente. O número 11 foi dado em homenagem a Luiz Pereira Bueno, que corria com ele em 1971 e 1972. Os pneus são de fabricação recente mas feitos seguindo a tecnologia disponível na época. Esta é uma exigência do regulamento da FIA para carros históricos.

No final de 1998 o carro ficou pronto. Levado a Interlagos para uma avaliação, andou tão bem como quando era novo. O 908/2 estava pronto para voltar a seu habitat - as pistas, desta vez disputando corridas de carros clássicos (veja seção Rearview). Dias depois, o 908/2 foi a maior atração da primeira edição do Porsche Racing Festival, em Interlagos. Luiz Pereira Bueno foi o convidado de honra e fez questão de sentar no cockpit: "Aquele carro era usado em corridas como a Targa Florio e pelo regulamento era obrigatório ter buzina, pisca-pisca e freio de mão. Não acreditei quando ouvi novamente o som da buzinhinha e vi os piscas funcionando. Foi uma enorme emoção reencontrá-lo e vê-lo funcionando, como se o tempo não tivesse passado". 🍀



Reencontro: Luiz Pereira Bueno no cockpit do 908/2 durante o Porsche Racing Festival de 1998.

## Luiz Pereira Bueno e o Porsche 908/2

Ano	Prova	Local	Posição	Comentário
1971	Torneio União e Disciplina	Interlagos	1º	
	6 Horas de Interlagos	Interlagos	AB (rolamento)	em dupla com Anísio Campos
	Premio Ciudad de Vicente Lopez	Buenos Aires	2º	
	500 Km Shopping Center Iguatemi	Interlagos	1º	
	300 Km de Tarumã	Tarumã	2º	em dupla com Anísio Campos
	prova sul-americana	Las Flores	2º	
	500 Km de Interlagos	Interlagos	1º	em dupla com Lian Duarte
	San Juan	San Juan	1º	
	prova "Brasil" (sul-americana)	Interlagos	1º	
	prova "Interlagos" (sul-americana)	Interlagos	1º	
1972 (Campeão Brasileiro de Esporte-Protótipos)	Festival de Recordes (arrancada)	Cumbica	2º	
	Festival de Roncos	Interlagos	1º	
	Prova dos Campeões	Interlagos	1º	
	prova nacional	Tarumã	1º	
	1000 Km da Áustria	Zeltweg	AB (acidente)	em dupla com Tite Catapani
	500 Km de Interlagos	Interlagos	2º	
	prova nacional	Interlagos	1º	