



# Briga de gente grande

O dia em que duas equipes, sem ter o carro mais potente do grid, se engalfinharam para dar à Porsche a vitória em uma das corridas mais importantes dos Estados Unidos.

Texto e pesquisa: Luiz Alberto Pandini e Kiko Barros

Foto: Porschepress

Fevereiro de 1973. Entre os 53 carros inscritos na 24 Horas de Daytona, prova de abertura do Campeonato Mundial de Marcas, encontram-se protótipos de fabricantes como Matra-Simca, Gulf-Mirage (estes, equipados com motores Cosworth iguais aos usados na Fórmula 1), Lola e Chevron, além de carros esporte como Porsche, Ferrari e Corvette.

A Porsche estava desfalcada dos protótipos 917, vencedores em Daytona em anos anteriores: eles foram banidos após a prova de 1971, devido a uma mal explicada mudança nos regulamentos. Em 1972, ela lançou o 911 Carrera RS, versão de rua claramente idealizada para competições de alto nível. Dois deles foram inscrito pelas equipes Brumos Porsche (para Peter Gregg, dono do time, e Hurley Haywood) e Penske Racing (para Mark Donohue/George Follmer). Brumos e Penske já eram rivais nos campeonatos da Can-Am e da SCCA (carros esporte) e tinham a mesma pretensão: vencer na categoria e alcançar uma colocação expressiva na classificação geral.

Seis horas após a largada, os protótipos estavam fora da luta pela vitória. Isso transformou a corrida em uma disputa particular entre os dois Carrera RS. Na 15ª hora, o carro da Penske abandonou por falha no motor. Gregg/Haywood ficaram tranquilos na liderança: na última hora, a diferença sobre o segundo colocado (um Ferrari Daytona) era de 22 voltas. Isso motivou um representante da Classic Car Wax, marca de ceras automotivas que patrocinava a prova, a procurar a Brumos e sugerir lavar e encerar o carro durante a última parada de box. Gregg, também chamado de “Peter Perfeito” devido ao esmero na preparação de seus carros e ao se trajar para qualquer ocasião, optou pela prudência e gentilmente recusou a oferta. Em seguida, entrou no cockpit do Carrera RS para fazer o turno final.

Gregg recebeu a bandeirada e colocou entre as lendas do automobilismo o visual dos Porsche da Brumos: branco com faixas em vermelho e azul, quase sempre com o número 59. “Esta vitória coroou um trabalho de muitos anos. E foi ótimo ficar à frente da Penske: eles eram ricos e famosos, e desde o começo achamos que seria legal derrotá-los...”, lembraria anos depois.



Em 1974, a 24 Horas de Daytona não foi disputada. Assim como o Rali de Monte Carlo, ela foi vitimada pela crise do petróleo deflagrada nos últimos meses de 1973. A corrida voltou em 1975 e a bandeirada final foi um flash-back de dois anos antes: o Porsche de Gregg/Haywood, com visual idêntico ao de 1973, venceu novamente. Dos 18 primeiros colocados, apenas três não eram Porsche.

Peter Gregg conquistou vitórias e títulos até 1980, quando cometeu suicídio por razões que nunca vieram a público. Hurley Haywood, por sua vez, fez uma vitoriosa carreira internacional, vencendo a 24 Horas de Le Mans. Em 1986, ganharia mais uma vez em Daytona, com um Porsche 962. ■