

# BRAÇO DE FERRO

NA PORSCHE CUP, OS CARROS SÃO IGUAIS E RECEBEM A MESMA PREPARAÇÃO: VENCE A CORRIDA QUEM TIVER MAIS BRAÇO E A MELHOR ESTRATÉGIA. FALAMOS COM QUATRO PILOTOS-EMPRESÁRIOS PARA SABER QUAIS SÃO AS LIÇÕES QUE ELES LEVAM DAS PISTAS PARA O MUNDO DOS NEGÓCIOS

POR DÉCIO GALINA | FOTOS VICTOR AFFARO

Autódromo José Carlos Pace, em Interlagos (SP), dia 12 de novembro, durante os treinos da quinta e decisiva etapa da categoria Sprint da Porsche Cup



## LEONARDO SANCHEZ

“Uma etapa do campeonato da Porsche Cup pode ser comparada ao desempenho de um ano de uma empresa. Nos primeiros movimentos do treino de quinta-feira, é importante uma boa comunicação com a equipe inteira, atenção aos ajustes, características da pista, alinhamento dos objetivos... A adrenalina vai aumentando até a hora da prova, quando será possível saber se a empresa bateu a meta ou não. Se você foi mal, é como se todos perdessem um ano de

faturamento.” O paralelo é do paulista de Santo André, radicado em Campinas desde 2000, Léo Sanchez, de 37 anos, CEO Global da Under Skin e acionista do Grupo NC, holding do setor farmacêutico. “O que me fez me apaixonar pela categoria é toda essa parte de gestão voltada à melhoria dos processos.”

Descendente de italianos e espanhóis, Léo teve como rotina de infância ser buscado pela avó na escola e depois ir à fábrica da família, onde “brincava de embalar remédios”. “Quando eu era mais novo, tinha dois sonhos: queria ser general do exército ou maestro de orquestra sinfônica”, diz o empresário, casado, pai de três moleques, que sempre gostou muito de música e de tocar violão. Léo acredita que a veia militar é do pai, José Eduardo, que era investigador de polícia e ia prestar concurso para juiz quando morreu aos 45 anos, de câncer no pulmão. Léo tinha 11 anos. É o tio, Carlos Sanchez, quem ocupa a referência paterna a partir daí.

Sobre o envolvimento com o automobilismo, Léo afirma que, pelo pouco tempo de experiência e as conquistas que já teve, ganhou o apelido de “mito” no circuito: começou no esporte em setembro de 2018, obteve as primeiras vitórias em outras categorias em 2019, seguindo forte em 2020, sempre nas primeiras colocações na Porsche Cup Endurance (provas de longa duração, em dupla). Léo conta que o início na modalidade aconteceu após voltar de Portugal ao Brasil.

“Muita gente me puxou para o golfe... Fiz aula, me empenhei, mas não estava feliz. Aí, um amigo, que corria a Stock Light, deu a ideia: por que você não vira piloto? Fiz curso, consegui uma vaga na Stock Light – pensei que ia morrer na minha primeira corrida – e estreei na Porsche Cup na última prova do ano, preliminar da F-1. Logo vi algo em comum muito interessante entre os pilotos: são empresários que querem ir além dos limites, gente que não se conforma e busca melhorar sempre.” Mal pisou no mundo das corridas de longa duração e Léo já sabe aonde quer chegar: “Daqui a dois, três anos, tenho o sonho de correr Le Mans [a mítica prova francesa de 24 horas].” Alguém duvida que ele pode conseguir?

## RODRIGO MELLO

Entre os vários carrinhos de ferro da coleção de Matchbox do moleque Rodrigo Mello, aquele com que ele mais se identificava e “era ele” nas brincadeiras de infância na Lapa (SP) era um Porsche 911 conversível vermelho. Hoje, aos 40 anos, o advogado, sócio e fundador do escritório Melcheds – referência em transações de fusão e aquisição e negócios envolvendo energia solar – lembra como se fosse ontem de outra mania: desenhava carros da mesma marca na carteira escolar.

A paixão por velocidade e por carros também se evidenciou aos 9 anos, quando dedicou um ano ao kart – parou porque os pais se separaram. Aos 15, nas férias de verão com a mãe no Guarujá, pegava o Uno Mille preto dela emprestado para rodar pelo condomínio até que... bateu. “Não foi uma batida forte, mas fiquei devastado, pois ela não tinha uma condição boa”, recorda o piloto que já coleciona três títulos na Porsche Cup, o mais recente conquistado em novembro, em Interlagos. “Decidi que iria começar a trabalhar [no escritório de advocacia do pai] para pagar o conserto – mas não contei isso pra ele, pois a relação entre eles não estava boa.” O plano não só deu certo como colocou Rodrigo em uma estrada profissional da qual não se desviou.

Além da referência paterna, o advogado-piloto faz questão de sublinhar a relevância do avô Nereu, que veio de uma vida simples em Ribeirão Preto para iniciar a saga da família Mello na advocacia, na capital. “Teve uma época que estudava de manhã, trabalhava com meu pai à tarde e com meu avô à noite. Foi ele que me ensinou a jogar xadrez [habilidade que já passou para a filha Julia, de 7 anos, que adora acompanhar o pai na pista].”



Aos 18 anos, pôs na cabeça que aos 30 compraria um Porsche – idade em que descobriu um melanoma em fase inicial. Assim que venceu a doença, foi direto realizar o sonho. O carro o levou ao Porsche Club que, por sua vez, o levou para a Porsche Cup, categoria em que começou a acelerar em 2013. “Advogado é competitivo por essência – você imagina advogado-piloto”, diz o fã de Piquet e Senna. “Foco e determinação são qualidades desenvolvidas nos dois ambientes. Mas, como estou na advocacia desde os 15 anos, meus defeitos e instabilidades surgem com mais facilidade na pista – e é aí que me fortaleço [na atuação do escritório].” Rodrigo conta que estuda muito a parte técnica e a dinâmica do veículo para “diminuir o gap dos adversários que passaram a vida correndo”. “É uma categoria muito competitiva, com carros iguais, mesma equipe. O que vale é a capacidade de cada um.” E qual é o grande barato da Porsche Cup? “É saber que estou ali.”



## FRANCISCO HORTA

“Sou mais ousado na corrida do que na vida profissional”, diz Francisco Horta, de 43 anos, que fundou a Ímpar Investimentos em 2011, ao deixar Londres e voltar ao Brasil. “Trabalho em mercado financeiro, gestão de patrimônio de família, tomo riscos calculados. Na pista, assumo riscos e acontecem coisas que estimulam a autoconfiança e dão segurança. Chego mais animado ao escritório após um fim de semana de prova.”

Paulistano de Higienópolis, passou a infância curtindo

Autorama, disputando corridas em carros de brinquedo contra o irmão Pedro no sítio e, na hora de jogar Super Trunfo (quem lembra?), a carta com Porsche era sua favorita. Chegou a conhecer Ayrton Senna na inauguração de um kartódromo em Tatuí, já que seu pai trabalhava no Banco Nacional, patrocinador do ídolo brasileiro (quem lembra do boné?).

Adulto, depois de atuar 12 anos em banco e morar em Nova York, foi em Londres que comprou seu primeiro Porsche (911, conversível, prata) – mas nunca teve o sonho de ser piloto. Até participar de um curso da marca no Circuito de Silverstone. “Fiquei apaixonado.”

No retorno ao Brasil, nem pestanejou e comprou outro Porsche. “Comecei a participar de track day, eventos bacanas, cronometragem de volta mais rápida... Até que apareceu o pessoal da Porsche Cup para apresentar a categoria e convidar algumas pessoas a sentir um carro preparado para corrida. Cai nesse golpe! [risos].” Chico Horta lembra que sua experiência inaugural foi em 2016, em Interlagos. “A primeira reação é ficar assustado. Não é apenas um carro veloz – é outro mundo.”

Em 2017, contratou um coach e participou do campeonato inteiro. Já no segundo ano, a surpresa: foi campeão no Endurance (corridas longas, em dupla) e Sprint (corridas mais curtas). “Eu não esperava de jeito nenhum ganhar no meio de tanta gente experiente – é por isso que a categoria é maravilhosa. Os carros são iguais.” Chico faz um paralelo entre o estudo dos dados de telemetria do carro, desempenho na pista, câmera onboard para ver movimento de pernas e braços com a análise que é necessária no mundo dos negócios: benchmark, onde estão os pontos fracos da empresa, o que dá para melhorar para uma performance ainda melhor.

Em 2018, além dos títulos inesperados, aconteceu o episódio que traria a ilustração de Eddie the head, do Iron Maiden, para não mais sair do capô do piloto. O carro 77, com que ele estava acostumado, teve problemas na volta de apresentação e foi substituído pelo 666, usado por Bruce Dickson no Brasil, com o desenho do mascote da banda. “Ganhei a corrida, o Eddie deu sorte e não saiu mais do meu carro.”

## GEORGIOS FRANGULIS

A história dos avós paternos do empresário Georgios Frangulis, de 32 anos, poderia ser roteiro de filme de guerra – e de amor. Durante a Segunda Guerra, o avô, grego, serviu com os Aliados; já a avó, austríaca, foi forçada a trabalhar para os alemães. O avô caiu nas mãos do inimigo, foi preso em Viena e lá conheceu a avó, com quem fugiu mais tarde. Ficaram um tempo escondidos até zarparem em um navio rumo ao Rio de Janeiro, onde desembarcaram com US\$ 10 no bolso e uma filha bebê no colo.

“Adoro carregar o nome do meu avô e sou muito orgulhoso do ímpeto empreendedor dele: juntou dinheiro no Rio como motorista e veio para São Paulo, que parecia um grande canteiro de obras”, conta Grego, com é conhecido Georgios (pronuncia-se Iorgo, em grego). “Ele abriu um restaurante no Parque da Água Branca para fazer comida para operários, não tinha dinheiro nem para comprar cobertor pro meu pai, que dormia na cozinha do restaurante, em uma esteira colocada sobre a chapa quente. Em 10 anos, ele tinha as maiores empresas de alimentação em larga escala do Brasil”, completa o neto que cresceu no Alto da Lapa e herdou o tino empreendedor do ascendente grego: em 2016, criou o OakBerry (fastfood saudável, baseado em açaí) depois de passar seis meses em Santa Mônica (Califórnia) e perceber que não havia nada nesse segmento. Hoje, a marca está em 12 países e, até março de 2021, deve estar com 330 pontos de venda.

A paixão por carros e velocidade também é herança: o avô guiava muito bem, fazia acrobacias, chegou a atravessar metade da Ponte Rio-Niterói só em duas rodas, e o pai foi piloto quando tinha seus 18 anos. “Desde



pequeno sempre fui maluco por carrinho e depois queria tudo que tinha motor: minimoto, walkmachine, kart... Cheguei a ser convidado para uma equipe, mas meu pai não deixou, assim como meu avô não deixou ele ir pra Europa se profissionalizar como piloto e teve que ficar para trabalhar no Ceasa.”

Esse hiato de Grego com corridas acabou apenas em 2019, quando estreou na Porsche Cup em Estoril (Portugal). “Tinha que me beliscar para ter certeza de que corria em um grid com quatro pilotos de Fórmula 1. Foi um fim de semana inesquecível”, conta o fã de Felipe Massa e Kimi Raikkonen. “A sequência de corridas [mais uma em 2019 e o calendário completo em 2020] mudou até o meu jeito de pensar e agir fora da pista: é preciso estar muito atento mesmo quando tudo parece estar bem. A gente tem que estar preparado para enfrentar situações fora de controle.”