



SOCIEDADE AUTOMOBILISMO



PREPARADO
Pedro Grancha ficou satisfeito com os testes ao novo carro, com que atravessará o Sara

Espírito africano

O piloto Pedro Grancha aposta num carro construído na África do Sul para dominar as pistas do Dakar

POR PATRÍCIA FONSECA (TEXTO) E JOSÉ CARIA (FOTOS), EM JOANESBURGO

A primeira vista, parece uma oficina como outra qualquer. Há o cheiro a óleo e a gasolina, os mecânicos limpando as mãos a pedaços de desperdício, a rádio que debita os *hits* do momento, os *posters* de meninas nuas sorrindo a quem passa. Mas os carros em que os mecânicos da Nissan Motorsport da África do Sul trabalham nada têm de vulgar. São desenhados e construídos aqui, peça a peça, à medida dos clientes que encomendam «bombas» para o desporto automóvel de alta competição.

Nas *T-shirts* dos mecânicos de Midrand, uma pequena cidade nos arredores de Joanesburgo, lêem-se as razões que levaram o piloto português Pedro Grancha, 47 anos, a investir num carro por eles construído – são campeões sul-africanos de todo-o-terreno, há sete anos consecutivos.

A *pick-up* que vai conduzir no próximo Lisboa-Dakar está ainda despida de amortecedores, rodas, portas e vidros, enquanto um grupo de quatro mecânicos monta as últimas peças, entre as quais o restritor de ar de 32 milímetros que a Federação Internacional Automóvel exige. «Se não fosse essa limita-

ção, este 'menino' teria mais de 400 cavalos», explica Glyn Hall, 48 anos, director da Nissan Motorsport. Assim, este motor de 4000 cc de cilindrada tem «apenas» 290 cavalos... Nada que o impeça de atingir os 190 quilómetros por hora nas estradas esburacadas ou pistas do deserto para que foi concebido.

EDIÇÃO LIMITADA

Esta minifábrica especializada foi instalada para criar os carros oficiais da equipa da Nissan para o rali Dakar e só desde 2005, quando

«Temos condições para ficar nos primeiros cinco lugares»

Glyn Hall, director da Nissan Motorsport

a marca japonesa desistiu de financiar uma equipa própria, passou a aceitar clientes privados. Poucos, muito poucos, uma vez que a produção destes «campeões do deserto» é difícil e morosa, levando um mínimo de três meses. «Este ano construímos quatro veículos, é o limite da nossa capacidade», diz Glyn

Hall. Estarão todos no Dakar 2008, com mais duas carrinhas de anos anteriores, e o director desportivo tem fé num grande resultado: «Temos condições para ficar nos cinco primeiros lugares.»

Pedro Grancha sorri perante tamanha afirmação de confiança. O campeão nacional de todo-o-terreno em 2006 prefere não arriscar resultados. Diz que o seu principal objectivo é terminar a prova, algo que não conseguiu há dois anos, quando uma avaria mecânica ditou o seu destino, no coração da Mauritânia. «O Dakar é uma corrida táctica e muito difícil, onde existem inúmeros factores em jogo. E não podemos esquecer que, entre os mais de 500 pilotos em competição, há 15 equipas oficiais [de marcas automóveis].»

As diferenças entre os veículos desenvolvidos pelos departamentos de competição das empresas e os das equipas privadas são abissais, a começar pelo preço. «Um carro oficial da Mitsubishi ou da Volkswagen não pode ser comprado por um piloto amador mas, mesmo que tal fosse possível, seria incomportável: custariam mais de 700 mil euros e alguns ultrapassariam mesmo o milhão de euros», explica Glyn Hall.



Coordenadas

PILOTO: Pedro Grancha
NAVEGADOR: Vítor Jesus
MECÂNICOS: VR2

Motorsport

CARRO: Nissan Navarra

MOTOR: 4 000 cc de cilindrada

e 290 cavalos

DEPÓSITO: 500 litros de gasolina

CONSUMO MÉDIO: 65 litros/100 km

VELOCIDADE MÁXIMA: 190 km/hora

● O seu número de série é o 20. Existe apenas uma dezena de carros iguais ainda em competição, em todo o mundo

● Acomoda três pneus sobresselentes e os macacos hidráulicos, fixados na estrutura, erguem o carro em dois segundos. Em média, um carro no Dakar «estoira» 24 pneus

● Possui dois monitores no *tablié*, mostrando, a cada segundo, mais de 25 indicadores do funcionamento do carro: rotações, consumos, temperatura do motor, pressão dos pneus, etc.

● O navegador tem, à sua frente, um terceiro monitor, com as indicações de GPS

e dos programas Iritrack (que indica a posição do carro à organização, via satélite) e Sentinel (que sinaliza os carros, num raio de 150 metros, para evitar acidentes)

● Apesar do calor, o carro não possui ar condicionado e os pilotos têm de usar camisolas interiores e fatos completos

antifogo. Por baixo do capacete, usam, também, um gorro protector

● O piloto e o navegador falam através de um sistema de comunicações instalado no carro. Mas, nos auriculares, também se ouve música, quando a estrada o permite...

► Pedro Grancha pagou cerca de 250 mil euros pela Nissan Navarra de alma africana que, herdando a sabedoria da equipa que desenhava os carros de competição, congrega o melhor de dois mundos: tecnologia e mecânica de ponta a um preço (mais) acessível.

O «namoro» já durava há um ano e oficializou-se em Junho, quando o piloto viajou até à África do Sul. Na semana passada, quando o viu pela primeira vez, a poucas horas de estar pronto, não escondia o entusiasmo. Paulo Fafaiol, 41 anos, o mecânico da empresa VR2 Motorsport, que assegurará a assistência durante o rali Dakar, brincava: «Parece um menino a receber um presente de Natal.»

tados em grande parte pelo piloto. Contudo, Pedro está confiante que obterá bons resultados e, com eles, mais apoios.

Enquanto cola os autocolantes dos patrocinadores confirmados para a «missão Dakar» na sua nova Nissan, já só tem olhos para o volante. Na pista de todo-o-terreno de Bapfonstein, onde se realizam provas do campeonato sul-africano, testa a carrinha. Ao fim das três primeiras voltas, deixando um rasto de poeira vermelha a cada curva, re-

extra». Michael Jardim, 31 anos, engenheiro de origem madeirense, responsável pelo *software* aplicado na *pick-up*, faz algumas alterações. «Experimentem agora», diz. Duas voltas depois, o piloto de Cascais regressa, de sorriso rasgado: «Agora sim!»

ATÉ LISBOA!

Apesar da altitude, a Nissan acabada de estrear faz 180 quilómetros por hora, aliando potência e estabilidade. «Parece que plana,

como se não existissem buracos», elogia Paulo Fafaiol, que mal pode esperar pelo início de Dezembro, quando terá a carrinha na sua oficina. «Vamos desmontá-la, para perceber cada pormenor, e rodar as peças sobresselentes», lembra. Durante a prova, será à noite que fará as reparações – sempre com o tempo contado ao minuto.



O todo-o-terreno é o escape de uma vida profissional intensa'

Pedro Grancha, piloto

gressa ao ponto de partida para uma primeira troca de impressões.

O mecânico Paulo Fafaiol, que assumira o lugar de co-piloto, diz sentir «o motor um pouco preso». Glyn Hall lembra que estão a 1 800 metros de altitude e que, em Portugal, «o carro vai parecer que tem um motor

«Sinto que este é o início de uma nova etapa na minha carreira desportiva», diz Pedro Grancha, satisfeito com os primeiros testes. Sabendo que tem entre mãos «o melhor automóvel a que um piloto privado pode aspirar», espera brilhar nas pistas do Dakar, onde reverá a equipa de mecânicos sul-africana. «Lá estaremos, para tudo o que for preciso», garante Glyn Hall, lembrando que é do seu interesse que o piloto de Cascais obtenha um bom resultado. «Até Lisboa!», ouve-se, em bom português, na despedida. É também por atenções assim que esta não é, definitivamente, uma oficina vulgar. ▣

TESTE COM NOTA MÁXIMA

As provas de todo-o-terreno são «o escape de uma vida profissional intensa», explica Pedro Grancha. Engenheiro civil de formação, o presidente do Grupo Reta Atlântico, com negócios na área do imobiliário de lazer e do turismo em Lisboa, no Algarve e no Brasil, e administrador do Grupo Tecniger, que constrói e comercializa prédios urbanos na capital, esforça-se por conciliar a vida de piloto com a de empresário, em nome da paixão pelo desporto motorizado.

Apesar de só se ter iniciado na competição automóvel em todo-o-terreno em 1999 (durante dez anos preferiu as motos), tem acumulado vitórias em numerosas provas nacionais e internacionais. A conquista do campeonato português em 2006 foi o ponto alto deste percurso. «Quando me meto numa coisa tenho de fazê-la o melhor possível e para estar num alto nível de competição senti que se impunha este investimento.»

Os patrocínios, num país pequeno como Portugal, escasseiam – mesmo para um campeão, numa prova com a projecção mediática do Dakar. Por isso, os custos da participação, que rondarão os 400 mil euros, serão supor-