

Aventura antes de o ser

LISBOA-DAKAR Pedro Grancha, campeão português de todo-o-terreno em 2006, revela ao SEXTA tudo o que uma equipa precisa para chegar ao lago Rosa

Por Nuno Paralvas

A mulher, Ana, e os filhos, Catarina, 26 anos, e Pedro, 19, já sabem que Pedro Grancha não vai telefonar todos os dias. Seria bom, para todos, se isso acontecesse, pelo menos, até 20 de Janeiro. É o dia em que os resistentes do Rali Lisboa-Dakar chegam ao lago Rosa. É esse, justamente, o principal objectivo deste engenheiro civil, de 47 anos, ligado a uma empresa de imobiliária e de construção com interesses em Portugal e no Brasil, que participa pela segunda vez na mais exigente competição de todo-o-terreno. «Não há o compromisso de ligar todos os dias. Fala-se quando se puder», confessa.

Em números redondos, o projecto, segundo Pedro Grancha, vai custar cerca de 600 mil euros, incluindo a aquisição da Nissan Navara. Deu os primeiros passos há mais de oito meses, com a inscrição, em Maio. E com a venda do Mitsubishi Pajero, com o qual se estreou no Dakar. Salvo as equipas de marca, cuja realidade é um sonho para a larga maioria dos 570 inscritos, muitos invariavelmente Pedro Grancha, que parte de Lisboa com as condições necessárias para «acabar nos 15 primeiros». Não se pense, porém, que foram muitos os que tornaram possível a participação no rali.



> Pedro Grancha parte com a ambição de acabar nos 15 primeiros

Foto de Álvaro Isidoro/ASP

Prata da casa

Programar a participação no Dakar é, desde logo, uma aventura. «Sendo uma equipa privada, sem grandes meios, é tudo feito com a prata da casa», nota o piloto, também administrativo, angariador de patrocinadores ou mecânico, caso seja necessário. «No total, com a VR2, talvez seis pessoas tenham tratado de tudo. Claro que subcontratámos outros serviços, mas passou quase tudo por esse núcleo», conta. E quase tudo é pensar na compra do carro, nos testes, nas peças suplentes, na gasolina, na lo-

gística e burocracia associada, no vestuário, na contratação da assistência em corrida, no aluguer de um espaço num camião, até na comida, apesar de a organização disponibilizar alimentação aos pilotos. «No bivouac nem é má.»

A competição e a paisagem

«A ansiedade aumenta à medida que o início se aproxima» e há, sobretudo, a «preocupação de garantir que nada fica para trás», porque são poucos a tomar conta de tudo. Sente-se a adrenalina, sabe-se que o desafio está perto.

As memórias da primeira participação despertam. Estão, aliás, cada vez mais vivas. «Temos um carro competitivo, fiável e mais seguro. Mas há muitos factores em jogo. Na primeira participação, voltei com o carro impecável! Tivemos um problema na caixa de velocidades e esperámos mais de três horas pela assistência. Quando chegámos ao posto de controlo já era tarde.»

África deixou marcas fortes em Pedro Grancha. «O Dakar é uma prova muito dura. Acabamos todos os dias muito cansados, chegamos tarde, dormimos pouco. É, aliás, difícil dormir com os geradores mesmo ao lado da tenda, enquanto os mecânicos trabalham», atira, para acrescentar que, apesar da competição não permitir a contemplação do continente, «há sempre tempo para apreciar paisagens lindas». Isso acontece nas ligações mais calmas — por vezes, nos abastecimentos, há contactos com a população local.

As qualidades do navegador

Imprescindível, para Pedro Grancha, ser acompanhado por alguém que se conhece bem. Vítor Jesus, o navegador, vai ser mais do que um braço direito. «Fui com ele no meu primeiro Dakar. Tem muita experiência, acompanhou o Carlos Sousa. Isso foi importante na minha escolha. Mas o mais importante é dar-me bem com o Vítor. São dias e dias seguidos, num ambiente de muito stress e o navegador tem de ser uma pessoa com capacidade para nos ajudar a ultrapassar os momentos mais difíceis, com quem possamos dialogar. O factor humano é muito importante.»

Agora, é esperar que o tempo corra. E que «a sorte acompanhe a equipa».

Números

2

Paulo Fafaiol e Tibi Boros são os dois mecânicos que acompanham, desde Portugal, Pedro Grancha, que participa pela segunda vez no Dakar.

4

Salvo qualquer reparação mais complicada, a manutenção no final de cada etapa demora cerca de quatro horas.

3000

O camião de assistência que a equipa alugou transporta três mil quilos de material — só não leva uma carroçaria.

15.000

Só pela inscrição, Pedro Grancha teve de pagar 15 mil euros. E, na altura, em Maio, o piloto ainda desconhecia se tinha todas as condições para participar.

300.000

O orçamento, coberto pelos patrocinadores, é de 300 mil euros. Inclui, entre várias coisas, contratação da logística, peças de substituição e gasolina. É, o mesmo dinheiro que Pedro Grancha gastou para ter uma Navara, produzida na África do Sul. A amortização é feita em 3/4 anos.

O carro

> Baptismo na prova de todo-o-terreno mais dura do mundo

Voar sobre as dunas

Quilómetro zero. Pedro Grancha vai competir num todo-o-terreno novinho em folha, produzido pela Nissan Motorsport, na África do Sul. É o último grilo da marca japonesa e oferece ao piloto a garantia de «competitividade, fiabilidade e segurança». Os 280 cavalos de potência (por imposição de regulamento) consomem, em média, 75 litros a cada 100 quilómetros, mas, caso as condições do terreno o permitam, lan-



www.adp.pt

DADOS TÉCNICOS

- > Nissan Navara Off-Road
- > Motor: VQ40, seis cilindros, 24 válvulas, gasolina
- > Cilindrada: 4000 cc
- > Potência: 280 cv
- > Binário: 470 Nm
- > Caixa: Sequencial de seis velocidades Sadev
- > Suspensão: Independente à frente e eixo rígido atrás
- > Comprimento: 4900 mm
- > Largura: 1995 mm
- > Peso: 1850 kg
- > Depósito: 500 litros

çam a Navara a 190 km/h (velocidade máxima). O interior parece um avião, com uma variedade grande de instrumentos a permitirem ao piloto o controlo, entre várias coisas, da velocidade, da temperatura do motor, diferencial e caixa de velocidade. Tem instalado todo o material de navegação e até um sistema de som, que será utilizado apenas em momentos de maior descontração. A viatura tem um sistema de enchimento e esvaziamento de pneus (é proibido ser automático) para ultrapassar as dunas mais comodamente. E os macacos são hidráulicos.

O OUTRO LADO DO DAKAR

Presuntos e queijos para matar saudade

A roupa é sempre uma preocupação antes de cada viagem. Vai sendo cada vez menos à medida que os dias passam. Porque? «Porque não dá para lavar a roupa e, por isso, damo-la no final das etapas. Quanto a banhos nunca se sabe, talvez de dois em dois dias. Temos de nos safar com as toalhinhas Dodot», conta Paulo Fafaiol, proprietário da VR2, «empresa vocacionada para a competição de todo-o-terreno», que vai dar assis-

tência a Pedro Grancha. Fafaiol (juntamente com o romeno Tibi Boros) vai estar todos os dias à espera de Pedro Grancha, com tudo preparado (tendas montadas, inclusive) para que o piloto só tenha de preocupar-se em descansar. É o seu terceiro Dakar — acompanhou Grancha (2006) e Leal dos Santos (2007) — e sabe que terá pelo menos três a quatro horas de trabalho diário, para deixar a Navara num brinquinho. Se não

acontecer algum imprevisto... «Em 2005, estava a arranjar uma caixa de velocidades, na Mauritânia, e pedi ajuda a dois indígenas. Quando dei por mim, já tinha mais de 30 debaixo do carro e tive de zangar-me com eles para me deixarem resolver o problema.» A mulher está habituada às longas ausências — «São 16 anos na competição. É a minha paixão», vinca. E, para matar saudades, leva «presunto, chouriço, queijos e vinho».



> Tibi Boros e Paulo Fafaiol vão cuidar do coração da Nissan Navara

Foto de Álvaro Isidoro/ASP



Como se prepara o Lisboa-Dakar

DESPORTO Pedro Grancha é um dos pilotos portugueses na grande aventura. E leva um carro novinho em folha. Fomos vê-lo >20