

# Todo-o-Terreno

Portugueses preparam Dakar em Marrocos

# 3, 2, 1... Partida!



## Chegar significa vitória

Com a singularidade de serem duas equipas totalmente portuguesas, as formações lideradas por Pedro Grancha e Elisabete Jacinto têm grandes esperanças de poder brilhar na clássica africana. Para a piloto do

Renault Kerax, que terá como companheiros de cabine Rui Póreo e Filipe Palmeiro, "as expectativas são as mesmas do ano passado pois não foram cumpridas, ou seja, o objectivo é ficar entre os 15 primeiros dos camiões." Já o estreante Pedro Grancha, que no Dakar também fará uma dupla inédita com Vitor Jesus, tem como meta chegar à capital do Senegal. No entanto, o piloto acrescenta: "com o nosso ritmo e o carro que temos, se não houver problemas, poderemos ficar entre os 15 primeiros. Mas estamos sempre dependentes do que fazem as equipas oficiais e da sorte que tivermos". Já Vitor Jesus é mais moderado e aponta para um lugar nos "top 20". ■

Ainda faltam três meses para o Lisboa-Dakar 2006, mas no deserto marroquino os motores já roncam... e "falam" português. Pedro Grancha e Elisabete Jacinto foram os primeiros pilotos lusos a irem à areia e já só esperam pela partida da grande maratona.

Regra geral, as dunas de areia, nomeadamente do deserto da Mauritânia, são os obstáculos naturais que a caravana do Dakar tem de ultrapassar, que costumam ser mais selectivos. Por mais duros que sejam os outros pisos das restantes etapas, é nas "ratoeiras" criadas pelos montes de areia que o pelotão vai

diminuindo. Cientes das dificuldades que os esperam, Elisabete Jacinto e Pedro Grancha estiveram no Erg Chebi, o maior conjunto de dunas de areia em território marroquino, de forma a prepararem-se para a clássica africana. Para a piloto do enorme camião Renault Kerax, esta visita ao deserto em Marrocos não é no-

vidade. Desde os tempos de moto que é assim e este ano já não é a primeira vez que a equipa vai até ao deserto para testar novas evoluções, especialmente ao nível das suspensões, o elemento mecânico que mais dores de cabeça dá a todos os membros da formação. "Treinar de camião em Portugal é quase impossível. Temos óptimas condições de pista mas não há areia. Os treinos neste tipo de piso são muito bons porque fazemos grandes progressos em termos técnicos. Neste caso, a mais-valia da areia é poderemos testar diversas afinações, nomeadamente, das suspensões", explica Elisabete Jacinto.

Com pouca experiência de areia, fruto, apenas, de uma participação na etapa marroquina da Taça do Mundo de TT deste ano, Pedro Grancha considerou que passar uns dias a testar nas dunas era uma aposta de crucial importância. "Fizemos o rali de Marrocos para nos prepararmos para o Dakar mas não andámos o suficiente na areia. A prova correu bem mas sentimos que a experiência foi curta. É muito importante saber andar neste tipo de terreno porque é preciso perceber como se abordam as dunas em termos técnicos. Ao nível mecânico, também se faz um trabalho nas suspensões de forma a tentar encontrar um compromisso que dê para enfrentar as zonas de areia e as pistas com piso mais duro", revela o piloto do Mitsubishi que explica ainda que a equipa aproveita para testar sistemas



## Qual o melhor caminho para Dakar?

Mais difícil do ponto de vista da navegação, o Lisboa-Dakar obriga as equipas a trabalho redobrado na análise do "roadbook".

A organização do Lisboa-Dakar está seriamente empenhada em dificultar a tarefa das equipas participantes no que respeita à navegação. Em 2006, os pontos de orientação de GPS vão ser ainda menos do que aqueles que estiveram disponíveis na edição deste ano. Ou seja, desta vez, os navegadores só terão visíveis no GPS dois pontos, o de partida e de chegada. As marcas intermédias também existirão, mas só ficarão activas



quando as equipas entrarem num raio de três quilómetros em relação a esse ponto, por isso, basta haver um ligeiro engano para se falhar um posto de controlo e claudicar

todas as hipóteses de realizar um bom tempo nessa etapa. No entanto, e para não por em causa a segurança, é possível desbloquear mais pontos de GPS com a correspondente penalização em termos de tempo. Cientes desta realidade, Pedro Grancha e Vitor Jesus aproveitaram os testes em Marrocos para treinarem, também, a componente da navegação, fazendo o percurso de algumas etapas dos anos anteriores do Dakar. ■

como o macaco hidráulico, ajuda preciosa em situações em que o carro ficou "atascado". Os progressos foram de tal forma evidentes que nem foram precisos dias para verificar as diferenças. Bastaram algumas horas para que, no caso de Pedro Grancha, o "ataque" a cada duna, que se impunha com maior ou menor dificuldade, deixasse de ser feito com receio - quem estava fora do carro notava que o Pajero se encontrava perfeitamente dominado pelas mãos do piloto.

### Com ou sem professor?

No entanto, os métodos de treino utilizados variam consoante os pilotos. Para Elisabete Jacinto, no início, foi importante ter alguém que lhe desse alguns conselhos, que a ensinasse a transpor os obstáculos. Por isso,





## O "monstro" do deserto

Um camião do Dakar tem tudo à sua imagem... em grande! É por isso que o Renault Kerax é um verdadeiro "monstro" do deserto.

Elisabete Jacinto costuma dizer que "guiar um camião na areia é como pôr um elefante a fazer patinagem", o que ilustra de sobremaneira as dificuldades que um veículo deste tamanho implica, principalmente em contextos em que o princípio base seja fazer menos tempo que os adversários. O tamanho e o peso são, de facto, as suas características mais importantes. Ao todo, o Renault Kerax pesa mais de 11 toneladas, o que implica uma condução muito precisa, pois com um centro de gravidade tão alto, basta haver um ligeiro erro para o camião virar. E depois para o repor no sítio é outra carga de trabalhos...

Como tudo é proporcional, a dimensão do camião obriga a que os seus elementos sejam igualmente grandes. O bloco a gasóleo de 11 litros e seis cilindros em linha, debita uns notáveis 660cv de potência e precisa de uns expressivos 34 litros de óleo motor. Os dois depósitos de combustível têm capacidade para 840 litros no total, enquanto os faróis adicionais têm



um alcance de 500 metros de profundidade e 40m de largura. Tudo para que não haja pedras nem dunas de areia que impeçam a "máquina" de alcançar o Lago Rosa. ■

Manecas Pereira da Silva acompanhou os primeiros testes em Marrocos da piloto. Já Pedro Grança não sentiu necessidade de o fazer. Mas isso não quer dizer que não tivesse quem o ajudasse. O piloto vai ter como navegador, Vítor Jesus, que já participou no Dakar em 2002 ao lado de Carlos Sousa. Para Grança, além de ser fundamental levar um bom navegador com experiência no Dakar, é importante a sua presença durante os testes porque já tem inúmeros conhe-

cimentos". É por isso que, à semelhança das formações oficiais (Mitsubishi e Volkswagen) que passam muito tempo em Marrocos a desenvolver os seus carros, várias equipas portuguesas têm decidido destinar parte dos seus orçamentos para efectuar treinos no Erg Chebi, a zona de dunas de areia com uma dimensão considerável mais próximas de Portugal. ■

João Picado  
 jpicado@motorpress.pt



## Saltos em altura nas dunas

Seja em Marrocos ou na Mauritânia, as dunas de areia têm como imagem de marca os longos saltos que as "máquinas" dão. Resta saber se aguentam...

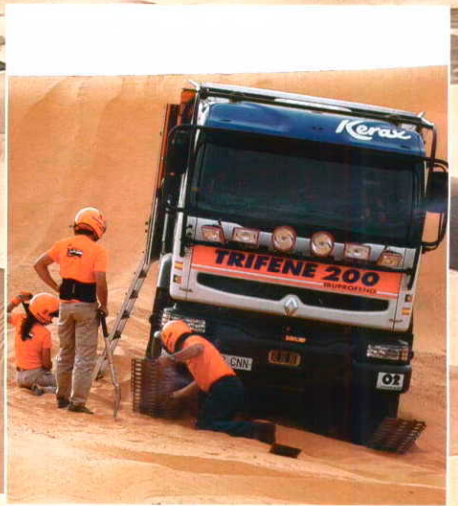
Algumas das imagens mais espetaculares que uma prova como o Dakar proporciona são os grandes saltos que carros, camiões e motos efectuam durante as etapas nas dunas de areia. Seja qual for o tipo de viatura, os órgãos mais sacrificados nestes instantâneos são as suspensões. No caso do Mitsubishi Pajero Did, essa questão não se coloca. Seja com uma afinação

mais ou menos dura, em regra, quer os triângulos ou os braços de suspensão, como os amortecedores e as molas da suspensão, todos resistem ao impacto quando o carro "aterra" após mais um "voo". No entanto, nos camiões, as suspensões são exactamente o grande problema da maioria dos veículos porque em vez dos dois mil quilos de cada carro, o camião mais le-

ve não pesa menos de dez toneladas, ou seja, cinco vezes mais. De todo o pelotão, todos têm problemas com os amortecedores, porque estes acabam por não resistir às exigências da prova. Todos menos os Kamaz, mas nesse caso o piloto é que sofre. Na edição deste ano, após o fim da prova, os pilotos tiveram de ser hospitalizados devido a problemas de coluna... ■



Os testes serviram para se efectuarem afinações nas viaturas, mas algumas situações também fizeram com que os membros das equipas ganhassem ritmo a "desatascar" os respectivos veículos



## Um ecrã de plasma cheio de areia

Andar no deserto é sempre um desafio. O Autohoje aceitou-o e viu, por dentro, como se vivem as etapas mais duras do Dakar.

Atravessar um deserto de dunas de camião dá-nos a sensação de sermos um público privilegiado, em que tudo se vê através de um ecrã de plasma de alta definição. A direita, tudo é analisado calmamente, mas quando uma duna surge e é preciso subi-la, então o forte binário do Renault mostra do que é capaz. Chegados à crista da duna deixamos de estar confortavelmente sentados no nosso sofá de casa e saltamos imediatamente para uma montanha-russa, mas sem enjorar, felizmente. Seja rápida ou lenta, a descida é excitante, dá a sensação que o ecrã



se vai partir a qualquer momento e a areia nos vai inundar. Mas aí os amortecedores respondem e o camião volta a endireitar-se como se nada tivesse acontecido. No carro, a velocidade de processamento é muito mais rápida, tudo passa mais depressa. Não se sen-

te o bambolear que as 11 toneladas do camião provocam, é mais homogéneo e regular. Mas, mesmo assim, a força do 3,2 litros da Mitsubishi faz-se sentir e o Pajero faz fortes variações entre o "serpentear" das colunas de areia com os saltos sobre as dunas conforme a vontade do piloto.

É certo que as impressões não seriam as mesmas após 500 quilómetros, pois o corpo acaba por se ressentir, mas durante o tempo em que estivemos dentro do Renault e do Mitsubishi a vontade foi sempre a de andar mais... e chegar a Dakar. ■