VILLENEUVE GANHA G.P. DO BRASIL

Director: Fernando Petronilho

Semanário N.º 482 de 31/03/97 a 6/04/97

Preço: 200$00 (C/IVA)

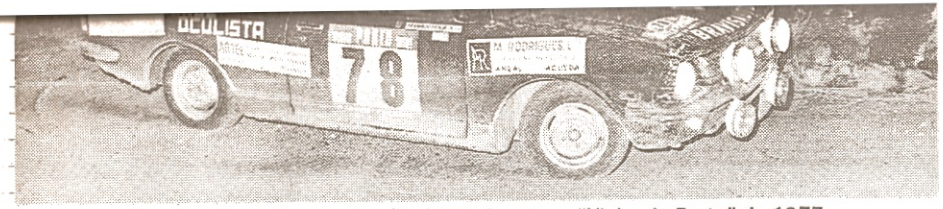
volante

maraven
Alta tecnologia em lubrificantes

TAP RALLYE DE PORTUGAL

A edição de 1997 do TAP/ Rali de Portugal marcou o regresso dos finlandeses à "mó de cima" no Mundial de Ralis. Tommi Makinen venceu de forma categórica um rali onde desde cedo deixou de ter oposição, situação que acabou por retirar muito do interesse a esta quarta ronda do Campeonato do Mundo, onde a Subaru esteve irreconhecível. Adruzilo Lopes esteve em grande nível e foi o melhor entre os concorrentes lusos.

MAKINEN: O REGRESSO DOS FINLANDESES...



Albino Tristão no Toyota Corolla 1200 durante o "Vinho do Porto" de 1977

Portugal, agora; Tristão regressa, de Ford Escort e muita vontade de terminar a prova. Dito e feito

tos: *"Com este vou no meu sétimo rali e completei seis."*

Aviso à navegação, com particular incidência para os espirituosos fabricantes de "bocas": não confundir caruncho com "bichinho dos automóveis"! ●

1650 CONTOS PARA MAKINEN

Para além do sabor da vitória ou de apenas ter terminado o Rali de Portugal, o certo é que alguns pilotos somam ao seu resultado na prova um magro pecúlio monetário, que para os amadores, que estão longe dos primeiros lugares, daria muito jeito.

Tommi Makinen, o vencendor incontestado do Rali de Portugal, arrecadou 1650 contos , recebendo esse prémio de cinco entidades diferentes (ACP - 500 contos; SG - 400 contos; CA Lousada - 125 contos; TMN - 375 contos; BFB - 500 contos). Para Freddy Loix a soma arrecadada foi de 1050 contos, não recebendo qualquer prémio do CA Lousada pois não fez na superclassificativa um dos três melhores tempos à geral. O Alemão Armin Schwarz ficou pelos 680 contos, enquanto De Mevius e Richelmi arrecadaram 435 e 275 contos respectivamente. Para não ir de mãos a abanar, Keneth Eriksson teve direito a 50 contos de prémio pelo seu terceiro tempo obtido em Lousada.

Foi tão saboroso o lugar de Adruzilo como melhor português como o segundo lugar de Loix. De facto o piloto da Peugeot chegou aos 1050 contos de prémio, enquanto o capotanço de Madeira não lhe permitiu passar dos 845 contos. Se o piloto da Subaru All Stars tivesse sido terceiro da geral e melhor português, como estava ao seu alcance, acabava por ganhar mais dinheiro que o próprio vencedor do rali. Nada mau!!!

Destaque ainda para os 455 contos que Horácio Franco arrecadou, com o seu terceiro lugar entre os portugueses, pois quanto aos restantes pilotos, à excepção do 4.º e 5.º melhor português (Carlos Marques e António Ferreira) que receberam 250 e 150 contos, respectivamente, os prémios nem deram para pagar a gasolina de deslocação à Figueira da Foz. ●

É tão giro ter um Mini

No meio daquelas máquinas todas, aparece uma carroçaria mais do que conhecida: um Mini, na versão Cooper 1.3i da Rover. Trevor Goodwin vai contando as mazelas: *"Temos uma falha crónica no motor, que não conseguimos "curar"... é qualquer coisa algures na parte eléctrica."*

A equipa está ligada a uma preparadora inglesa, a Coventry Automotive: *"A carroçaria foi preparada para aguentar provas deste tipo - espero eu, nunca se sabe... Algumas partes da suspensão foram mexidas e o motor não é muito potente, tem cerca de 80 bhp, mas dá grande prazer... Com a falha, depois das 4000 r.p.m. temos problemas..."* O "capot" é aberto, para satisfazer a curiosidade dos fãs que rodeiam o carro. E aqueles pneus Colway, com parede lateral reforçada?...

Pergunta: Porquê um Mini? Resposta: *"Porque ,não???"* E Goodwin prossegue: *"Estou muito velho para guiar um dos outros e assim divirto-me bastante."*

Que tal o rali? *"As classificativas são excelentes, mas as estradas são de loucura. Não estava preparado para elas!..."*

Como é fazer um rali deste tipo num carro como o Mini? A resposta sai pronta: *"Rough, hard and tough"*, que é como quem diz, áspero, rijo e penoso... isto se formos pelo dicionário, porque à portuguesa temos o belo "forte e feio"...

De facto, Goodwin diz que um rali como este faz lembrar os tempos de ouro dos Mini Cooper S, é quase um reviver a forma de estar nos ralis de então. Este não foi o primeiro rali internacional em que o Mini se misturou com as máquinas que andam "na berra"; na janela aparecem os autocolantes que autenticam a presença em provas como o Rali de Monte Carlo ou o dos Mil Lagos, por exemplo... mas em Portugal, ficou pelo caminho - já não chegou a Seixoso, quando era 43.º - mesmo depois de alguns sustos, como aquela saída de estrada em que o carro ficou com as rodas da frente vai não vai para o buraco, apenas com a aderência suficiente para meter marcha-atrás e sair dali bem depressa...

Coisas que podem acontecer a quem anda "à vista" - a equipa não tinha notas de andamento... ●

REGIONAIS

Cada vez é mais importante a divulgação que a imprensa regional, quer escrita quer falada, tem feito do desporto automóvel, e neste caso de apresentação e divulgação do Tap-Rali de Portugal, e naturalmente dos seus resultados desportivos.

Dos muitos exemplos que fomos recolhendo ao longo do Rali, alguns com menor qualidade que outros, o destaque pela positiva vai para o suplemento do Diário de Coimbra, o "Centro Portugal Motores", coordenado por Carlos Sousa.

Com uma apresentação gráfica interessante e textos bem elaborados, o "Centro Portugal Motores", revelou-se um importante e fiável guia de consulta, para quem apenas pretendia acompanhar o Rali de Portugal na zona centro do país.

E já agora um pedido para os orgãos de comunicação social regionais (e até nacionais), quando não sabem o melhor é não inventarem, pois é melhor dizer pouco mas bem, do que escrever ou falar muito, e mal. ●