

Caderno paulista

Voando baixo

PEQUENO GRANDE PRÊMIO

EM CORRIDA DE AUTORAMA, SÓ OS CARRINHOS SÃO EM ESCALA: OS BÓLIDOS VÃO A 200 KM/H E NÃO SÃO PARA QUALQUER UM | POR FERNANDO CASSARO | FOTOS CHRISTIAN CASTANHO

Enquanto os preparadores se concentram na precisa tarefa de acertar os carros, pilotos avaliam o resultado de cada modificação em centésimos de segundo. É dada a largada e o zumbido dos motores toma conta do ambiente. Todos de olhos atentos na pista, tentando acompanhar a inacreditável rapidez dos protótipos que

nem de perto lembram um automóvel de rua. Assim começa a disputa pelo título de campeão mundial de autorama, ou carrinhos de fenda (do inglês *slot cars*). No mês passado, a pacata Arujá, a 37 km da capital, foi a sede de um evento que não vinha a São Paulo desde 2003. Durante cinco dias, essas miniaturas do tipo asa, capazes de ir de 0 a 100 km/h em



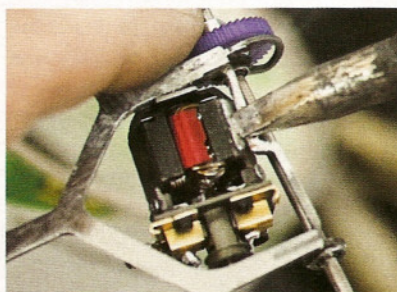
Caixas de ferramentas fazem as vezes de boxes

um terço de segundo e acelerar até 200 km/h, mostraram que não ficam atrás dos carros de pista quando o assunto é adrenalina e velocidade.

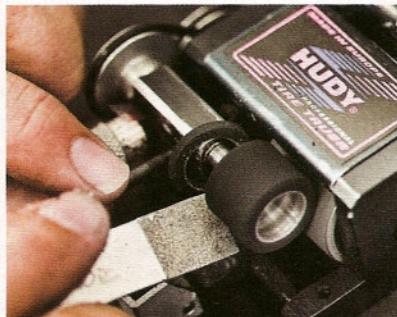
Claro que, além da escala 1:24, há mais diferenças entre as duas modalidades: o paddock improvisado com venda de churrasquinho e sorvete não tem o mesmo glamour e badalação que gira em torno da Fórmula 1 e seus patrocínios milionários. Não espere modelos estonteantes nem pódio com banho de champanhe. Esses pilotos sequer concorrem a prêmios em dinheiro. Mas, como os profissionais da F-1, eles são movidos a velocidade e vieram de países como Alemanha, Estados Unidos e República Checa, num total de 53 participantes brasileiros e

estrangeiros, só para acelerar pela recém-construída pista da Red Fox Raceway (rua dos Ipês, sem número, e-mail: redfoxgugu@uol.com.br). E lutar pelo troféu de melhor do mundo.

Em uma das quatro categorias em disputa, em que os competidores só podem usar um único motor durante a etapa de 32 minutos – são 4 minutos em cada fenda –, o campeão foi o checo Petr Krcil, com 940 voltas. O americano Paul “Beuf” Pedersen, 43 anos, chegou em terceiro, mas não ficou tão frustrado. Ele ainda é o piloto de autorama mais rápido do mundo, com a marca de 1,404 segundo em uma volta pelos 47 metros do circuito – o que representa velocidade média de 121,7 km/h. Desde 2007, nin-



Precisão na hora de soldar o motor ao chassi



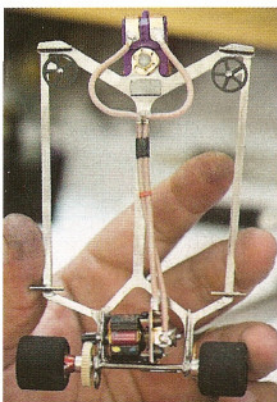
Pneu bem lixado, carrinho grudado na pista



Em cada box, uma variedade de bolhas



Para cada bateria de 32 minutos, um carrinho gasta um ou mais pares de pneus



MEDIDAS EXTREMAS

Escala: 1:24

Velocidade

máxima: 200 km/h

Aceleração 0 a 100 km/h: 0,35 segundo

Comprimento do chassi: entre 110 e 125 mm

Largura: 82,5 mm

Altura das asas traseiras: 63,5 mm

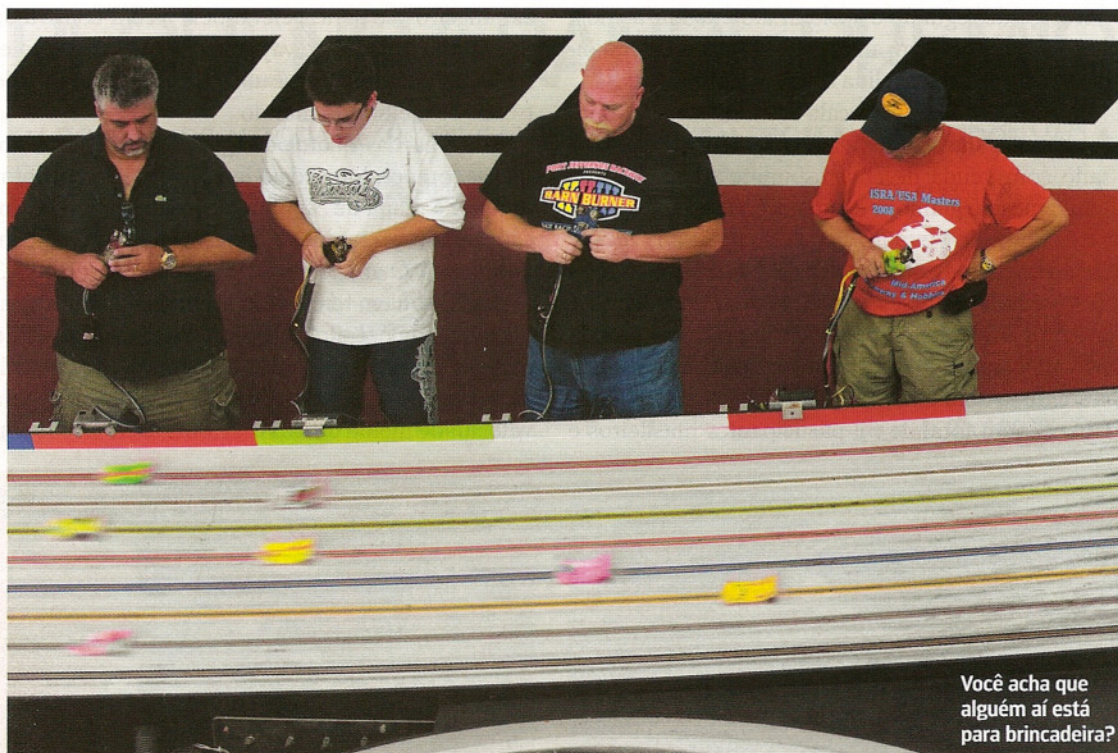
Altura das asas dianteiras: 50,8 mm

Chassi: aço ou alumínio

Material da bolha: Lexan (um tipo de plástico resistente a impactos)

Diâmetro mínimo dos pneus: 19,05 mm

Material do pneu: borracha expandida



Você acha que alguém aí está para brincadeira?

guém consegue acelerar mais que Beuf, tricampeão mundial na categoria G7 Open, não por acaso a que premia o piloto mais rápido da prova. São marcas expressivas, mas não rendem um tostão ao americano. “Conseguo tirar alguma coisa preparando carros para outros pilotos”, diz. E olha que a brincadeira não é barata: o investimento na montagem do primeiro carrinho do tipo asa começa em 1000 dólares, ou cerca de 2100 reais. Depois vêm acelerador, ferramentas, peças...

Ecclestone do autorama Mas essa barreira financeira não desanima nenhum aficionado pelos autoramas nem torna a competição menos organizada. Toda corrida tem um diretor de prova e há sis-



Entre uma bateria e outra, uma parada para checar e-mails

temas para aferir com precisão os tempos e lacração de motores, nas categorias em que a substituição é proibida. Faz 12 anos que o empresário americano Andy Wasserman, 42 anos, viaja pelo mundo especificamente para colocar ordem nas competições. “Dirijo pelo menos cinco corridas por ano”, afirma. Uma de suas tarefas é parar a etapa toda vez que um carro voa para longe da pista. É o equivalente à bandeira amarela das provas de automobilismo. Todos param e a corrida recomeça quando o acidentado está de volta à sua fenda.

O paddock do circuito fica em uma área de aproximadamente 50 metros quadrados, tomada por uma coleção de caixas de madeira, todas abertas. É dentro delas que ficam guardados os segredos dos competidores: motores, pneus, lubrificantes e engrenagens. Some a isso as ferramentas, que vão desde ferros de soldar até minúsculos alfinetes que servem para fixar pedaços do chassi.

Como nas competições de pista, um carro bem acertado é fundamental, mas a técnica e a sensibilidade do piloto fazem a diferença. “É preciso ter bom controle emocional, concentração e reflexo apurado”, diz o gaúcho Filipe Tavares da Silva, 29 anos, que há três anos disputa provas e é apontado como um dos principais representantes brasileiros no autorama. “Não existe preparação específica. A gente só consegue melhorar treinando e participando de competições”, afirma. Palavra de quem,

no ano passado, venceu o campeonato nacional norte-americano, batendo ninguém menos que o dono da casa, Beuf Pedersen.

Colado no chão Em qualquer competição oficial de autorama, a pista tem o mesmo traçado e oito fendas, alimentadas por energia elétrica entre 14 e 16V. O circuito do tipo Blue King tem uma reta principal e seis curvas para ambos os lados e com diferentes ângulos. Para manter o carro no circuito e não ser lançado para fora da pista, é preciso muita sensibilidade e reflexo, mas também uma ajuda extra, um composto adesivo chamado Glub.

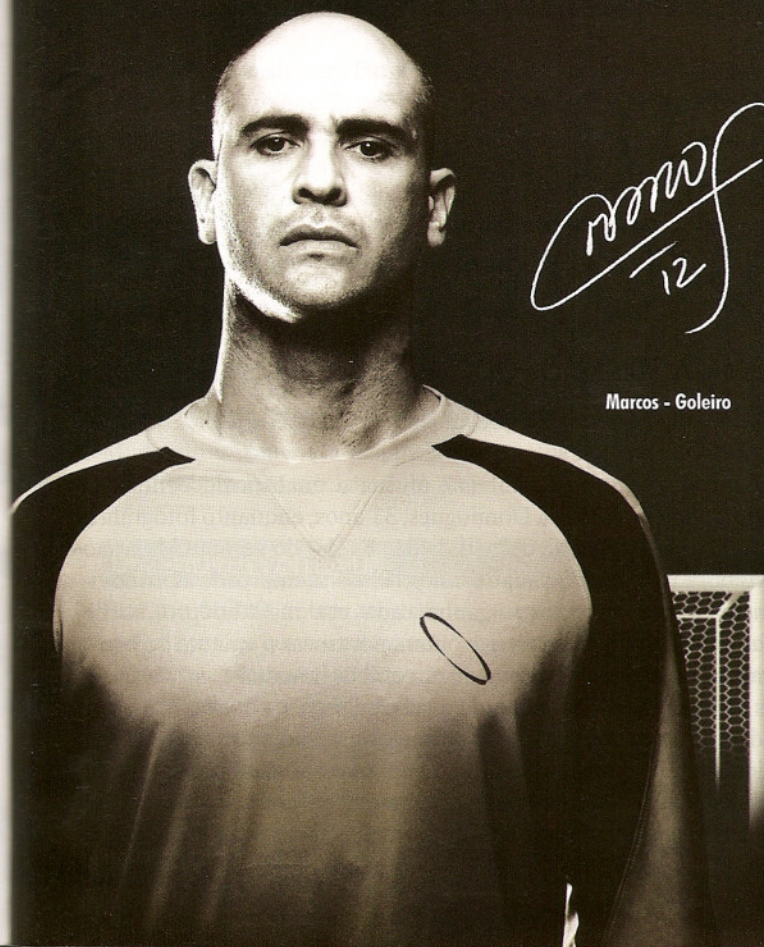
O líquido é permitido pelo regulamento das competições e costuma ser espalhado nas curvas, para manter a aderência dos carrinhos. Mas tem de ser usado na medida certa: excesso, nesse caso, significa forçar o motor além da conta. Ao mesmo tempo, a mistura do Glub com as partículas de borracha dos pneus deve ser removida de tempos em tempos. Como no automobilismo, pista suja pode ser o caminho mais rápido para o piloto deixar a corrida e ser mero espectador. E isso nenhum competidor, de automobilismo ou de autorama, gosta de fazer. 

CARGA DE FRENAGEM, KERS...

O controle dos carrinhos de autorama também tem suas semelhanças com o volante de um Fórmula 1. A diferença entre um acelerador de brinquedo e um profissional é análoga aos comandos de um carro de rua e um monoposto. Uma série de botões extras permite ao piloto de autorama ajustar os parâmetros do carro várias vezes por volta, de acordo com as condições da pista ou o estilo de condução. Um botão, por exemplo, controla a eletricidade que é transmitida ao motor do carrinho. É praticamente um controle de giros, que pode ser aumentado ou reduzido de acordo com as condições da prova – muito útil em categorias que, a exemplo da Fórmula 1, fazem restrições à troca de motor.



Outro botão regula a carga de frenagem. Esse ajuste pode fazer o carrinho parar de uma vez quando o piloto solta o acelerador ou deslizar um pouco mais, diminuindo gradativamente a velocidade. E também existe uma pequena alavanca que funciona como booster e dá potência extra aos carrinhos por alguns instantes. Como o atual sistema Kers da Fórmula 1, é usado pelos pilotos em ultrapassagens ou para defender uma posição.



Marcos - Goleiro

POR ELE É DIFÍCIL PASSAR. PELA **TEC PRO BLINDADOS** É IMPOSSÍVEL.

Há 10 anos, compromisso em oferecer a melhor blindagem, com a segurança e conforto que sua vida merece.

- Blindadora Certificada pelo Exército e ABRABLIN.
- O melhor serviço de pós-vendas, com uma assistência técnica especializada, pronta para realizar reparos e manutenções no seu veículo.
- Atendimento diferenciado para garantir sua tranquilidade no cuidado com o seu carro.
- Carros 0 Km a pronta entrega.
- Produtos de primeira linha com padrão internacional e tecnologia de ponta.
- 3 anos de garantia.
- Vip Service para SP e RJ, buscamos e devolvemos seu carro na sua casa ou escritório.



WWW.TECPRO.COM.BR

SOLICITE UMA VISITA IN-COMPANY - 11 4707.1177 / 21 2589.7723