



Para recordar

Desde que tive conhecimento do Rali Verde Pino 2009, **um dos eventos automobilísticos mais originais feitos em Portugal** nos últimos vinte anos, que movi mundos e fundos para participar. O Italian Motor Village forneceu o Abarth 500 que nos permitiu viver esta aventura por dentro da acção...



Apesar do calor as desistências foram muito poucas. Depois de substituída a bomba de gasolina este belo BMW 2002 voltou à prova



Imaginem um formato de prova aberto a todos os veículos ligeiros produzidos entre 1 de Janeiro de 1946 e 31 de Dezembro de 2008, com ou sem preparação para competição, sendo que para os carros produzidos após a 31 de Dezembro de 1982 é exigido que sejam de vocação desportiva. Basicamente, isto abrange qualquer carro com matrícula. Este rali disputa-se sob a forma de prova de regularidade mas com a originalidade de a média a respeitar ser definida pela própria equipa. Isto só é possível pelo facto de todas as provas especiais serem disputadas em condições de segurança equivalentes às de um

rali a sério: ou seja, parte delas em circuito e as outras em estrada fechada. Some-se à equação as rampas de Figueiró dos Vinhos, Caramulo e Murça, percursos de ligação que nos levam por algumas das mais belas estradas portuguesas, seja no panorama de condução seja na componente paisagística, e temos uma fórmula vencedora. Por fim, a cereja no topo de bolo: para participar basta ter mais de 18 anos e a carta de condução, não sendo necessária qualquer licença desportiva. Melhor era impossível! Esta é fórmula que o NDML (Núcleo de Desportos Motorizados de Leiria) definiu para o Verde Pino 2009.

Tratada a inscrição, o próximo passo foi eleger "a montada" para a nossa participação. O Abarth 500 tem tudo o que se deseja para uma prova destas: dimensões compactas; boa relação peso/potência; um motor turbo com muita disponibilidade de binário a médio regime; é muito divertido de conduzir e, fundamental, possui um estilo e uma "panache" que fazem dele o centro das atenções onde quer que esteja. Agora só faltava convencer a Fiat a participar nesta iniciativa. E foi fácil, até porque este é o tipo de eventos em que a imagem do Abarth 500 encaixa na perfeição. A minha preferência ia para a versão esseesse (mais

potente, travões ainda melhores e jantes de 18 mais leves com pneus Pirelli PZero Nero mais largos) mas esta não ficou pronta a tempo. Assim sendo, seria o Italian Motor Village, o concessionário Abarth da área de Lisboa, quem nos iria ceder o Abarth 500. Agora só faltava resolver o problema do pendura. Também foi fácil. Ao segundo telefonema estava encontrado o nome, seria o meu amigo Filipe Xavier.

Ainda antes de chegarmos à verificações técnicas o Abarth 500 começou a fazer o que sabe... dar nas vistas e proporcionar prazer a quem está ao



Sem as penalizações (voltas a mais em Poiares e Vila Nova), o andamento do Abarth 500 teria dado para ficar em 8º lugar. Os pneus foram o único órgão a acusar desgaste

volante. Não são todos os carros que fazem com que o dono da estação de serviço pare o que está a fazer para vir ele próprio efectuar a lavagem. Sem dúvida, o Abarth 500 é um excelente desbloqueador de conversa, tanto assim que lá tivemos de ouvir a história do 500 ("é um dos primeiros, ainda com as portas suicidas") que está a recuperar nos tempos livres... Mais tarde, já no parque fechado no Kartódromo de Leiria, entre um Porsche 911 997 GT3 e um 911 996 Turbo, era o "nosso" 500 que servia de alvo às objectivas e à curiosidade dos presentes – e o assédio só não era maior porque três carros abaixo estava outro Abarth 500, este sim nas especificações desse inscrito pela Fiacém, com quem repartíamos o protagonismo.

Na sexta apenas existia uma prova especial no kartódromo Leiria, disputada à noite. Na pista, o Abarth 500 parecia ficar sem potência na saída das curvas, levando-me a desconfiar que quando carreguei no botão do TTC antes de entrar na especial (Torque Transfer Control) este já estava ligado e, na realidade, em vez de ligar desliguei. Bom, lá se foi cerca de um segundo por volta. Apesar disso, fomos o 15º melhor, ex aequo com o outro 500 e dando início a uma marcação cerrada que iria durar toda a prova. Mas o verdadeiro rali só começava daí a, exactamente... seis horas. De facto, para além de trazer de volta aquele espírito dos anos sessenta em que bastava pedir o carro emprestado à mãe e inventar uma re-

alidade alternativa em que se ia passar o fim-de-semana à quinta do Manuel (o co-piloto, perfeitamente combinado com o "esquema"), colocar os números nas portas e seguir para o rali, o Verde Pino também jogava na dureza de uma etapa de sábado ao nível dos velhos tempos: mais de 700 km de extensão e cerca de 18 horas ao volante.

Pouco depois das oito da manhã de sábado já estávamos no controlo de partida da Rampa de Figueiró dos Vinhos. Não há nada como ouvir a contagem decrescente e saber que, nos próximos 5 km, não vem ninguém de frente: 5; 4; 3, motor às 3000 rpm; 2; 1; Go! Desta vez com o TTC em acção, o Abarth despacha as três primeiras velocidades antes de chegarmos à



Porsche, BMW e Honda eram as marcas com maior número de carros participantes. Entre a primeira e segunda subida da Rampa do Caramulo havia um controlo horário menos apertado, o qual permitiu almoçar e trocar experiências



As especiais nocturnas dão outro colorido e emoção. Aqui no kartódromo de Baltar

primeira zona de travagem. No asfalto frio e pouco aderente (mas perfeitamente liso), o Abarth revela toda a sua agilidade e progressividade de reacções, dando a confiança necessária para "atacar" um troço de estrada que nunca se viu como se "não houvesse amanhã." A frente é sempre direccional e positiva, e os travões tem um excelente tacto, encorajando a que, em caso de dúvida, se entre em 3ª com muita alma num ligeiro escorregar às quatro rodas... Depois, se a curva fechar é sempre possível resolver lá dentro, aumentado os ângulos de deriva (o que reduz a velocidade) e vindo buscar o motor à 2ª já no ponto de corda. Aplicando movimentos suaves e lineares na direcção o controlo de estabilidade (que não se

pode desligar) não chega a intervir, deixando mesmo que a traseira rode em desaceleração, seja para ajudar a inscrição, seja para ajudar a fechar a linha já em apoio. Tudo isto demorou 3 min 15 seg., tempo exactamente igual ao outro 500 e que viríamos a repetir na segunda subida, muito embora o conhecimento da estrada nos permitisse chegar às últimas curvas a ganhar 8 seg., tendo de aliviar pé para não penalizar. O truque das rampas era mesmo esse: atacar a primeira subida de forma a fazer o melhor tempo possível, sempre com a pressão de que um erro que nos faça perder o embalo a subir é muito mais comprometedor e, pior ainda, vamos ter de o repetir na segunda subida para minorar os

danos – o que beneficia carros mais potentes. A rampa do Caramulo, a mais rápida e menos a subir das três, sendo mesmo a única que em que metemos 4ª e vimos o velocímetro para lá dos 150 km/h, ainda correu melhor, com o tempo de 1:32 a ser o 5º mais rápido. Já Murça foi menos favorável. O traçado é fantástico mas, como é bastante inclinado, as pequenas hesitações custam mais tempo no cronómetro, pelo que na condução de improviso os carros mais potentes saem beneficiados. Mesmo assim, o Abarth 500 apenas cedeu meia dúzia de segundos... na segunda passagem vinhamos muito melhor.

Enfim, em 2010 o Verde Pino é um Março...

Texto: Pedro Silva - psilva@motorpress.pt • Fotos: Pedro Lopes