

Weck, Mueller e seu "Brasília", na largada do Rally da Copa, em Londres.



Carlos Weck



Cláudio Mueller



A neve foi vencida, mesmo sem os pneus especiais que o carro necessitava.

Rally da Copa:

# Do Sol do Deserto à Neve Dos Alpes, um Longo Desafio Aceito Por Dois Gaúchos

Pedro Chaves

Durante 20 dias (10 deles atravessando o deserto do Saara) Carlos Weck (navegador) e Cláudio Mueller (piloto) estiveram participando, em maio, do Rally da Copa, como únicos representantes da América do Sul. Da largada da prova, no Estádio de Wembley, até a chegada em Munique, passando por 14 países, eles enfrentaram como puderam os 70 outros carros inscritos. Foi uma luta desigual, com os dois

gaúchos tendo de fazer frente a grandes e bem preparadas equipes.

Enquanto para eles não havia momento de descanso (as folgas eram empregadas na recuperação do carro), os demais contavam com socorro mecânico e carros de apoio.

A raça e a coragem de Weck e Mueller, somadas à extraordinária performance do seu "Brasília" n.º 14 (que en-

trentou e venceu duras condições de terreno por 17 mil quilômetros), superaram, no entanto, os obstáculos. Por isto, mesmo depois de ficarem mais de 6 horas parados no Saara, com a caixa de câmbio do carro quebrada e o tanque de gasolina rachado, eles conseguiram completar a primeira etapa do deserto. Na segunda etapa, a sorte veio em seu socorro. E eles conseguiram chegar a Munique como 16.º colo-

cados na classificação geral e com um nono lugar na sua categoria.

Por tudo isto consideraram a experiência excelente e estão dispostos a participar de outros rallies internacionais. Entre eles o próximo Rally da Copa. Será em 1978, na Argentina, com parte disputada no continente da Antártica.

## Dez dias no Saara, com a caixa de câmbio quebrada

"O impacto foi enorme. Achei que ficaria com problemas psíquicos"

As duas etapas de travessia do Saara (Marrocos-Tamanrasset e Tamanrasset-Tunísia), num total de 7.000 quilômetros, foram a pior experiência já vivida por Weck e Mueller. E isto eles começaram a constatar apenas 300 quilômetros ("no Saara isto representa quase 10 horas de viagem") após saírem de Marrocos, quando ainda se mantinham na ponta do rally. Foram ultrapassados por outro carro e, logo depois, a quarta marcha da caixa de câmbio quebrou. Para complicar ainda mais a situação, faltou óleo na caixa. A engrenagem da quarta marcha fundiu outra vez e voltou a funcionar, porém sem o sincronismo. E isto teve consequências graves, como explica Cláudio Mueller: "Já estávamos próximos a Tamanrasset (uns 400 quilômetros) quando a caixa de câmbio abriu ao meio, pelo excesso de trepidação — romperam-se os prisioneiros da caixa, o óleo vazou completamente e aí travou tudo".

Os graves problemas mecânicos surgidos no carro fizeram Weck e Mueller ficarem parados no deserto por mais de seis horas.

### A LUTA PELA SOBREVIVÊNCIA

Os organizadores do Rally da Copa já haviam alertado os 71 participantes: em caso de pane no deserto, não deveriam abandonar o carro em hipótese alguma. Primeiro para evitar que o mesmo fosse saqueado pelos beduínos. Além disso, o carro seria o único ponto de referência possível para os grupos de socorro (eles eram imediatamente acionados se em três dias o carro não chegasse à próxima etapa do rally ou não retornasse a uma das localidades anteriormente ultrapassadas).

O exemplo triste da necessidade desta orientação: cinco meses antes do início do rally, um Mercedes com quatro pilotos, ao fazer o reconhecimento do terreno na etapa do Saara, perdeu-se no deserto a 300 quilômetros

de Tamanrasset. Eles rodaram 400 quilômetros tentando reencontrar a rota. A gasolina acabou. Eles abandonaram o carro. Seus corpos, totalmente desidratados, foram localizados 15 dias depois. No seu desespero, consumida toda a água que tinham, beberam a própria urina, posteriormente o ácido da bateria do carro e, enfim, optaram pelo suicídio, cortando os pulsos.

Por isto, mesmo temendo não sobreviver, Weck e Mueller jamais pensaram em abandonar seu carro. E quando já estavam parados há quase seis horas no deserto, surgiu um camião de viveres, com dois beduínos. Os pilotos gaúchos pararam o camião e solicitaram, em troca de pagamento, que o mesmo rebocasse o Brasília até Tamanrasset. Os beduínos não deram a mínima atenção. Invadiram o carro, remexeram em todos os objetos da bagagem de Weck e Mueller e fizeram uma contraproposta. Rebocavam o carro desde que tudo aquilo lhes fosse entregue.

"Eles têm uma outra concepção dos valores" — explica Cláudio — "e não poderíamos aceitar a proposta. Porque isto representaria, para a gente, o fim do rally. O que pretendíamos era escapar do Saara e, só então, decidir se continuaríamos ou não na disputa da prova".

### UM LONGO CAMINHO CHEIO DE MIRAGENS

Foi Carlos Weck quem tomou a decisão: "Vamos tentar chegar o mais próximo possível de Tamanrasset. Estamos a 400 quilômetros. Se avançarmos pelo menos mais 200 quilômetros isto já será muito bom". A sorte ajudou muito ("tecnicamente era impossível andar tudo aquilo sem óleo na caixa; não sei como, mas conseguimos"), apesar do longo caminho que percorreram, com constantes paradas, novos problemas e a ameaça das miragens.

Além da caixa sem óleo, o carro apresentava novos problemas. O tanque de gasolina rachou e a perda de combustível era muito grande, o que não daria aos pilotos condições de cumprir os 400 quilômetros que os separavam do próximo ponto de apoio com as reservas de que dispunham. A única solução encontrada por Weck e Mueller foi invadirem a zona proibida do deserto ("lá se realizava uma prova com a bomba atômica francesa e há perigo de contágio pela radiação") à procura de socorro. "Encontramos um povoado de beduínos" — explicam eles — "e trocamos 40 litros de gasolina por 30 ditintivos do rally. O pessoal

que mora na parte central do deserto não dá bola para o dinheiro. Afinal, eles não têm onde gastá-lo. O governo lhes dá água e comida. Por isto, pagamento em dinheiro é uma ofensa. Ficamos satisfeitos. Arrumamos a gasolina e depois de 24 horas estávamos vendo pela primeira vez um ser vivo".

Nem todas as dificuldades, porém, estavam superadas. Com a caixa de câmbio seca, constantemente os pilotos gaúchos eram obrigados a parar ("a cada 30 ou 50 quilômetros") para colocar algum óleo nela. "Isto nos causou um grande desgaste e praticamente consumiu nossa reserva de água. O pessoal que organizou o rally também explicou: em caso de parada no deserto não se deve trabalhar durante o dia, pois o consumo de água, neste caso, é imprevisível (em repouso o consumo chega a um litro por hora). Mas não havia opção. Ou se fazia aquilo ou não se chegaria nunca a Tamanrasset".

O desgaste físico e a falta de água provocaram as miragens. O primeiro a perceber foi Carlos Weck ("comecei a ver tartarugas, elefantes, tigres e peixes") e é Cláudio Mueller quem explica os problemas enfrentados pelo companheiro: "Fiquei impressionado, porque a gente vinha tocando firme e de repente o Alemão gritava: 'bah Cláudio, olha lá que elefante espetacular'. E eu só via formações rochosas. Mais adiante o Weck gritou: 'Olha lá, como é que esses homens podem esculpir isto aí?' Eu insistia que só estava vendo rochedos, mas o Alemão retrucava: 'Não mesmo, as figuras estão lá e, então, devem ter sido esculpidas na pré-história. São elefantes enormes'. Para conformar o Weck só tive uma saída. Comecei a tirar fotografias. E a prova de que ele estava vendo miragens é que hoje as fotos estão aí reveladas e só mostram rochedos e pedras. Mais adiante, porém, eu também sofri o mesmo problema. Enxergava grandes nuvens de poeira, distantes muitos quilômetros, e jurava que eram carros que se aproximavam. Chegava a distinguir seus vultos e até andei tentando identificar suas marcas".

Tamanrasset se aproximava. Mas algumas dificuldades ainda restavam para a dupla gaúcha. As atolagens nas areias do deserto eram constantes. Isto porque de trechos em trechos, no meio da rota, havia algumas dunas que precisavam ser necessariamente ultrapassadas. Numas delas, as rodas dianteiras do Brasília se abriram e a barra da direção entortou. Assim, mais uma vez os pilotos foram obrigados a pa-

raças sucessivas: "A gente não tinha martelo. Por isto, depois de passar cada duna tínhamos que parar, tirar a barra da direção e desentortá-la com o extintor de incêndio, batendo contra uma pedra".

### A CIDADE NÃO EXISTE, NÃO TEM ÁGUA NEM UMIDADE

As duas horas da madrugada Weck e Mueller chegaram a Tamanrasset. O Brasília era o derradeiro carro a chegar. E os outros participantes os receberam com alegria porque já consideravam os gaúchos definitivamente perdidos. As dificuldades enfrentadas por todos os carros (dos 71 que partiram de Londres só chegaram 21) levaram os organizadores da prova a uma decisão: como dos 21 carros somente 7 tinham condições mecânicas de prosseguir, foi dado um prazo de dois dias para que aqueles que desejavam continuar no rally tentassem recuperar seus carros. Weck aproveitou esta chance e voou num pequeno avião para Argel, levando a caixa de câmbio avariada. O companheiro ficou em Tamanrasset.

"Aquele lugar" — diz Cláudio Mueller — "nem pode ser chamado de cidade. Há três mil nigerianos refugiados por lá, que não fazem absolutamente nada e não se comem, dormem e bebem. Como eles estão de dentro da situação, porque o governo os ampara, simplesmente invadem os hotéis (na verdade é um só e uma verdadeira espelunca) ou as ruas e se deitam à hora que lhes dá sono. Assim, quando eu entrava no hotel, tinha que me cuidar para não pisar em cima de um deles, o que provocaria, é claro, confusão". Por outro lado, Tamanrasset não tem água. A não ser mineral e em garrafas de litro. Assim mesmo ela está racionada pelo governo. Por isto, no hotel, eles distribuíam apenas uma garrafa de um litro, nas refeições, para cada seis pessoas. Como estava sozinho, apelidi. Dava um dinar nigeriano para o garçom e escondia o litro de mineral debaixo da mesa. E era esta água apenas com que eu contava para tomar "banho", lavar os dentes ou me refrescar durante todo o dia. Para complicar ainda mais, aquele lugar não tem umidade. Lá a umidade relativa do ar é de 0,01 por cento. Imagine como a gente se sentia, acostumados com o Porto Alegre, onde a umidade é de 80 por cento ou mais. Não havia condições de sobrevivência. A noite, a situação era crítica. Eu tenho problemas no nariz e

quando durmo respiro pela boca. Assim, era obrigado a molhar uma toalha com água mineral e colocá-la sobre a boca. Para respirar ar úmido. Do contrário, no outro dia estaria com a garganta, a língua e os lábios rachados, sem as mínimas condições para engolir qualquer coisa".

Três dias depois Weck chegou, trazendo a caixa de câmbio já recuperada. Mas o rally já havia saído de Tamanrasset rumo à Tunísia. Os gaúchos estavam mais uma vez atrasados (17 horas). E tiveram que enfrentar o início da segunda etapa do Saara (2.800 quilômetros) completamente isolados dos demais. Assim mesmo preferiram prosseguir: "Não tínhamos alternativa. Voltar seria pior. Além da distância maior a percorrer, se poderíamos contar com os beduínos. Prosseguindo, nos restava a chance de, se o carro não apresentasse grandes problemas, conseguir recuperar muitas horas em relação aos outros participantes. Foi realmente o que aconteceu. Na Tunísia reencontramos o rally (eles estavam lá há um dia e meio, descansando). O ânimo pela competição voltou. E isto nos deu forças para conseguir a classificação final".

### OUTRA VEZ A SORTE SUPERA OS PROBLEMAS

O último grande problema antes de ser cumprida a derradeira etapa do Rally da Copa, vencida a parte do Saara, foi superado por mera sorte. Na Tunísia Weck e Mueller chegaram às seis da manhã. E tiveram que trabalhar na recuperação do carro até as cinco da tarde. O rally saía novamente às oito da noite. Eles foram "descansar um pouco" e terminaram dormindo. Só às 10 horas da noite é que foram acordados por um mecânico de uma equipe que desistira da prova. Neste horário eles deveriam estar no ponto de embarque em que um navio transportaria os carros para a última etapa da prova. Mesmo atrasados e quase sem esperanças seguiram em frente. A sorte ajudou. O navio sofreu um atraso de uma hora e eles chegaram ao ponto de embarque 15 minutos antes da partida.

Além da sorte é que os pilotos gaúchos não se podem queixar, principalmente depois de superarem o deserto do Saara com a caixa de câmbio quebrada. Outros não tiveram a mesma sorte, como explica Mueller: "Em Munique, terminado o rally, 15 dias portanto depois da travessia do Saara, os organizadores da prova ainda procuravam desesperadamente três carros perdidos no deserto, com três tripulantes cada um. E nos disseram que com cinco dias de Saara, quem se perde mesmo não tem chances de sobreviver".

Cláudio Mueller diz também que não há filme, slide ou palestra que explique o impacto causado pelas dificuldades enfrentadas na travessia do deserto: "O impacto é enorme. Para mim por exemplo foi tão chocante (e olha que gosto de aventuras; fui o primeiro carro a atravessar a Belém-Brasília; tinha 18 anos e nenhum tostão no bolso; fiquei seis meses morando com índios do Amazonas, Goiás e Mato Grosso) que cheguei a pensar que ficaria com um problema psíquico depois de sair do deserto. O silêncio naquela zona é total, absoluto. Primeiro a gente ouve a própria pulsação. Depois, a própria respiração. E isto entra num crescimento tão grande que o cara entra em pânico".



## Coragem e sorte suplantam técnica dos adversários

"No próximo Rally da Copa nós vamos entrar com experiência".

### UM SHOW NA NEVE SEM OS PNEUS ESPECIAIS

Foi "no peito e na raça" ("coisa de gaúcho", como diz Cláudio Mueller) que os dois pilotos entraram no Rally. Weck, por exemplo, quase desistiu três vezes. E Mueller só definiu sua participação na prova cinco dias antes do embarque para Londres.

Além disso, os dois começaram a perceber, já em Londres, que não poderiam considerar-se, a não ser pela coragem, em condições de competir com os outros 70 carros. Sairam do Brasil atrasados. O carro chegou ao aeroporto de Orly no dia 1.º de maio e eles não puderam retirá-lo (era feriado, Dia do Trabalho). Assim, quando chegaram finalmente à Inglaterra não restou tempo para muita coisa e eles não puderam adquirir os amortecedores especiais que Henrique Iwers recomendara. Na verdade, só foram superar estes problemas na França, onde a etapa do rally não foi competitiva porque a prova fora proibida pelas autoridades francesas, uma vez que o país encontrava-se em período de eleições presidenciais. Já na Espanha, com os amortecedores especiais, eles melhoraram sua posição: saíram da Inglaterra em 25.º lugar e completavam a etapa em território espanhol na 13.ª posição.

Mas a disparidade em relação às outras equipes era evidente. Weck e Mueller saíram do Brasil em carro próprio, contando com apoio financeiro da Aplub. Os demais concorrentes além de serem financiados pelas próprias fábricas de automóveis, tinham a ajuda de um carro de apoio, com peças de reposição, pneus, alimentos, combustível, água e bagagens. O Brasília andava com 1.400 quilos só de carga.

Por isto, enquanto ao final de cada etapa os demais concorrentes aproveitavam para descansar, os gaúchos tinham que trabalhar na recuperação do carro. Weck observa: "É evidente que, conhecendo mecânica, o Cláudio é que trabalhava no carro. Mesmo depois de, muitas vezes, ter guiado 15 ou 17 horas sem parar. Acontece que as outras equipes haviam programado o rally há vários meses. Seus carros-apoio levavam pneus e amortecedores especiais: para cada etapa da prova, bem como óleo, gasolina e peças de reposição. Além disso, os pneus iam já montados nas rodas, facilitando sobremaneira as trocas. Para se ter uma idéia da organização deles basta dizer que chegamos a utilizar peças que sobram do seu estoque. O Cláudio utilizou um radiador de óleo do campeão americano e também uma quantidade de óleo. E tudo isto eles nem tinham chegado a usar".

Na Iugoslávia, vencidas já várias etapas do rally, Weck e Mueller tomaram o primeiro contato com a neve. E foi a partir daí, também, que eles receberam dos adversários o apelido de "brazilians crazies". Cláudio Mueller explica porque: "Ao iniciarmos uma nova etapa na Iugoslávia, comentamos nossas possibilidades naquele trecho. Eram praticamente nulas. Primeiramente porque não contávamos com pneus especiais (os europeus tinham aqueles pneus largos, com proteção de aço), os nossos eram de fabricação nacional mesmo. Além disso, o grande favorito só poderia ser Claude Laurent, campeão francês e que mantém na França uma escola de pilotagem sobre a neve. Assim, à meia-noite, ao largarmos para mais uma etapa, estávamos conscientes de que seria muito difícil conseguir uma boa colocação".

O que os gaúchos não esperavam era que acontecesse justamente o contrário. Mueller conta como foi: "Na largada já estava nevando bastante. E eu não tinha o menor conhecimento de como se guia sobre a neve (nunca havia visto neve, nem mesmo a de Caxias do Sul). Estávamos numa Serra violenta, (era a travessia dos Alpes) na 14.ª posição. Mas conforme ia enfrentando o terreno me animei a ultrapassar vários carros. Até que chegamos a um determinado ponto em que as três Peugeot que haviam largado na ponta estavam trancadas, juntamente com um Citroen. Era uma curva muito forte de primeira, à direita, com perais enormes em ambos os lados. Fiz uma manobra com o carro e constatei que havia um pequeno espaço entre o precipício e uma das Peugeot. Ficamos na dúvida por alguns momentos, procurando saber se dava ou não passagem. Decidimos passar. E efetivamente passamos, apesar de ainda termos com o lado da Brasília na traseira de um dos carros: Pegamos a ponta, até que atingimos um trecho de asfalto totalmente coberto por neve (devia ter uns 30 centímetros de espessura). Nossa velocidade começou a diminuir pelo acúmulo de neve no para-choques dianteiro. Nós vínhamos deixando um trilho na neve e eu imaginei que os nossos adversários, com carros mais velozes, poderiam se aproveitar disso para nos alcançarem. Então usei uma tática para frustrar esta possibilidade. Comecei a atravessar o carro para cima e para baixo na estrada, fazendo um tremendo zigzague. A manobra deu certo. Tiramos uma vantagem de uma hora sobre o segundo colocado e chegamos a Salz-

burgo na ponta. O pessoal todo nos cumprimentou. O apelido de "brazilians crazies" surgiu porque andávamos por estradas estreitas, com poucas condições de ultrapassagem. Nosso ritmo era mais forte do que o deles e por isto fomos tentando até conseguir superar vários adversários".

### ORGANIZAÇÃO E NECESSARIA E CUSTA CARO

Para participar dos 20 dias de prova do Rally da Copa, Carlos Weck e Cláudio Mueller gastaram 25 mil dólares aproximadamente. E reconhecem que isto "foi apenas uma quarta parte do que cada um dos outros participantes gastou". Eles utilizaram 16 pneus e 18 amortecedores e levaram daqui algumas peças de reposição, comprando outras na Tunísia. Em Munique, no contato direto com seus companheiros de prova, constatarem que numa competição deste tipo (principalmente devido aos 10 dias de travessia do Saara) os gastos são enormes. Cláudio Mueller conta: "Considerando a preparação, o tempo despendido para isto, os equipamentos, etc. cada carro, incluindo, é claro, a participação das fábricas, gastou perto de 100 mil dólares. Afinal, como já dissemos, eles contavam entre outras coisas com carros de apoio, equipes mecânicas, pneus e amortecedores especiais para cada etapa, etc. Em suma, estavam mais do que bem organizados".

Pelo próprio desconhecimento das reais dificuldades que cercavam o rally os pilotos gaúchos acham que foram prejudicados, pois de outra forma teriam "preparado melhor o carro": "Se não tivéssemos enfrentado tantos problemas mecânicos, dadas as condições da prova, a coisa seria diferente. Não chego ao ponto de contarmos com assistência de fábrica ou carro de apoio. Ai teríamos tirado, pessimisticamente, um quarto lugar na geral. O que nos roubou tempo mesmo foi a caixa de câmbio e a viagem que o Weck precisou fazer a Argel para recuperá-la. Enquanto nosso carro rodou sem parar, chegamos a estar na ponta da geral e, mesmo depois de todas as dificuldades, ainda recuperamos praticamente 30 horas em relação aos nossos adversários".

Eles consideram sua participação na prova "fundamental para adquirirmos experiência para outras competições do gênero. Nossos patrocinadores decidiram que iremos participar de outros rallies internacionais, como o de Monte Carlo. E também do próximo Rally da Copa. Desta vez o campeonato vai ser na Argentina e os organizadores falam em fazer parte da prova no Polo Antártico".

NA LOJA PANORÂMICA DOMINICI OS ÚLTIMOS LANÇAMENTOS Lustres Cristais Adornos 4 SEM acréscimo Peça a presença da nossa orientadora Chame Fone: 23-65-80 DOMINICI PROTÁSIO ALVES, 1970

evitem ganhar presentes DUPLOS assinalando o que gostariam de receber ATENÇÃO NOIVOS registre suas preferências em nossa LISTA PRESENTE: MAGAZINE BRUTSCHKE Marechal Floriano, 44 Seus amigos já sabem que o presente é BRUTSCHKE!