

## Portugal Rally - Rallye Internacional TAP - 1971

### 1971 Rally de Portugal

A report by Luis Cezar Ramos Pereira

Web address: <https://luiscezar.blogspot.com/2010/07/portugal-rally-rallye-internacional-tap.html>

O europeu é muito ligado a provas de rallye, assim como no nosso continente, são os argentinos e uruguaios. No Brasil, poucos, gostam deste evento desportivo, dando atenção mais para provas de velocidade em autódromos - e para provas históricas de rallye - ai, poucos lutam para manter esse esporte. Isso hoje imagine nos anos 60-70 (só São Paulo e Rio Grande do Sul praticavam rallye)! Pois bem.

Em 1971 houve no Brasil o primeiro rallye importante, chamado de Rali da Integração Nacional, que fazia um belo percurso: largada de Fortaleza até a chegada no Chuí (falava-se que ia de norte a sul, mas isso era uma afirmação boba, que servia de propaganda do Governo Médici) - num percurso em trechos de velocidade, que beirou aos 5.000 km no total. Apesar de toda a pressão e alguns fatos nebulosos por parte da Ford, um carro se destacou: Puma GT 1600 - de fabricação típica nacional - pilotado pelo Jan Balder e navegado pelo Alfred Malowski. E olhe que foi um rallye sério e que provocou, inclusive, a morte do piloto do Rio Grande do Sul - Zaffari, quando capotou o Dodge Dart (isso sem contar que Tite Catapani, teve o seu baço retirado numa operação, depois de capotar com um Ford Corcel).

Well... depois desta epopéia, a dupla vitoriosa, ganha um 110 mil (em dinheiro da época), um KarmanGhia TC (que valia 25 mil) - tudo foi dividido com o time (os chefe dos mecânicos era o Crispin), e como prêmio ainda, houve o convite para participar do Rallye Internacional de Portugal ou Rallye da TAP (a TAP pagava o traslado da dupla, a Varig o traslado do carro, a Puma dava o carro / combustível / óleo e o Alfred arrumou o patrocínio da VDO, para esta pagar as despesas de estada em Portugal).

O patamar era elevado e bem diverso do sentido no Rali da Integração, afinal era um rallye internacional considerado um dos melhores do mundo. O ano que vem, comemora-se 40 anos desta epopéia esquecida pelos amantes brasileiros do automobilismo.



**A dupla ganhadora do Rali da Integração Nacional**

O Rali da Integração teve passagens ótimas e impressionantes (pára-brisas quebrados, morte, capotadas, situações tristes, engraçadas e um grande complô contra a fábrica da Puma, contra o Puma e contra a dupla do Puma) - o regulamento mudava no meio da prova, para dar uma força para o time da Ford que estava perdendo e, quando o J. Balder pergunta como estava a prova para meu amigo

Paulo "Lenda-Viva" Martinelli, que era piloto da Ford - ia de Belina - o Paulinho respondeu: "Desculpe, Jan, meu chefe proibiu a gente de falar com vocês", ao que o J. Balder pergunta: "por que" - e ele responde: "não sei" (essa passagem consta do livro do Balder, mas o Paulinho nega)!

De Porto Alegre ao Chuí o J. Balder nesta grande reta ficou com vontade de fazer xixi - fez dentro do carro pilotando. Quando chegaram no Posto BR para abastecer (neutro), ele jogou um balde de água com sabão, para melhorar tal evento... só que fazia um enorme frio e o J. Balder teve que pilotar o Puma com os pés sobre os pedais, para evitar a umidade. Outra de xixi: Numa das paradas o navegador Alfred Maslowski, resolveu fazer xixi, mas demorou tanto, que eles relargaram com atraso (isso já aconteceu algumas vezes comigo) - eles ficaram atrás do carro do Greco (levaram 9 km para chegar na média).



**Rali da Integração Nacional - 1971**

Mas... antes de falar da saga da noticiada dupla na primeira participação de um carro brasileiro, com uma dupla "brasileira" (bom... o carro era brasileiro, mas driver e co-driver eram de nascimento europeus, mas... brasileiros sem dúvida alguma na alma), vamos dar uma sentida no que era o Rallye da TAP e seu ambiente.

A partir de 1967 o ACP (Automóvel Club de Portugal), organiza rallyes. O Rallye da TAP tornou-se um evento internacional, lembrando sempre que era uma prova sob regra-FIA, que entrou no calendário do Campeonato Mundial de Rallyes a partir de 1973, ano 1 deste campeonato. A fama do Rallye de Portugal (que já se chamou TAP Rally, Rally de Portugal, Rally Vinho do Porto e Rally TAP), era alta e foi por algumas vezes tido como o Melhor Rally do Mundo (dado pelo BPICA - Bureau Permanent International des Constructeurs d'Automobiles) e, em 2000 foi considerado pela FIA como "The Best Rally of the Year". Tem outro recorde - o piloto que mais ganhou essa prova foi o finlandês Markku Alén, sendo vitorioso em 1975, 1977, 1978, 1981 e 1987. Fantástico! Eu ainda acho fantástico e emocionante a passagem em 1985, quando na última parte deste rallye, o Walter Rohrl tem a sua caixa de marchas avariada, e deixa o primeiro lugar para o finlandês Timo Salonen.

Nicolas drove a Renault Alpine 1600, with the young J. Todt (later FIA President) as his co-driver. A historical correction is in order: it has always been claimed that the ACP launched this rally with the support of TAP. In fact, this first TAP Rally was a continuation of the rallies organised in the 1960s by the TAP Culture and Sports Group (a rally for TAP employees as an incentive and for team-building). Alfredo

Em 1971 quem ganha foi o Jean-Pierre Nicolas como piloto e como navegador ou co-driver, foi o pequeno J. Todt (atual presidente da FIA), com um Alpine Renault 1600.

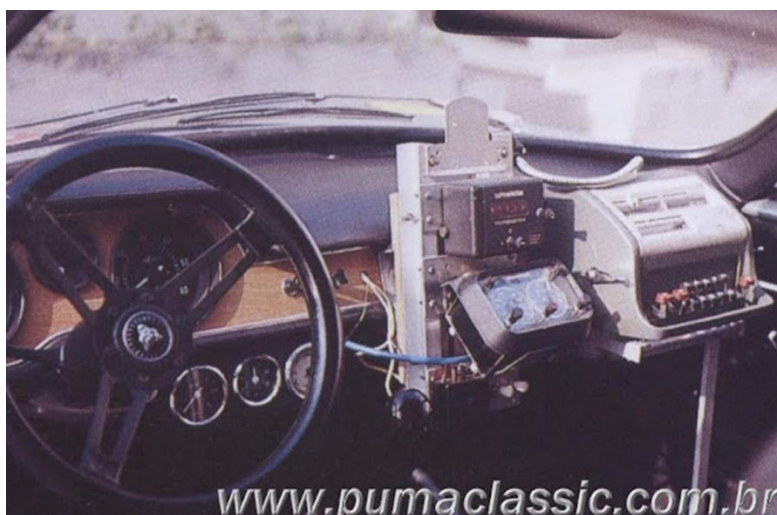
Cabe uma correção histórica: sempre se divulgou que o ACP foi quem "tirou" da cartola essa prova de rallye com apoio da TAP. Na verdade esse primeiro rallye da TAP, era um seguimento do que já havia sendo praticado nos anos 60 pelo Grupo Cultural e Desportivo da TAP (era um rallye ou raid feito pela TAP para seus empregados, como incentivo e integração entre os funcionários). Esse rallye que iniciou-se nos anos 60, chegou em 1965 a ter a participação do Alfredo César Torres, que trouxe uma visão mais profissional a ser imposta no evento (ele fica na frente desta prova até 1997). Em 66 o presidente da TAP abre a prova para qualquer um participar, e não só seus funcionários e esta prova tinha um caráter internacional (surge em 67 o Rallye Internacional da TAP - em 69 houve 190 entradas!).

Em 1973 passa a fazer parte do Campeonato Europeu de Rallyes (que passo enorme - de uma prova de integração de funcionários de uma empresa, para ser uma prova do campeonato europeu e mais tarde, entrou para o calendário oficial da FIA, no campeonato mundial de rallye). Somente em 75 o ACP substitui o Grupo Cultural e Desportivo da TAP, na organização do rallye. O sucesso da prova chamava para as rotas, milhares de espectadores, que trouxe muito, mas muito problema para a organização (aliás, a alta participação da assistência de espectadores, e a morte de alguns deles, acabou com o Grupo B de carros monstros nos rallyes de velocidade).

O Rallye da TAP em 1971 tinha largadas em Viena, Londres, Milão, Frankfurt, Zurique, Amsterdam, Bruxelas, Paris, Faro, Madri, Compenhagem, Porto e Lisboa (o quinto Rallye Internacional TAP ocorreu entre os dias 5 e 10 de outubro de 1971 - a largada do primeiro carro em Lisboa foi as 16:36hs - O Puma brasileiro levava o número 132, inscrito no Grupo 6, Classe 10 - 4 cilindros com 1800cc - inicialmente eram 150 carros de entrada).

Antes de entrar nos comentários da primeira participação brasileira numa prova internacional de rallye, gostaria de observar que a minha primeira participação num rallye internacional FIA, foi muito semelhante: houve nos dois casos falta de apoio financeiro; houve nos dois casos falta de apoio mecânico; houve ajuda de portugueses no caso do livro de bordo; houve falta de combustível; houve nos dois casos problemas com pneus; houve nos dois casos problemas com o carro (no meu caso - elétrico, no caso do Puma - suspensão); e houve nos dois casos desistência de fazer leg final perigosa e quase suicida, poupando a dupla e o carro com problemas nos pneus (e no meu caso, adicione a falha elétrica e péssima navegação) - os dois carros (Puma e no meu caso Volvo), saíram ilesos diante de inúmeros e inúmeros acidentes e incidentes.

O co-driver do J. Balder - Alfred Maslowski e eu somos fãs de rallye, ele como eu reconhecia as inúmeras figuras fantásticas do mundo do rallye nas respectivas provas. Enfim, muitas felizes coincidências.



Note o painel com instrumentos adicionais, um speedpilot da Halda e um tripmaster, também, da Halda e... uma incrível calculadora Facit (pobre do navegador).

Jan Balder is Dutch, loves speed and was sometimes simply called 'Omelett'. Alfred Maslowski is Austrian and was called "Deutscher" by his motorsport friends. Jan Balder met him at Emerson Fittipaldi's place when Freddy was there trying to collect a debt from Rato. This developed into a successful duo who, despite all the odds, had to fight hard back then to win a race against the Mondin family.

Vamos a participação do time brasileiro neste primeiro evento internacional, sob regras-FIA. Na verdade o Balder gostava de velocidade, mas quem gostava de rallye era o amante de fotografia - Alfred Maslowski (austríaco, chamado pelos amigos do automobilismo de "alemão"). O J. Balder (holandês, chamado em certa época de "papa-omelete" ou simplesmente "omelete") o conheceu na casa do Emerson Fittipaldi, quando o Freddy foi cobrar uma dívida do Rato (o que era e é comum, por assim dizer). Surgiu dali uma boa dupla, que apesar de tudo, sofreram muito na época para ganhar uma prova da família Mondin (Antonio-pai, Artur e Luis Fernando-filhos). Até o embarque para Portugal J. Balder tenta participar em território africano (Angola), das 6 Horas de Nova Lisboa com uma Lola T70 (falei em tentar, porque, o carro quebrou nos treinos). Na sua volta ao Brasil, corre o XII 500 km de Interlagos (Casari-Ford A1 - ia na Lola T70, mas essa pega fogo nas mãos do Casari). Depois disso, participa, das 12 Horas de Porto Alegre - só depois destes "aperitivos", a dupla parte para o Rallye de Portugal.

Jan Balder estava voltando da prova no Sul, e sua Variant (que era carro de apoio) quebrou. Ficou num hotel e nesta noite recebe uma ligação do Alfred convocando-o imediatamente, para participar do Rallye da TAP. Era uma prova descartada pelos problemas em participar dela, mas o Alfred (acredito), era o mais entusiasta e só faltavam 7 dias para a prova na Europa. O Milton Masteguium da Puma e o mecânico Wilson, prepararam na fábrica, um Puma de forma relâmpago, com uma carroceria de fibra de vidro (importada), mais fina (50kg a menos), e colocando uma motorização 1.800cc.

Antes da prova, vamos falar do Puma. Há certa disseminação de que a fábrica fazia um modelo chamado rallye (que nunca existiu), tampouco, foram fabricados carros para competição em série chamados de espartanos (tinham a fibra mais fina). O que foi fabricado a pedido especial à fábrica ou a MM (revendedora Puma), era um carro com espaço para cárter seco, para radiador de óleo e limpadores de pára-brisa pantográficos (punham, também, uma entrada de ar sobre a barbatana - nas laterais, alguns tinham faróis auxiliares embutidos e alguns de pista, colocavam o bocal do tanque de combustível do caminhão VW que era maior).

O que dizem por ai é fantasia, especialmente os chutes sobre unidades produzidas (20 espartanos, 10 rallye... e por ai vai a criatividade) - oficialmente não existia um modelo de rallye e/ou de corrida em

pista (até hoje ninguém me mostrou documentos da Puma sobre tal tema - e depois há que se notar, que uma carroceria com 50kg a menos, tirada na fibra, não tem diante da motorização, uma vantagem de peso-potência).

Vou dar um exemplo: o carro que foi para o rallye da TAP, sequer foi preparado adequadamente para a prova. A ficha de homologação entregue pela PUMA para a FIA, que foi rejeitada, era uma colcha de retalhos. Uma vergonha! Mas a teoria era "vamos que vamos". Conto fatos relatados pela dupla em revista, pelo J. Balder em seu livro (Nos Bastidores do Automobilismo Brasileiro), e pelos documentos cedidos a mim, pelo Alfred Maslowski.

5.º RALLYE INTERNACIONAL TAP

**CARTA DE CONTRÔLE E IDENTIFICAÇÃO**  
**CARNET DE ROUTE ET IDENTIFICATION**  
**IDENTIFICATION AND CONTROL CARD**

N.º DO CONCORRENTE  
**132**

Esta carta serve de apólice de seguro e contém os boletins de infração às regras de trânsito.  
Ce carnet de route tient lieu d'attestation d'assurance et de carnet d'infraction.  
This identification and control card serves instead of insurance certificate and breach of regulations book.

EQUIPA TEAM  
**JAN BALDER / ALFRED MASLOWSKI**

CARRO CAR  
**PUMA 32 4240**

1.º CONDUTOR 1st DRIVER  
**J. Balder**

2.º CONDUTOR 2nd DRIVER  
**A. Maslowski**

PARTIDA DE DEPART DE  
STARTING FROM  
**LISBOA**

5.º RALLYE INTERNACIONAL TAP  
2.º Copia a retirar pelas autoridades  
ELIMINAÇÃO EXCLUSION

5.º RALLYE INTERNACIONAL TAP  
Permissão 500 pontos

1.º Copia a retirar pelas autoridades

Quando a dupla chegou em Portugal, foram recebidos por uma revenda VW e que iria recepcionar o Puma e possivelmente, dar apoio mecânico ao carro brasileiro (faltavam 3 dias para a largada). Após o contato, foram formalizar a inscrição (depois eu conto da ficha da FIA, preparada pela Puma...).

O campeão português de rallye (Américo Nunes), forneceu toda a rota do rallye, feita por ele e pelo batedor (na verdade a dupla brasileira deveria ter feito pelo menos uma vez a rota, para pegar os macetes - os times privados alugavam carros para tal percurso).

Um fato que poucos sabem: o Puma e outro carro brasileiro (Ford Corcel), iriam participar deste rallye (a Ford prometeu enviar o carro, com preparação da Bino, do Greco). J. Balder e A. Maslowski, estavam no mesmo hotel que a dupla gaúcha, que iria receber o Corcel (Geraldo Goldberg e Francisco Roemler). A imprensa gaúcha, até enviou para Portugal um jornalista para cobrir a prova (Elton Jaegger).

Dois dias antes da largada (num domingo), o avião da Varig chegou com o Puma e não trouxe o Corcel (coitadinhos dos gaúchos)! O Puma enviado era zero km - pintado de verde com faixa amarela (só tinha andado da cidade de São Paulo, até o aeroporto do Galeão no Rio de Janeiro, pilotado pelo Milton Masteguín, que anotou todos os defeitos que pode observar durante o percurso - fez uma lista e a colocou enrolando no limpador de pára-brisas. Era, conforme J. Balder observou um enorme check list, com assinatura do Milton, com votos de boa sorte.



The Puma Espartan with Jan Balder and Alfred Maslowski as co-pilot

Ao levarem o Puma para a vistoria obrigatória, tiveram que tirar o outro estepe (pelas regras não podia ter 2 esteques) - lembrem-se que o Puma tem dois tipos de pneus (dianteiro 165x13 e traseiro 185x13 - deveriam ter padronizado). Os outros times tinham vários tipos de pneus para vários pisos que passaria o rallye. E o Puma só com os 4 pneus de fábrica, que sequer eram 50/50% asfalto/terra.

Além disso, havia poucas peças de reposição que cabiam dentro do carro (o segundo estepe e um pára-brisas eram levados gentilmente, pelo carro de apoio daquela concessionária VW - que dava apoio a um Porsche 911 e um VW alemão 1302). As outras peças foram pedidas pela PUMA para serem adquiridas em concessionária VW de Portugal.

Antes da largada um jornalista português que cobria a F1 (Domingos Piedade), entregou um bilhete ao J. Balder, por parte do Emerson Fittipaldi - dizia: "Omelete e Alemão, mandem a bota e boa sorte". No primeiro dia de prova, e por estar o driver Balder cansado, esse saiu fora da trilha e entortou a barra de direção. O J. Balder depois consertou a olho nu, a convergência das rodas dianteiras. Os carburadores estavam muito ricos acima dos 5.200rpm, fazendo falhar o Puma (como vocês sabem, os carburadores ficam próximos aos pára-lamas, projetando uma dificuldade em trocar os chicleurs).

No primeiro prime, houve a notícia que uma BMW 2002 pegou fogo... um outro carro tinha caído num barranco... Balder se apressa em colocar um macacão contra fogo. Seu co-driver pergunta: "você só trouxe esse macacão"? Responde afirmativamente o Balder e o Alemão retruca: "então sobe devagar com essa merda" (subir significa a subida de montanha - Serra de Boa Viagem - que iriam fazer, e merda, era o Puma).

Subiram bem... o Puma subiu em 5m03s... o que lhe dava o 52 lugar (o Alpine subiu em 4m08s; BMW do grupo 1 fez 4m38s; Datsun do grupo 2 fez 4m12s; Porsche do grupo 3 4m23s; Porsche do grupo 4 4m14s). O Puma estava bem colocado diante dos 120 carros, sendo 30 carros works. O problema foi a falta de gasolina no tanque de 80 litros - normal era de 40 litros (sem galão extra no carro - isso me salvou por duas vezes), tiveram que parar para procurar gasolina - foram salvos por um participante que estava quebrado e forneceu 20 litros (em outro relato fala-se em 10 litros). Com isso a dupla brasileira perdeu uns 10 minutos (em outro relato fala-se em 15 minutos), caindo de 36 (em outro relato 37) para último lugar (na verdade caíram para 102º dos 106 carros que ainda restavam na prova). Para piorar, a parede de fogo no assoalho começou a trincar (pelos pedais dava para ver a estrada).





Entenderam agora, porque, a FIA recusou tal ficha, diante de tantos "ou"? Nem sabiam que cilindrada real era, pois, a PUMA afirmava ser 1.600 na primeira folha e na descrição interna, poderia ser de 1.700cc a 2.200cc. A história de ser espartano, só reduzia perto dos 50kg o que para a cilindrada colocada, não refresca em nada.

A PUMA não tinha dinheiro para bancar um carro de ponta, para participar de um rallye tão importante - a dupla de piloto e co-piloto, eram fantásticos, pois, não conheciam o trajeto e fizeram bonito, tendo um carro pouco competitivo.

### *Luis Cezar*



Luis Cezar Ramos Pereira foi um piloto de rali brasileiro, particularmente conhecido no campo dos ralis históricos e clássicos. Ele participava regularmente de eventos de rali com carros clássicos e também atuava como organizador e diretor nesses eventos.

Por exemplo, ele competiu no IX Rally Internacional – Campeonato Brasileiro em 2009 com um Volvo Amazon 122S, garantindo uma posição na classificação geral.

No Rallye Internacional 1000 Milhas Históricas Brasileiras, um conhecido evento de regularidade de rali clássico no Brasil, ele não apenas competiu como piloto, mas também atuou como Diretor da Prova e organizador.



**Destaques das 1000 Milhas Históricas Brasileiras**

### **Rallye Internacional 1000 Milhas Históricas Brasileiras**

Este rali é um dos eventos de regularidade histórica mais importantes do Brasil. É organizado pelo MG Club do Brasil e é um rali internacionalmente reconhecido para veículos fabricados entre 1919 e 1980 com status FIA Historic/FIVA.

**Distância e duração:** Aproximadamente 1.500 a 1.800 km ao longo de vários dias, atravessando diversos estados brasileiros (SP, RJ, MG, RS, etc.).

**Início e fim:** Geralmente no Shopping Iguatemi, em São Paulo.

**Participantes:** Além de muitos pilotos de carros clássicos, nomes conhecidos como o campeão mundial de Fórmula 1, Nelson Piquet, também já participaram do rali.

Luis Cezar atuou como Diretor de Prova deste evento por vários anos e desempenhou um papel fundamental na conquista do reconhecimento internacional do rali. Na 2ª e 3ª edições das 1000 Milhas Históricas Brasileiras, ele não só participou como competidor, mas também atuou como diretor e porta-voz do evento, concedeu entrevistas e auxiliou no planejamento e organização do percurso.