

Escrito por Nelson Stanisci Sr.

Qua, 29 de Janeiro de 2014 04:02 - Última atualização Qua, 29 de Janeiro de 2014 07:32

{mainvote}



O **Clube Granja Viana** promoveu na segunda-feira 20/01 um seminário que pretendia desmistificar os motores

Rotax e os carburadores utilizados pela marca, que são produzidos na Áustria pela empresa canadense **Bombardier Recreational Products (BRP)**

. Aproveitamos a chance para entrevistar o lusitano Mario Almeida e o representante nacional, Wilton Santos.

E o preparador de motores português **Mario Almeida**, que também gerencia os campeonatos Português e Espanhol de Rotax, fez (muito) mais que um simples seminário. Além da preleção e das respostas aos questionamentos “de praxe”, tratou de orientar, ensinar e, até mesmo, deixar por aqui equipamentos importantíssimos para a correta revisão e equalização dos propulsores Rotax.

Ao que parece, se as lições deixaram frutos, estará garantida a isonomia em nosso granjeiro Rotax Max Challenge.

Encerrado o seminário, **Mario Almeida** e **Wilton Santos**, o representante Rotax no Brasil e

Escrito por Nelson Stanisci Sr.

Qua, 29 de Janeiro de 2014 04:02 - Última atualização Qua, 29 de Janeiro de 2014 07:32

Paraguai, contaram ao nosso repórter especial,

Nelson Stanisci Sr.

, em uma rápida e esclarecedora entrevista, um pouco mais sobre a história dos motores Rotax e os rumos da Rotax no Brasil.

Confira a entrevista:

PK: Qual o objetivo do seminário?

R: O objetivo do seminário é trazer mais informações para mecânicos e pilotos para que, assim, eles consigam acertar os carburadores, pois ainda há pouca informação no mercado, tendo em vista que os motores Rotax estão apenas há dois anos e meio no Brasil, diferente de um motor Parilla, que está no mercado há mais de 20 anos.

PK: Quantos países usam o motor Rotax? E quantas vagas são oferecidas no mundial?

R: No mundo são, ao todo, 150 países que compram os nossos motores. E temos 360 vagas para realizar o nosso mundial.

PK: Quais os campeonatos que valem vaga para o mundial?

R: Além dos campeonatos nacionais, temos alguns outros campeonatos que também dão vaga para o mundial, como, por exemplo, o Sulamericano, Panamericano, Taça Mojo, Campeonato Asiático, Campeonato Europeu, Gatorz Challenge, entre outros.

PK: Qual o tempo de durabilidade do motor Rotax?

R: A expectativa de um motor Rotax é de, aproximadamente, 350.000Km, e a manutenção de um motor Max é realizada a cada 25 horas. No caso do motor DD2, a manutenção é realizada a cada 20 horas.

PK: Quais as principais virtudes do motor?

R: Confiabilidade, baixo valor de manutenção e igualdade dos propulsores.

PK: A Rotax já produziu ou pretende produzir motores KZ?

R: Sim, a Rotax produziu os motores KZ no final dos anos 90. Inclusive, sendo campeão de várias corridas na Europa e nos Mundiais de Kart, mas, como a escala de venda desse tipo de motor é baixa para o padrão Rotax, a produção foi descontinuada e iniciou-se um novo projeto, que hoje é um sucesso de vendas no mundo todo.

PK: Os motores Rotax são homologados CIK/FIA?

R: Não, nossos motores são apenas autorizados pela CIK/FIA, pois, seguem uma filosofia própria, não seguindo as mesmas regras dos motores KF ou KZ.

PK: Quando teremos um mundial ou Sulamericano no Brasil?

R: Estamos trabalhando para que, no ano que vem, já possamos sediar um Sulamericano no Brasil, porém o local ainda não está definido.

Entrevista – Wilton Santos e Mario Almeida falam dos rumos da Rotax no Brasil

Escrito por Nelson Staniszi Sr.

Qua, 29 de Janeiro de 2014 04:02 - Última atualização Qua, 29 de Janeiro de 2014 07:32

PK: O que falta para um piloto brasileiro ter um rendimento melhor nas finais mundiais?

R: Nesse terceiro mundial que o Brasil participou, o rendimento de nossos pilotos melhorou muito. Tivemos um grande salto em qualidade, pois, alguns dos nossos pilotos chegaram a andar na primeira posição, ou entre os dez primeiros, coisa que não aconteceu nas duas primeiras edições.

Estamos trabalhando para deixar os pilotos brasileiros mais preparados. Neste ano andaremos no Brasil com as mesmas regras que o resto do mundo já utiliza (no caso, usaremos pneu Mojo e estão liberados quaisquer chassi CIK/FIA). Dessa forma, os pilotos que chegarem ao mundial deste ano estarão bem familiarizados com os equipamentos, e não sofrerão mais por não conhecer o pneu ou o chassi.



{comments on}