



Miguel Ramos sexto em Abu Dabi no Mundial FIA GT1

O piloto português, da Vitaphone Racing, levou o Maserati até à sexta posição na prova de estreia da nova competição internacional, que conta com 24 automóveis da categoria GT1

18-Abr -2010



Miguel Ramos, no Maserati número 2 da Vitaphone Racing, terminou a corrida de Abu Dabi na sexta posição, enquanto o outro Maserati da equipa conseguiu o quarto lugar na primeira prova do novo Campeonato do Mundo FIA GT1, que conta com 24 automóveis da categoria GT1 e um leque de pilotos profissionais quase todos ex-Fórmula 1 ou Indy, pelo que o FIA GT1 World Championship se assume como o melhor e mais competitivo campeonato de sempre.

O Campeonato FIA GT1 arrancou este sábado em Abu Dabi e uma das principais novidades é o formato da competição. Enquanto no ano passado o FIA GT tinha a qualificação no sábado e a corrida de duas horas no domingo, este ano existe a qualificação no mesmo formato da Formula 1 com três sessões: a Q1 com os 24 carros, a Q2 com 16 e a Q3 com os 8 melhores tempos. Esta qualificação define a grelha para uma primeira corrida, denominada Qualifying Race, cuja classificação define a grelha de partida para a corrida verdadeiramente dita, a disputar normalmente ao domingo. Contudo e visto no esta primeira prova se disputar em Abu Dhabi, fez com que ambas as corridas a QR (Qualifying Race) e a Corrida (Championship Race) se disputassem no sábado.

Nos treinos de qualificação, a dupla luso-brasileira, composta por Miguel Ramos e Enrique Bernoldi, conseguiu o terceiro melhor tempo, partindo assim para a Qualifying Race da segunda linha da grelha. Miguel Ramos foi o piloto escolhido para a partida e logo no início, ao disputar a primeira travagem com o ex-colega do ano passado, Alex Muller, teve que travar muito tarde já na zona suja da pista, não conseguindo evitar um pião, quando já estava fora da pista levou um

toque na traseira de outro piloto que o obrigou a entrar nas boxes para tentar reparar os danos.

"Discuti a primeira travagem com o Muller de forma correcta embora eu tivesse travado já numa zona muito suja e como este ano não é permitido aquecer os pneus, tal facto provocou o bloqueio das rodas traseiras e o inevitável pião. Mas para piorar o atraso ainda levei com um outro carro que me danificou seriamente a carroçaria e tive que abandonar de modo a tentar ter o carro direito para a corrida principal. A equipa esteve mais uma vez ao melhor nível e conseguiu em tempo útil de irmos para a grelha da segunda e verdadeira corrida, termos o carro pronto e irrepreensível", explicou o piloto luso.

Na segunda corrida, foi Bernoldi o eleito para o primeiro turno e, tendo partido do 15º posto em virtude de algumas penalizações que ocorreram na Qualifying Race, conseguiu nas primeiras duas voltas subir bastantes posições, face aos inúmeros toques e despistes ocorridos no início da corrida, entregando o carro a Ramos no sexto posto.

"Atacámos nos momentos certos e aproveitamos as oportunidades, o Bernoldi fez uma excelente recuperação desde o início da corrida. Partimos quase de últimos mas ele conseguiu entregar-me o Maserati na 6ª posição quando entrou para a troca de pilotos. Eu consegui manter o ritmo e se estávamos em 6º, nessa posição ficamos até ao final da corrida, não havendo nada mais que pudéssemos fazer. Limitamo-nos a minorar as perdas, pois sentimos muito neste circuito a diferença de potência do nosso Maserati face aos Ford mesmo em relação aos Corvette", comentou Miguel Ramos.

Lembremos que o Maserati é o carro com o restritor mais apertado do pelotão, provocando assim um menos caudal de ar para a admissão do motor e consequente débito de potencia. "Para piorar a situação após os "Performance Tests", que a FIA desenvolve para avaliar o nível dos participantes e tentar equipará-los, fomos lastrados com 35kg e acho que alguns dos nossos adversários andaram a esconder o jogo nesses "Performances Tests" pois a diferença de motor era bem evidente nas longas rectas e principalmente à saída das curvas lentas de primeira velocidade", referiu Ramos.

Com este novo figurino das corridas, Miguel Ramos também sente que o Maserati perde uma das suas vantagens do passado que era o consumo dos pneus: "No ano passado, com as corridas a durarem duas horas, e como o Maserati tem um chassis muito bem equilibrado, nós conseguíamos uma ótima gestão de pneus. Agora, em 2010, com este novo formato, e como somos obrigados na corrida de uma hora a trocar de pilotos e de pneus, ninguém se preocupa tanto com a gestão, tornando estas corridas autênticas Sprint Race".



Comentários

Escrever Comentário

- Por favor mantenha a relevância do artigo em questão.
- Serão removidos todos os comentários considerados abusivos.
- Não são permitidos comentários com referências a sites ou publicidade.
- Caso queira renovar o código de segurança efectue um refresh do browser antes de clicar em 'Enviar'.
- Atenção: Deverá apenas efectuar o procedimento acima mencionado quando introduzir o código de segurança errado.

Nome:

E-mail:

Homepage:

Título:

BBCode:

Comentário:

Código: *