

Paixão

CAMPEONATO GANHOU MAIOR ESTATUTO AO FIM DE 12 ANOS
→ Modelo de competição atrai mais construtores e aficionados

Mundial de GT tem passado e futuro!

O Campeonato do Mundo de **GRANDE TURISMO VOLTOU A PASSAR POR PORTUGAL** como o faz há quase 10 anos, mas agora, com outra dimensão. O que mudou e o que pode trazer o futuro, foi o que fomos descobrir na corrida de Portimão.

2000

LISTER STORM GT

Motor	6996 cc Jaguar V12
Potência	546 cv
Binário	786 Nm
Transmissão	Sequencial 6 velocidades Hewland
Peso	1100 kg



2010



NISSAN GT-R

Motor	5552 cc V6
Potência	600 cv
Binário	650 Nm
Transmissão	Sequencial 6 velocidades Ricardo
Peso	1250 kg

A caminho da "motor-home", a responsável pela comunicação da equipa Nissan avisa: "Já disse ao Jamie que há um jornalista interessado em falar sobre a diferença do FIA-GT nos últimos dez anos. Ele respondeu que já perdeu a conta às vezes em que falou sobre isso."

Preparo-me para uma entrevista mais fria. "Bom dia, é um prazer conhecê-lo", digo. Jamie Campbell Walter cumprimenta-me de forma simpática com um prato de chili com carne à sua frente. Campeão em 2000 com o Lister Storm GT, é hoje piloto oficial Nissan. "Se quiser posso esperar que acabe o almoço", digo "Não, esteja à vontade. Podemos falar", responde-me com boa disposição. Gelo quebrado e sorriso nos lábios,

o piloto inglês revela-se uma pessoa apaixonada pelas corridas e, ao contrário da primeira impressão, gosta de falar sobre isso. "São boas memórias", responde quando é desafiado a falar do início do FIA-GT.

A diferença entre o ano em que foi campeão e a actualidade é grande. Já lá vai uma década e muito mudou. "As coisas eram tão diferentes. O campeonato era mais pequeno e amador. Para ter uma ideia, nem havia 'motorhomes'. Passávamos o tempo na box. Até comíamos lá. Hoje temos boa comida, mas na altura apenas havia uma tostadeira. 'Queres almoçar? Serve-te', dizia-nos o responsável da equipa. Pegávamos em pão, fiambre e queijo e colocávamos na tostadeira", recorda.

A alimentação pouco variada era uma das formas de poupar dinheiro. Ao nível financeiro os valores eram substancialmente mais baixos do que hoje. Uma formação que queira lutar pela vitória no campeonato tem de gastar 1,5 milhões de euros/ano. Em 2000, quando Walter foi campeão com o Lister Storm GT, o patrão da equipa gastou cerca de 700 mil euros.

Actualmente, o FIA-GT é o quarto campeonato do Mundo a par da Fórmula 1, do WRC e do WTCC e isso contribuiu para exacerbar as diferenças entre passado e presente. "Penso que sempre houve muita competição. Com ou sem marcas envolvidas a nível oficial, sempre correram pilotos de qualidade com bons carros no campeonato", mas

o nível da competição cresceu. "Tudo se tornou profissional, basta olhar para o 'paddock' actual para perceber isso." Mas ao contrário do que acontecia em 2000, em que quem tivesse o melhor carro e o melhor piloto ganhava, hoje as coisas não funcionam assim. Com a adopção de um sistema de equilíbrio no rendimento dos GT, que não existia há uma década, "o interesse pelas corridas é tremendo. Todos os construtores envolvidos, e são seis neste momento, já venceram. Julgo que para o espectáculo é a melhor solução, bem como o facto das corridas, hoje, terem apenas uma hora de duração. Para os puristas das provas de resistência não é o melhor, mas julgo que, com estas medidas, o promotor do campeonato está a tornar



Sem visibilidade

Lamy perdeu a oportunidade de sonhar com a vitória em Portimão quando o capot do Aston Martin se abriu e lhe tirou a visibilidade. Na segunda corrida foram os pneus que castraram as ambições dos pilotos Aston Martin.



Os colegas de equipa de Miguel Ramos na Vitaphone, Andrea Bertolini (à esq.) e Michael Bartels (à dir.) só têm razões para sorrir porque estão bem lançados para serem campeões

Miguel Ramos não gosta de palhaçadas

SEM QUALQUER PONTO CONQUISTADO na jornada portuguesa do campeonato do Mundo de GT, a sétima da temporada, Miguel Ramos e Enrique Bernoldi tiveram um fim-de-semana para esquecer. Para piorar a situação, a dupla luso-brasileira nem sequer conseguiu terminar a segunda corrida, sendo que na primeira terminou mas apenas no 14º lugar.

Tudo porque esta disciplina tem tido elementos de intensidade elevada, o que leva a toques mais habituais em competições como o campeonato do Mundo de carros de Turismo, em que corre Tiago Monteiro. **Miguel Ramos mostrou-se muito indignado por o seu Maserati ter sido alvo da impetuosidade dos adversários em quatro ocasiões** só na primeira corrida, e viu fazerem o mesmo no turno de Bernoldi. Na segunda contenda, a confusão das primeiras voltas atingiu a dupla do segundo Maserati MC12 da Vitaphone e Ramos já nem guiou mais perante o público português, pois o seu colega brasileiro ficou fora de prova pouco depois da partida. "Isto não é o campeonato do Mundo de GT. Parece mais o campeonato do Mundo de carrinhos de choque", lamentou Miguel Ramos que, apesar de ser conhecido por ter uma atitude muito sóbria na análise às corridas, desta vez não se conteve e caracterizou todas estas situações como uma "palhaçada".



Miguel Ramos pouco andou com o Maserati MC12 no circuito de Portimão porque na principal corrida do fim-de-semana o carro "encostou" ainda no primeiro turno

a audiência do Mundial de GT mais abrangente" e, como tal, mais interessante para as marcas que investem nesta competição.

CRESCER NO FUTURO

Jamie Campbell Walter não tem dúvidas que a base está assegurada e o campeonato tem tudo para melhorar. "O facto de haver regras para equilibrar o andamento permite a marcas que queiram entrar no campeonato, fazê-lo com a garantia de que vão poder andar ao nível dos carros que já competem, o que é uma motivação", explica o piloto britânico que gosta "do calendário e do formato de todo o campeonato. A única coisa que seria interessante era ter uma corrida como as 24 Horas de

Spa. Como é uma prova longa, poderia ter uma pontuação a dobrar".

O organizador do Mundial, Stéphane Ratel, completa a ideia e garante que o crescimento é o caminho natural com a possibilidade de ainda haver mais construtores envolvidos. "Em GT3 há 15 marcas e 17 modelos diferentes. Hoje em dia é fácil transformar um carro desses num GT1" e por isso o potencial é grande, explica o francês que quer aumentar o calendário faseadamente mantendo Portugal, pelo menos, até 2012.

Terminada a entrevista, agradei e Jamie Campbell pôde saborear as últimas duas garfadas da sua comida e preparar-se para mais uma corrida...

João PICADO
jpicado@motorpress.pt

Ferrari e Porsche fora do espírito

O ORGANIZADOR DO MUNDIAL DE GT justifica a ausência da Ferrari e da Porsche com as diferenças do ponto de vista face a esta competição específica. "Eles acham que são os melhores e, por isso, envolvem-se em campeonatos de pura performance. Aqui há um equilíbrio entre todos os carros para dar a primazia aos pilotos e evitar que os custos subam. É preciso perceber que não há 80 mil pessoas nas bancadas, mas sim dez mil, ou seja, o retorno tem de crescer e por isso não se pode gastar mundos e fundos em desenvolvimento", explicou Stéphane Ratel.



O potencial de crescimento do Mundial de GT é grande porque há 15 marcas com carros de GT3 que facilmente podem fazer o "upgrade" para GT1



72

O Campeonato FIA GT, passou uma vez mais por Portugal e nós fomos a Portimão ver como as coisas têm evoluído, desde a primeira vez, há 10 anos...

