

The logo for RPM magazine, consisting of the letters 'RPM' in a large, bold, white sans-serif font. The background of the entire page is a photograph of a GT1 race track with several cars and a large, empty stadium in the background.

Provas da semana

GT1 / ALGARVE O POSSÍVEL E O NECESSÁRIO

Os pilotos portugueses tiveram resultados algo discretos na jornada do Campeonato do Mundo de GT1 do Algarve, onde a Nissan deu o pontapé de saída, mas foi a Maserati que colheu os louros, permitindo à Vitaphone ampliar a sua liderança
Paulo Manuel Costa





RPM

MUNDIAL GT1/ALGARVE • PROVA 7/10



Bertolini e Bartels venceram a corrida de domingo e dilataram a liderança



Thomas Mutsch e Richard Westbrook (2.º) estiveram a um pequeno passo de vencer

MUNDIAL GT1 / ALGARVE O POSSÍVEL E O NECESSÁRIO cont.

PARA quem segue o Campeonato do Mundo de GT1, duas coisas importantes aconteceram no Autódromo Internacional do Algarve: a Nissan conseguiu a sua primeira vitória no campeonato em pista (a anterior, em Silverstone, foi na secretária), e a Vitaphone Racing Team ficou mais confortável no comando do campeonato, tanto de pilotos como de equipas. Para quem quer saber essencialmente do que se passa em Portugal, Miguel Ramos e Pedro Lamy, convidado especial de uma das equipas Aston Martin, tiveram resultados discretos, embora por culpa alheia.

Para Ramos, que participa regularmente no campeonato, este foi mais um de uma série de maus resultados que têm sido normais este ano, com o piloto português e o seu colega Enrique Bernoldi a envolverem-se novamente em

toques, colisões e abaloamentos. Como resultado, a dupla luso-brasileira da Vitaphone terminou a corrida de qualificação no 13.º lugar, depois de ter partido de quarto, enquanto na corrida principal, nem tiveram tempo de aquecer, pois Bernoldi envolveu-se numa colisão, logo na primeira curva, terminando aí a aventura.

Lamy, por seu lado, regressou ao FIA GT 'normal' (depois de sair do campeonato em 2005, apenas tem participado nas 24 Horas de Spa) e também voltou ao Aston Martin DBR9, um carro que não conduzia desde 2006. Emparelhado com Stefan Mücke, o seu objetivo era ajudar o outro carro da Young Driver AMR a manter-se na luta pelos lugares cimeiros. No entanto, Lamy ficou com a primeira corrida comprometida quando se abriu o capot na primeira volta, acabando em 15.º, enquanto na segunda começou a perder terreno na fase final devido a um desgaste elevado dos pneus (o que também afetou o outro carro da equipa alemã), fazendo um pião e caindo para 11.º,

um furo abaixo dos pontos, depois da dupla luso-alemã ter recuperado até ao sétimo posto, logo após a paragem nas boxes, tendo Lamy incomodado o Aston Martin da francesa Hexis AMR.

TUDO A FAZER CONTAS

Sábado foi um dia que correu de feição à Sumo Power GT, uma das equipas Nissan, graças ao excelente andamento de Peter Dumbreck e Michael Krumm, dois pilotos que nos últimos anos têm feito carreira no Japão, mas que este ano regressaram à Europa para ajudar o novo Nissan GT-R a tornar-se uma máquina ganhadora, o que finalmente conseguiram. A vitória foi difícil, pois durante grande parte da corrida a dupla teve sempre pressão de Michael Bartels e Andrea Bertolini, no Maserati da Vitaphone, e de Marc Hennerici e Alex Margaritis, que lideraram a primeira fase com o Corvette da Phoenix Racing.

No domingo, no entanto, a Nissan perdeu a corrida nas boxes depois de liderar no início, caindo para quarto, muito longe dos

três primeiros. Bartels e Bertolini conseguiram assegurar a vitória, mas como os próprios admitiram, se a prova durasse mais duas, o Maserati já não teria pneus para aguentar a investida do Ford GT da Matech Competition, de Thomas Mutsch e Richard Westbrook, que na altura tinha o rápido piloto britânico ao volante. No entanto, Mutsch – que começou o ano a fazer equipa com Romain Grosjean – ficou mais longe dos pilotos da Vitaphone na luta pelo título.

Hennerici e Margaritis, que começaram a dividir o volante do mesmo carro apenas na última prova, em Oschersleben, foram novamente ao lugar mais baixo do pódio, com o primeiro a afastar-se de Darren Turner e Tomas Enge no campeonato.

No campeonato de equipas, a Reiter marcou, apenas, 14 pontos e também está cada vez mais longe da Vitaphone, pois no Algarve os seus Lamborghini LP670 estiveram envolvidos nas confusões do meio da tabela, ainda que ambos tenham pontuado na segunda corrida. **AS**





REAÇÕES DE PILOTAGEM

PEDRO LAMY

YOUNG DRIVER AMR
ASTON MARTIN DBR9



"Já não ando no carro desde 2006, portanto já me tinha esquecido de algumas coisas. Não dá para fazer comparação, mas parece-me menos eficaz no campo aerodinâmico. Gosto deste novo formato do campeonato, agora são duas corridas de *sprint*, cada corrida é um desafio para tentar ganhar pontos no campeonato. Infelizmente, perdi as hipóteses de ter um bom resultado logo de início por causa do *capot* se abrir na primeira volta, e na segunda os pneus começaram a desgastar-se. As últimas cinco voltas foram muito difíceis para conseguir manter-me em pista, tive um toque do Lamborghini e fiz o pião. Ainda podia ter tentado passar o meu colega de equipa, que estava muito lento, para ficar com o ponto do 10.º lugar, mas não fazia sentido para as contas do campeonato. Mas quero voltar, se surgir a oportunidade gostava de fazer as duas corridas sul-americanas."

MIGUEL RAMOS

VITAPHONE RACING TEAM
MASERATI MC12



"Isto assim não é uma corrida, só se for nos carrinhos de choque da feira. Na partida, para não bater num carro que se atravessa à minha frente, perdi vários lugares, bateram-me três vezes e ninguém vê nada. Depois fizeram o mesmo ao Bernoldi. Tinha corrido tudo bem nos treinos, e na corrida conseguia passar o Lamborghini na reta, mas nas curvas lentas a diferença de potência é muito grande, parece que estou parado. Podíamos estar muito melhores este ano se não estivéssemos envolvidos na confusão, como fazem o Bartels e o Bertolini. O Maserati é um carro que anda bem quando está sozinho, e assim eles têm conseguido ser mais regulares que nós."

CLASSIFICAÇÃO

Campeonato do Mundo de GT1, Portimão Supercar (7/10), Autódromo Internacional do Algarve, 4652 metros

1ª CORRIDA (34 VOLTAS)

CL	PILOTO	CARRO	TEMPO
1º	Peter Dumbreck/Michael Krumm	Nissan GT-R	1h01m00,808s
2º	Andrea Bertolini/Michael Bartels	Maserati MC12	a 2,474s
3º	Marc Hennerici/Alex Margaritis	Corvette C6.R	a 9,222s
4º	Darren Turner/Tomas Enge	Aston Martin DBR9	a 26,210s
5º	Thomas Mutsch/Richard Westbrook	Ford GT Matech	a 29,079s
6º	Altfred Heger/Alex Müller	Maserati MC12	a 39,464s
7º	Julien Jousse/Xavier Maassen	Corvette C6.R	a 39,581s
8º	Nicky Pastorelli/Dominik Schwager	Lamborghini LP670 RSV	a 39,982s
9º	Jamie Campbell-Walter/Warren Hughes	Nissan GT-R	a 40,108s
10º	Frédéric Makowiecki/Yann Clairay	Aston Martin DBR9	a 40,428s
11º	Seiji Ara/Max Nilsson	Nissan GT-R	a 40,680s
12º	Peter Kox/Christopher Haase	Lamborghini LP670 RSV	a 41,549s
13º	Enrique Bernoldi/Miguel Ramos	Maserati MC12	a 43,950s
14º	Frank Kechele/Jos Menten	Lamborghini LP670 RSV	a 44,500s
15º	Stefan Mücke/Pedro Lamy	Aston Martin DBR9	a 47,150s
16º	Jonathan Hirschi/Clivio Piccione	Aston Martin DBR9	a 58,365s
17º	Laurent Cazenave/Pertti Kuismanen	Corvette C6.R	a 1m15,030s
18º	Nik Mayr-Meinhof/Alessandro Pierguidi	Maserati MC12	a 1 volta
19º	Markus Palmtala/Renaud Kuppens	Ford GT Matech	a 1 volta
20º	Nicolas Prost/Neel Jani	Ford GT Matech	a 1 volta

2ª CORRIDA (34 VOLTAS)

CL	PILOTO	CARRO	TEMPO
1º	Andrea Bertolini/Michael Bartels	Maserati MC12	1h00m19,722s
2º	Thomas Mutsch/Richard Westbrook	Ford GT Matech	a 1,402s
3º	Marc Hennerici/Alex Margaritis	Corvette C6.R	a 15,482s
4º	Peter Dumbreck/Michael Krumm	Nissan GT-R	a 24,623s
5º	Maxime Martin/Bas Leinders	Ford GT Matech	a 31,945s
6º	Frédéric Makowiecki/Yann Clairay	Aston Martin DBR9	a 32,483s
7º	Peter Kox/Christopher Haase	Lamborghini LP670 RSV	a 32,850s
8º	Frank Kechele/Jos Menten	Lamborghini LP670 RSV	a 34,845s
9º	Altfred Heger/Alex Müller	Maserati MC12	a 41,948s
10º	Darren Turner/Tomas Enge	Aston Martin DBR9	a 43,495s
11º	Stefan Mücke/Pedro Lamy	Aston Martin DBR9	a 44,434s
12º	Nicolas Prost/Neel Jani	Ford GT Matech	a 46,306s
13º	Jonathan Hirschi/Clivio Piccione	Aston Martin DBR9	a 47,565s
14º	Julien Jousse/Xavier Maassen	Corvette C6.R	a 54,916s
15º	Markus Palmtala/Renaud Kuppens	Ford GT Matech	a 1m10,419s
16º	Laurent Cazenave/Pertti Kuismanen	Corvette C6.R	a 1 volta
17º	Christophe Bouchut/Marc Basseng	Lamborghini LP670 RSV	a 2 voltas
18º	Seiji Ara/Max Nilsson	Nissan GT-R	a 2 voltas
19º	Nik Mayr-Meinhof/Alessandro Pierguidi	Maserati MC12	a 2 voltas
20º	Karl Wendlinger/Henri Moser	Nissan GT-R	a 3 voltas

Pole position: M. Hennerici/A. Margaritis, 1m42,394s

Volta mais rápida: J. Jousse/X. Maassen, 1m43,763s

Volta mais rápida: N. Mayr-Meinhof/A. Pierguidi, 1m43,275s

CAMPEONATO

Pilotos: 1º A. Bertolini/M. Bartels, 122 pontos; 2º T. Mutsch, 95; 3º M. Hennerici, 80; 4º D. Turner/T. Enge, 66; 5º A. Margaritis, 65; 6º R. Grosjean, 62; 7º P. Dumbreck/M. Krumm, 67; 8º F. Makowiecki, 54; (...) 17º E. Bernoldi/M. Ramos, 28.

Equipas: 1º Vitaphone Racing Team, 152; 2º Reiter, 109; 3º Sumo Power GT, 99; 4º Young Driver AMR, 98; 5º Matech Competition, 95.

Construtores: 1º Maserati, 219; 2º Aston Martin, 175; 3º Ford, 122.

Próxima prova: Navarra Supercar, 23/24 de outubro



Mundial GT1
Vitaphone Maserati vence
sob forte pressão da Ford
Pág. 24





ID: 31957121

21-09-2010

MUNDIAL GT1 MASERATI DA EQUIPA VITAFONE COM VITÓRIA SUADA NO ALGARVE

