



PROMOÇÃO MERECEIDA

O Mundial de GT1 tem mesmo sabor internacional, iniciando a sua actividade no próximo fim-de-semana no espectacular circuito de Abu Dhabi

D EPOIS de ter ressuscitado as competições de GT na Europa, foram precisos 16 anos para o Campeonato FIA GT ganhar finalmente o estatuto de competição mundial. O novo Campeonato do Mundo de GT1 tem um figurino muito original para um campeonato de resistência, sendo agora disputado em duas corridas de uma hora cada, com 24 carros exóticos, todos numa só categoria. Miguel Ramos é o único português presente à partida, mantendo-se naquela que já é a sua equipa habitual, a Vitaphone Racing. A possibilidade de sagrar-se campeão do mundo será a ambição principal para época de 2010.

Pela primeira vez, existirá apenas uma categoria à partida, as máquinas topo-de-gama da classe GT1. Serão seis marcas com automóveis de sonho (os veteranos Maserati, Aston Martin e Corvette, lado a lado contra as mais recentes propostas desportivas da Ford, Nissan e Lamborghini), representando doze equipas, 24 carros e 48 pilotos. Algumas das equipas são já experientes no FIA GT, como a Vitaphone, Phoenix Carsport ou Reiter, enquanto outras são conhecidas de outros campeonatos (Hexis Racing, vinda do GT3 Europeu, ou Swiss Racing Team, da

CALENDÁRIO

17 de Abril	Abu Dhabi (EAU)
2 de Maio	Silverstone (R. Unido)
23 de Maio	Brno (Rep. Checa)
4 de Julho	Paul Ricard (França)
1 de Julho	Spa (Bélgica)
29 de Julho	Nürburgring (Alemanha)
19 de Setembro	Algarve (Portugal)
7 de Novembro	Durban (África Sul)
28 de Novembro	Interlagos (Brasil)
5 de Dezembro	San Luis (Argentina)

Fórmula 3), mas outras são completamente novas (Sumo Power, Triple H).

Mesmo assim, o plantel é de qualidade, como evidenciado pela lista de pilotos, incluindo várias estrelas das corridas de resistência (Darren Turner, Jamie Campbell-Walter, Peter Kox, Christophe Bouchut, Andrea Bertolini ou Mike Hezemans, entre outros) e até nomes com experiência de F1 (Karl Wendlinger, Enrique Bernoldi, Tomas Enge e Romain Grosjean).

PARA VER NA TV

De certo modo, o novo Mundial de GT1 pouco tem a ver com o FIA GT que o gerou. Em nome

do espectáculo televisivo, as antigas corridas de quatro horas ou 500 km foram ficando cada vez mais curtas, caindo para duas horas em 2009, adoptando agora um novo formato. Cada fim-de-semana terá uma qualificação semelhante à F1 (Q1, Q2 e Q3), seguida de uma corrida de 60 minutos no sábado. Esta corrida dará pontos apenas aos três primeiros e servirá para determinar a grelha para a corrida de domingo, também com uma hora de duração mas marcando todos os pontos até ao décimo lugar.

Este novo formato implica a saída das 24 Horas de Spa do calendário, que agora passará a ser uma prova especial, mas destinada às categorias secundárias. Mesmo assim, o Campeonato do Mundo de GT1 continuará a visitar Spa e outros circuitos tradicionais, como Silverstone (será a primeira competição com o novo traçado), Nürburgring, a fantástica pista de Potrero de los Funes, perto de San Luis, na Argentina, e o Autódromo Internacional do Algarve, a 18 e 19 de Julho. Pistas novas a destacar são a pista da Yas Marina em Abu Dhabi, onde arranca este campeonato na próxima sexta-feira, e o circuito urbano de Durban (África do Sul), que já recebeu o A1 Grand Prix. Paulo Manuel Costa



MASERATI MAIS FORTE

ERAM para ser dois os portugueses a participar no Mundial de GT1, mas César Campaniço preferiu concentrar-se na expansão da sua equipa Novadrivers e não vai assim pilotar o Nissan GT-R da Swiss Racing Team. Miguel Ramos vai continuar a ser o único português no campeonato, pilotando o Maserati MC12 da Vitaphone Racing pelo quarto ano consecutivo.

O piloto avança que "a Maserati teve que

desenvolver o MC12 com base no novo conceito de GT1 e este ficou muito diferente. Não tem controlo de tracção, é 100 kg mais pesado, tem restritor mais pequeno e a asa traseira foi estreitada mas gera mais arrasto. É como se fosse um carro novo". Novo é também o seu colega de equipa, Enrique Bernoldi (ex-piloto da TWR-Arrows), que em 2009 correu no FIA GT no Corvette da Sangari Team Brasil. Ramos elogia Bernoldi como "um piloto super-rápido e consistente, que não comete erros. Lutámos contra ele o ano passado e ficámos muito impressionados". Ramos antevê um campeonato baseado na estratégia "mesmo que as corridas pareçam de *sprint*. Primeiro, vamos ter um sistema de eliminação na qualificação, em que os dois pilotos têm que participar e não é possível mexer no carro. Depois, a corrida de sábado dá poucos pontos e é importante não estragar o carro para a prova de domingo, mas sem sacrificar a posição de onde se vai arrancar".



Miguel Ramos continua no Maserati MC12

ACTORES PRINCIPAIS

 Aston Martin DBR9 Motor 6.0 V12 Potência 600 cv Peso 1250 kg	Young Driver AMR	Tomas Enge Darren Turner Stefan Mücke Christoffer Nygaard
	Hexis Racing AMR	Jean-Denis Delétraz Frédéric Makowiecki Clivio Piccione Jonathan Hirschi
 Corvette C6.R Motor 7.0 V8 Potência 650 cv Peso 1200 kg	Mad Croc Racing	Xavier Maassen n/a Pertti Kuismanen Oliver Gavin
	Phoenix Carsport	Mike Hezemans Andreas Zuber Marc Hennerici Nicolas Armindo
 Ford GT GT1 Motor 5.3 V8 Potência 560 cv Peso 1200 kg	Matech GT Racing	Thomas Mutsch Romain Grosjean Natacha Gachnang Cyndie Allemann
	Marc VDS Racing	Bas Leinders Renaud Kuppens Markus Paltalla Maxime Martin
 Lamborghini Murciélago RSV Motor 6.5 V12 Potência 600 cv Peso 1250 kg	Reiter Engineering	Peter Kox Christopher Haase Ricardo Zonta Rafael Derani
	All-inkl.com Münnich	Christophe Bouchut Marc Basseng Dominik Schwager Nicky Pastorelli
 Maserati MC12 GT1 Motor 6.0 V12 Potência 600 cv Peso 1250 kg	Vitaphone Racing	Michael Bartels Andrea Bertolini Enrique Bernoldi Miguel Ramos
	Triple H Hegersport	Altfred Heger Alex Margaritis Matteo Bobbi Bert Longin
 Nissan GT-R GT1 Motor 5.6 V8 Potência 600 cv Peso 1250 kg	Swiss Racing Team	Karl Wendlinger Henri Moser Max Nilsson Seiji Ara
	Sumo Power GT	Michael Krumm Peter Dumbreck Warren Hughes Jamie Campbell-Walter