



GT OPEN ALGARVE

GANHAR EM CASA

A habitual visita do GT Open a Portugal recompensou o público nacional com triunfos das estrelas locais, incluindo a primeira vitória do ano para Miguel Ramos e um triunfo à classe para o Team Novadriver



FOTO RAFA SÁNCHEZ - CTR PRESS

ESTE ANO, o GT Open e o Campeonato de Espanha de GT ficaram mais entrosados, um pouco como aconteceu no primeiro ano da competição internacional da GT Sport, em que metade das provas de cada calendário pontuava para as duas competições. O Autódromo Internacional do Algarve foi a primeira pista a receber simultaneamente os dois campeonatos, resultando numa lista de cerca de 30 participantes, e em batalhas muito animadas nas duas corridas.

A jornada algarvia contou com a presença de pilotos e equipas portuguesas, embora menos que em anos anteriores. Miguel Ramos continua a ser o único a apostar no GT Open, uma vez que pode pilotar carros mais competitivos, como o Corvette, ao contrário da FIA GT Series, onde seria obrigado a andar de GT3. A equipa holandesa V8 Racing até adquiriu um Corvette ZR1, com motor de 5,5 litros,

para Ramos pilotar. Este carro é igual ao usado pela Corvette Racing e pela Larbre Competition nas 24 Horas de Le Mans, mas o piloto do Porto optou por regressar ao modelo antigo (com motor de 7 litros e um aerodinâmica menos evoluída), devido a problemas de compatibilidade do novo propulsor com o restritor, e as alterações só deverão estar prontas dentro de duas ou três corridas. Mas mesmo o carro antigo continua competitivo, permitindo a Ramos e ao seu colega, Nicky Pastorelli, vencer a corrida de sábado e terminar em segundo no domingo.

A Novadriver foi a única equipa portuguesa a correr no Algarve, e embora César Campaniço e Carlos Vieira tenham vencido a classe GTS no sábado (Manuel Gião e Lourenço Beirão da Veiga, por outro lado, tiveram alguns problemas mecânicos), os Audi R8 só estavam inscritos no Campeonato de Espanha, onde a vitória à classe não valeu, pois os GT3 mais recentes pontuam

na categoria principal. Este ano, a maioria das estruturas técnicas portuguesas optou por ficar apenas em Portugal, e mesmo as equipas espanholas não conseguiram montar projetos para correr em Espanha. A solução de Jesus Pareja foi convidar os estrangeiros a inscreverem-se no Campeonato de Espanha, como explicamos em separado.

RAMOS EM BOM PLANO

O início da corrida de sábado foi algo confuso, com o Safety Car a fazer uma volta adicional e o alemão Marco Seefried a causar um acidente na primeira volta, falhando completamente a travagem no gancho. Miguel Ramos acabou por ser prejudicado por Luca Filippi e acabou por perder algumas voltas atrás de César Campaniço, mas o piloto do Corvette conseguiu recuperar o terceiro posto e entrou cedo para a troca de pilotos, aproveitando a falta de um *handicap* de paragem nas boxes para entregar o volante

Depois do 2º lugar no sábado, Luca Filippi tomou um avião para Espanha, obrigando Andrea Montermini a recuperar sozinho até 3º no domingo



a Nicky Pastorelli com mais de 20 segundos de vantagem. O holandês limitou-se então a gerir a vantagem, ganhando com alguma facilidade sobre Andrea Montermini, que rendeu Filippi no Ferrari da Scuderia Villorba Corse, depois de ter caído para sexto com a troca de pilotos.

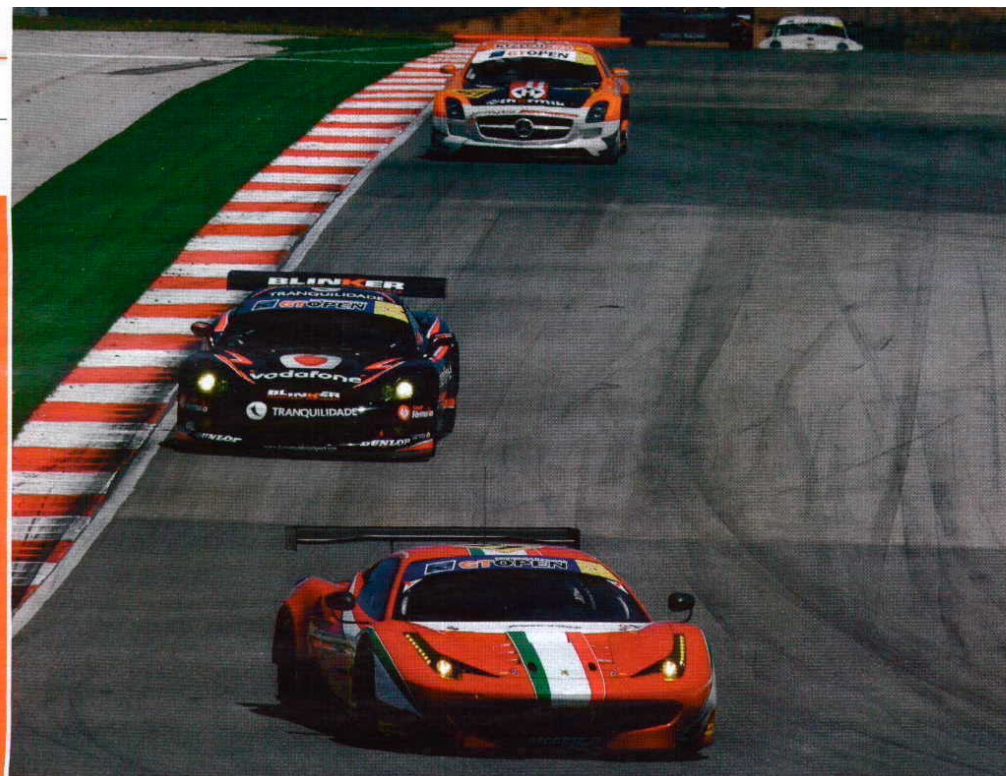
Carlos Vieira, entretanto, tinha assumido o volante do Audi da Novadriver e lançou-se no enalço do Ferrari da Esta Motorsports, na altura com o *gentleman driver* Aleksey Bakov ao volante. O piloto de

Braga não teve problemas em desvencilhar-se do russo para conquistar a vitória nos GTS e o segundo lugar para o Campeonato de Espanha. O empresário bielorrusso Alex Talkanitsa foi sendo passado por adversários, caindo para quinto, enquanto Jan Seyffarth beneficiou da estratégia de boxes para recuperar até sexto. Gião e Beirão da Veiga acabaram apenas na 16ª posição da geral e em 13ª dos GTS, com Gião a ter dificuldades para acompanhar os Ferrari nas retas, o carro a

ter problemas com o arranque após a troca de pilotos e Beirão da Veiga a fazer um pião.

No domingo, a vitória foi para Matt Griffin e Duncan Cameron, que não puderam participar no sábado devido a uma avaria na bomba de água do Ferrari 458 da AF Corse. Pastorelli não conseguiu acompanhar Griffin, que foi ganhando terreno a pouco e pouco, e o holandês entrou nas boxes cedo para entregar o Corvette a Ramos, ao mesmo tempo que foram montados pneus novos. O piloto português começou logo a ganhar terreno, reduzindo cada vez mais a vantagem depois de Cameron pegar no volante do Ferrari, terminando a corrida sete segundos atrás do carro vencedor, a mesma distância de antes da paragem de boxes, o que significou que Ramos conseguiu anular os 15 segundos de *handicap* nas boxes.

Andrea Montermini, a correr sozinho, conseguiu recuperar até ao terceiro posto, depois de ter sido forçado a partir do



Duncan Cameron e Matt Griffin (acima) bateram Miguel Ramos e Nicky Pastorelli por curta diferença, na segunda corrida, enquanto César Campaniço e Carlos Vieira (à dir.), foram ao pódio no sábado mas abandonaram no domingo



GT Espanhol evolui para sobreviver

APESAR da prova de Portimão marcar pontos tanto para o GT Open como para o Campeonato de Espanha, a ausência da maioria dos concorrentes habituais da competição nacional do país vizinho fazia temer pela sobrevivência deste. Apenas cinco carros (o Porsche da Drivex, o novo Ginetta da PCR Sport, o Mosler da Blue Jumeirah e os dois Audi da Novadriv, a única equipa portuguesa presente) pareciam, à primeira vista, contar para este campeonato. Jesus Pareja, organizador do campeonato, resolveu o problema permitindo às "equipas do GT Open inscreverem-se simultaneamente no Campeonato de Espanha, pois o regulamento é igual". Cerca de 20 carros estavam inscritos em ambas as competições, até porque três das cinco jornadas do calendário de Espanha

— Algarve, Jerez e Barcelona — são concomitantes. Para Pareja, as duas corridas de duas horas, que vão ter lugar em Jarama e Valência, constituem



"apenas um esforço adicional, até porque as equipas podem ter um terceiro piloto. Não digo que todas as equipas do GT Open vão participar nas provas de resistência, mas devemos ter grelhas de 20 carros". Com a ausência de equipas tradicionais do campeonato, como a RCA Racing, Bolido Racing e Baporo Motorsport, bem como várias estruturas técnicas portuguesas, o chefe máximo da GT Sport, empresa que organiza o GT espanhol, o GT Open e o F3 Open, declarou que "o efeito da crise económica nas corridas em Espanha foi impressionante", e urgiu para uma maior união entre as corridas das provas portuguesas e espanholas, explicando que "é impensável estarmos separados. Para sobrevivermos todos, precisamos de fazer alguma coisa em conjunto".

final da grelha e a cumprir dez segundos extra nas boxes. O piloto italiano correu sozinho no Ferrari da Villorba, pois Luca Filippi teve que viajar para Espanha, para fazer os comentários da Fórmula 1 para o canal italiano Sky. Depois de render Roman Mavlanov,

Pol Rosell venceu a classe GTS no Ferrari da Russian Bears, batendo o Ferrari da AF Corse, pilotado por Michael Lyons e Matteo Beretta.

A Novadriv acabou longe dos lugares cimeiros, começando por Carlos Vieira, que não conseguiu evitar o

Corvette de Diederik Sijthoff, que fez um pião após ter sido 'virado' por outro adversário. O Audi ficou muito danificado e acabou nas boxes, ao fim de pouco mais de meia hora. No segundo carro, Beirão da Veiga debateu-se com um mau alinhamento, o que lhe custou

vários lugares no primeiro turno. Mas o pior aconteceu na troca de pilotos, com Gião a perder cinco minutos sem que os mecânicos conseguissem reiniciar o motor do carro. A dupla portuguesa acabou em último, a duas voltas do vencedor. PAULO MANUEL COSTA



INTERNATIONAL GT OPEN VISITOU AUTÓDROMO DO ALGARVE PRIMEIRA VITÓRIA DO ANO PARA MIGUEL RAMOS

