



Paixão

NOS BASTIDORES DAS CORRIDAS ONDE ANDAM OS PILOTOS PORTUGUESES

→ GT Open já passou por Portimão e Miguel Ramos é um dos protagonistas do campeonato

Como são os GT onde Ramos luta pelo título

Miguel Ramos luta pelo ceptro no GT Open. É o campeonato de GT internacional **mais acessível que existe, mas, pelos vistos, também um dos mais polémicos** e com o piloto português no meio da discussão...

Quando nasceu em 1999, o campeonato de Espanha de GT veio a Vila do Conde mostrar como se podia correr com carros de GT que já não eram permitidos noutros campeonatos e que, por isso mesmo, tinham preços aliciantes e eram capazes de ainda dar corpo a corridas muito interessantes. A ideia do espanhol Jesus Pareja vingou e daí para cá nunca mais deixou de existir, passando até em 2006 a fazer uma competição europeia à qual foi dado o nome de GT Open. Os portugueses, quando viram o que Pareja estava a fazer - propondo carros rápidos a preços muito competitivos - olharam de imediato "para o lado" e começaram a atravessar a fronteira cada vez com mais frequência.

O atual presidente da Federação Portuguesa de Automobilismo e Karting, Manuel Mello Breyner, bem se pode gabar de ter sido o precursor de uma iniciativa nacional que anos

mais tarde se traduziria em dois títulos para as cores portuguesas.

Hoje quem luta pelo título no campeonato internacional GT Open é Miguel Ramos. E fá-lo pela segunda vez consecutiva com um Corvette da equipa V8 Racing, um carro e uma estrutura que têm sido alvo de uma certa contestação por parte dos adversários - que consideram que este carro desvirtua o espírito do regulamento criado por Pareja, uma vez que, aparentemente, no essencial, não é mais do que um antigo carro da super classe GT1 limitado em alguns pontos (como a admissão de ar para o motor, transmissão e travões) para que pudesse ser convertido para a também antiga classe GT2 à qual Pareja chama de SuperGT.

Na prática, e nomenclatura à parte, os Chevrolet Corvette da V8 Racing pouco ou nada são vistos noutros campeonatos, porque tecnicamente não têm cabimento legal. Mas Pareja

mais não fez do que os acolher, como fez na génese do campeonato que montou em 1999.

Poderá não ser de todo justo, daí as críticas ou até mesmo o afastamento de potenciais concorrentes - pois, verdade seja dita, o GT Open já teve mais do que duas dezenas de carros e em Espanha o campeonato morreu mesmo. Mas isso sucedeu por outras questões que tem a ver com a crise financeira que o país vive, com especial incidência na construção civil - de onde eram oriundos grande parte dos participantes neste campeonato de GT que era (e ainda pretende ser) o mais barato de todos os que se disputam por esse mundo fora.

E tudo porque os pilotos fazem apenas corridas de uma hora de duração e poucos treinos - o que, tudo somado, faça com que paguem cerca de 400 mil euros (a dividir por dois) para andarem pouco mais de duas horas por cada um dos oito fins de semana

do calendário de provas.

"E o campeonato GT Open só não é o mais barato de todos porque deveria ter seis fins de semana, como foi inicialmente falado", recorda Paulo Ferreira, o líder da equipa Sports & You - que coloca em pista um Mercedes-Benz SLS GT3 para a dupla António Coimbra/Luis Silva.

De resto, a classe GT3 (ou melhor, como Pareja lhe chama, classe GTS) é a que tem mais concorrentes: nada menos do que 14 contra os 5 SuperGT ou antigos GT1/GT2 - esses sim bem mais caros do que os 40 euros por quilómetro que custa a quem quer alugar um lugar para correr num GT3, como o fez, por exemplo, o indiano que reparte a condução do Audi R8 LMS do Team Novadrivier, com César Campaniço. Outra das equipas nacionais que competem neste campeonato GT Open.

José RIBEIRO

jribeiro@motorpress.pt

"Open é competitivo"

AO PERCORRER todos os campeonatos onde a AF Corse está envolvida como equipa designada pela Ferrari para se ocupar dos clientes que se dirigem a Maranello para comprar os mais recentes 458 Italia, Maurício Pinheiro (na foto) tem sido confrontado com realidades muito diferentes. E não duvida que o GT Open é um campeonato com equipas muito boas, capazes de lutar pelos melhores, seja em que competição for. Além disso, também tem alguns bons pilotos. "A única coisa menos boa é o pro-

fissionalismo da organização, mas há um conjunto de premissas que acabam por atrair os participantes, com a criação de duas categorias: uma mais competitiva, como são os SuperGT, onde se podem abrir mais os restritores de admissão de ar e fazer outras regulações na afinação da suspensão, ao passo que nos GT3 ou GTS existem mais limitações. E depois, em termos de pilotos, enquanto no SuperGT podem ser os dois profissionais, nos GTS, pelo menos um deles tem de ser amador."



“A equipa é muito forte”

AS CONTANTES SUBIDAS AO PÓDIO e o facto de se manter na equipa holandesa V8 Racing tem para Miguel Ramos uma explicação: **“É uma equipa forte, onde tenho um colega para guiar o Corvette, também muito forte e onde tudo corre na perfeição.”** E como nestas corridas todo o detalhe conta, na V8 Racing sinto que há atenção ao detalhe. E, como tal, os resultados acabam por surgir.” Ramos lamenta que haja menos carros da classe SuperGT, iguais ao seu, em pista, “como sucedia o ano passado. Mas os que estão são supercompetitivos. Ultrapassar aqui não é nada fácil, porque o nível de andamento dos pilotos é muito semelhante.”



E agora os Turismos?

Jesus Pareja, o espanhol organizador do GT Open e apoiante de outras competições que possam preencher o programa das suas provas, já tem em mente outra proposta para ir de encontro à crise financeira que obrigou muitos dos seus clientes a fugirem para outras disciplinas... “a minha ideia é criar uma competição de carros de turismo, de tração traseira, que não custem mais de 50 mil euros e que possam nascer de várias marcas, para que os valores de participação sejam realmente muito baixos - porque é isso que necessitamos neste momento.” Se vingará ou não, só o tempo o dirá.



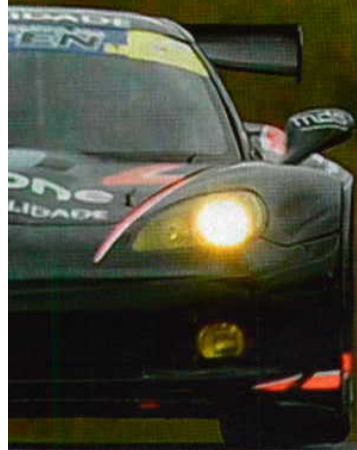
Os Ferrari 458 (ao lado) estão em maioria no GT Open, mas também por lá se vêem Mercedes (esporadicamente aparecem os da Sports & You) e Porsche, Nissan GTR ou Chevrolet, como o da equipa onde corre Miguel Ramos já há uns anos

Os SuperGT são carros que andam na ordem dos 600 mil euros ao passo que os GTS (GT3) se ficam pelos 380 mil euros.

Comida no circuito ajuda a baixar os preços

UM DOS PORMENORES que faz baixar os custos de participação para os pilotos, porque as equipas também têm menos despesas, é com o catering que a organização do GT Open disponibiliza em todos os circuitos. “Mandar todos os mecânicos almoçar ou jantar fora durante vários dias tem custos que

no final do ano têm de ser assumidos por alguém e, neste caso, são imputados aos pilotos. Por isso, quando temos uma forma de comer mais barato, também os custos de participação são mais baratos para todos”, explica Maurício Pinheiro, um dos responsáveis pela gestão da equipa AF Corse.





60

GT Open fomos conhecer os bastidores desta competição, que reúne alguns dos melhores carros de GT do momento e onde o português Miguel Ramos lidera, ao volante do seu Corvette.

