



Paixão

→ GT OPEN PASSOU PELO AUTÓDROMO DO ESTORIL... E COM MUITO MENOS CARROS E ESPANHÓIS DO

O estranho mundo dos GT

O campeonato GT Open que outrora punha mais de duas dezenas de carros em pista, trouxe ao Estoril apenas 13 concorrentes e cinco deles eram nacionais. Estranho, quando o Blancpain Endurance Series tem 60 carros e os GT italianos tem 40...



Uma corrida de GT só é acessível se o piloto pagar entre 90 e 100 mil euros por época. Mas os GT3 são muito caros...

Jesus Pareja, o organizador do campeonato europeu GT Open que passou no último fim de semana por Portugal - como o faz há mais de 10 anos -, trouxe até ao Autódromo do Estoril apenas 13 concorrentes (e destes, cinco eram nacionais), o que significa que a competição deste an-

tigo piloto espanhol terá apenas oito participantes, praticamente, permanentes. Uma situação difícil de digerir, a começar pelo próprio Pareja, que, à semelhança dos mais atentos às corridas de GT, olham para o Blancpain Endurance Series e se questionam porque razão esta competição tem 60 carros, ou o campeonato italiano de GT teve 36 participantes na primeira corrida...

"A crise económica tirou

muitos carros das pistas", começa por lembrar Pareja, "e, depois, os GT3 estão a enfermar de um problema: a grande subida de custos. Hoje, um carro destes custa de base 450 mil euros e, se a isto somarmos mais um conjunto de suplentes, chegamos facilmente aos 600 mil euros. Posto isto, para pôr este carro a correr, os pilotos têm de pagar mais de 200 mil euros cada um e a verdade é que não há na Europa muitos pilotos com esta capacidade financeira. O limite são os 100 mil euros por época e é nisso que toda a gente tem de pensar, a começar pelas entidades federativas. Pois, tal como sucedeu no passado, em que se acabou com os caríssimos GT1, e

depois com os GT2, acho que é altura de colocar um travão nos GT3 - pois as marcas viram nesta competição um filão de negócio e todos os anos lançam evoluções e carros novos que quase ninguém pode pagar." Quanto ao Blancpain Endurance Series, a explicação de Pareja é simples e faz sentido: "O 'motor' desta competição são as 24 Horas de Spa, tal como as 24 Horas de Le Mans estão para o Mundial de Resistência (WEC). As marcas querem é vencer em Spa e por isso vemos 20 carros no Blancpain oficiais. Depois, há lá mais 20 de gentleman driver que correm ali porque 'todos vão' mas só fazem número, pelo que restam outros 20 que sabem o



IBÉRICOS

Jesus Pareja, organizador do GT Open, com Teo Martin, um dos poucos donos de uma equipa e o piloto Álvaro Parente.

Nº 1331 - 14 de maio 2015 - semana 20



QUE NO PASSADO

Lusitana paixão

O FADO QUE LEVOU DULCE PONTES ao Festival Eurovisão da Canção de 1991 só não foi um fado triste para os portugueses, porque, nesta competição europeia onde participaram seis equipas lusas, ainda houve quem conseguisse subir ao pódio e vencer à classe. No entanto, houve quem não saísse muito contente do Estoril, como a dupla Álvaro Parente/Miguel Ramos que passou da liderança no GT Open para 2.º, com um ponto de diferença. **Eles bem lutaram como puderam, mas o McLaren 650S é rápido nas curvas mas muito lento em reta** face aos Ferrari. E por isso, nas duas corridas, o melhor que conseguiram foi ser 4.º (3.º na primeira corrida em termos de classe) e 5.º classificados. Campaniço também se queixou que o seu Audi R8 era dos mais lentos em reta - "menos 10 km/h que os outros" - e foi apenas 4.º na segunda corrida, depois de desistir na primeira, quando Joel Camathias, que dividia consigo a condução do carro alemão, partiu a embraiagem ao sair das boxes. Bem esteve a dupla da Ferrari Portugal, Francisco Guedes/Filipe Barreiros, que, com o 458 Italia da Af Corse, alcançou o 3.º lugar no primeiro confronto, vencendo também a categoria dos amadores. Na segunda prova, as coisas não foram brilhantes e ficaram nono.

Do McLaren para o Renault "LMP2"

Esta semana, Miguel Ramos vai voltar a conduzir um superdesportivo, melhor que o McLaren 650S GT3, "porque estamos a falar de um carro que só não é um protótipo LMP2 de Le Mans, porque está totalmente carenado, é maior e não tem tanta asa, mas é fenomenal". O carro é o Renault RSO1 que Ramos vai guiar no novo troféu das World Series "a meias" com António Coimbra. Os testes são este final de semana em Valência e a primeira corrida em Spa, na Bélgica, no final do mês.



que estão a fazer. Ao que parece, se fizeram as contas chegam à conclusão que dividir a condução do GT3 por três pilotos sai mais barato do que as corridas de Sprint do GT Open ou de outro campeonato nacional, porque apenas se dividem as contas por dois." De resto, há quem diga que o GT Open é mesmo mais caro do que correr no Blancpain Endurance Series, até porque esta competição só tem cinco provas contra sete do campeonato de Pareja. "Quanto ao campeonato italiano, é também estranho ver 36 carros, mas eu acho que muitos deles não vão fazer todas as provas, pelo que me disseram alguns donos de equipa. Não há dinheiro"... como não há em Espanha,

"nem na Rússia, nem na América do Sul, de onde vinham tantos pilotos". Aqui ao lado, talvez a situação seja pior do que em Portugal, "porque só há duas equipas espanholas no GT Open, um piloto espanhol que não paga para correr e nem sequer há os carros de GT que havia no passado. Foram todos vendidos", diz Jesus Pareja, lamentando por seu lado que, em contraponto, haja 22 circuitos em Espanha para se fazerem corridas e... "não exista sequer um campeonato de velocidade capaz!".

Em suma, "temos de parar e voltar atrás" e esperar que as coisas reanimes.

José RIBEIRO
jribeiro@motorpress.pt



Fotos: J. A. R. S.

Carrinhos de choque?!

Santos da casa não fazem milagres, sobretudo quando há mais diabos que anjos, como Manuel Gião e Lourenço Beirão da Veiga sentiram nesta passagem da Seat Leon Eurocup pelo Estoril.

O segundo confronto da época voltou a não sorrir aos pilotos portugueses empenhados no troféu monomarca europeu organizado pela Seat com os Leon. Tal como aconteceu na primeira prova do ano, em Paul Ricard, também agora, Manuel Gião e o seu cunhado Lourenço Beirão da Veiga viram as suas corridas condicionadas por alegadas atitudes anti-desportivas dos adversários, que "correram" literalmente com ambos os pilotos da pista!

Se na prova francesa foi Beirão da Veiga que não terminou as duas corridas, agora, a "sorte" bateu à porta de Gião que, quando discutia os primeiros lugares, voltou a ser empurrado de encontro aos rails, curiosamente, na mesma curva do traçado do Estoril...

"O ano passado, havia guerras, mas os pilotos, como eram mais experientes sabiam o que estavam a fazer. Mas

este ano", sublinha Gião, "há muita gente nova que não tem noção do que é competir num troféu e resolve tudo empurrando os outros. E isto é tão mais lamentável quanto o facto da organização nada fazer", desabafa o "vice-campeão" da Seat Eurocup 2014, bastante agastado com mais duas corridas sem somar qualquer ponto. E vão quatro a zero, porque nas duas anteriores, embora tenha terminado em 9.º e 10.º, não lhe foram averbados pontos, porque eles terminam no 8.º lugar.

Quanto a Beirão da Veiga, a tristeza também era mais do que evidente, porque o 11.º lugar da primeira corrida soube a muito pouco, quando o objetivo era terminar mais à frente. Mas também na segunda corrida foi abalroado logo ao fim de 500 metros, terminando a prova com a direcção do Seat aberta. Em suma, um fim de semana para esquecer...



Gião foi posto fora das duas corridas na mesma curva. Com pilotos tão agressivos, é difícil apelar à experiência, para ser mais cauteloso