



EXCLUSIVO  
auto  
hoje

Miguel Ramos apresenta o protótipo da Aston Martin para Le Mans

# O meu melhor carro



Fotos: João Carlos Oliveira

Desde que foi pela primeira vez a Le Mans com um carro de GT, Miguel Ramos sempre disse que gostaria de lá voltar um dia com um protótipo, de preferência que lhe permitisse lutar pelos primeiros lugares. Este ano, o sonho concretiza-se com o Aston Martin LMP1. Nos testes realizados no Algarve, o português apresentou o seu novo carro em exclusivo para o Autohoje.



No Algarve, a equipa não teve descanso porque para além de por à prova o Aston Martin durante 30 horas seguidas em condições muito exigentes, aproveitou, também, para recolher informação para a corrida que ali se realizará em Agosto



Quem não conheça bem Miguel Ramos pensará que o empresário português é um piloto profissional que vive para guiar carros de competição. Mas não é bem assim. As corridas são, aliás, um escape, um "hobby" para o portuense. Por isso, e para estar na sessão de testes de resistência que a Aston Martin fez no Autódromo Internacional do Algarve durante 30 horas, teve de fazer uma pausa na sua profissão de gestor. "Durante estes dias estouv de férias", justificava o piloto, depois de rejeitar mais uma chamada no telemó-

vel. Só assim consegue manter-se concentrado num passatempo extremamente exigente. Afinal, as responsabilidades são elevadas. Miguel Ramos está numa das três formações de fábrica inscritas para as 24 Horas de Le Mans. Porque para além da Peugeot e da Audi, só a Aston Martin participa com o cunho de estrutura oficial. A equipa vai inscrever três Lola Aston Martin para a mítica maratona. O 009 é o de Miguel Ramos, que faz equipa com o suíço, Harold Primat, e o inglês, Darren Turner. Para o portuense, este é um mundo

novo. Experiência em Le Mans já tem, com uma participação, mas em GT2. Na principal categoria é a estreia e o objectivo passa por dar à marca britânica o estatuto de melhor protótipo a gasolina. Chegar aos Diesel é quase impossível, "porque o regulamento os favorece", explica. Ramos não está preocupado em ser o melhor da equipa. Porque Tomas Enge, Jan Charouz e Stefan Mücke já têm um ano de experiência com o carro e, para o piloto do Porto é preciso adaptar-se a um carro completamente diferente do Maserati MC12

a que está habituado. "Ainda estou a aprender. A condução é muito diferente", adianta. O Lola Aston Martin obriga "a atacar para andar depressa. Se não se fizer assim a única coisa que acontece é andar devagar. Num GT é preciso dar um passo atrás. Porque se se atacar tanto torna-se ingovernável. O LMP1 reage à provocação. O GT não, porque é mais pesado, não tem carga aerodinâmica e adorna muito mais", esclarece Miguel Ramos. Por outro lado, as exigências são maiores. As velocidades, tanto a

máxima com em curva são altíssimas. Este ano, em testes em Paul Ricard e num treino específico de velocidade em Monza, o Lola Aston Martin chegou aos 340km/h! Em curva, como é tudo muito rápido, as forças laterais impõem respeito. No circuito de Portimão, o máximo sofrido foi de 3,4G. Na curva antes da meta fica-se pelos 2,9G mas durante alguns segundos. Isso obrigou mesmo o português a colocar um suporte para que a cabeça não fosse empurrada para fora! Resultado: "Tenho de fortalecer os músculos do pescoço."

## Guia prático de um protótipo espectacular

Miguel Ramos fez as honras da casa e explicou-nos, passo a passo, como é o Aston Martin LMP1 que vai correr nas 24 Horas de Le Mans.



### Suspensões semelhantes às dos fórmulas

Os amortecedores e as molas na horizontal são característicos nos fórmulas mas também nos protótipos de Le Mans. O facto de estarem fora do conjunto, directamente ligado à roda, é importante "porque em caso de acidente raramente se danificam. O que parte são os tirantes", explica Miguel Ramos. ■



### Aerodinâmica importante

Uma das coisas que mais impressionou Miguel Ramos, quando guiou o Aston Martin pela primeira vez, foi a capacidade de travagem e a velocidade em curva. Mas mais do que travões eficazes, que o são, o peso do ar é importantíssimo. "Basta tirar o pé do acelerador que o carro quase que pára", conta o piloto. ■



### Um carro "fácil" para miúdos

"Os miúdos não teriam problemas em guiar este carro. Parece uma Playstation", diz Miguel Ramos, enquanto explica as funções dos inúmeros botões no tablier. Desde diferentes mapas de gestão electrónica do motor à repartição de travagem, passando pela gestão da direcção assistida, tudo se faz do interior. ■

## Um Aston Martin nascido na Lola

O carro de Miguel Ramos é um Aston Martin oficial, mas tem a sua génese na fábrica da Lola. No início do projecto isso criou polémica. Mas agora já foi tudo esquecido.

Quando David Richards, patrão da Prodrive e director executivo da Aston Martin, disse à imprensa britânica que o carro da marca inglesa para Le Mans, inicialmente desenhado pela Lola era "um patinho feio" e que a sua equipa "o iria tornar num cisne" a polémica instalou-se porque, de um lado e de outro, todos reclamavam a responsabilidade técnica do projecto. Em Banbury, onde está sediada a Prodrive, defendia-se que tinham sido feitas alterações de fundo à base do Lola. Na fábrica de Norwich, por seu turno, dizia-se que as alterações eram mínimas. Polémicas à parte, e segundo a explicação

de Miguel Ramos, o resultado é um trabalho conjunto. Ou seja, "todo o habitáculo é Lola, mas a zona dianteira e a parte traseira foram feitas pela Aston Martin", como garante o piloto português, após analisar as diferenças para um modelo construído totalmente na Lola, que rodou no primeiro teste em Paul Ricard.

### 60 pessoas para cinco carros

A equipa de corrida da Aston Martin é composta por cerca de 30 pessoas, entre director de equipa e técnico (George Howard-Chapell), engenheiro chefe, técnicos de motores, de telemetria, de electrónica,

mecânicos, motoristas dos três camiões, entre outros. Para além destes, acrescentam os pilotos, três por cada carro. Em Le Mans, a formação será ligeiramente maior porque terá mais um protótipo para cuidar.

No entanto, em Banbury há mais pessoas a trabalhar porque para além do Lola Aston Martin LMP1 que está em constante desenvolvimento (no Algarve estreou um motor com injeção directa), a marca ainda trabalha nos carros de GT. O construtor britânico tem modelos que cumprem qualquer uma das subcategorias, desde a GT1 (a mais competitiva) até à GT4, mais próxima do modelo de série.



A Aston Martin trouxe dois protótipos ao teste de Portimão. No carro que simulou uma corrida de resistência já estava o novo motor com injeção directa. George Howard-Chapell, director desportivo, liderou a equipa durante os dois dias na pista algarvia

**VEJA ESTE FILME EM:**  
[webtv.autohoje.com](http://webtv.autohoje.com)

## FIA GT arrancou em três rodas

O segundo tempo obtido nos treinos para a primeira corrida do FIA GT, disputada na pista inglesa de Silverstone abria boas perspectivas para que Miguel Ramos começasse a sua campanha no campeonato FIA GT em boa forma. Mas infelizmente, o piloto português nem sequer chegou a fazer uma volta quando pegou no Maserati para fazer o seu turno de condução... "Foi muito azar. Normalmente, quando uma roda fica mal apertada, salta em andamento e conseguimos trazer o carro até às boxes, mas desta vez, a roda saltou e encravou-se na carroçaria do carro levando-me a ficar atravessado na pista. Ainda pensei tentar chegar às boxes, mas ia destruir o carro porque ainda estava muito longe. Para além disso, corria o risco de provocar algum acidente. Enfim", concluiu Miguel Ramos, "estou muito desapontado, porque a regularidade de resultados é importante para um bom desempenho no campeonato."

Depois de concluir os testes com o Aston Martin em Portimão, Miguel Ramos viajou logo de seguida para Silverstone onde foi guiar o Maserati MC12 do FIA GT



O carro inglês é particular e muito diferente de tudo aquilo que Miguel Ramos experimentou. No essencial, "é um autêntico monolugar, tanto pelos níveis de aerodinâmica, como por algumas soluções adoptadas, nomeadamente ao nível da suspensão, que são muito parecidas com os fórmulas". Dentro do habitáculo, o lugar do piloto é, por incrível que pareça, descaído para o lado direito, como se fosse um carro feito para as estradas inglesas. Tecnicamente a solução é algo descabida quando se procura o melhor equilíbrio. Mas os regulamentos assim o obrigam. Por isso, no lado esquerdo, onde supostamente iria o passageiro que não cabe!!! estão uma série de elementos, como baterias e dispositivos de comunicação que, com o seu peso, contribuem para o equilíbrio do carro. Assim, não é de estranhar que a distribuição de peso seja de 50 por cento à frente e a outra metade atrás. Quanto à

repartição de travagem, a diferença entre a frente e a traseira é pequena, com maior incidência sobre o trem dianteiro, 56 por cento, contra os 44 por cento atrás. Isso só é possível devido à forte carga aerodinâmica. Ter o habitáculo fechado pode parecer uma vantagem, mas nem sempre assim é. À noite a luminosidade é menor do que nas "barchettas" abertas, e à chuva, se a refrigeração não funcionar em condições, a probabilidade do vidro embaciar é grande. E ter de o limpar com uma esponja a velocidades estonteantes não é a ambição de Miguel Ramos quando arrancar para a próxima corrida das Le Mans Series, em Spa-Francorchamps, já este fim-de-semana, ou nas 24 Horas de Le Mans, no próximo mês. Para além disso, a entrada e saída não é tão fácil. De resto, Harold Primat é bem mais alto do que Ramos e Turner, o que obriga à utilização de "bacquets" amovíveis e que, mal ou

bem, sempre implicam mais tempo numa troca de pilotos. "Por isso, já percebemos que não podemos trocar nas paragens só para reabastecimentos. Se o fizermos demoramos mais 20 segundos. Assim, só o podemos fazer quando substituímos pneus. Isso leva a que cada um de nós tenha de cumprir dois turnos de condução - 45 minutos cada - de seguida. Durante a noite, estes poderão subir para três, porque como a temperatura desce, a equipa está a trabalhar, juntamente com a Michelin, no sentido de fazer com que um jogo aguento três turnos "porque se chegou à conclusão de que o tempo recuperado em pista com pneus novos não é suficiente para o perdido nas boxes", sustenta o português que, juntamente com mais cinco compatriotas dão corpo à maior representação nacional nas 24 Horas de Le Mans.

João Picado  
jpicado@motorpress.pt



Rápido em curva e com um potente V12 a gasolina, o Aston Martin, ainda assim, não chega para os Diesel oficiais da Audi e da Peugeot



### Piloto com ar condicionado

Comparativamente com os 60° que se fazem sentir dentro do Maserati MC12 que Ramos guia no FIA GT, o Aston Martin é muito mais confortável. Os regulamentos não permitem que uma "barchetta" fechada supere os 32° dentro do "cockpit" e, por isso, o carro tem um ar condicionado instalado.



### Travões eficazes a altas temperaturas

Os travões são iguais à frente e atrás, com bombas Brembo de seis êmbolos cada. Os discos ventilados de carbono têm uns enormes 380mm de diâmetro e as pastilhas funcionam acima dos 300° No Algarve são muito solicitados, mas em Le Mans, com rectas, obrigam a um atenção especial para estarem operacionais.



### Motor derivado da versão de série

O motor seis litros V12 é fabricado pela Aston Martin para os carros de estrada. Em Le Mans, a marca vai usar uma versão especial com mais de 650 cv, o que dá um rácio de 7,2 cv por cada 10 quilos, e um binário acima dos 700 Nm para um regime máximo de 7500rpm. Números impressionantes.



### Pneus "confidenciais"

A Aston Martin é uma das equipas oficiais que trabalha directamente com a Michelin. "Não podia ser de outra forma. Só assim se tem acesso a pneus de mistura confidenciais", sublinha Ramos. Este ligação trouxe ao Algarve vários técnicos e três camiões, só para o teste de 30 horas seguidas que a Aston Martin fez.

