



CARREIRA

MIGUEL RAMOS

Hélio Rodrigues

ANTES de mais, uma confissão: «Tenho autêntica paixão pelos automóveis.» Ainda ninguém tinha reparado nisso? Pois é – mas aquilo que poucos sabem é que Miguel Ramos, «quando era miúdo, queria ser piloto, mas de aviões.» Desse desejo escondido, este portuense de gema, que quinta-feira festejou, com a família, 36 anos («Estou velho! – garantiu, com um sorriso certinho, do outro lado da linha telefónica, que terminava em Nogaró, onde tinha acabado de pousar e estava «a trabalhar no computador.») garante que ficou a «muita paixão» que coloca naquilo que faz: «Sempre deixei claro que não queria ser piloto a tempo inteiro.

Isso, para mim, seria muito complicado.» Lado a lado com o piloto, existe um outro Miguel Ramos, o gestor e empresário. Mas disso recusa falar: «Quando estou numa pista, só penso em corridas. O resto, fica esquecido – que ninguém disso duvide, quando corro, é sempre para ganhar. Não

me passa pela cabeça outra coisa qualquer.»

A melhor equipa

Ao longo dos anos, foi um subir a escada, degrau a degrau, até «à melhor equipa», onde está hoje. E «no melhor campeonato do mundo. Há dúvidas? Em que outro cam-

peonato há cinco carros a lutarem, a duas provas do final do campeonato, pelo título? Tem sido um ano fantástico» - exulta. «O FIA GT é muito exigente em termos físicos, de maneira muito específica, por causa do calor que se atinge dentro dos carros.

Tudo pode acontecer – vencer num fim-de-semana, sair de pista no seguinte.» Por isso, não adianta nenhuma previsão, embora saiba bem que está entre os talhados para o título deste ano: «Nunca penso nisso. Vivo corrida a corrida, dando sempre o meu melhor. O que quero, sinceramente, é divertir-me.» E, co-

mo isso tem sido uma constante este ano, assume estar «muito contente.» Mesmo se, sem dúvida, adverte que estas coisas das corridas «são uma questão de sorte ou de azar. Se não, veja-se o que me sucedeu quando corri com o Saleen em Espanha e ganhei e, logo depois, no FIA GT e perdi. Ou quando continuei na Scuderia Itália, mas com o Aston Martin, que foi um fracasso.»

Talvez por isso, embora adiante que corre «para ganhar», Ramos acredita que a decisão do título deste ano no FIA GT vai arrastar-se até à última prova: «Até agora, temos tido sorte. Terminámos nos pontos todas as corridas. Só espero que isso continue a suceder. Depois, logo se verá.» Se for bem sucedido, será o títulos «mais importante» da carreira o piloto. Para já. ●

Protótipos são sonho antigo



MIGUEL Ramos tem uma paixão assumida: os protótipos. Em Março, por influência de Domingos Piedade, conseguiu um teste em Paul Ricard, com um Lola/Judd da equipa Charouz. E, como aliás já previa, ficou definitivamente rendido aos seus encantos: «É outro mundo! Foi o carro mais fabuloso que guiei até hoje.» Por isso, afirma que não gostaria de abandonar as pistas

antes de fazer uma incursão mais séria neste tipo de carros: «Todos os anos digo que este é o último! Mas não sei...»

Na verdade, aquilo que Ramos gostaria mesmo de fazer em 2008 era «o campeonato LMS. Mas terá que ser numa equipa ganhadora, pois não me vejo a fazer corridas para o terceiro lugar. E isso não é nada fácil, pois não existem muitas equipas ofi-

ciais nessas condições, para lá da Peugeot.» Porém, sempre vai afinando agulhas para outros horizontes: «Se tiver "budget" para isso, e falhar o LMS, farei o FIA GT numa equipa ganhadora e as 24 Horas de Le Mans com um carro "a sério". Além disso, gostaria de fazer algumas provas que sempre me fascinaram, como Daytona e outras corridas na América.»

«Corro por paixão»

Miguel Ramos não gosta de ser chamado de "gentleman driver". Porque, afirma, a paixão é aquilo que o faz mover montanhas para, aos fins-de-semana, estar nas pistas europeias. Sempre para ganhar

Ferrari ou Aston Martin

ELE HÁ coisas do Diabo! «A carreira de um piloto pode decidir-se por uma boa ou má escolha. A partir daqui, é muito fácil passar de bestial, a besta – de bom a mau piloto!» Não são palavras de lamentação, mas a constatação de uma verdade, que ficou a doer quando, em 2002, Ramos teve que decidir o que fazer no ano seguinte: «Nesse ano, eu fazia equipa com o Chaves e fomos campeões de GT em Espanha, com um Saleen. Na última corrida, em Barcelona, tínhamos que definir o que iríamos fazer em 2003. Estávamos num dilema: continuar com o Saleen, que ganhava tudo em Espanha, ou passar para o Ferrari 550 Maranello, que já era o rival do nosso carro, mas ainda não tinha dado provas de ser imbatível. Nessa prova, que fiz com uma perna engessada e de muletas, depois de uma rotura de ligamentos num jogo de futebol dias antes, o Saleen ganhou de novo. Foi



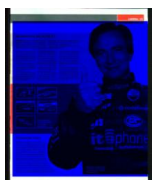
isso que nos decidiu: «Vamos continuar de Saleen! Grande asneira: em 2003 e 2004, os Ferrari venceram tudo o que havia para vencer e o Saleen não aguentava as três horas de uma prova de GT. Para nós, esses dois anos foram um fiasco. Se tivéssemos optado pelo Ferrari, se calhar tínhamos sido campeões do Mundo.»

Pilotar os melhores carros nas melhores equipas

ATÉ AGORA, Miguel Ramos pode vangloriar-se (embora, por feito, não o faça) de ter estado ao volante de alguns dos melhores carros de GT dos últimos anos. Pilotou o Saleen S7R, o Ferrari 550 Maranello, o Aston Martin DBR9 e, agora, o Maserati MC12 GT1. Com eles, conheceu a glória e, também, alguns dissabores: «Só me faltam o Corvette C6R e o Lamborghini Murciélago.» - confessa, adiantando que «este não gostaria mesmo nada de conduzir. Não é competitivo, é aquilo que se chama um "chaço".» Quanto ao Corvette, desvenda um segredinho: «Para este ano, estive quase a optar pelo Corvette, fazendo equipa com o Hezemans. O que me fez decidir foi o facto de nunca ter



guiado carros com pneus Michelin e estar muito curioso em o fazer. Já conhecia o Maserati e, nesta parceria com a Michelin, sinto-me muito contente por ter feito uma escolha certa.» Por uma vez, o piloto não foi batido «pelas alterações de regras que, no final de cada ano, mudam a relação de forças para o seguinte. Foi isso que sucedeu, quando escolhi correr com o Aston Martin, em 2005. Foi um fracasso, também porque, então, os pneus Pirelli não funcionavam com o Aston Martin.»



ID: 18353535

01-10-2007

Do autocross até ao FIA GT

PRIMEIRO, foi o autocross. Até chegar aos GT, passou pelos monolugares: «Cheguei aos fórmulas já velho. O que não deixa de ser uma contradição, pois são estes os carros que mais gosto e me dão verdadeiro prazer.» Hoje, depois de alguns títulos

internacionais, não esconde que gostaria de acabar a carreira nos protótipos, que são «fórmulas autênticas, mas com carenagem.»

Eis, de forma comentada, o "Year by Year" da carreira de Miguel Ramos.

1992 - «Autocross, com um Toyota Corolla 1600. Batia o Peugeot com motor 2 litros e experimentei um Celica 2.0, mas o Corolla era mais maneirinho e divertido. O meu mestre foi o José Rodrigues, de Murça. Fui campeão nacional em 1992 e 1993.»

1994 - «Iniciei-me na Velocidade, no Troféu BMW. Não conhecia nada daquilo, pistas, carro. Aprendi tudo com o António Rodrigues e o Manuel Fernandes. Ganhei o Troféu em 1996.»

1997 - Campeonato Nacional de Grupo N, com um BMW M3. Foi um fracasso. Existiam três carros ganhadores, iguais - o meu e os da S. Conrado, dos irmãos Petiz. Não teve piada nenhuma.»

1998 - «Resolvi internacionalizar-me. Fui para Itália, disputei o campeonato de SuperTurismo, com um BMW 320i. Um ano difícil, terminei em 6º dos privados.»

2000 - «Comecei nos monolugares. Fiz a Fórmula Toyota, com chassis TOMS antigo e motor Toyota. Nos dois anos seguintes, fiz a F3 espanhola. No último, era colega de equipa do Álvaro Parente, então com 16 anos. E eu com 30... Desanimei, estava na equipa errada, não me sentia competitivo. Ficou-me atravessado.»

2002 - «Não terminei a F3 e fiz, ao mesmo tempo, o Campeonato Espanhol de GT, com o Pedro Chaves. Foi divertido - ganhámos o campeonato.»

2003 - «Eu e o Pedro fomos para o FIA GT,

sempre com o Saleen. Um fiasco: o carro não acabava nenhuma prova, depois de ter sido invencível no ano anterior, em Espanha. Em 2004, mantive-me com o Saleen, mas na equipa do Ray Mallock. Não deu.»

2005 - «Fiz o LMS e o Campeonato de GT em Itália, com a Scuderia Italia. Foi fantástico: fiquei em segundo no LMS e venci o italiano.»

2006 - «Como estava muito contente com a equipa, continuei, mas no projecto do Aston Martin. Era a equipa oficial da marca, mas não resultou. O carro não se dava com os Pirelli, não combinavam. Um falhanço.»

2007 - «Em boa hora, decidi mudar. E fui para a melhor equipa do mundo, sem dúvida - a Vitaphone.»



- 1- Fórmula Toyota (2001)
- 2- GT em Espanha (2002)
- 3- FIA GT (2003)
- 4- FIA GT (2004)
- 5- LMS e GT em Itália (2005)

Preparação física

MIGUEL Ramos considera o Campeonato FIA GT como um dos «mais exigentes» em termos físicos. Assumindo-se como «muito regrado a comer», afastando-se, em Nogaro, de forma decidida e sem hesitar, de pitéus como o verdadeiro "paté de foie" e o competente Armagnac, admite que, «na equipa, tudo está muito definido, em termos de alimentação. Por isso, como muita massa, tomate, esses ingredientes que, todos sabem, nos fazem a nós, pilotos, bastante bem.» Por outro lado, Ramos pensa que a preparação física que pratica é, claramente, insuficiente «para ser um bom piloto de GT.» Modéstia à parte, ou seja, sem olharmos para os resultados, sabemos bem que esta confissão não é verdadeira: imagine-se, então, até onde poderia chegar, caso fizesse mesmo aquilo que diz ser necessário! Ou seja: «Correr todos os dias! Mas não tenho tempo para mais, além de correr durante três dias por semanas, 12 a 13 quilómetros de cada vez e, quando posso, fazer um bom jogo de "squash"». ■



Miguel Ramos é um piloto realizado e de bem com a vida que escolheu. Sê-lo-ia mesmo que os resultados não fossem positivos