



## **Excelente num campeonato exigente**

### **Miguel Ramos e a sua melhor temporada no FIA GT**

**O quarto lugar no Campeonato FIA GT – depois de ter estado no segundo lugar durante grande parte da temporada – não espelha a melhor temporada de sempre de Miguel Ramos na disciplina. Para além da primeira vitória (em Brno), fica a satisfação do bom trabalho de alguém que reparte a actividade de piloto com os afazeres profissionais.**

O vice-campeonato esteve por um fio. Um despiste relegou o piloto de Gaia e o seu companheiro de equipa, o italiano Christian Montanari para o quarto lugar final do Campeonato FIA GT, a um ponto do terceiro classificado e a seis pontos do primeiro, Thomas Biagi, que guiava o outro Maserati da Vitaphone Racing.

“Este é o meu quarto ano de FIA GT. Dois anos com o Saleen, que correu mal. No ano passado fiz com o Aston Martin, e julgava que ía ser competitivo, mas não o fui, e este ano fui-o e até à última corrida estava em segundo. A última prova correu mal, mas são corridas. Seis pilotos podiam ganhar o campeonato e nesta última corrida ficamos em quinto, porque tivemos uma saída de pista. Acho que o resultado foi fantástico”, reconhece Miguel Ramos

“Este ano o campeonato foi excelente, apesar de ter ficado em quarto no campeonato. Ganhei uma corrida, na República Checa. Foi fantástico. E fui quatro vezes ao pódio. Em dez provas em quase metade terminei nos três primeiros. Uma vitória, um segundo lugar e dois terceiros, por isso acho que o ano foi hiper-positivo para mim”, destaca.

“Foi uma mistura de muitas coisas. Porque ao contrário de todos os outros pilotos da equipa sou o único que não me dedico a tempo inteiro às corridas. Chego lá à sexta-feira, ainda a pensar no trabalho, e ali temos de estar muito concentrados. Em duas horas e meia de treinos tem de se conseguir o set-up de um carro e têm de andar os dois pilotos. Cada um dá oito voltas em cada treino. É muito pouco”, lembra o piloto de Gaia.

“A vantagem na República Checa é que já conheço bem o circuito – pois este ano tive quatro que não conhecia – e tive a sorte de ir mais cedo. Fui na quarta-feira e fiz uma prova do campeonato checo de turismo, num Mercedes AMG e o António Coimbra. Quando fui fazer o FIA GT já tinha 60 voltas no circuito... e a verdade é que isso conta muito. Notou-se nos treinos, na qualificação e na corrida... E depois acertar nos pit-stops e na estratégia... em tudo...Foi bom porque estive mais competitivo”, assegura.

“Vim para esta equipa para lutar pelas vitórias, mas o início do ano correu-nos mal, porque o Christian era a primeira vez que guiava o Maserati e para mim o ambiente era diferente do campeonato italiano onde tinha competido com o carro no ano passado. Foi também a adaptação à equipa e aos regulamentos, que mudaram. Na China, a primeira prova, podíamos ter ganho, ficamos em sétimo por causa de um safety car, e em Silverstone porque tivemos um problema quer com a adaptação do carro ao traçado, quer mesmo da nossa pilotagem”, caracteriza o piloto gaiense.

"Em Silverstone esforçamo-nos imenso e éramos dois segundos mais lentos do que o outro carro da equipa e não percebíamos porquê. Não tínhamos ritmo, não andávamos depressa... É o pior que pode acontecer. Chegamos ao final da corrida no sétimo lugar, enquanto o outro carro da equipa ganhou. Foi um pouco desmoralizador", recorda.

Ponto de viragem em Bucareste

"O que deu um bocado a volta a isto foi Bucareste. Ainda por cima à chuva, num circuito que ninguém conhecia e o nosso handicap era menor. Acho que isso nos deu confiança e depois foi a evoluir", destaca Miguel Ramos.

"A partir de Silverstone foi sempre a subir. A partir de meio do campeonato terminamos sempre no pódio, à excepção da última corrida. E fomos a dupla que mais pontos fez na segunda metade. O objectivo era lutar pela vitória e lutamos. Só que o campeonato é hiper-competitivo, o mais competitivo em que já estive até hoje. Este ano, porque o FIA GT que eu conhecia, tinha corridas de três horas. Agora são duas horas em sprint", sublinha.

"Nos treinos cronometrados os dez primeiros estão sempre separados por seis/oito décimos. Tudo se discute aos detalhes, nas boxes, na mudança de piloto. Não pode existir o mínimo erro. Quando se perde três segundos relativamente ao adversário perde-se a corrida", reconhece o piloto de Gaia.

"Até alinharmos bem todos os pormenores perdemos muitas corridas nas boxes. Porque na relação equipa/piloto os processos não estavam bem apurados, os outros eram melhores e, repentinamente, apercebíamo-nos que já estávamos de novo em sétimo. É por isso um campeonato muito exigente", refere ainda Miguel Ramos a propósito da competitividade do campeonato.

A próxima época já ocupa o pensamento do piloto português: "Estou motivado para repetir o FIA GT. Vou reunir com a Vitaphone no dia 15, para saber se fecho contrato com eles. Gostava de ter a mesma dupla com o Christian. Esse é o meu e o meu desejo, porque achamos que combinamos muito bem. Temos características que nos complementamos. Ele é rápido e sabe como eu acerto o carro".

E conclui: "Acredito que vou fazer algo em 2008. Costumo dizer sempre que este ano é o último, mas enquanto me divertir...Se o próximo ano fosse igual a este já ficava contente".

-----

Trabalho de afinador

Ter o campeão no noutro carro da equipa (Thomas Biagi e Michael Bartels) foi um contraste ainda maior para Miguel Ramos e Christian Montanari, com o piloto português a ficar encarregue do trabalho de afinação.

"Foi o quarto em que conduziam o Maserati. Eles guiam o carro e definem o set-up de olhos fechados. Eu e o Christian temos uma condução diferente da deles. É mais tipo fórmula, com o carro mais solto. E no início estávamos a usar o set-up deles e não resulto. Felizmente, o que resulta para mim resulta também para o Christian. E evoluímos o carro no mesmo sentido e os resultados começaram a ficar à vista, tornando-nos competitivos, mesmo em relação ao outro carro da equipa. Acho que em termos de corrida, a relação set-up/piloto estava até melhor definida que até no caso deles", explica Miguel Ramos.

"Cabia-me a mim conseguir o set-up do carro. É o que sei fazer melhor. Interpretar um carro e definir o que fazer com os engenheiros. O Christian ainda não tem isso. Tivemos a sorte de ter um engenheiro inglês, que percebeu logo que precisávamos de um conceito diferente de carro. E os resultados apareceram. É que estes Maserati permitem fazer tanta coisa, na aerodinâmica, na suspensão...Significa que carros exteriormente iguais e da mesma equipa podem ter configurações completamente diferentes", destaca Ramos.

A mentalidade da equipa, com staff alemão, inglês e italiano também mudou muita coisa. Algo complicado de gerir segundo o piloto de Gaia: "Mas são muito profissionais, muito organizados. Houve dificuldade, porque o regulamento mudou e eles próprios tiveram que experimentar coisas. Depois houve procedimentos, entre a forma como trabalhavam os nossos engenheiros e como trabalhavam os deles. Como tínhamos pouca experiência seguiam a filosofia do outro carro... E depois era a história do ovo e da galinha... Quem é que tinha a culpa... Se era equipa, se eram os pilotos ou se era o carro... E nesse processo perdemos tempo e pontos. É lógico que se para o ano correr pela Vitaphone tudo será diferente, porque aí há tudo para começar logo bem, pois já há uma base daquilo que aprendemos do ano anterior".

-----

#### Maserati e Michelin combinação ideal

O piloto de Gaia nunca escondeu a sua preferência pela combinação Maserati/pneus Michelin. Uma aposta que veio da sua experiência com anteriores carros e com o MC12 «calçado» com Pirelli. "Para este ano essa aposta foi claramente decisiva. Na experiência que tinha nunca tinha guiado com Michelin, excepto em 1998 no campeonato de Turismos italiano. Mas no ano passado havia uma grande diferença entre os Aston Martin com Pirelli e aqueles que utilizavam Michelin. E aprendi muito como um pneu funciona", explica. "Não posso dizer que o Maserati com Pirelli não é competitivo, porque é, mas não é tão competitivo como com os Michelin. E digo isto porque este ano havia mais duas equipas com os MC12 com Pirelli e nós sempre fomos mais rápidos. E contra factos não há argumentos", acentua Miguel Ramos. "Este ano o Maserati não era tão competitivo quanto no ano passado. Reduziram os restritores e puseram-lhe mais 25 kg. Para ganhar sofreu...foi mesmo dureza... Se ficássemos atrás do Aston Martin e do Corvette na qualificação não conseguíamos passá-los. A escolha do melhor carro para o ano depende muito do regulamento. Se voltarem a reduzir o restritor do Maserati ele já não ganha... Notei que, sempre que rodava atrás do Wendlinger, só na travagem tinha hipótese de o passar, porque em aceleração era impossível. O campeonato está muito bem feito, porque o Maserati tem o melhor chassis mas o motor do Aston Martin e do Corvette é melhor", acrescenta.

-----

#### Hipótese nos protótipos

A passagem, ainda que meteórica, pelos comandos de um protótipo, deixou Miguel Ramos com saudades. A poucos meses do começo de uma nova época surgiu a possibilidade de guiar um LMP1 em 2008. "São carros fantásticos. Anda-se depressa. Fisicamente é menos exigente do que o GT1. É muscularmente mais exigente mas em termos cardíacos é menos. Este ano fiz uma experiência com um Lola Judd em Paul Ricard. Um teste com a Charouz. E há a possibilidade de guiar para eles no próximo ano, num novo projecto", adianta o piloto de Gaia, ao mesmo tempo que nos revela um esboço do novo Lola LMP1 coberto que a equipa anglo-checa vai dispor em 2008. Ramos admite também a possibilidade de fazer simultaneamente protótipos e GT: "No ano passado duas provas das LMS coincidiam com o FIA GT. Eu não gostaria de fazer as 24 Horas de Le Mans sem rodar primeiro com o protótipo, porque para ganhar ritmo é necessário fazer uma ou duas provas. Gostaria de fazer dez provas de GT, duas de Le Mans Series mais as 24 Horas. Tive um convite para as LMS. Para fazer o campeonato todo e Le Mans não posso fazer o FIA GT".

-----

## Condição física

A imagem de gentleman driver que possa ter é desvalorizada por Miguel Ramos. "Quando me chamam isso é porque sabem qual é a minha vida profissional, pois no meio das corridas não se faz essa distinção, já que o FIA GT não há lugar a gentleman drivers. Existem mais no conceito do campeonato de Espanha, nas Le Mans Series. E neste campeonato considero-me um piloto como os outros. Posso andar pior ou melhor do que os adversários, embora seja verdade que a maior parte deles não fazem mais nada do que corridas de automóveis. Durante a semana podem fazer a preparação física necessária – e no FIA GT ela é fundamental. E é também a minha principal lacuna. Pois o Christian pesa menos 20 kg do que eu e faz desporto todos os dias. Sai do carro e parece que não transpira e eu saio completamente esgotado", admite o piloto de Gaia. "Vou para o ginásio só por obrigação, porque detesto...Fui correr às 19h30 à chuva durante uma hora... Acho que ninguém gosta disso... Vou porque quero preparar-me para as corridas. Quando elas terminam, passado um mês, engordo três quilos. Todos os anos é assim. A verdade é esta; para fazer GT, ou se está bem fisicamente ou se faz duas voltas rápidas e depois o ritmo baixa. Tem que se estar em forma, no topo e com 180 pulsações por minuto", explica.