

## **Campeonato do Mundo FIA GT1 - 2010**

### **Maserati mantém primeira posição apesar do resultado modesto em Nurburgring.**

**Os ares de Nurburgring não quiseram nada com a Vitaphone Racing que teve um fim-de-semana aziago nas vizinhanças do Nordschleife. A diferença de peso dos Maserati para a concorrência e a limitação de potência com os restritores, fez toda a diferença no circuito Alemão. Apesar do resultado modesto, a formação oficial mantém a liderança no Campeonato de equipas e de pilotos.**

**29 de Agosto de 2010.**

A Vitaphone Racing não foi feliz na visita ao circuito da sua Alemanha. Desde os treinos livres de sexta-feira que ficou patente a pouca competitividade dos Maserati MC12 que nunca conseguiram encontrar os acertos mais eficazes para anular a diferença para a concorrência no circuito de Nurburgring. O traçado do circuito Alemão privilegia a melhor relação peso/potencia dos adversários dos Maserati, que aqui se apresentavam acima dos 1250kg, enquanto a concorrência rondava os 1150kg.

Nos treinos de qualificação para a primeira corrida do fim-de-semana o Maserati de Ramos/Bernoldi ficou classificado em 18º e a dupla decidiu arriscar com especificação de chuva para a corrida. Na partida Bernoldi conseguiu evitar a confusão e choque em cadeia da curva 1, subindo 9 posições antes de entregar o carro a Miguel Ramos. Sensivelmente a meio da corrida e logo após a entrada do piloto Português, a chuva aparece e Ramos é obrigado a entrar para mudar os slicks para pneus de chuva, reentrando em prova ainda a tempo de ganhar mais dois lugares e assim terminar no 7º posto. O Maserati Nº1 pilotado por Bartels e Bertolini com a chegada da chuva decidiu arriscar mantendo-se em pista com slicks na esperança que a chuva fosse

passageira e o piso secasse rapidamente, mas tal não aconteceu, tendo-se atrasado desde a liderança até ao 9º lugar nessa Qualifying Race.

Na Championship Race desta tarde, Ramos partiu com o acerto de chuva no Maserati, pois com a incerteza do tempo em Nurburgring, era uma hipótese a considerar para tentar levar de vencida a enorme diferença de competitividade para os carros que estavam no topo da grelha de partida, ***“decidimos arriscar e partir com afinações de chuva, pois pensamos que na altura da corrida poderia chover e queríamos com esse acerto poder tirar alguma vantagem em relação aos carros da frente que de outro modo seriam inalcançáveis. Este circuito favorece muito a potência e o pouco peso, por isso o nosso Maserati não era competitivo face aos Aston, Lambo, Corvette e Ford”***, comentou Miguel Ramos.

Entretanto e como a chuva não apareceu, Ramos defendeu-se como pôde no meio do pelotão, caindo para 11º antes de entregar o carro a Bernoldi, que também teve um turno de condução muito desgastante sem conseguir subir na classificação, até que já nos últimos minutos da corrida levou três toques na mesma volta dum Ford GT, últimos dos quais lhe provocou um pião e perda do lugar. ***“Foi muito frustrante esta corrida na Alemanha. A diferença de potência entre o nosso “velhinho” Maserati e os nossos adversários é abismal e isso ficou bem patente neste circuito. O nosso Maserati, para além de estar no final de carreira, ainda foi este ano castrado com as limitações que sabemos a nível de restritores, peso e apêndices aerodinâmicos. Isto foi por demais evidente ao vermos como a concorrência passava por nós em recta e ainda com o piso seco. Nestas condições o que conta é a potência, o peso e aerodinâmica, ficando bem evidente a enorme diferença que tentamos anular em cada corrida. Ficamos todos tristes, pois é daquelas situações em que nos sentimos impotentes e sem poder responder, ainda por cima desta feita a jogar em casa da equipa, local onde gostaríamos de poder ter contribuído para um melhor resultado”***.

Ficamos agora a três semanas da prova do Algarve, no circuito de Portimão, onde Miguel Ramos contará com o apoio do público Português, para conseguir a primeira vitória deste ano. Contudo para o piloto ***“a diferença de peso e potência é tão***

**grande, que não acredito muito no factor casa, mas como de costume a Vitaphone das fraquezas faz forças, e pelo nosso lado, tanto eu como o Enrique gostaríamos muito de sair vitoriosos de Portimão”.**

Pos	Car	Drivers	Car	Time	Laps	Gap	Avg speed
1	7	Turner / Enge	Aston Martin DB9	1:00:59.709	30	0.000	248
2	24	Kox / Haase	Lamborghini Murcielago 670 R-S	1:01:09.256	30	9.547	245
3	13	Hennerici / Margaritis	Corvette Z06	1:01:12.727	30	13.018	251
4	10	Piccione / Hirschi	Aston Martin DB9	1:01:13.891	30	14.182	252
5	8	Nygaard / Mücke	Aston Martin DB9	1:01:14.818	30	15.109	250
6	1	Bertolini / Bartels	Maserati MC12	1:01:16.201	30	16.492	248
7	9	Makowiecki / Clairay	Aston Martin DB9	1:01:19.634	30	19.925	253
8	22	Hughes / Campbell-Walter	Nissan GT - R	1:01:24.543	30	24.834	253
9	34	Longin / Pier Guidi	Maserati MC12	1:01:24.807	30	25.098	248
10	3	Wendlinger / Moser	Nissan GT - R	1:01:40.143	30	40.434	252
11	40	Martin / Leinders	Ford GT	1:01:45.153	30	45.444	244
12	2	Ramos / Bernoldi	Maserati MC12	1:01:47.300	30	47.591	248
13	5	Mutsch / Westbrook	Ford GT Matech	1:01:48.542	30	48.833	247
14	25	Zonta / Kechele	Lamborghini Murcielago 670 R-S	1:01:50.515	30	50.806	246
15	23	Krumm / Dumbreck	Nissan GT - R	1:01:55.959	30	56.250	258
16	6	Prost / Jani	Ford GT Matech	1:01:57.482	30	57.773	248
17	41	Kuppens / Palttala	Ford GT	1:02:05.200	30	1:05.491	246
18	11	Maassen / Menten	Corvette Z06	1:02:05.723	30	1:06.014	251
19	37	Basseng / Jäger	Lamborghini Murcielago 670 R-S	1:02:06.214	30	1:06.505	247
20	33	Heger / Müller	Maserati MC12	1:02:06.788	30	1:07.079	246
21	4	Ara / Nilsson	Nissan GT - R	1:02:51.377	30	1:51.668	253
22	38	Schwager / Pastorelli	Lamborghini Murcielago 670 R-S	53:45.271	26	7:14.438	249
23	12	Salo / Kuismanen	Corvette Z06	1:01:55.406	25	55.697	245

**A próxima participação desportiva do piloto Miguel Ramos no FIA GT1 ocorrerá a 19 de Setembro em Portimão.**

Cumprimentos

Francisco Guimarães  
(+351) 91 7604570