



## Uma volta ao Autódromo Internacional do Algarve com Miguel Ramos

“É fantástico voltar a correr no meu País; já não corro em Portugal desde 2003 quando participei numa prova do FIA GT no Estoril.

A pista de Portimão não é de todo desconhecida para mim, pois fizemos cá um teste em Abril deste ano. Para mim este é um dos melhores circuitos da Europa. Tem uma mistura de curvas de alta velocidade e curvas lentas e uma recta enormíssima, para o considerar perfeito, acho que só lhe falta a recta interior ser um pouco maior.

É muito duro fisicamente e a as forças G fazem-se sentir particularmente na parabólica da entrada da recta da meta

Desde a linha de partida acelero ao máximo até atingir cerca de 300Km/h, na curva 1 reduzo de 6ª para 4ª e como o carro tem muita downforce a curva é feita ainda com muita velocidade, cerca de 155Km/h.

A segunda curva ainda é considerada rápida até que travo mesmo forte para a terceira que é uma direita muito apertada. O comportamento do carro aqui é muito difícil e tenho que ter muito cuidado. Se travo no apex da curva posso facilmente perder a traseira do carro. Daqui é sempre a subir até á curva 4 que é muito divertida de se fazer. É uma curva cega mas muito rápida onde utilizo todo o asfalto disponível e toco mesmo o corrector à saída para aproveitar bem a recta interior onde atinjo aproximadamente 240Km/h.

No fim da recta interior temos a curva 5 onde tenho que travar muito forte, pois trata-se de um (quase) gancho negociado a cerca de 70Km. Alguns pilotos chegam a engrenar a primeira velocidade, mas eu pessoalmente acho que a segunda serve perfeitamente e tratamos melhor a caixa de velocidades.

Mais uma subida para a curva seis e sete com muita velocidade, mais uma excelente parte do circuito. Travo forte para as curvas sete e oito, sendo muito fácil cometer um erro aqui e perder a traseira se travar no apex.



À saída da oito é muito lenta e aproximo-me da nove que é mais uma das curvas fantásticas, onde sentimos muito as forças G. Esta curva é quase como um mergulho e onde sinto um impacto muito forte provocado pela downforce assim que chego ao fundo da lomba.

Subo para a 10 que acho ser a mais difícil do circuito, pois é uma curva cega mas em travagem contínua. Necessito de travar mas não vejo a parte final da curva nem para onde é a pista, de seguida temos um duplo apex. Da 10 para a 11 para mais uma descida, sendo a 11 uma curva fantástica antes de travar forte para a 12, mais uma das difíceis.

O grip é geralmente bom em todo o circuito excepto na 13, um ligeiro relevê ao contrário que descompensa bastante o chassis.

Da 13 descemos para a curva 14, a ultima do circuito e na qual sentimos forças na ordem dos 3.6G. Esta é a ultima curva do circuito e assim entramos para a longa recta da meta, por sinal bastante ondulada.

Durante os treinos de quinta à tarde com a temperatura exterior a rondar os 37 graus, mesmo com o ar condicionado, o calor era imenso dentro do carro. Na segunda sessão de treinos já à noite, estava bastante mais fresco e por isso pude-me concentrar muito mais na condução no escuro.

Vai ser muito duro durante a noite perceber bem os pontos de travagem no circuito, por isso vai ser importante encetar logo um ritmo satisfatório, pois qualquer referência do circuito durante o dia, pouco valerá na condução nocturna, pois simplesmente não se vêem.

Não há muitos pontos de ultrapassagem neste circuito. O nosso Aston Martin tem uma ligeira desvantagem em relação aos protótipos abertos, nomeadamente por causa do nosso cockpit fechado não nos permitir ter um campo de visão muito alargado nomeadamente à noite nas ultrapassagens pelo que por vezes arriscamos um pouco demais.

Aguardo impientemente pela corrida de Sábado, na qual sinto que o vencedor não será o mais rápido, mas sim o que cometer menos erros”.