



Duas que valeram três

Wolf Henzler, vice-campeão da Porsche Supercup em 2003, começou a temporada de 2004 da melhor maneira possível: venceu as duas primeiras corridas e, na terceira, ficou com os pontos da vitória porque o primeiro colocado correu como convidado. Tendo marcado o máximo possível de pontos nas três etapas, Henzler tornou-se o favorito ao título.

Texto: Luiz Alberto Pandini

Fotos: Porschepress

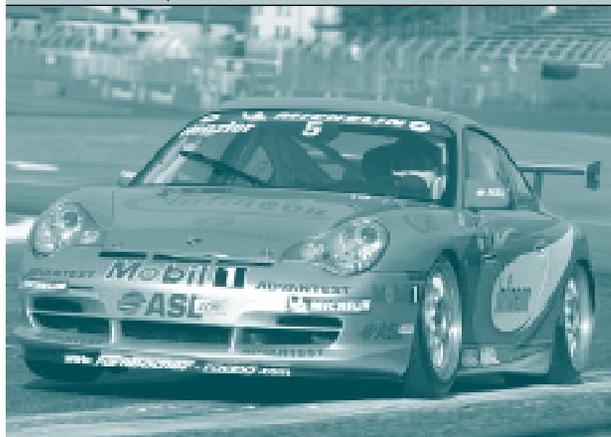
PORSCHE CUP NO BRASIL

Está em andamento o projeto de implantação da Porsche Cup no Brasil. Aguarde!



Col. Piloto (País), equipe	Tempo
1ª etapa – Imola (Itália), 13 voltas	
1 Wolf Henzler (Alemanha), Infineon Team Farnbacher	25min33s034
2 Christian Menzel (Alemanha), tolimit motorsport	a 09s261
3 Dominik Farnbacher (Alemanha), Infineon Team Farnbacher	a 12s795
4 David Saelens (Bélgica), Kadach Racing Team	a 16s963
5 Sebastiaan Bleekemolen (Holanda), Team Bleekemolen	a 19s764
6 Tim Bergmeister (Alemanha), Kadach Racing Team	a 25s396
2ª etapa – Barcelona (Espanha), 14 voltas	
1 Wolf Henzler (Alemanha), Infineon Team Farnbacher	26min07s009
2 Klaus Graf (Alemanha), tolimit motorsport	a 03s261
3 Alessandro Zampedri (Itália), DeWalt-PZRO-J. Alzen Motorsport	a 03s905
4 Dirk Werner (Alemanha), Infineon Team Farnbacher,	a 04s470
5 Jörg Bergmeister (Alemanha), Porsche AG	a 07s947
6 Andrea Montermini (Itália), Walter Lechner Racing School Team	a 08s736
3ª etapa – Monte Carlo (Mônaco), 16 voltas	
1 Mike Rockenfeller (Alemanha), UPS Porsche-Junior Team	28min59s203
2 Wolf Henzler (Alemanha), Infineon Team Farnbacher PZM	a 00s890
3 Dirk Werner (Alemanha), Infineon Team Farnbacher PZM	a 02s593
4 Patrick Huisman (Holanda), DeWalt-PZRO-J. Alzen Motorsport	a 03s765
5 Alessandro Zampedri (Itália), DeWalt-PZRO-J. Alzen Motorsport	a 05s617
6 Anthony Beltoise (França), Anthony Beltoise	a 05s925

Classificação do campeonato após três etapas	Pontos
1 Wolf Henzler	60
2 Dirk Werner	41
3 David Saelens	36
4 Klaus Graf	34
5 Christian Menzel	33
6 Alessandro Zampedri	30



IMOLA

Wolf Henzler (à esquerda) abriu a temporada da Porsche Supercup vencendo de ponta a ponta a corrida de Imola, na Itália. O piloto alemão tem tudo para conquistar nesta temporada o título que lhe escapou em 2003.



IMOLA

Christian Menzel (número 39) terminou em 2º lugar na corrida de Imola, sem chegar a ameaçar o vencedor. Terminou à frente do estreante Dominik Farnbacher (carro 4, abaixo à esquerda), 3º colocado. Ambos aparecem no pódio com o vencedor Henzler (abaixo à direita). À direita, o austríaco Walter Lechner Junior.



Começou bem a 12ª edição da Porsche Supercup. As três primeiras etapas, disputadas em Imola (Itália), Barcelona (Espanha) e Monte Carlo (Mônaco), mostraram o equilíbrio que sempre caracterizou as corridas desse campeonato, cujas corridas são disputadas nos mesmos dias e locais dos Grandes Prêmios de Fórmula 1 realizados na Europa e nos EUA.

A temporada 2004 marca a estréia de pilotos que fizeram nome em outras categorias. Um deles é o italiano Andrea Montermini, ex-piloto de Fórmula 1, Fórmula Indy e esporte-protótipos. Outro é o belga David Saelens, que corria no competitivo campeonato DTM (turismo alemão). Destaque também para o alemão Dominik Farnbacher, de apenas 19 anos. Com experiência nos campeonatos alemães de kart e de categorias de monopostos, Farnbacher disputou

em 2003 algumas corridas da Porsche Cup alemã. Na Supercup, ele corre pela equipe pertencente a seu pai, Horst Farnbacher.

Entre os pilotos mais experientes na Porsche Supercup destacam-se o alemão Wolf Henzler (vice-campeão de 2003), o holandês Patrick Huisman (quatro vezes campeão da Porsche Supercup, de 1997 a 2000) e o italiano Alessandro Zampedri. Esperam-se ainda boas atuações do austríaco Walter Lechner Junior e do alemão Klaus Graf, que tiveram bons desempenhos no ano passado.

Os Porsche 911 GT3 Cup receberam pequenas alterações em relação a 2003. Duas delas tiveram como objetivo aumentar o conforto dos pilotos. O banco e o posicionamento do cinto de segurança de seis pontos foram ligeiramente al-



terados para integrar o HANS (Head and Neck Support System), equipamento de segurança que o piloto usa integrado ao capacete e que ajuda a evitar lesões na cabeça e no pescoço. Além disso, novas janelas laterais de plástico, com dutos de ventilação, enviam ar fresco para o cockpit, deixando-o mais arejado.

O santantônio (arcos de proteção contra capotagens) foi reforçado com barras adicionais, que deixam os 911 GT3 Cup em conformidade com os novos padrões de segurança da FIA para carros GT. Foram introduzidos uma luz-espia no painel para avisar ao piloto que o limite de rotação do motor está sendo atingido (e que é o momento de mudar para uma marcha mais alta) e um limitador de velocidade que deve ser acionado no momento em que o piloto entra no box (ele assegura que o limite de velocidade permitido

na área dos boxes não será excedido). Outra luz avisa ao piloto quando o nível de água do radiador estiver em nível perigosamente baixo. Não houve mudanças nos números de desempenho: o motor boxer de 6 cilindros e 3.598 cm³ continua desenvolvendo 390 cv a 7.200 rpm. O toque máximo também permanece inalterado: 39,7 kgfm a 8.000 rpm.

Nas duas corridas iniciais, o destaque foi o alemão Wolf Henzler, vice-campeão da Porsche Supercup em 2003. Na primeira etapa, em Imola, ele fez a pole position com o tempo de 1min55s139. Henzler ainda pôde ajudar seu companheiro de equipe, o estreante Dominik Farnbacher, a marcar o 5º tempo. Para isso, os dois pilotos saíram juntos, com Farnbacher beneficiando-se do vácuo aberto por Henzler. Entre os dois, alinharam pela ordem Walter Lechner Junior, Christian Menzel e David Saelens.

BARCELONA

Na Espanha, o belo espetáculo dos Porsche 911 GT3 RS se preparando para fazerem a primeira curva. Na página à direita, Henzler lidera à frente do italiano Alessandro Zampedri e do alemão Klaus Graf, que trocariam de posição no final da corrida.



Um dos pilotos convidados, o experiente Nicola Larini, conseguiu o 12º lugar no grid, entre 22 carros inscritos. Larini correu várias temporadas na F1 e depois tornou-se um dos mais respeitados e vitoriosos pilotos das categorias européias de carros de turismo. Ao estreiar na Porsche Cup, entretanto, estranhou duas coisas: “Eu nunca havia pilotado um carro de corrida com ABS. Também estou tendo dificuldades com o câmbio. Todas as categorias nas quais corri nos últimos anos usam câmbios seqüenciais ou semi-automáticos com acionamento no volante. E os Porsche da Supercup têm o câmbio manual, com o “H” tradicional”, dizia após os treinos. “Tenho que me adaptar e fazer o melhor possível”, completava o piloto.

Na corrida, Henzler aproveitou bem a pole e saiu na frente. Liderou com autoridade e venceu sem ser ameaçado. A me-

lhor disputa aconteceu pelo 2º lugar. Menzel tomou a posição de Lechner antes da primeira curva e os dois andaram juntos durante as sete primeiras voltas. Na oitava, Lechner freou tarde demais na entrada da Variante Bassa e bateu na traseira de Menzel. Este continuou normalmente, mas o austríaco teve o radiador danificado e precisou abandonar a corrida. Esse incidente deu o 3º lugar a Farnbacher, que assim conseguiu um pódio em sua corrida de estréia na Porsche Supercup. Em compensação, foram infelizes as participações de Huisman (9º colocado, enfrentando problemas de câmbio e freios) e dos pilotos italianos. Zampedri abandonou por causa das vibrações que apareceram em seu carro após uma colisão com Montermini, que prosseguiu e terminou em 12º. Larini, por sua vez, terminou a corrida no muro da Variante Bassa ao rodar no líquido derramado do radiador quebrado de Lechner.

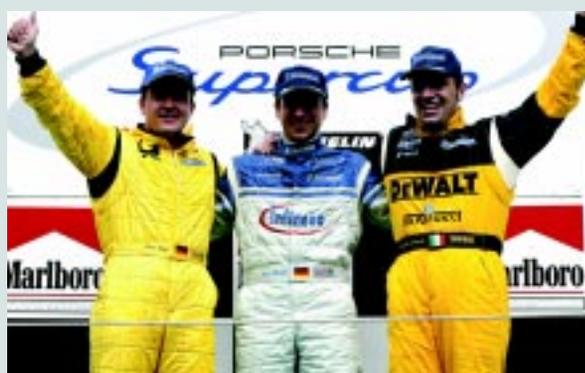


Depois da Itália, a Espanha – Para a segunda corrida do ano, em Barcelona, as equipes da Porsche Supercup tinham uma preocupação adicional: poupar pneus. As curvas longas e rápidas do circuito catalão provocam desgaste acentuado dos pneus, e pelo regulamento da categoria cada equipe pode usar no máximo dois jogos por evento – normalmente, as equipes optam por um jogo para treinos e outro para a corrida. Ser rápido sem provocar desgaste prematuro da borracha seria fundamental para chegar à vitória. Os treinos confirmaram essa impressão: os pneus atingiam seu pico de aderência durante somente uma volta. Não haveria espaço para erros.

Klaus Graf teve a pole position nas mãos até os últimos minutos do treino classificatório. Mas Henzler conseguiu superar o tempo do compatriota por 3 décimos de segundo e

assegurou a posição de honra pela segunda vez na temporada. Alessandro Zampedri e Dirk Werner vieram logo a seguir. O quinto tempo ficou com Jörg Bergmeister, campeão da Porsche Supercup em 2001. Bergmeister, que depois passou a defender a Porsche em corridas de longa duração, correu como convidado e mostrou não ter esquecido das “manhas” de pilotagem do 911 GT3 Cup. O outro piloto convidado era o espanhol Luis Perez-Sala, que passou pela F1 no final da década de 1980 e depois direcionou sua carreira para os campeonatos espanhóis de GT e Turismo. Largou em 15º, mesma posição em que receberia a bandeirada.

Na corrida, esperava-se uma disputa acirrada entre Henzler e Graf. Mas o que se viu foi uma vitória fácil de Henzler, que pela segunda vez no ano fez a pole position, venceu de ponta a ponta e fez a melhor volta. Graf largou mal e na primeira



BARCELONA

Alessandro Zampedri (número 21) e Klaus Graf (46) foram os responsáveis pela melhor disputa da etapa da Porsche Supercup em Barcelona. Na página à esquerda, os dois aparecem no pódio ao lado do vencedor Wolf Henzler.



curva perdeu o 2º lugar para Zampedri. Recuperou a posição após algumas curvas, mas daí em diante sua maior preocupação passou a ser defender-se dos ataques do piloto italiano. Isso ajudou Henzler a abrir distância na frente e, como o próprio piloto reconheceu, facilitou seu trabalho durante a corrida.

Viria então a sempre imprevisível corrida de Mônaco. Ali, em 30 minutos de corrida, os pilotos fazem cerca de 640 trocas de marcha. A pista estreita, com muitas curvas lentas e alguns trechos velozes, é extremamente exigente. As barreiras de proteção ficam rentes ao asfalto. Um erro mínimo, que em outros circuitos ocasionaria no máximo um passeio pela terra e a conseqüente perda de tempo, em Mônaco pode significar o abandono definitivo. Henzler foi o vencedor desta corrida em 2003, beneficiado pelo abandono de

Graf na última volta. Este, antes da corrida, resumia suas esperanças de apagar a falta de sorte do ano anterior com a seguinte frase: “Tenho um trabalho inacabado em Mônaco”.

Os treinos mostraram o equilíbrio da Porsche Cup. O alemão Mike Rockenfeller assegurou a pole position com apenas dois décimos de segundo de vantagem sobre Henzler, o segundo no grid. A segunda fila tinha dois pilotos que marcaram o mesmo tempo, apenas oito centésimos de segundo mais lento que o de Henzler: Dirk Werner e Patrick Huisman. Este largou atrás do concorrente por ter feito o tempo alguns minutos mais tarde, conforme determina o regulamento. O português Pedro Lamy, que correu na equipe Lotus de F 1, e o jovem monegasco Clivio Piccione, uma das revelações da Fórmula 3 inglesa, eram os pilotos convidados desta corrida. Alinharam respectivamente em 12º e

MÔNACO

Depois de duas corridas, um novo vencedor: Mike Rockenfeller (número 28), que liderou a corrida de Mônaco de ponta a ponta. Por não estar inscrito na Porsche Supercup, os pontos da vitória ficaram com Henzler (5), 2º colocado. O alemão Dirk Werner (6) completou o pódio (página seguinte, abaixo à direita).



17º lugares. Outra atração era o francês Anthony Beltoise, filho do vencedor do Grande Prêmio de Mônaco de Fórmula 1 de 1972, Jean-Pierre Beltoise.

Henzler tentou assumir a liderança na largada, mas Rockenfeller aproveitou bem sua pole position e manteve o primeiro lugar até a bandeirada. A corrida teve um período de quatro voltas (da 10ª à 13ª) com safety-car na pista, devido a um acidente sem gravidade com o alemão Max von Braunmühl. Na relargada, Henzler usou a cabeça. Sabia que Rockenfeller não contaria pontos para a Porsche Supercup, já que não se inscreveu para o campeonato. Dessa maneira, preferiu seguir o líder de perto e conservar o 2º lugar, que no final das contas lhe asseguraria os 20 pontos de vencedor. Evidentemente, tal decisão tornou-se mais fácil porque Graf e Menzel, até então os pilotos que mais

ameaçavam Henzler no campeonato, haviam largado no meio do pelotão e não ofereciam o menor perigo a Henzler. No final, Graf terminou em 10º e Menzel em 12º. Lamy e Piccione, os dois pilotos convidados, se envolveram em uma manobra que resultou na rodada do primeiro. Terminaram respectivamente em 15º e 13º lugares.

O resultado das três primeiras corridas pode indicar um domínio de Henzler. Mas é uma impressão falsa. O piloto alemão certamente terá trabalho com colegas como Graf, Menzel, Saelens, Zampedri e Farnbacher. Outros fortes concorrentes, como Montermini, Huisman e Lechner, poderão ter nas próximas corridas a sorte que faltou nas três primeiras etapas do campeonato. A disputa pelo título da Porsche Supercup promete, mais uma vez, ser extremamente acirrada. ■

