

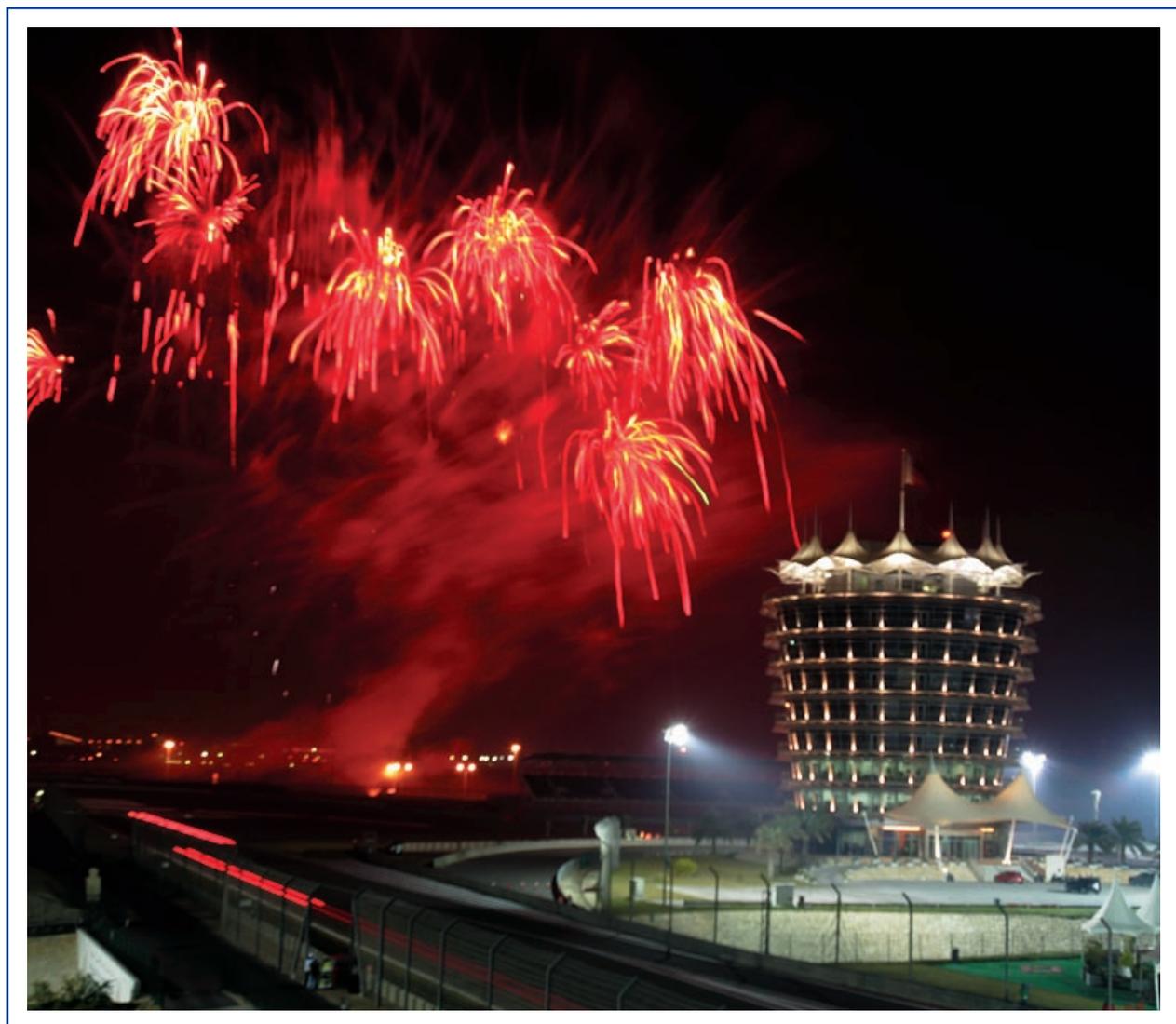


24 horas no deserto

Os brasileiros Beny Lago, Lucas Molo e Cadu Passetti correram as 24 horas de Bahrein com um Porsche – e quase ganharam na categoria.

Texto: Luiz Alberto Pandini

Fotos: Mike Frison/renn.tv



A largada da primeira edição da 24 Horas de Bahrein, com três Porsche nas primeiras posições. À esquerda, o Porsche dos brasileiros Beny Lago/Lucas Molo/Cadu Pasetti e do alemão Hans-Peter Lieb enfrenta uma situação inusitada: chuva no deserto de Sakhir, onde fica o autódromo de Bahrein.



Integrar o mundo do automobilismo é um sonho comum entre jovens de todos os continentes. Para muitos, começar a correr é a maneira mais óbvia de fazê-lo. Mas Salman bin Hamad bin Isa Al Khalifa era um jovem diferente. Ele nasceu em Bahrein, um país formado por 36 ilhas localizadas no Golfo Pérsico, ao lado da Arábia Saudita e do Qatar, sem qualquer tradição no automobilismo.

Nos anos 70, o Oriente Médio tinha presença acanhada no automobilismo internacional. Isso começou a mudar quando empresas árabes passaram a patrocinar a equipe Williams na Fórmula 1, em 1977. Na década seguinte, o circuito de Dubai, nos Emirados Árabes, sediou corridas de carros de turismo com pilotos de Fórmula 1 convidados. A FIA (Federação Internacional de Automobilismo), por sua vez, homologou um campeonato de rali do Oriente Médio.

Se Salman bin Hamad bin Isa Al Khalifa quisesse apenas competir, dinheiro não seria problema, já que ele integra a família

real de Bahrein – na época, o rei era seu avô, também chamado Salman. Mas o jovem apaixonado por corridas tinha sonhos maiores. Ele desejava colocar seu país no mapa mundi do automobilismo, criando um ambiente que favorecesse a realização de importantes corridas internacionais. Tarefa difícil, já que sequer autódromo havia em Bahrein.

O tempo passou. Em 1999, Hamad bin Isa Al Khalifa, pai de Salman, assumiu o trono após a morte do rei – e deu ao filho o sinal verde para realizar seu sonho. As coisas aconteceram rapidamente. Primeiro, o agora príncipe de Bahrein contratou o arquiteto alemão Hermann Tilke para projetar e construir uma pista no deserto de Sakhir, próximo a Manama, a capital do país. Tilke, já com fortes ligações com os dirigentes da FIA e da Fórmula 1, imediatamente pôs mãos à obra.

Em 2002, ainda com o autódromo em construção, a FIA e o príncipe Salman Al Khalifa anunciaram para 2004 a realização do primeiro Grande Prêmio de Bahrein de Fórmula 1. A notí-

Momentos distintos da participação dos brasileiros Lago, Molo e Pasetti na 24 Horas de Bahrein. Eles chegaram a liderar a prova na categoria SPCup1, e a ocupar o sexto lugar na classificação geral. Uma manobra rápida para evitar um acidente resultou na quebra da embreagem e no abandono a quatro horas da bandeirada.



cia chegou até a causar estranheza: nos meios automobilísticos europeus, muitas pessoas nem sabiam da existência de um país chamado Bahrein. No começo, poucos acreditaram que a prova barenita aconteceria. Mas na data marcada, 4 de abril de 2004, aconteceu o primeiro GP de Bahrein de Fórmula 1, em um moderníssimo autódromo construído no meio do deserto. Um cenário único no mundo.

O primeiro passo do sonho de Salman Al Khalifa estava realizado. Mas ele ainda queria mais. Uma prova de longa duração, por exemplo. De preferência, tão charmosa e atraente quanto a 24 Horas de Le Mans. E assim, em dezembro de 2006, foi realizada a primeira edição da 24 Horas de Bahrein. Na lista de inscritos, três brasileiros: Beny Lago, Lucas Molo e Cadu Pasetti.

A participação brasileira começou a tomar forma quando Lago, piloto do Porsche GT3 Cup Challenge Brasil, recebeu um convite de Alois Ruf (dono da Ruf Automobile, um dos principais fabricantes de equipamentos para preparação e personalização de carros Porsche) e do próprio príncipe Salman Al Khalifa para tomar parte da 24 Horas de Bahrein. O carro seria um Porsche 911 GT3 Cup da equipe alemã Land Motorsports. Convite aceito, Lago procurou colegas brasileiros para dividir a condução do Porsche. Toparam a empreitada o carioca Lucas Molo, vencedor dos 500 Km de Interlagos em 2006, e o paulista Cadu Pasetti, que corre na Stock Car Light. O quarteto foi completado com o alemão Hans-Peter Lieb, piloto de testes da Ruf e pai de Marc Lieb, um dos pilotos oficiais da Porsche em corridas de longa duração.

No amanhecer, o Porsche dos brasileiros contorna uma das curvas do miolo do circuito.
Ao fundo, a torre do autódromo, inaugurado em 2004 e um dos mais modernos do mundo atualmente.



Para todos eles, correr em Bahrein seria uma experiência inesquecível. O primeiro impacto aconteceu na chegada ao autódromo – um dos três mais modernos do mundo atualmente, ao lado dos de Sepang, na Malásia, e Xangai, na China, também projetados por Hermann Tilke. “O autódromo é um sonho e o circuito é muito técnico. Como fica no meio do deserto, não há muitos pontos de referência e isso complica um pouco as coisas”, explica Lago. Além de aprender os macetes do traçado (mais longo que o da F1, com 6,4 km de extensão), os brasileiros precisariam se adaptar ao carro. Lago era o único que já havia pilotado Porsche, mas o 911 Cup da Land Motorsport era da geração “997” – mais potente, com câmbio seqüencial e suspensões diferentes dos utilizados no Porsche GT3 Cup Challenge Brasil.

Hans-Peter Lieb foi o primeiro a andar, para proporcionar um parâmetro de tempo aos pilotos brasileiros. Em seguida, entrou Cadu Pasetti, que baixou a marca do alemão em 0.7 segundo. “As três primeiras aceleradas na reta foram um choque: eu nunca havia pilotado um carro tão potente”, conta Cadu. “Os dados da telemetria me ajudaram muito na adaptação. O carro é super ‘na mão’, muito gostoso de guiar, e chegava a 270 km/h no final da reta.” Lucas Molo também adaptou-se rapidamente ao carro e em pouco tempo os quatro pilotos estavam andando no mesmo ritmo.

A prova seguia o regulamento da ADAC, entidade esportiva automobilística alemã, e os 30 carros inscritos estavam divididos em oito categorias – a dos brasileiros era a SPCup1. Os

O Porsche número 6 de Tilke/Adorf/Simon/Land largou na pole position e teve a vitória nas mãos, mas se atrasou e terminou em quarto. Abaixo, o 911 GT3 número 2 largou na primeira fila e chegou a liderar, mas abandonou por acidente. Um de seus pilotos, Klaus Graf, é irmão da ex-tenista Steffi Graf.



Porsche eram maioria: onze deles estavam inscritos, quase todos modelos 911 GT3 (RSR e Cup). A exceção era um valente 944 fabricado há mais de dez anos. Muito bem preparado, permitiu a seus pilotos (Savvas Karayiannis, Russel Moxham e Adrian Wood) a proeza de chegar ao final e terminar classificado. Havia grande variedade de carros, destacando-se a presença de modelos das marcas Lotus, Ferrari, Aston Martin, BMW e Alfa Romeo.

A programação começou com uma sessão de testes e outra de treinos livres. Os brasileiros conseguiram o 8º lugar nos treinos livres, mas enfrentaram contratempos: Molo bateu e a Land Motorsport precisou reconstruir o carro. “Foi erro meu. Fiquei arrasado, mas todos na equipe me apoiaram. Só que,

por causa dessa batida, acabamos largando lá atrás”, conformava-se Molo após os dois treinos classificatórios, que deram aos brasileiros o 11º lugar no grid com o tempo de 2:45.163. Por outro lado, a Land Motorsport comemorou a pole position (2:31.868) obtida pelo Porsche 911 GT3 RSR dividido pelos alemães Hermann Tilke (ele mesmo, o projetista do autódromo), Dirk Adorf, Patrick Simon e Christian Land. O tempo deles foi 2:31.868. A primeira fila era completada por outro Porsche 911 GT3, tripulado pelo alemães Christian Menzel, Thomas Jäger e Klaus Graf, pelo austríaco Richard Lietz e Salman bin Isa Al Khalifa – quase homônimo de seu primo, o príncipe Salman Al Khalifa, e de um terceiro Salman Al Khalifa, inscrito em outro Porsche, número 1, na companhia de três compatriotas e do austríaco Richard Lietz.

Na foto maior, uma síntese da corrida: dois Porsche disputando posição e ultrapassando retardatários. À direita, o número 1, terminou em sexto lugar. O 3 venceu a prova, beneficiado pelos problemas do carro que largou na pole. Embaixo, o carro dos brasileiros enfrenta a tempestade no deserto.



O warm-up seria mais animador para os brasileiros. Com o carro em condições de corrida, eles conseguiram o sétimo tempo. A largada foi dada às 14 horas do dia 15 de dezembro. Durante as primeiras horas de corrida, os dois Porsche que largaram na primeira fila disputaram a liderança entre si, acompanhados pelo BMW Z4 do quarteto Quester/Peter/Vosse/Janis. O Porsche dos brasileiros, com Cadu ao volante, iniciou a prova em 13º e completou a primeira hora de corrida em 10º lugar. No primeiro abastecimento, Cadu entregou o carro em 9º. Lago/Molo/Cadu/Lieb foram subindo na classificação, até alcançar o sexto lugar e a liderança na classe SPCup3 por volta da quinta hora de corrida. “Fomos consistentes, não erramos nem batemos, e com isso fomos subindo até alcançar a liderança na categoria”, resumiu Lago.

Enquanto isso, o 911 RSR da Land Motorsport mantinha uma sólida liderança, que ficou mais tranqüila após o acidente que eliminou o Porsche de Menzel/Jäger/Graf/Lietz/Al Khalifa na sexta hora de corrida.

Pouco antes da metade da prova, a liderança mudou de mãos. Um problema técnico atrasou o carro da Land e permitiu que outro 911 GT3 RSR, de Wolfgang Kaufmann/Franz Konrad/Luciano da Silva/Michael Schrey/Miroslav Konopka, assumisse o primeiro lugar, que seria mantido até a bandeirada. Enquanto isso, os brasileiros mantinham a sexta colocação na classificação geral. De madrugada, uma surpresa: começou a chover no meio do deserto. “Chuva forte, e ainda por cima acompanhada de muito frio”, conta Molo. “Eu poderia ima-

Resultado final				
1	3	Wolfgang Kaufmann/Franz Konrad/Michael Schrey (Alemanha)/Luciano da Silva (Itália)/Miroslav Konopka (Eslováquia)		
		• Porsche 911 GT3 RSR	Equipe Konrad/Lechner Motorsport 1	Classe SP5 486 voltas
2	11	Dieter Quester/Philipp Peter/Vincent Vosse (Bélgica)/Jarek Janis (República Tcheca)		
		• BMW Z4 Coupé Coupé	Duller Motorsport	SP5 480 voltas
3	10	Ben Aucott/Joe Nacari/Rob Wilson (Grã-Bretanha)		
		• Ferrari F360 GTC	JBM Racing	SPCup1 474 voltas
4	6	Hermann Tilke/Dirk Adorf/Patrick Simon/Christian Land (Alemanha)		
		• Porsche 911 GT3 RSR	GPR Racing Pino 1	SP5 474 voltas
5	15	Tom Cloet/Nicolas de Gastinnes/Armand Funal (Bélgica)		
		• Porsche 911 GT3 Cup	Land Motorsport P2 Koblenz 1	SP5 473 voltas
6	1	Salman Bin Isa Al Khalifa/Fahad Al Musalam/Hamad Ahmad Al Fardan/Salman Rashid Al Khalifa (Bahrain)/Richard Lietz (Áustria)		
		• Porsche 911 GT3 RSR	Lechner Bahrain Team 1	SPCup3 457 voltas
Tempo total de corrida: 24h02min38s				



O autódromo de Bahrein durante a fase noturna da 24 Horas. “Ver isso à noite, no deserto, é espetacular”, afirmou Beny Lago. A foto mostra que é verdade.

ginar qualquer coisa ao correr no deserto de Bahrein, menos chuva...”, recorda Lago.

Pouco antes das dez horas da manhã, a Land Motorsport teria outra decepção com o abandono dos brasileiros. Molo, que estava ao volante, teve que fazer uma manobra repentina para evitar uma colisão com um carro que rodou à sua frente e, ao pisar no pedal da embreagem, o componente se danificou. “Foi uma pena, porque nosso ritmo era muito bom e o carro estava perfeito, sem qualquer problema”, lamentou. Quatro horas mais tarde, a corrida chegou ao final. A Porsche tornava-se a primeira vencedora da 24 Horas de Bahrein, mostrando que a prova barenita poderá se tornar tão fértil quanto as de Le

Mans, Targa Florio e Daytona. Em todas, a Porsche é a maior vencedora da história.

Mesmo decepcionados com o abandono, Lago, Cadu e Molo definem a experiência de Bahrein como marcante. E querem voltar em 2007. “Ver aquilo à noite, no meio do deserto, é espetacular”, resume Lago. “Tudo ali é um sonho: o autódromo, o ambiente... Foi muito legal”, conta Molo. Cadu, empolgado, ainda teve ânimo para fazer contas: “Enquanto estivemos na pista, fizemos 3.500 trocas de marcha. Se seguissemos até o final, daria umas 4.500 trocas”. Se depender de vontade, a participação de brasileiros na edição 2007 da 24 Horas de Bahrein está garantida. ■