



# Contra todos os obstáculos

**Nem mudanças de última hora no regulamento são suficientes para impedir o Porsche RS Spyder de vencer no American Le Mans Series. Em seis corridas, foram quatro vitórias.**

**Texto: Luiz Alberto Pandini**

**Fotos: Porschepress**

Por esta os organizadores do American Le Mans Series não esperavam. Surpreendidos pela competitividade do Porsche RS Spyder, os dirigentes da IMSA (International Motor Sport Association, entidade responsável pelo campeonato) se viram diante de uma situação inédita: um protótipo LMP2 (mais leve, mas em contrapartida bem menos potente que os LMP1) capaz de vencer consistentemente corridas na classificação geral. Os dirigentes alteraram o regulamento técnico com o objetivo de diminuir a possibilidade de um LMP2 vencer na classificação geral. E a resposta da Porsche foi dada na pista: mais uma dobradinha, derrotando todos os LMP1.

Este é o resumo da metade inicial do campeonato 2007 do ALMS. Convertendo a história acima para números, constata-se que os Porsche RS Spyder venceram quatro das seis primeiras corridas da temporada na classificação geral. Mais ainda: as duplas Timo Bernhard/Romain Dumas e Sascha Maassen/Ryan Briscoe lideraram o campeonato na LMP2 (na ALMS, só existe contagem de pontos para cada categoria: LMP1, LMP2, GT1 e GT2). A marca está na frente nos campeonatos de construtores e de motores, enquanto a Penske Motorsports, parceira oficial da Porsche no ALMS, é a primeira colocada entre as equipes.

A trajetória da Porsche começou com uma corrida difícil nas 12 Horas de Sebring, prova de abertura do campeonato. O

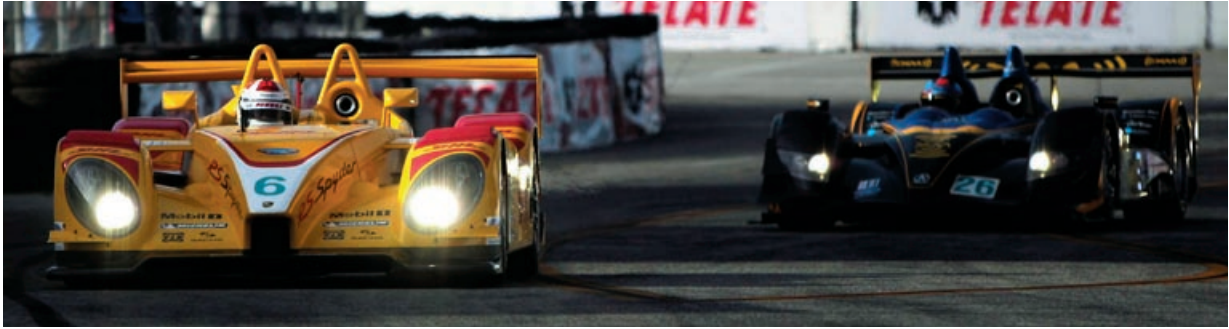
melhor RS Spyder, pilotado pelo alemão Timo Bernhard, pelo francês Romain Dumas e pelo brasileiro Hélio Castro Neves, terminou a prova em quinto lugar na classificação geral e em terceiro na LMP2. A presença de Castro Neves se deveu ao fato de ele ser piloto da Penske (cuja divisão Penske Motorsports é a equipe principal da Porsche no ALMS) no campeonato da Fórmula Indy. Devido à longa duração da prova, cada carro teria três pilotos, e o brasileiro foi convidado a somar forças com Bernhard e Dumas. O trio chegou a liderar, mas problemas elétricos obrigaram a várias paradas de box que causaram um atraso considerável em relação aos demais concorrentes. O outro carro da equipe, pilotado por Sascha Maassen/Ryan Briscoe/Emmanuel Collard, terminou em oitavo lugar na classe, após perder 16 voltas no box logo na primeira hora de corrida.

Esta prova marcou ainda a estréia de dois RS Spyder da equipe particular Dyson Racing. Andy Wallace/Butch Leitzinger/Andy Lally terminaram em quinto lugar na LMP2, enquanto Chris Dyson/Guy Smith ficaram em sexto após sofrerem um acidente que obrigou-os a uma longa parada para reparos. Para piorar o humor do staff da Porsche, faltaram apenas 0.2s para a marca conseguir a vitória na classe GT2. O Porsche 911 GT3 RSR de Jörg Bergmeister/Johannes van Overbeek/Marc Lieb terminou em segundo lugar, após várias trocas de

Em Sebring, o brasileiro Hélio Castro Neves dividiu a condução do RS Spyder número 7 com Bernhard e Dumas. Problemas elétricos deixaram o trio em quinto lugar. O Porsche 73 é de James Taffel/Dominik Farnbacher, uma das boas duplas da classe GT2. Embaixo, os líderes dessa classe: Jörg Bergmeister/Johannes van Overbeek.



O Porsche RS Spyder número 7, de Bernhard/Dumas, líderes da LMP2, à frente do Acura de Bryan Herta/Marino Franchitti, que competem na classe LMP1. Wolf Henzler/Robin Liddell, no 911 GT3 RSR número 71, ocupam o terceiro lugar na classe GT2.



posição com a Ferrari F430 GT de Jaime Melo Júnior/Mika Salo/Johnny Mowlem.

Foi apenas um acidente de percurso. As coisas começaram a voltar ao normal para a Porsche na segunda etapa, disputada no circuito de rua de Saint Petersburg, na Flórida. Os RS Spyder superaram vários carros da LMP1 nos treinos e, na corrida, duelaram pela vitória na LMP2. Terminaram em terceiro e quarto na classificação geral, dobradinha em sua categoria, com Maassen/Briscoe ficando à frente de Bernhard/Dumas. E só não lutaram pela vitória na geral porque a prova teve muitos acidentes e as bandeiras amarelas apareciam sempre nos piores momentos para os Porsche. Os RS Spyder da Dyson Racing terminaram em quinto e sexto lugares. Na GT2, Bergmeister/van Overbeek repetiram o segundo lugar de Sebring.

A terceira etapa ocorreu nas ruas de Long Beach, na Califórnia, no mesmo circuito que recebeu a Fórmula 1 nas décadas de 1970 e 1980. Mais uma vez a Porsche teve razões de sobra para

comemorar: colocou três carros no topo na classificação geral, com Bernhard/Dumas à frente dos companheiros Maassen/Briscoe e do RS Spyder da Dyson Racing, pilotado por Wallace/Leitzinger. O quinto lugar ficou com o outro RS Spyder da Dyson, tripulado por Dyson/Smith. Um feito que superou o de Mid Ohio em 2006, quando os RS Spyder fizeram sua primeira dobradinha na classificação geral de uma corrida do ALMS.

“Foi uma corrida perfeita para a Porsche”, comemorava Hartmut Kristen, diretor de competições da Porsche. O grande espetáculo ficou por conta da recuperação de Maassen/Briscoe: no começo da corrida, eles pararam para substituir um pneu furado e perderam muitas posições. No final, terminaram apenas 0.7s atrás de seus companheiros de equipe. Na classe GT2, os norte-americanos Patrick Long/Darren Law conseguiram mais um segundo lugar para a Porsche.

A seqüência de vitórias prosseguiria em Houston, um circuito de rua repleto de ondulações e que desgasta tremendamente

Maassen/Briscoe (6) deram um espetáculo de pilotagem para derrotar os potentes LMP1 em Houston. A equipe particular Dyson Racing Team também conseguiu bons resultados: Wallace/Leitzinger (carro 16) completaram a trífeta dos RS Spyder em Long Beach.



os carros e pilotos. “Você está sempre virando o volante, trocando marchas ou freando. E não há nenhuma reta mais longa para dar uma respirada”, descreve Bernhard. “É preciso pegar rapidamente o ‘jeito’ das curvas. E não se pode cometer erros, pois praticamente não há áreas de escape. Os muros ficam colados à pista.”

Em uma das mais emocionantes corridas da história do ALMS, Bernhard/Dumas venceram novamente, derrotando por apenas 0,490s o Acura ARX de Dario Franchitti/Bryan Herta. Em terceiro, a apenas 1s341 do vencedor, apareceu o Audi R10 (da categoria LMP1) de Allan McNish/Rinaldo Capello. O quarto colocado foi o outro Porsche da Penske Motorsport, de Maassen/Briscoe. “Os últimos 30 minutos foram os mais destruidores de nervos da minha vida”, afirmou Bernhard. “Eu tinha carro para abrir vantagem, mas a dificuldade para ultrapassar os retardatários fez a distância sobre os outros pilotos diminuir muito. Nosso carro esteve fantástico e nossa estratégia de pit stop funcionou perfeitamente”, comemorou.

Na classe GT2, Bergmeister/van Overbeek terminaram mais uma vez em segundo lugar, mantendo as chances de chegar ao título.

A terceira vitória consecutiva da Porsche na classificação geral aconteceu em Salt Lake City. Após a largada, dada mesmo com flagrantes irregularidades cometidas por outros pilotos, parecia que a Porsche seria derrotada: o carro de Bernhard/Dumas estava em quinto lugar, enquanto Maassen/Briscoe apareciam em nono – tudo isso depois de largarem na primeira fila. “O regulamento determina que o piloto deve manter uma velocidade máxima de 50 milhas por hora (cerca de 80 km/h) até a bandeira verde autorizar a largada. Sascha e eu fizemos isso, mas os outros obviamente não”, explicava Dumas, bastante decepcionado após a corrida. “Durante a corrida, no entanto, fizemos o melhor possível.”

Fizeram mesmo. Maassen/Briscoe pilotaram com muita garra e se recuperaram muito bem para relegar o potente Audi

O regulamento foi alterado, mas os RS Spyder continuaram sendo os carros mais rápidos do ALMS na primeira parte do campeonato. Maassen/Briscoe (6) pilotaram com muita garra para vencer em Salt Lake City. Wallace/Leitzinger (16) aparecem à frente do Audi de McNish/Capello, da classe LMP1, e de um Corvette da classe GT1.



#### American Le Mans Series

##### Classificação da categoria LMP2

N.	Pilotos (país)	Carro	Equipe	Pontos
1	7 Timo Bernhard (ALE)/Romain Dumas (FRA)	Porsche RS Spyder	Penske Motorsport	107
2	6 Sascha Maassen (ALE)/Ryan Briscoe (AUS)	Porsche RS Spyder	Penske Motorsport	98
3	9 David Brabham (AUS)/Stefan Johansson (SUE)	Acura ARX	Highcroft Racing	68
4	16 Andy Wallace (ING)/Butch Leitzinger (EUA)	Porsche RS Spyder	Dyson Racing Team	62

##### Classificação por construtores

##### Classificação por motores

##### Classificação por equipes

Marca	Pontos	Marca	Pontos	Marca	Pontos
1 Porsche	119	1 Porsche	119	1 Penske Motorsports/Porsche	119
2 Acura	84	2 Acura	86	2 Highcroft Racing/Acura	68
3 Lola	51	3 Judd	10	3 Dyson Racing/Porsche	66
4 Radical	4	4 Mazda	9	4 Andretti Green Racing/Acura	58
		5 AER	4	5 Lowe's Fernandez Racing/Lola-Acura	48

##### Classificação da categoria GT2

N.	Pilotos (país)	Carro	Equipe	Pontos
1	45 Jörg Bergmeister (ALE)/Johannes van Overbeek (EUA)	Porsche 911 GT3 RSR	Flying Lizard Motorsports	92
2	62 Jaime Melo Júnior (BRA)/Mika Salo (FIN)	Ferrari F430 GT	Risi Competizione	88
3	71 Wolf Henzler (ALE)/Robin Liddell (ESC)	Porsche 911 GT3 RSR	Tafel Racing	63
4	44 Darren Law (EUA)	Porsche 911 GT3 RSR	Flying Lizard Motorsports	44



R10 de McNish/Capello ao segundo lugar. Também contou para isso uma esperta mudança de estratégia: os dois carros pararam para abastecer e colocar pneus novos logo nas primeiras voltas. Ficaram para trás, mas tiveram pista livre para estabelecer uma volta mais rápida atrás de outra. Com isso, descontaram a vantagem em relação aos líderes. E só não fizeram dobradinha porque Dumas colidiu com um carro mais lento. Com isso, ficou com a aerodinâmica prejudicada, além de ter levado um stop and go. Bernhard/Dumas terminaram em terceiro lugar na classificação geral, logo à frente dos RS Spyder da Dyson Racing. Enquanto isso, Bergmeister/van Overbeek levavam para casa mais um troféu de segundo lugar na classe GT2.

Antes da sexta etapa, disputada no circuito de Lime Rock, no estado de Connecticut, os dirigentes da IMSA anunciaram mudanças no regulamento técnico. Todos os LMP2 passariam a usar restritores de entrada de ar com área de abertura diminuída em 5%. Teoricamente, isso deveria reduzir a potência dos motores em igual proporção, fazendo os RS Spyder caírem para 478 cv e diminuindo substancialmente as possibilidades de derrotar os LMP1 na classificação geral. Hartmut Kristen não escondia sua insatisfação: “Estas alterações foram impostas no meio da temporada, em detrimento do rendimento do nosso carro”. Em seguida, Kristen salientou: “Nossos objetivos, porém, permanecem os mesmos: vencer os campeonatos de pilotos, fabricantes, equipes e motores da classe LMP2”.

Na formação do grid de largada, entretanto, os Porsche estava novamente na pole position, com Dumas/Bernhard. Mas os

adversários não se preocuparam muito: devido a uma chuva torrencial, os treinos classificatórios foram cancelados. A ordem de largada foi determinada pelos resultados do primeiro treino livre de sexta-feira. A confiança, de qualquer maneira, era grande: “A pista é estreita e as ultrapassagens são muito difíceis. Sair na frente é uma grande vantagem e esperamos tomar partido dela”, afirmava Dumas.

Na corrida, os RS Spyder ditaram o ritmo desde as primeiras voltas. Bernhard/Dumas lideraram a fase inicial enquanto Maassen/Briscoe subiam do quinto lugar no grid para o segundo na metade da prova. Após a última parada, as posições se inverteram e Maassen/Briscoe receberam a bandeirada em primeiro lugar. Os RS Spyder da Dyson Racing também tiveram bom desempenho: Dyson/Smith terminaram em quarto lugar, com Wallace/Leitzinger em sexto. Quatro RS Spyder entre os seis primeiros colocados na classificação geral.

Para completar a festa, a Porsche fez dobradinha também na classe GT2. O 911 GT3 RSR de Bergmeister/van Overbeek finalmente conseguia sua primeira vitória na temporada, à frente de modelo idêntico pilotado por Ralf Kelleners/Tim Milner. Desta vez, Hartmut Kristen tinha todos os motivos para sorrir: “Foi uma corrida fantástica!”, comemorava. E não perdia a chance de dirigir farpas aos dirigentes da IMSA: “Uma coisa ficou clara: o ALMS perde metade de sua competitividade se os LMP2 e GT2 forem impedidos de competir em alto nível”. A Porsche, como se vê, está a caminho de concluir mais uma história de sucesso no competitivo automobilismo dos Estados Unidos. ■