



Sempre entre os primeiros

Quatro Porsche 911 – três GT3 RS e um GT2 – participaram da edição que comemorou os 50 anos da Mil Milhas. Cada um teve sua história, e o GT2 esteve perto de vencer em sua categoria.

Texto: Nelson Velho e Luiz Alberto Pandini

Fotos: Jorge Sá e Michel Toni Rost



Tradicional e vitoriosa participante de provas de longa duração, a Porsche não poderia ficar de fora da Mil Milhas Brasil. E a edição comemorativa dos 50 anos teve muitas novidades. O fortalecimento de seu caráter internacional (a ponto de ela ter sido incluída no ultra-competitivo campeonato mundial FIA GT a partir de 2007) e mudanças no regulamento deram à corrida de 2006 um nível técnico inédito na história da prova.

Os carros participantes foram divididos em quatro categorias: GTP1 (Gran Turismo Protótipos 1), reservada aos protótipos, carros GT e Turismo modificados, com motores entre

3.000 cm³ e 6.000 cm³; GT2 (Gran Turismo 2), para os carros do FIA GT e categorias monomarcas de GT como o GT3 Cup Challenge Brasil, com motores até 4.000 cm³; P2 (Protótipos 2), para protótipos nacionais com motor até 3.000 cm³; e STC (Silhouette e Touring Car), carros tubulares com bolha e carros de turismo de qualquer procedência com motor até 6.000 cm³. Outra novidade era o horário da prova: largada ao meio-dia de sábado, dia 21 de janeiro. A largada em período diurno já havia sido experimentada nas edições disputadas entre 1992 e 1999. Por tradição, a Mil Milhas voltou a ter largada noturna em 2001. Um belo espetáculo, mas pouco compatível com a necessidade de

Na página anterior, o 911 GT2 com motor biturbo de Max/Nonô/Marcel, que chegou a liderar na categoria GT2. Abaixo, os três 911 GT3 RS: Marcel/Mesquita/Omilton/Posses (número 55); Orsi/Maluhu/Maurício (70); e Rafael/Walter/Urnhani/Cattalini (3).





O bom trabalho nas paradas de box foi um dos diferenciais das equipes que correram com Porsche na Mil Milhas 2006.

transmissão pela TV: a escuridão dificulta a visualização das primeiras voltas, justamente o período habitualmente mais movimentado e competitivo em provas de longa duração.

Com sete vitórias, a Porsche é a segunda maior vencedora da história da Mil Milhas. Por isso, era natural o empenho dos organizadores em assegurar a participação de veículos da marca. Quatro deles estavam inscritos na GT2: três 911 GT3 RS e um 911 GT2. Este, apesar de ser um modelo de 1998, da última geração de Porsche com motor refrigerado a ar, era um dos favoritos à vitória na classe. Seu motor biturbo, com 500 cavalos de potência, lhe permitia acompanhar os carros mais novos da categoria GT2. Preparado por Dener e Douglas Pires, seria pilotado por Max Wilson, Flávio “Nonô” Figueiredo e Marcel Visconde. “Este é praticamente um carro de teste: instalamos nele câmbio seqüencial, sistema de telemetria e monitoramento do motor”, explicava Dener. “Nossa expectativa é bater o recorde deste carro em Interlagos, de 1min40s3, estabelecido em 1998.” Nos treinos, a marca foi superada em quase três segundos: o tempo de largada do 911 GT2 foi 1min37s926.

Os irmãos Pires também foram responsáveis pelo 911 GT3 RS que seria pilotado por um quarteto de pilotos do GT3 Cup Challenge Brasil: Marcel Visconde (estava inscrito em dois carros), Otávio Mesquita, Omilton Visconde Júnior e Beto Posses. Marcel e Mesquita já tinham experiência prévia na Mil Milhas, enquanto Omilton e Posses participavam pela primeira vez de uma prova de longa duração. “O GT3 RS tem algumas diferenças em relação ao GT3 Cup, mas me adaptei rápido”, afirmava Beto Posses, campeão do GT3 Cup Challenge Brasil. Omilton Visconde também tinha boas expectativas: “Estou curioso porque vai ser muito diferente das corridas curtas às quais estou acostumado”.

Os outros dois Porsche 911 GT3 RS estavam inscritos para pilotos com perfis bastante diferentes. Hoover Orsi/Felipe Maluhu/Ricardo Maurício, jovens pilotos de Stock Car, dividiriam o volante do carro número 70, cujo retrospecto em Mil Milhas incluía uma vitória em 2003 (pilotado por Ingo Hoffmann, Xandy Negrão e Ricardo Etchenique) e um segundo lugar em 2004 (com Etchenique, Maurizio Sala, Flávio “Nonô” Figueiredo e Paulo Bonifácio). “Vai ser uma corrida muito interessante. Nós três andamos no mesmo



Rápidos e resistentes, os Porsche 911 estiveram entre as maiores atrações da Mil Milhas Brasil 2006.

ritmo, mas não queremos uma competição interna. Nosso objetivo é terminar bem colocados”, explicava Ricardo Maurício.

O quarto Porsche estava inscrito para o quarteto Rafael Derani/Walter Derani/César Urnhani/Renato Cattalini, que correria pela primeira vez com um carro da marca. Comprado semanas antes, o carro foi entregue aos cuidados de uma equipe totalmente nova, a CRT, que revisou-o por completo. “O Porsche é perfeito para provas longas: rápido e resistente. Para nós, a Mil Milhas é uma ótima oportunidade de conhecê-lo melhor, já que pretendemos disputar outras corridas com este carro”, explicava Walter Derani. Outros pilotos ligados ao GT3 Cup Challenge Brasil participaram com carros de outras marcas. Eram os casos de Raul Boesel, Henry Visconde, Sérgio Ribas e Clemente Lunardi.

Com a largada sendo dada ao meio-dia de um dos sábados mais quentes do verão paulistano, o calor foi considerado por vários pilotos como um adversário a mais. Enquanto os bem mais potentes carros da categoria GTP1 disparavam na frente, os Porsche se mantinham na luta pela vitória na GT2. Nas primeiras horas, o desempenho do 911 GT2 de Max/Marcel/Nonô chamou a atenção. Mesmo sendo um carro mais velho que a maioria dos concorrentes, Max andou muito forte e chegou a liderar. A corrida seguia dentro dos planos da equipe até por volta das três

horas da tarde. Foi quando o encaixe do banco se soltou, obrigando a uma parada extra que fez o trio se distanciar da liderança. Mais tarde, seria necessário fazer outra parada não prevista: um problema no garfo fez o câmbio ficar travado em terceira marcha. Foi necessário trocar a caixa de câmbio para que o 911 GT2 pudesse voltar à pista e receber a bandeirada.

Os três 911 GT3 RS tiveram em comum a resistência. Nenhum deles enfrentou problemas mecânicos. O de Orsi/Maluhy/Maurício terminou em quinto lugar na classificação geral e segundo na GT2. “O carro funcionou ‘redondo’ o tempo todo. Andamos muito forte, mas sem abusar, e durante muito tempo andamos no mesmo ritmo do 911 GT2”, afirmava Maurício. Mesquita/Marcel/Posses/Omilton terminaram em oitavo lugar na classificação geral e terceiro na GT2. “Não tivemos um incidente sequer, nem mesmo um pneu furado”, afirmava Mesquita. “Gostei muito de disputar a Mil Milhas. Se puder, estarei em outras”, afirmava Omilton. Logo atrás deles, em nono lugar, terminou o carro de Derani/Derani/Urnhani/Cattalina. “Para uma equipe criada um mês antes da prova, foi um resultado excepcional. O final foi de muita expectativa, porque o décimo colocado, um carro da classe mais potente, ficou apenas 3 segundos atrás de nós!”, comemorava Walter. A vitória na classificação geral ficou com um Aston Martin DB9R da classe GTP1, pilotado por Nelson Piquet/Nelsinho Piquet/Hélio Castroneves/Christophe Bouchut. ■