

Muito além da Fórmula 1

Fernando Rhenius – 5º período de Jornalismo

Mundial de Endurance desponta como um dos principais campeonatos automobilísticos do mundo e pode tirar o “reinado” da F1

Fotos: Divulgação ACO



Sob intenso calor, o trio formado por Mark Webber, Timo Bernhard e Brendon Hartley venceu a quinta etapa do Mundial de Endurance (WEC) no último sábado (19) no circuito das Américas em Austin no Texas. Após seis horas de prova, que começou na tarde e terminou sob a luz da lua, a equipe Porsche não encontrou adversários, tanto que os rivais diretos das equipes Audi e Toyota tiveram que assistir o desempenho surpreendente do fabricante alemão.

Com um calendário composto de nove eventos em 2015 (vai ter 10 em 2016), o

Mundial de Endurance desponta para roubar o lugar da F1 como principal categoria automobilística do mundo. Mas o que é este “Mundial de Endurance”?

Quase desconhecido no Brasil, o World Endurance Championship, que surgiu em 1953 como “World Sportscar Championship”, teve várias temporadas, nem todas em sequência. Seu ápice foi nos anos 80 e 90 como o Mundial de Marcas. Com provas de seis, 12 e 24 horas de duração, tem como principal evento as 24 horas de Le Mans, prova realizada na França desde 1923.

Por conta de questões polí-

ticas e por pressão da F1, que vinha perdendo pilotos, audiência e principalmente construtores, a Federação Internacional de Automobilismo (FIA) impôs regras à direção de modalidade que acabaram inviabilizando novos carros. Assim, o campeonato teve sua última edição em 1992.

Desde então a Automobile Club de l'Ouest (ACO), entidade francesa que organiza as 24 horas de Le Mans vem promovendo campeonatos na Europa, EUA e Ásia que leva o nome da grande prova para manter viva as corridas de longa duração. Com regras abertas a qualquer motorização, pneus e qualquer inovação, a Audi estreou na modalidade em 1999 conquistou 13 vitórias em Le Mans, muitas delas com motores diesel. Depois de 1923, a Porsche é a maior vencedora da prova com 17 triunfos.

Fabricantes como Peugeot, Aston Martin, Porsche, Nissan, Ferrari, Corvette e Toyota começaram a competir de forma oficial na prova. Por conta desta quantidade de fabricantes, a FIA firmou uma parceria com a ACO e, em 2012, o World Endurance Championship foi novamente apresentado com

corridas nos cinco continentes.

As provas com seis horas de duração, além das 24 horas de Le Mans, conta com um campeonato dividido em quatro categorias, dois de protótipos (LMP1 e LMP2), as principais e duas de carros GT (GTE-PRO e GTE-AM). Cada carro pode ser dividido com até três pilotos, e, ao contrário da F1, que enaltece o piloto, aqui o astro é o carro.

Outro diferencial que tem atraído fãs e fabricantes são os regulamentos livres. As principais equipes (Audi, Toyota e Porsche), que competem na classe LMP1, possuem protótipos híbridos. São tanto motores a combustão, alimentados por gasolina e diesel no caso da Audi, quanto elétricos, são alimentados pela energia oriunda dos gases de escapamento e sistema de frios.

Um dos principais objetivos, e uma das tradições de Le Mans, é transferir para os carros de corrida a tecnologia oriunda das pistas. Freios a disco, faixas laterais das estradas, faróis com uma melhor performance (os faróis de LED, hoje usado em larga escala foram aperfeiçoados na corrida), além de motores com compressor.

Atualmente três pilotos brasileiros estão competindo. Na principal classe, a LMP1, Lucas di Grassi, que já teve passagem pela Fórmula 1, é piloto oficial da Audi desde 2012, quando substituiu o maior vencedor de Le Mans o Dinamarquês Tom Kristensen, com sete vitórias em Le Mans. Desde então, di Grassi tem conquistado vitórias e foi

o estreante do ano na edição de 2013 em Le Mans.

Já Fernando Rees compete pela equipe oficial da Aston Martin, e participa de provas de longa duração desde 2007. Já disputou por marcas como Corvette, Sallen e Barazi-Epsilon. Tem como melhor resultado um sexto lugar em Le Mans neste ano na classe GTE-AM com Aston Martin. O último a entrar na competição foi Luís Felipe “Pipo” Derani, que estreou no Mundial em 2015 e atualmente é o vice-líder na classe LMP2 com um protótipo Ligier na classe LMP2.

Faltando três etapas para o término da temporada 2015, os pilotos do Audi #7 André Lotterer, Benoit Tréluyer e Marcel Fassler lideram na classe LMP1 com 113 pontos. Os vencedores da etapa de Austin seguem em segundo com 103. Lucas di Grassi está na quarta posição na classe com 67 pontos.

Na classe LMP2, Pipo Derani está em quarto no campeonato com 104 pontos, apenas quatro a menos que os vice-líderes Julien Canal, Sam Bird e Roman Rusinov, companheiros na equipe G-Drive Racing e que venceram a prova deste sábado com o #26 Ligier JS P2. Pela classe GTE-PRO, Fernando Rees está em quinto na classificação com 62 pontos. O líder Richard Lietz que compete pela Porsche está com 98. A próxima etapa será nos dias 10 e 11 de Outubro no circuito de Fuji/Japão.

