

Dikke auto's, close racing

Met ingang van dit jaar is de FIA GT1 een volwaardig wereldkampioenschap met races op maar liefst vier continenten. Dat belooft veel moois voor de autosportliefhebber!

Met 24 auto's in tien wedstrijden op vier continenten voldoet de FIA GT1 dit jaar aan de eisen van de FIA om zichzelf wereldkampioenschap te mogen noemen en is de raceserie de vierde met deze prestigieuze status naast de Formule-1, het World Rally Championship en het World Touring Car Championship.

Dikke sportwagens

Als opvolger van de BPR Endurance Series ging de FIA GT in 1997 van start als echte GT endurance raceserie. Oftewel: dikke sportwagens en een race-duur van enkele uren. Met name fabrikanten als Porsche en Mercedes hadden grote belangstelling. In de GT1 werd gereden met homologatiespecials waarvan er minimaal 25 gebouwd moesten zijn terwijl de GT2 bestond uit vaak stevig gemodificeerde productiemodellen. De eerste jaren werden gedomineerd door Mercedes en Chrysler. Vanaf 2000 maakten de 24 uren van Spa deel uit van het programma en officiële fabrieksteams werden geweerd om de kosten in de hand te houden. In 2004 werden de regels dusdanig versoepeld dat ook in kleine series gebouwde auto's als de Maserati MC12 en de Saleen SR7 konden meedoen. Vanaf 2010 moeten er echter van een auto minimaal 300 exemplaren gebouwd zijn en is het afgelopen met de homologatiespecials in kleine series. Nissan,

Ford en Lamborghini hadden hun auto's al klaar in 2009, en tegen het einde van het jaar werd duidelijk dat ook Aston Martin, Maserati en Corvette van de partij zullen zijn. Deze auto's zijn aangepast aan de nieuwe regelgeving, waarbij de verhouding tussen vermogen en gewicht heel belangrijk is. In theorie zijn alle auto's nu dus even sterk.

Puntentelling en format

Wat ook aangepast is in het nieuwe kampioenschap, is de puntentelling. De FIA GT1 hanteert dezelfde als de Formule-1. De punten worden nu verdeeld onder de top tien aan de finish in plaats van onder de top acht. Bovendien zijn de punten voor de eerste vier posities fors verhoogd, ten opzichte van 10 punten vroeger, pakt de winnaar er nu 25. Het format is eveneens veranderd. Waar in het verleden een race twee uur of meer duurde, zal het seizoen 2010 bestaan uit twee 60-minuten races: één kwalificatierace op zaterdag en een kampioenschapsrace op zondag. De kwalificatiesessie voor de kwalificatierace vindt plaats in drie tijdrondes, waarbij de acht langzaamste auto's automatisch wegvallen voor de volgende ronde. De finale van de kwalificatie gaat vervolgens tussen acht auto's die strijden om pole position. De uitkomst van de kwalificatierace op zaterdag bepaalt uiteindelijk de startpositie voor de race op zondag. Dit zorgt ervoor dat er niet, zoals in het verleden vaak gebeurde, slechts de laatste tien minuten van de kwalifi-

catie een tijd gezet wordt door de rijders. Tijdens de races zijn er de verplichte pitstops voor rijderswissel en nieuwe banden en aan het eind van het weekend worden de auto's in de top vier voorzien van 'succes ballast' voor de volgende race.

Stephane Ratel

Op maandag 1 maart werden de deelnemende auto's aan het FIA GT1 World Championship onthuld op de Place Vendome in hartje Parijs. FIA President Jean Todt en SRO CEO Stephane Ratel, promotor van de FIA GT1, introduceerden de teams, de rijders en de auto's. De twaalf deelnemende teams hadden allemaal een auto en een coureur afgevaardigd. Tijdens de persconferentie zette Ratel uiteen wat we als autosportliefhebbers van het nieuwe wereldkampioenschap kunnen verwachten. "Het kampioenschap wordt verreden met topmerken die de best ogende en klinkende auto's ter wereld aan de start brengen; droomauto's! Daarom zal de FIA GT1 beslist de aandacht trekken. Met de nieuwe regelgeving zijn alle auto's aan elkaar gewaagd qua prestaties en de coureurs behoren tot de beste ter wereld dus zij moeten het verschil maken op de baan". Dit betekent close racing op fantastische circuits als het aan Ratel ligt, en hij heeft dan ook hoge verwachtingen. Voor de lange termijn denkt Ratel ook de boel goed voor elkaar te hebben. In de nieuwe opzet is het spektakel fan- en mediavriendelijk volgens hem, en dat is met name

Boven links: Stephane Ratel (rechts) en Jean Todt (naast Ratel) poseren met de winnaars van vorig jaar. Boven rechts: de chicque Place Vendome was gevuld met raceauto's op 1 maart.

belangrijk voor de TV. Een wedstrijd van een uur is nu eenmaal makkelijker uit te zenden dan een van drie uur. "We hebben een goed te verkopen product en dat wordt bevestigd door de reeds aanwezige media-aandacht. Na 15 jaar werken aan de kwaliteit en de reputatie van de FIA GT hebben we er vertrouwen in dat we dit wereldkampioenschap tot een succes kunnen maken. Een belangrijke factor voor succes op lange termijn is ook dat we de directe betrokkenheid van de fabrikanten hebben kunnen inperken. De risico's van dominantie door een fabrieksteam zijn te groot en we hebben geleerd van de F1 en het verleden".

Nederlanders en Belgen

Maar liefst 12 teams met ieder 2 auto's treden aan dit jaar. Titelverdediger team Vitaphone is natuurlijk aanwezig, maar ook oudgedienden Phoenix Racing, Matech, MarcVDS en Hexis. Nieuw zijn All-Inkl.com, Young Driver AMR, Triple H team Hegersport, Mad-Croc Racing, Sumo Power GT, Swiss Racing Team SRT en Reiter Engineering. Onder deze groep coureurs bevinden zich maar liefst drie Nederlanders: Mike Hezemans, vorig jaar tweede in het FIA GT1 kampioenschap, Peter Kox en Nicky Pastorelli, Met Renaud Kuppens, Bas Leinders, Bert Longin en Maxime Martin zijn bovendien ook de Belgen goed vertegenwoordigd. Op de volgende pagina's bliken we vooruit op het komende seizoen met een van de Nederlandse deelnemers: Nicky Pastorelli. ○

