

Nicky Pastorelli: "Wij hebben het erg goed voor elkaar"

Op 17 april startte het nieuwe FIA GT1 kampioenschap. Aan de vooravond van de seizoensaftrap in Abu Dhabi spraken we kort met All-Inkl. Racing coureur Nicky Pastorelli over het seizoen dat voor ons ligt.

Nicky Pastorelli wordt in de laatste maanden van 2009 benaderd door All-Inkl.com Münnich Motorsport of hij interesse heeft om in 2010 te komen rijden in het FIA GT1 wereldkampioenschap. All-Inkl.com is een bekend gezicht in de Duitse race- en rallycrosswereld en de vraag komt van goede bekenden, dus lang hoeft er niet te worden nagedacht. Nicky: "Ik werd benaderd om deel uit te maken van een team dat dit seizoen zou rijden in de hoogste klasse binnen de FIA GT1.

Eind 2009 was duidelijk dat de deelname definitief zou zijn en was de zaak snel beklonken".

Lamborghini Murcielago R-SV

All-Inkl.com rijdt met de door Reiter Engineering geprepareerde Lamborghini Murcielago R-SV. Op papier is het niet de snelste en spannendste auto van alle deelnemers. "Maar," vertelt Nicky, "met Christophe Bouchut, Marc Basseng en Dominik Schwager hebben we een goed op elkaar ingespeeld team met veel ervaring. Bovendien is All-Inkl.com niet zomaar een team. De technici kennen het klappen van de zweep en we kunnen met de juiste afstelling en wegligging ongetwijfeld voor verrassingen zorgen. Dat hebben we heel erg goed voor elkaar. De rijstijlen van de teamleden zijn ook niet erg uiteenlopend, hoewel dat voor dit soort races geen echt argument meer is om voor een bepaalde auto of een bepaald team te kiezen. Vroeger moest je veel meer letten op het 'heel houden' tijdens langere races, maar tegenwoordig is elke stint een sprintrace". Nicky's ervaring in de ALMS komt uiteraard van pas bij de start in de FIA GT1, per slot van rekening reed hij daar met een Porsche RSR, ook een GT-auto. Maar een Porsche is geen Lamborghini en de FIA GT1 is geen endurance serie zoals de ALMS, toch? Nicky: "In principe heb ik voordeel van de ALMS ervaring, maar na een paar rondjes ga ik eigenlijk in elke auto hard. Zoveel mogelijk rijden levert hoe dan ook meer ervaring op, helemaal als dat in verschillende auto's gebeurt. Je leert dan snel dat het niet uitmaakt in wat voor auto je rijdt. Formule-1 of

toerwagens, op de limiet is iedere racewagen hetzelfde. Wel zit er verschil in hoe snel en op welke manier de limiet bereikt wordt. Een Porsche is een Porsche en dat is toch iets speciaals, maar ook met een Lamborghini, een V8Star of een klassieker ga ik heel hard. En wie met de ene auto hard kan, kan dat ook met de andere. Wat dat betreft vind ik de uitspraak 'deze auto past niet bij mijn rijstijl' altijd absolute onzin".

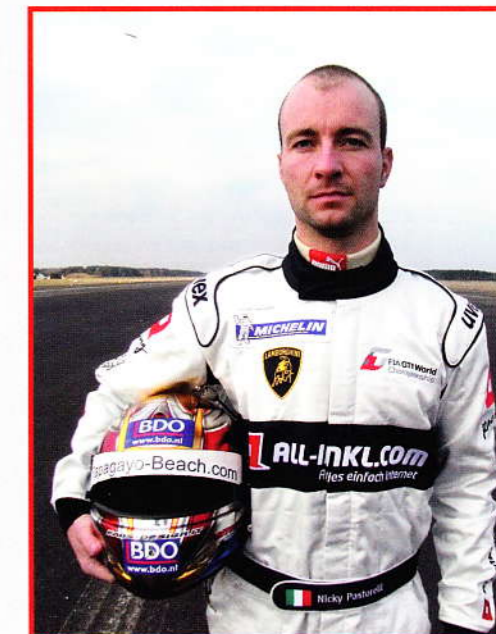
Resultaten uit het verleden

Maserati, Aston Martin en Corvette hebben een enorme ervaring uit hun verleden in de FIA GT, maar die biedt absoluut geen garantie voor de toekomst, denkt Nicky Pastorelli. De nieuwkomers hebben net zoveel kans. Aston Martin en Ford zijn gevaarlijk, maar je weet niet of gevestigde teams als Hexis en Mattech de belangrijkste concurrenten zullen zijn of juist de nieuwe teams, die erg gemotiveerd zijn. Hij is ook niet bang voor semi-fabrieksteams. "Waarschijnlijk hebben de Nissans de meeste fabrieksondersteuning. Nissan wil zich graag bewijzen. Maar dat Vitaphone een semi-fabrieksteam genoemd zegt eigenlijk niet zoveel. Natuurlijk, er zijn monteurs van de fabriek aanwezig, maar slechts één persoon op management niveau. Ik betwijfel of ze eigenlijk wel weer zo dominant willen zijn als de afgelopen jaren. Dat wordt uiteindelijk voor het publiek ook vervelend".

En dat ander Lamborghini team van Reiter Engineering? Die leveren tenslotte de Murcielago's aan alle Lambo-teams terwijl ze zelf ook meerijden... Nicky: "Ik ben niet zo bang dat Reiter Engineering betere papieren zou hebben als ons team. Ze leveren weliswaar de Lambo, maar dat is een voor ieder team gelijke basisauto waar we zelf nog veel aan kunnen sleutelen binnen de regelgeving. En daar is All-Inkl.com dus goed in: het uiterste uit een auto halen. Op dit moment zeg ik niet van: 'Voor die Corvette of Ford moeten we oppassen'. Er is gewoon nog niets bekend over de prestaties van de andere teams en de andere auto's onder de nieuwe regelgeving. We hebben zelf wel al getest om de Balance of Performance (de index die ervoor zorgt dat de verschillende auto's binnen de FIA GT1 gelijkwaardig kunnen presteren, red.) te bepalen, maar de weersomstandigheden waren niet optimaal. Tactiek kan een verschil maken, maar dat zijn zaken waar we tijdens de eerste race vanzelf achter zullen komen. De FIA zal ook na iedere race de Balance of Performance bijstellen indien nodig. In de loop van het seizoen zal duidelijk worden welke teams in staat blijken het juiste niveau vast te houden en de prestaties zullen om die reden wel uiteen gaan lopen, maar het is beslist niet zo dat de oudgedienden met het meeste geld automatisch de beste kansen hebben. Gelukkig niet".

Maximale er uit halen

Nicky Pastorelli maakt duidelijk dat hij zin heeft in het seizoen. Gevraagd naar zijn persoonlijke doelstellingen, geeft hij aan: "Ik ga het maximale er uit halen, zoals ik altijd doe. Van alle circuits dit seizoen zijn die buiten Europa nieuw voor me, en ik verheug me er op ze te leren kennen. De FIA GT1 is een leuk, toegankelijk kampioenschap. Nieuwe regels, nieuwe teams en veel uitstraling! Dat maakt de sport ook aantrekkelijk voor een groter publiek. Die toegankelijkheid is heel belangrijk; daardoor heb je variatie aan teams en auto's, de entreekaartjes kosten geen vermogen en je kunt als toeschouwer gewoon dichtbij komen". En de gesuggereerde grotere media-aandacht vanwege de sores die in de Formule-1 spelen? "Nee, dat heeft er niets mee te maken. De FIA GT1 gooit sowieso hoge ogen. In de Formule-1 is momenteel 80% van de betrokkenen alleen maar met belangen en geld bezig. Daardoor is die wereld enorm gesloten. In de FIA GT komen er ieder seizoen teams en rijders bij en er verdwijnen er weer. Het is gewoon een prettiger situatie en dat merk je aan de atmosfeer in de paddock. Ook de reacties van het publiek en de media zijn positief. SRO en de FIA hebben een mooi concept neergezet dat serieus uitgewerkt is. Van mij mag er volgend jaar best nog wel een fabrikant bijkomen trouwens. Zeven merken zou niet verkeerd zijn. Ik mis bijvoorbeeld nog een Italiaans merk uit Maranello".



Nicky Pastorelli

Nicky Pastorelli (1983) is geen onbekende in de racerij. Op zijn tiende kwam hij in aanraking met de kartsport en was direct verkocht. In 1993 ging hij van start in de Mini League, gevolgd door de Junior League, waar hij zijn eerste successen boekte. Als 14-jarige werd hij opgenomen in het karting team van Peter de Bruin en reed verschillende seizoenen ICA en Formule A Leagues. In 2000 werd met de Formula Arcobaleno de overstap gemaakt naar echte auto's en naar aanleiding van zijn uitstekende prestaties (3 overwinningen, 5 pole-positions en 3e in het kampioenschap) volgde in 2002 de overstap naar het prestigieuze Formula Renault 2000 kampioenschap.

In 2003 nam Nicky Pastorelli met veel succes deel aan de Formule 3000. Hoewel zijn debuutjaar, was iedereen danig onder de indruk van zijn prestaties. Dit leverde hem een stoeltje op in het Draco Junior Team voor de 2004 Superfund Euro 3000 Series. Aan het einde van een enerverend seizoen kaapte Nicky het kampioenschap weg voor de neus van zijn rivalen met een sensationele overwinning in de laatste race op de Nürburgring. Dit excellente resultaat leverde een Formule-1 test op bij Minardi en opende de deuren naar de Champ Car World Series. In 2005 werd Nicky officieel Jordan Grand Prix testrijder en eerste rijder in het Young Driver Development Program van Midland F1. Het succesverhaal gaat verder in 2006 met een stoeltje bij Rocket Sports Racing in de Champ Cars. Seizoen 2007 is wat rustiger, maar in 2008 en 2009 volgt deelname aan de American Le Mans Series voor Vici Racing met een Porsche 911 GT3RSR. Ook rijdt Nicky verschillende malen in het Dutch Supercar Championship samen met Meindert van Buuren in een V8Star.

