

STORIE AMERICANE

WEL

Questa settimana si corre la 24 Ore della Florida. Una gara speciale. Con un fascino unico. Quello che ci racconta Max, da giornalista appassionato, prima di affrontare l'ennesima sfida su questa pista

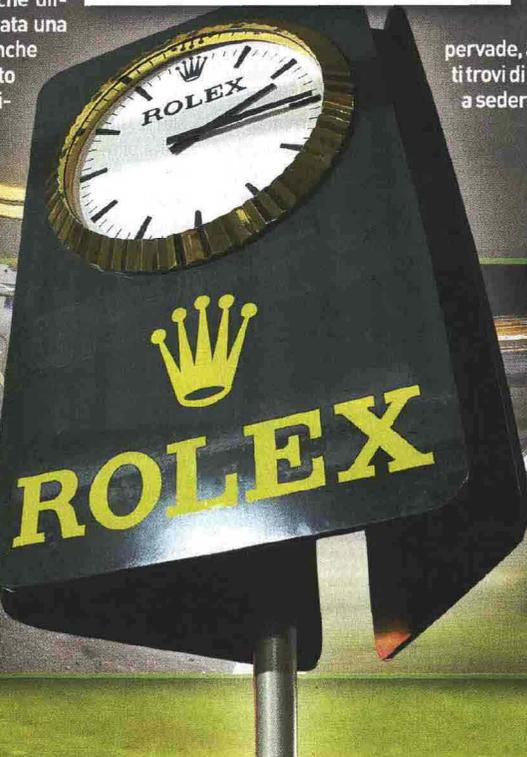
di Max Papis

L'inizio della stagione automobilistica Usa avverrà questa settimana come al solito alla 24 Ore di Daytona: sarà l'evento che apre SpeedWeeks. Cosa vuol dire? Che in 3 settimane da queste parti si correrà la Rolex 24 Ore di cui vi parlerò, la gara di Supercross che fa paura, la Superbike e la Daytona 500 di Nascar.

L'aprire le danze con la 24 Ore è una tradizione ma anche un evento che fa sempre venire la pelle d'oca, almeno a me, innamorato di questa corsa da quel giorno che ho conosciuto la pista nel 1996 con il mitico Giampiero Moretti e la ancor più mitica Ferrari 333 Sp: me ne sono innamorato subito un po' come per la mia Monza. Okay: durante gli anni sia per le difficoltà economiche che per le regole tecniche differenti dall'Europa, Daytona è diventata una gara forse un po' più "nazionale" anche se nazionale con un paese composto da 360 milioni di abitanti non vuol di-

re piccola. Significa, invece, che le grandi squadre europee, che un tempo spendevano valanghe di milioni, non vengono più e sono rimasti grandi team made in Usa che badano soprattutto alla sostanza e poco all'ospitalità, che per me è un surplus. Qui si viene solo perché come dicono Daytona è "the center of racing".

Per darvi una visuale del posto: la pista è a circa 15 km dalla spiaggia. La pelle d'oca inizia a venire appena esci dalla Highway 95: fai un miglio e vedi un ponte enorme con scritto Welcome to Daytona e di lato svetta il palazzo Nascar alto 10 piani sempre illuminato a giorno e appena più avanti la Cattedrale delle Corse Usa come l'ho ribattezzata. È un ovale da paura: io entro sempre dallo stesso tunnel da oltre 15 anni perché mi piace provare la sensazione che mi pervade, appena il buio finisce e la luce arriva agli occhi ti trovi di fronte uno stadio esagerato con 400.000 posti a sedere e un ambiente fantastico.





PAPIS SCRIVE PER AS

COMETTO

A lato, la Riley-BMW di Montoya-Dixon-McMurray-Franchitti. Sotto il gruppo delle Daytona prototype e la Riley di Papis del 2010. Nell'altra pagina la Riley di Gurney-Fogarty-Johnson (il n.1 in Nascar) e un pit-stop della vivace classe GT



STORIE AMERICANE



www.ecostampa.it

LA PREPARAZIONE

METTEVO LA TUTA SENZA BISOGNO

La preparazione è essenziale ancora più che per altri eventi perché le prove libere sono limitate: tutto il pre-gara si sviluppa in 2 giorni di cui uno (venerdì) è speso in maggior parte a preparare la macchina. Per il pilota il week-end inizia al mercoledì, e per tradizione un buon gruppo va a trovare i bambini di Boogy Creek Camp fondato da Paul Newman che ospita bambini malati o bisognosi. Il primo giorno di prove, se non sei il pilota destinato alla qualifica, la macchina la vedi solo alla sera nel turno dalle 18 alle 20.30. Questo l'ho imparato la prima volta a Daytona quando ho indossato la tuta per 3 volte per poi sentirmi dire poi da Moretti: «Ma che cazzo, sappiamo che sei un pilota anche se non ti presenti sempre con la tuta addosso».

IL TRAFFICO IN PISTA

OTTO SORPASSI OGNI GIRO

Questa è una cosa che bisogna imparare: nelle gare di endurance, la macchina non la guidi solo tu, ci sono altri 3 giovanotti che sono lì per fare il tuo stesso lavoro: devi andare forte, ma non puoi essere stupido e fare cavolate. Chip Ganassi mi ha sempre detto: «Non sei qua per fare una passeggiata, ma attenzione se non vuoi essere quello che riporta la macchina nel garage a mezzogiorno senza il muso». Come mi ha sempre detto il mio grande maestro Bob Wollek, vero campione di endurance non è quello che ti fa il tempo e poi perde 3" ma è quello che quando guardi il cronometro non vedi se è nel traffico o da solo. E qui si apre la parentesi traffico: la 24 ore è una gara dove corrono vari tipi di vetture diverse, una cosa che a me fa grande libidine. Ci sono le Gt che girano circa 10" più lente delle Daytona Prototype che guido io e, per la caratteristica della pista, uno stradale interessante all'interno di un ovale di 2.5 miglia, ti trovi a fare ogni giro una media di 8 sorpassi. Cosa completamente diversa da Le Mans dove per la maggior parte del tempo guidi più contro il cronometro che contro gli avversari.

IL RITMO GARA

ORA SI SFRUTTA IL MEZZO AL 90%

La gara parte al pomeriggio, il che vuol dire che la parte notturna sarà importante, ma non cruciale come nel passato, quando la gara - finendo alle 12.30 - ti obbligava a spingere al massimo nella notte perché di tempo durante la mattinata ne restava poco. Di solito si diceva che uscire dalla notte in testa voleva dire quasi aver vinto. L'anno scorso eravamo in testa con 1 giro alle 10 di domenica: per un problema di comunicazione siamo entrati nel garage invece di restare fuori in pit lane e abbiamo perso la gara per 50"! O come nel 2000, quando eravamo in testa con la Riley di Dyson fino all'ultima ora e per un problema al motore arrivammo terzi. 10 anni fa la 24 Ore di Daytona era proprio una gara endurance nel senso che si doveva risparmiare la vettura, e di solito si girava 5" più lenti del tempo di qualifica; negli ultimi 5 anni invece le gare endurance e Daytona sono cambiate parecchio. Le auto sono più affidabili e si è passati praticamente a tirare al 90% se non di più per tutta la gara, ma l'arte dell'endurance c'è sempre, eccome! Solo che le differenze sono di decimi e non di secondi. Il pilota che riesce ad essere più "gentile" con la vettura, consumare meno i freni, usare meno benzina e così via, fa sempre la differenza. Vi faccio un esempio uno dei miei obiettivi quando parte la gara è quello di non sbagliare mai una cambiata sia in salita che in scalata, e vedere se guidando puliti si riesce ad allungare lo stint di 1 giro perché un giro alla volta per 24 ore può fare la differenza.

IL PRONOSTICO

SFIDA RILEY VS DALLARA

Nel 2011 la lotta sarà incredibile. I favoriti sono sempre quelli del team Ganassi, sia per la preparazione che per la qualità di uomini e piloti. Il motore BMW è sembrato veramente ad un livello altissimo, forse troppo, visto che la Grand Am ha deciso di togliergli 100 giri/motore per riavvicinare le performance, e qui si ritorna alla filosofia di Daytona e delle corse in Usa dove

Con la gara che in questa edizione finirà nel pomeriggio la notte sarà meno cruciale di quando l'arrivo era alle 12.30



30 autosprint

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

046869

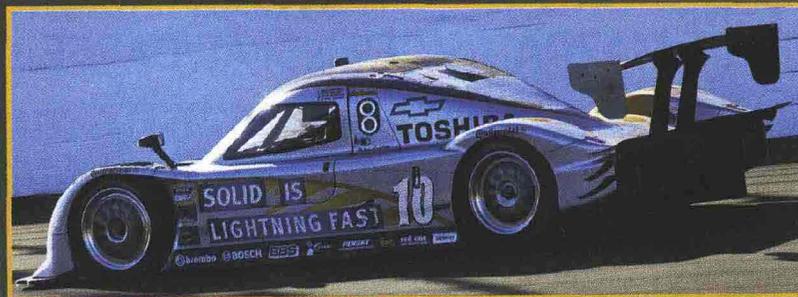


Occhio alle stars di **Ganassi** e agli italiani

LE RILEY-BMW DEL TEAM DI CHIP SONO LE VETTURE DA BATTERE. MA ATTENZIONE AD ANGELELLI

Una 24 Ore al Max. Si annuncia grande battaglia a Daytona per la classica maratona di un giorno che scatterà sabato 29 gennaio per concludersi il giorno successivo. La prima prova del campionato Grand Am vede due italiani tra i sicuri protagonisti: Max Angelelli e Max Papis, entrambi già vincitori da queste parti. Angelelli la affronterà con la Dallara-Chevrolet del team Suntrust del quale è comproprietario assieme a Wayne Taylor, Papis si è accordato col team Action Express vincitore dell'edizione 2010 e guiderà una Riley-Porsche. Angelelli dividerà l'abitacolo con la star della Indycar Ryan Briscoe, con Ricky Taylor e suo padre Wayne mentre Papis se la giocherà assieme al cognato Christian Fittipaldi, a Terry Borcheller, Joao Barbosa e JC France. Chi ha voglia di lasciare il segno è Angelelli, anche se: «Il nostro propulsore non è tra i più competitivi, ma come squadra siamo al top. Sappiamo bene che la 24 ore nasconde mille insidie, l'errore umano si nasconde sempre dietro l'angolo e proprio questo fattore cambiò la classifica finale lo scorso anno. Noi sbagliammo ai box e la pagammo cara. Ve-

do favorito il team Ganassi, ma anche l'Action Express e occhio alla Dallara del team Shank». Sia Angelelli sia Papis individuano nella squadra tritatutto della Indycar, e della Grand Am 2010, i favoriti. Ganassi schiera due Riley-BMW per Hand-Pruett-Rahal-Rojas e per le stars Franchitti-Dixon-Montoya-McMurray, un mix strepitoso tra piloti Indycar e Nascar. La seconda vettura dell'Action Express, che affianca quella di Papis, è per i collaudati Donohue-Frisselle-Law-Rice mentre la Dallara-Ford di Shank ha tre ottimi piloti in Allmendinger-McDowell-Wilson. Shank utilizza anche una Riley-Ford per gli ex F.1 Brundle e Btundell raggiunti da Brown e Patterson. Riley contro Dallara? Sicuramente saranno questi i costruttori protagonisti, ma attenzione anche alla Lola-Ford del team Krohn per Jonsson-Krohn-Zonta-Minassian mentre non manca la Coyote-Chevrolet di Edwards-A.Garcia-Maassen. Sono 17 i Daytona Prototype al via ai quali si uniranno 31 vetture GT con la Porsche che la fa da padrona assieme a Mazda, Camaro, BMW e tre Ferrari 430 dei team americani Dragon, Aten e Bennett. **Massimo Costa**



Max Angelelli corre col team Suntrust che schiera una Dallara-Chevrolet, negli ultimi due anni unica Prototype rivale della Riley



STORIE AMERICANE

nessuno viene a vedere una gara dove il primo ha 2 giri sul 2° dopo due ore, ma tutti seguono una corsa come quella del 2010 col 1° e 2° separati da 50 secondi dopo 24 ore.

Dopo Ganassi gli altri team se la giocano. La mia squadra, Action Express, ha un ottimo potenziale con piloti esperti e grande affiatamento. Sempre costante è Suntrust, il team di Wayne Taylor che fa correre il mio amico e rivale Max Angellelli: quest'anno sono passati al motore Chevy e usano la Dallara, negli ultimi 2 anni unica avversaria della Riley, scelta in pratica da quasi tutti gli altri top team. Sono due concetti differenti. La Riley è più spartana in tutto specie nella parte ergonomica, mentre la Dallara ha un gusto più europeo dalla presa dell'aria motore a forma di naso a una serie di particolari europei.

Quanto ai motori, i Ford del Mike Shank Racing sono in lizza per la vittoria finale e poi ci siamo noi con il Porsche, un V8 derivato dal Cayenne, forte ma ancora in fase di sviluppo; e poi ci sono i Porsche 6 cilindri boxer che hanno corso e vinto fino allo scorso anno. I Chevrolet da quest'anno sono preparati da RCR Richard Childress Racing, un'icona Nascar e sinonimo di Chevy da sempre: il mitico Dale Earnhard Sr ha corso ed è morto con lui. Da quest'anno ci sarà la novità delle gomme Continental, ma in realtà sono molti simile alle gomme Hoosier che si usavano prima delle Pirelli. Hanno molto grip all'inizio e poi calano specie col caldo. I test sono stati fatti col freddo, quindi mi aspetto meno grip e macchine un po' più difficili.

LA SFIDA DELLE GT

QUEL SOUND DELLE MAZDA

Parlando di Gt, le Mazda hanno un suono incredibile e sono state le vetture da battere nel pas-

sato, ho visto un impegno maggiore di GM che con le Camaro ha messo in pista anche i suoi piloti ufficiali, Gavin e Magnussen, in passato miei compagni in Corvette. E poi van ricordate le mitiche Porsche. Il mondo delle Gt cresce, anche se è sempre la seconda categoria dopo i Daytona Prototype ai quali la Famiglia France proprietaria di Nascar e Grand Am tiene tanto.

PARCO PARTENTI MOLTO VARIO

DAL N.1 NASCAR A TANTI DENTISTI

La 24 Ore di Daytona è un richiamo per tanti campioni di varie categorie, da Nascar a Indy. Perché? A Daytona ci sono vari team che possono battersi per la vittoria sia di classe che assoluta, e ciò lascia a tanti la possibilità di sognare. Il mio amico Jimmie Johnson, in Italia conosciuto quanto il mio salumiere di Barasso (il mio paese) ma che in Usa è una star a livello di Michael Jordan con i suoi 5 titoli consecutivi in Nascar, si presenta ogni anno per migliorare le sue capacità di guida sugli stradali (34 delle 36 gare Nascar sono su ovale); in più avere il proprio nome su quel trofeo vuole ancora dire tantissimo nell'automobilismo Usa e il Rolex è forse uno dei premi più ambiti nelle corse. Poi a Daytona c'è il più grande numero di dentisti e ragionieri seduti su una macchina da corsa, senza offesa per le due categorie. Dico solo che molti equipaggi sono formati da veri amatori.

UN GIORNO SOTTO PRESSIONE

TI SVEGLI E MICA PENSI AL CAFFÈ

Questa edizione sarà anche particolare perché tutta la pista di Daytona è stata riasfaltata com-

pletamente, ciò porterà a spingere di più visto che la pista, essendo come un biliardo, ti permetterà di andare ma contemporaneamente ciò produrrà più stress alle vetture. Avremo un'altra incognita con cui fare i conti.

La vita della 24 Ore è frenetica: io la paragono a una settimana compressa in un giorno, l'attività è incredibile e un particolare che sempre mi affascina è il rumore, il silenzio totale prima della partenza, con tutte le macchine allineate e poi un continuo casino per 24 ore fino alle 15.30 di domenica quando, come per incanto tutto si zittisce e la pista sembra avere un'altra espressione.

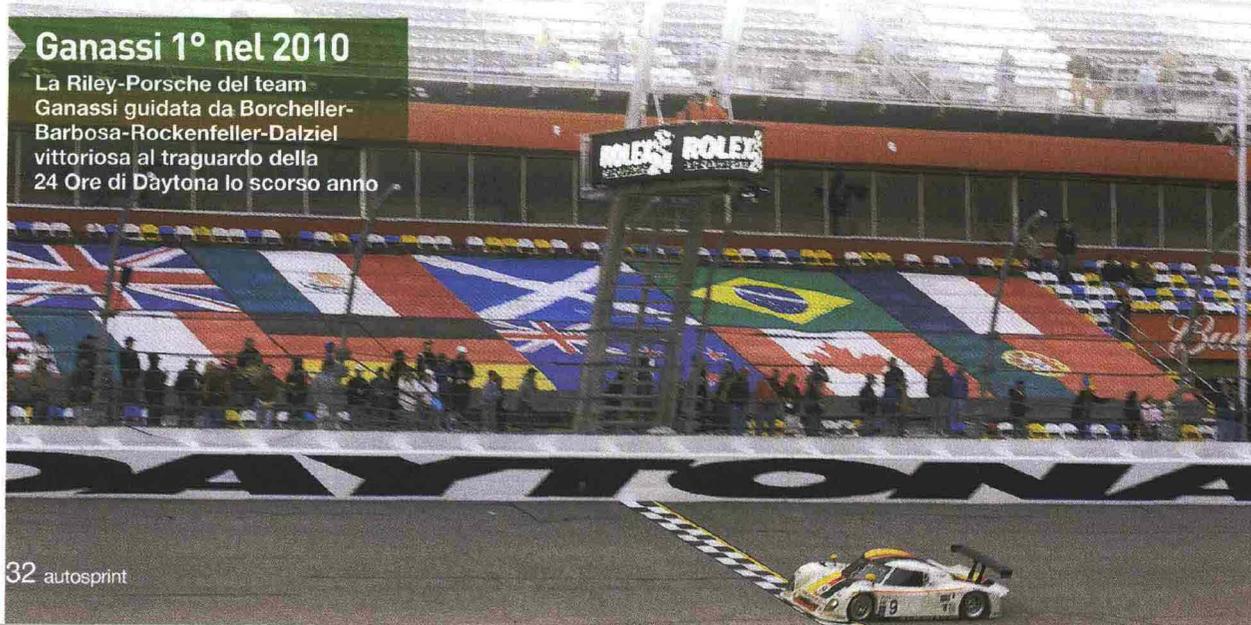
I piloti hanno una zona dedicata con dei motorhome che fanno un po' da casa; ogni team ha una persona dedicata a svegliare e preparare il pilota per il turno successivo, che normalmente per me vuol dire essere ai box un'ora prima di quando dovrei salire in macchina, nel caso esca una bandiera gialla imprevista o per qualsiasi cambiamento di piano. Poi il casco lo indosso circa 7 giri prima dello stop e l'arte di saltare dal muretto, entrare in macchina allacciare le cinture, resettare gli strumenti e uscire dal box è speciale.

Molte volte lo svegliarsi di notte è problematico specialmente perché non si tratta di svegliarsi per fare colazione ma bisogna essere pronti a fare la differenza in macchina con lucidità e coraggio. Ognuno ha la sua routine, io sono molto preciso su cosa: mangio quando è periodo di riposo e di sveglia prima di salire in macchina, ma vi assicuro che da quell'anno in cui, per una dimenticanza, ho dovuto rimettere la tuta bagnata usata nello stint precedente, non ho mai più dimenticato di passarla nell'asciugatore.

E poi c'è il momento che in pochi possono provare, ma che quando capita è speciale: vedere la tua macchina vincere ed entrare in victory lane, un posto sacro che per me ha ancora il sapore delle corse vere dove gli uomini sono più importanti delle vetture.

Ganassi 1° nel 2010

La Riley-Porsche del team Ganassi guidata da Borcheller-Barbosa-Rockenfeller-Dalziel vittoriosa al traguardo della 24 Ore di Daytona lo scorso anno



32 autosprint

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.