

Magazine

www.italiaracing.net

n. 252
2 dicembre
2013

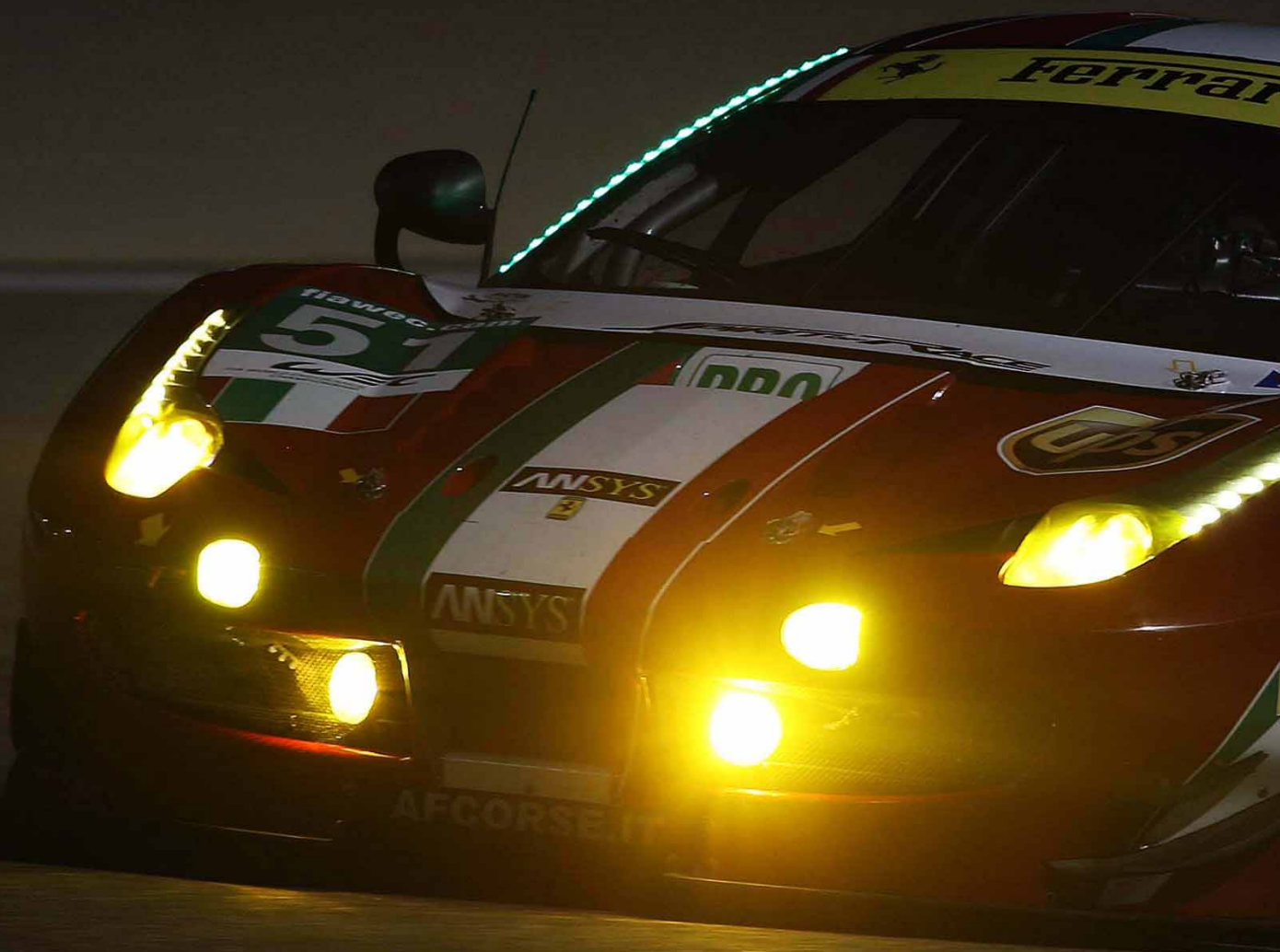
Bruni e la Ferrari della AF Corse hanno conquistato il titolo piloti e marche nel campionato FIA WEC, un successo arrivato all'ultimissima gara nonostante i palesi favori regolamentari di cui hanno goduto le Aston Martin Vantage nel corso della stagione

VISTA CON IRIDE



ALL'ULTIMO RESPIRO

**Bruni e la Ferrari si sono presi il mondiale piloti e marche
nella corsa finale battendo la concorrenza dell'Aston Martin,
crollata proprio quando il traguardo sembrava vicinissimo**



Filippo Zanier

Chissà cosa passava per la testa di Gimmi Bruni e Amato Ferrari sul gradino più alto del podio della 6 Ore del Bahrain. Uno campione del mondo per la prima volta in carriera, re di una tiratissima Classe GTE Pro, l'altro deus ex machina di un team che festeggia la seconda iride consecutiva ed è sempre di più il punto di riferimento nelle corse per vetture Gran Turismo. Una vera e propria festa in Rosso, che per loro ha un sapore ancora più dolce perché è arrivata all'ultima gara, in rimonta contro l'Aston Martin e contro una FIA che per buona parte della stagione ha mantenuto in vigore un Balance of Performance vergognoso, che sembrava disegnato apposta per consegnare il titolo mondiale alle Vantage nell'anno del centenario del costruttore inglese.

FERRARI E BRUNI PIÙ FORTI DI PLACE DE LA CONCORDE

La 458 GTE, che già aveva fatto la doppietta iride piloti-costruttori nel 2012, a inizio stagione era senza dubbio ancora la vettura da battere e così in Place de la Concorde hanno pensato fosse il caso di mettere le ali alle sue avversarie con regalie di ogni tipo: aerodinamica più libera, restrittori più larghi, serbatoi più capienti e uno sconto di peso impressionante, ben 40 chili. Alla

Ferrari restava ancora un vantaggio in termini di consumo? Perfetto, via 5 litri dal serbatoio della Rossa, una decisione che gli uomini di Maranello avevano accettato con una certa incredulità: "I nostri ingegneri hanno lavorato mesi per fare un capolavoro, abbinare grandi performance a consumi ridotti rispetto alla concorrenza - ci aveva detto Bruni - ora tutto quel lavoro e le risorse spese sono buttati, cancellati in un attimo". Poteva essere il colpo di grazia, e invece no. Perché se sulla gara singola, magari sprint, normalmente a vincere è la vettura più veloce, in un campionato che si disputa su sette gare Endurance più la 24 Ore di Le Mans, alla fine sono anche altri fattori a fare la differenza. Le decisioni giuste al muretto box, i pit-stop sempre perfetti, la capacità di cogliere in ogni weekend di gara il massimo che la propria competitività permette. Questo hanno fatto gli uomini di AF Corse, tenendo duro quando le cose non giravano per il verso giusto (i quinti posti a Silverstone e Le Mans e il quarto a Shanghai) e spingendo al massimo dove invece si poteva puntare al bersaglio grosso. Le vittorie a Spa e San Paolo e il secondo posto di Austin sono state senza dubbio meno di quanto il team avrebbe meritato, ma hanno comunque permesso a Bruni di arrivare a giocarsela all'ultima gara. E in Bahrain, all'improvviso, è stato come se il destino avesse deciso di ripianare le ingiustizie di una stagione in un giorno solo: la Ferrari n°51 si è involata al comando e non lo ha più mollato, spinta da stint sempre al limite sia per Bruni che per l'occasionale compagno Toni Vilander.



IL TONFO DELLA VANTAGE IL SACRIFICIO DI FISICHELLA

Alle loro spalle, invece, lo squadrone Aston Martin è tornato sulla terra con un botto sordo: con 5 litri in meno nel serbatoio, grazie a un nuovo BoP leggermente più equilibrato entrato in vigore già a Shanghai, le Vantage sono state costrette a stint più corti ed hanno inseguito per tutta la gara. Poi, a due ore dalla fine, i sogni di gloria sono andati in fumo insieme al V8 della vettura di Stefan Mucke e Darren Turner: il propulsore ha iniziato a tossire, e dopo una breve sosta ai box al team non è rimasto altro che spingere la macchina nel garage. Rimanevano delle speranze per il titolo Marche, ma anche quelle si sono dissolte quando il motore della vettura superstite, quella di Bruno Senna, Pedro Lamy e Richie Stanaway, si è ammutolito. Due ritiri e faccia scurissima per David Richards, che sognava un clamoroso en plein e invece alla fine ha portato a casa il solo titolo piloti Pro-Am (con Jamie Campbell-Walter e Stuart Hall), poca cosa per festeggiare degnamente i 100 anni di storia della Casa. I ritiri delle Aston hanno spianato ulteriormente la strada a Bruni, che comunque il titolo lo avrebbe vinto anche se Turner-Mucke, a cui vanno i complimenti per una stagione davvero straordinaria, fossero arrivati secondi. La seconda piazza è andata a Bergmeister-Pilet e hanno portato in pista la Porsche 991 in configurazione 2014 e hanno preceduto l'altra Ferrari di Kamui Kobayashi e Giancarlo Fisichella. Ecco, forse l'unico punto grigio nella grande festa in rosso è l'assenza del nome di "Fisico" dall'albo d'oro di quest'anno: dopo che lui e Bruni hanno condiviso la macchina per tutta la stagione, per l'ultima gara la Ferrari ha deciso di separarli, per raddoppiare le chance di titolo in caso di guai per una delle due vetture. Alla fine, però, di guai non ne sono capitati e la classifica recita Bruni campione con 145 punti, davanti a Fisichella che è secondo con 135. Se da una parte può sembrare un'ingiustizia per l'ex pilota F.1 di Jordan, Renault, Force India e Ferrari, bisogna però riconoscere che quest'anno il livello delle prestazioni da lui fornite non è stato paragonabile con quanto messo in pista da Bruni.



Disastro Aston Martin
con entrambe le Vantage ritirate

