

SUPERCAR

tutto

N. 106 - Anno XXI - Bimestrale
€ 8,00 Italy only

Poste Italiane SpA - Spedizione in Abbonamento Postale D.L. 353/2003
(conv. in L. 27/02/2004 n.46) art. 1 comma 1, DCB Milano ISSN 1590-3656

PORSCHE

La rivista dei porschisti

Prima Immissione 30 giugno 2019

ISSN 1590-3656



1954 - 2019
**LA GRANDE STORIA
DELLE SPEEDSTER**

60 PAGINE

UN SOGNO CHE SI AVVERA

L'AVVINCENTE RACCONTO DI UNO DEI NOSTRI AMICI PILOTI GENTLEMEN, LE SUE SENSAZIONI E LE IMPRESSIONI DI GUIDA SULLA 911 RSR GT2 A MOTORE CENTRALE NELLE GARE DELL'ELMS

DI SÉBASTIEN FORTUNA FOTO EBIMOTORS

Sono passate 2 settimane dalla gara di Monza dell'European Le Mans Series, e mi trovo in ufficio, in Francia, cercando di rimettere in ordine il turbine di pensieri che mi inonda ogni volta che penso a Lei. La Porsche 911 RSR GT2 del mio storico team Ebimotors con cui ho da poco portato al termine le prime due gare dell'ELMS, a Le Castellet e a Monza. Un brivido mi scorre lungo la schiena, è stato realizzare un sogno che ho cullato sin da bambino, grazie (o per colpa!) della passione trasmessami da papà e dal nonno. Ricordo le storie di Michel Vaillant divorate esaltando il racconto delle gare come la 24 Ore di Le Mans. E Kärmen, così si chiama la nostra RSR, la 24 Ore la conosce molto bene. La 911 RSR GT2 è infatti il prototipo GT costruito da Porsche per il campionato mondiale (WEC) ed europeo (ELMS), il cui culmine sono proprio le 24 Ore francesi. Dico prototipo, perché della vettura di serie non è rimasto nulla, tranne i fari posteriori! Ogni più piccolo particolare è studiato per le competizioni di durata, l'uso di carbonio per la carrozzeria è esteso a ogni elemento e i bravissimi meccanici di Enrico Borghi, capitanati da Andreino, in 10 minuti sono capaci di "spogliare" completamente la vettura lasciandola nuda con abitacolo, motore e cambio pronti a essere revisionati. Porsche ha dedicato tutte le sue energie a questa vettura dopo la decisione di abbandonare la classe prototipi LMP1, e si vede!

Purtroppo non è possibile mostrare foto della vettura smontata (Porsche lo vieta, la guerra con Ferrari si vince anche coi più piccoli segreti!), per poter apprezzare la qualità

dell'ingegneria tedesca: ma posso assicurarvi che le regolazioni possibili e la sensibilità della vettura alle modifiche è più simile a una monoposto che a una vettura Turismo.

Il motore è un boxer sei cilindri raffreddato ad acqua, 4 litri di cilindrata, potenza circa 510 CV (ma tutto dipende dal Balance of Performance decretato dagli organismi sportivi internazionali per equilibrare le prestazioni della vettura), creato appositamente per questa vettura. Ma la cosa più importante, è che per la prima volta dalla nascita della 911 nel 1963, il propulsore si trova al centro e non a sbalzo dietro le ruote posteriori: gli ingegneri di Weissach (il quartier generale Motorsport di Porsche in Germania) hanno deciso di far ruotare lo stesso su un asse per 180° in modo da garantire una migliore distribuzione dei pesi ed essere competitivi nei confronti delle altre vetture a motore centrale (Ferrari 488, Ford GT...). Nonostante ciò, il comportamento della vettura mantiene ancora alcune delle caratteristiche peculiari delle 911, tra cui la potenza frenante al posteriore e la trazione in uscita di curva. Buon sangue non mente...

Il rombo del motore è quanto di più eccitante esista: gli scarichi sono praticamente dei tubi dritti senza silenziatori; durante la mia prima giornata di test a Le Castellet, complice l'uso di tappi non modellati espressamente per le mie orecchie, ho seriamente pensato di aver forato un timpano!

L'avventura è iniziata con una telefonata di Enrico Borghi (tra le varie esperienze, ex capovettura ai tempi della "vera" Alfa Romeo FI anni '80), fondatore e titolare di Ebimotors (il più celebre team Porsche in Italia).



Ero appena atterrato a Lisbona con Johanna, la mia fidanzata, ed eravamo in fila per il taxi. Enrico mi annuncia di aver deciso la line up piloti per l'European Le Mans Series: avrei fatto parte della squadra come pilota Bronze (categoria ufficiale FIA per i piloti)! E avrei avuto al mio fianco Fabio Babini, un'istituzione tra i piloti italiani, plurivincitore nelle categorie GT1/GT2, vincitore con Porsche alla 24 Ore di Le Mans, tester Pirelli... Dall'emozione fatica a rispondergli, in realtà sono bloccato in un mix di sentimenti, tra l'eccitazione e i dubbi di riuscire a gestire una sfida con un coefficiente di difficoltà elevatissimo.

Ricevo prima di sera un documento confidenziale Porsche con le istruzioni di utilizzo del volante, della partenza e dei comandi vettura: 40 pagine, si annuncia un weekend di studio. Dopo qualche giorno viene definito anche il mio compagno Silver driver: Marco Frezza! Ottimo pilota, veloce, redditizio e esperto, visti i suoi trascorsi in GT con Ferrari e in monoposto! Ok, siamo pronti alla sfida. Inizia così la nostra avventura: ricordo l'arrivo a Le Castellet, scoprire la RSR da solo nel box, la prima filming session a seguire la vettura dei fotografi a 80 km/h con 3 prototipi LMP2/P3 e 2 altre GT, già mi sembrava

di guidare un mostro... (scoprendo l'importanza di avere gomme sempre calde su una vettura del genere, a gomme fredde la tenuta è assolutamente inesistente), inoltre correre a fianco dei prototipi è impressionante. La RSR poi, impressiona per la rapidità di cambiata: le marce entrano come fucilate, con velocità che il cervello umano riesce solo a intuire. Ogni pedale è precisissimo nel suo scorrere, si sente l'enorme differenza rispetto a una 911 CUP derivata dalla serie. I comandi dell'abitacolo sono perfetti, il volante ingloba un display come in F1 con una quantità enorme di informazioni; i vari manettini permetto-

no al pilota di modificare controlli di trazione e ripartizione di frenata, ci sono i pulsanti di accensione e spegnimento motore. Il sedile non è regolabile ma si può modificare la posizione della pedaliera, oltre che del volante (altezza e profondità). Essendo le gare di 4 Ore, molto lavoro viene svolto prima della gara per trovare il set up ottimale per tutti e tre i piloti e la posizione di guida adatta: conviene infatti modificare il tutto il meno possibile, per evitare disguidi e perdite di tempo durante i pit stop (all'incirca ogni ora, autonomia della RSR in gara "bandiera verde"). Fortunatamente, la pedaliera la modifico in



estensione solo io essendo il più alto, mentre decidiamo di lasciare fisso il volante in una posizione comoda per tutti. Molto lavoro viene svolto per velocizzare i pit stop, modificando la posizione delle cinture, gli elastici di ritenzione delle stesse, tutto per aiutare il pilota ad essere pronto alla ripartenza prima possibile. A proposito di partenza: la RSR è equipaggiata di un launch start; in pratica, si attiva in pit lane spegnendo la vettura nella nostra piazzola di sosta, con una pressione corretta della frizione dopo il cambio gomme, quando la vettura scende dai martinetti idraulici e appena tocca terra si mette in moto da sola partendo alla velocità più elevata possibile: semplicemente mostruoso... Gran parte del lavoro è quindi rivolto a memorizzare tutte le informazioni di utilizzo della vettura, a capire i punti di miglioramento della propria guida, a cercare di essere precisi e veloci nei pit stop: un mestiere impegnativo. Dopo ogni sessione in pista, in cui i 3 piloti si alternano, c'è un briefing di analisi dati con gli ingegneri Maurizio e Marco, Enrico, e i piloti stessi. Ogni più piccolo dettaglio viene analizzato, così come le strategie da utilizzare nel turno successivo e nella gara. Le strategie sono fondamentali in gara, le interruzioni in full course yellow o safety car possono essere numerose, bisogna saperle sfruttare a proprio vantaggio. Come pilota Bronze, sono destinato alla partenza delle gare: così mi preparo a Le Castellet, per la mia prima gara in ELMS su di un GT2 e con 40 prototipi intorno a me! Non male come sensazione... Mi preparo anche psicologicamente, e condivido tutto con la mia Jo e papà che mi seguono ovunque, dandomi supporto in pista e fuori. La sessione autografi riempie la mattinata, poi vetture in griglia (cercando nel giro di schieramento di

risparmiare il più possibile benzina per il primo stint di gara) e un'ora di grid open per far godere il pubblico! Ho avuto la fortuna di assistere due volte alla 24 Ore di Le Mans, e posso affermare che le gare dell'ELMS, della durata di 4 Ore, sono veramente come piccole 24 Ore, anche per lo show pre-gara e l'attenzione del pubblico nei confronti di questa categoria.

LA PRIMA GARA

Pronti, partenza, via! Qualche giro e trovo il mio ritmo, il rettilineo del Mistral 290 km/h in scia ai prototipi con il tempo di pensare da quanto è lungo, la curva di Signes in 5° piena, la difficile tripla destra di Beausset (tipica dei circuiti francesi come ci spiega Enrico). Il mio primo sorpasso su una Ferrari 488 GTB con tanto di sportellata in frenata, e via verso la fine del primo stint di un'ora! Scendo, benzina-gomme, sale Fabio, grandissima prestazione con tanti sorpassi (e nel mentre chiacchiera via radio anticipandoci le mosse), e risalgo al volante! Un prototipo mi blocca l'uscita dalla corsia box, devo aspettare e perdiamo 10 secondi. Dopo di me Marco che con una prestazione costante e velocissima (tutti i gold giravano con lui sugli stessi tempi) porta la vettura a tagliare il traguardo sestis assoluti classe GT e secondi tra le Porsche. Non male come debutto, senza le tante giornate di test preparatorie come i nostri rivali. Una gara tiratissima. La soddisfazione di vedere i ragazzi del Team complimentarsi dopo il mio stint: ho girato bene, costante, spesso con i migliori tempi tra i bronze. L'affetto della squadra fa sentire bene, occorre per rendere al meglio. Enrico, il mio primo sponsor, è contento, ha creduto in me e ha avuto un ritorno dalla sua scommessa: questo è l'importante.

A sinistra in alto l'equipaggio con Sebastien Fortuna al centro, Fabio Babini alla sua sinistra e Marco Frezza. Nelle altre immagini la loro 911 RSR a motore centrale impegnata nella gara de Le Castellet. In apertura Sebastien Fortuna impegnato alla parabolica di Monza

MONZA

Pista di casa, amici e tutti gli sponsor, gioia e responsabilità. Io e Marco ci prepariamo al simulatore i giorni precedenti. In pista cerchiamo il nostro assetto, regoliamo la frenata, modifichiamo deportanza e ripartizione. La deportanza su questa RSR è impressionante e aumenta con la velocità: anche per questo la frenata è molto delicata nell'ultima fase, quando si alleggerisce, per evitare bloccaggi delle ruote (non c'è l'ABS ovviamente). Il ruolo di Fabio Babini è cruciale: è lui che guida la ricerca dell'assetto perfetto con una sensibilità tecnica elevata: si accorge di una vite allentata e una volta smontato il paraurti, i meccanici trovano l'elemento descritto,

sente un calo di pressione frenante e computer alla mano mantenendo il piede sul pedale si verifica puntualmente quello che dice. Il tifo di Monza è ancora più caldo di Le Castellet: fiumi di persone in griglia. Il via e dopo due giri, tamponata della Ferrari 488 GTB gialla, giù tutto, dopo qualche curva la stessa fa girare in prima variante un'altra Ferrari, io la evito, la Ferrari dietro no. Saliamo fino al terzo posto, safety car in pista, Enrico mi chiama via radio e mi propone un doppio stint, se me la sento. Rispondo carico: "Siiii". Sto guidando a Monza, la mia pista di casa, su tempi di 1:50 come mai in vita mia a bordo della vettura più veloce in curva che abbia mai guidato, e quando arrivano le Lesmo, mi fa gioire. L'Ascari un po' meno, lì non hai tempo di godere ma solo di pennellarla in la 3° piena dicendoti che la RSR e la sua infinita deportanza possono tenerti in traiettoria mentre il cervello dice di no... Con l'aumento delle temperature la pista è più scivolosa, Ascari e Parabolica diventano veramente impegnative. Dopo 1 ora 45 minuti sale Fabio, siamo in piena lotta, possiamo giocarcela. Fabio corre benissimo, purtroppo una



P3 lo tampona e va in testacoda, perdiamo una dozzina di secondi. Arriviamo con 1 litro di benzina all'ultima sosta, un prototipo tocca di fianco Marco in uscita alla seconda di Lesmo all'ultimo giro... chiudiamo con brivido al quinto posto. Ora attendiamo le altre gare. Ogni volta che arrivo in pista mi sembra di vivere

un'altra vita per un weekend. Sensazioni talmente intense, condivisione totale di emozioni, e, soprattutto, vita e spirito di squadra. Noi piloti, Enrico e tutti i ragazzi col casco giallo in testa, ogni volta che si scende in pista facciamo qualcosa che crea emozioni e fa battere il cuore. Life is racing, and racing is life!