

Radical GP, con la SR8 la sportscar britannica mostra i muscoli nel Campionato Italiano Sport Prototipi



<http://motorsportmag.it/2017/radical-gp-con-la-sr8-la-sportscar-britannica-mostra-i-muscoli-nel-campionato-italiano-sport-prototipi>

La squadra padovana fondata da Enrico Carraro e Luca Visentin è pronta a schierare una delle espressioni più estreme della casa di Peterborough e candidata a giocare un ruolo da protagonista. Nei prossimi giorni sarà annunciato il nome del pilota.

È la Radical con motore da 2.7 litri che, con il tempo di 6'48", detiene il record sulla Nordschleife del Nürburgring tra le auto stradali. Sì, perché proprio come era consuetudine sistematica tra i Costruttori sportivi almeno fino agli anni '60, la SR8 può essere immatricolata e circolare sulle strade di tutti i giorni pur se sfornata per un impiego di fatto conciliabile solo con la pista.

Ed ora, dopo le sorelle SR3 e SR4 schierate dalla Autosport Sorrento per aprire in low-cost le porte dell'automobilismo o per permettere incursioni al vertice ai piloti più esperti e dopo la SR5 Mugen 2.0 CN2 portata in pista dalla Scuderia Bi&Bi, alcuni anni orsono, è arrivato il momento di vedere nel Campionato Italiano Sport Prototipi una delle espressioni più estreme della Casa della Contea di Cambridge.

A schierarla sarà la Radical GP, l'azienda padovana fondata da Enrico Carraro e Luca Visentin e finora

specializzata in particolare nei trackday, prima ancora che nelle partecipazioni agonistiche.

“Siamo davvero felici di iniziare questa nuova avventura – ha spiegato Enrico Carraro – Per noi è una novità, una sfida che abbiamo deciso di accettare per il divertimento del nostro cliente pilota. Vogliamo muoverci con i piedi di piombo, iniziare a conoscere il Campionato Italiano Sport Prototipi, ma sempre con l’obiettivo di essere protagonisti. Saremo ad Imola con questo obiettivo. Sveleremo nei prossimi giorni il nome del nostro pilota. È un gentleman veloce, che vanta già esperienze sportive nel trofeo internazionale riservato alle SR3, ma anche nel Supertrofeo Lamborghini ai tempi della Gallardo, nei rally e da due anni si diverte con la SR8 nei trackday”.

“È un progetto nuovo che vogliamo affrontare con la stessa professionalità che garantiamo nelle nostre giornate di esperienze in pista – continua Carraro, che con il socio Visentin ha fondato la Radical GP a soli 22 anni – Non abbia voluto creare questa nostra azienda come un vizio o un divertimento. Al contrario, siamo partiti certamente dalla passione, ma volevamo renderci indipendenti e creare qualcosa di nostro. Lo abbiamo fatto con sacrifici e puntando sempre ad un approccio professionale. Pian piano i clienti sono cresciuti sempre di più. Oggi la nostra sede di Padova è in un capannone di 1.000 mq, gestiamo 20 vetture, abbiamo un personale esperto e qualificato, tecnici che dispongono di esperienze finanche in GP2 e GP3. Curiamo tutto nei minimi dettagli. Il cliente ‘arriva e guida’ sapendo di disporre di tutto quello che desidera. Facendo le dovute proporzioni ci ispiriamo al Ferrari Servizio Clienti. E quando il cliente vuole vivere le emozioni delle esperienze in gara siamo pronti ad offrirgli la medesima qualità del servizio. È con questa filosofia che entriamo nel Campionato Italiano Sport Prototipi”.

La Radical SR8 si appresta così ad alimentare la varietà tecnica dello schieramento tricolore, presentandosi, tra l’altro, con numeri tali da poterla proiettare nelle posizioni di vertice assoluto.

Soprattutto pensando al propulsore V8 da 2.600 cmc creato dalla stessa Powertec Macroblock, il reparto motoristico della Radical, accoppiando due motori motociclistici Suzuki Hayabusa (4 cilindri in linea e 1.299 cmc di cilindrata poi diventati 1.340 cc nella versione 2008) con angolo alle bancate di 72° ed accreditato all’origine di 380 CV.

Una soluzione tecnica affascinante installata su telaio tubolare in acciaio derivato dalla SR3 e con rollbar integrato, omologato FIA, crash box anteriore e barre anti-intrusione laterali, per un peso a vuoto di 650 kg (circa 750 in ordine di marcia).

Il cambio è sequenziale Quaife, l’aerodinamica è comparabile alle CN anche per l’estrattore posteriore, mentre la sagoma è connotata dai cerchi di 15” all’anteriore e 16” al posteriore a differenza dei CN che dispongono del classico 13”.

La Radical SR8 sarà inserita nella classe E2SC, la formula libera disposta dalla FIA e che viene recepita nel regolamento del Campionato Italiano Sport Prototipi alla quale viene riservato il Trofeo Nazionale.

“È difficile dire ora dove potrà collocarsi la nostra vettura dal punto di vista prestazionale – ha commentato sul punto Carraro – per noi è tutto nuovo. Certo, la potenza non manca, ma non credo possa compensare il gap che subiamo dal punto di vista telaistico soprattutto rispetto ad una CN di ultima generazione. Siamo curiosi di vedere cosa succederà ad Imola, ma non arriviamo solo per partecipare. Quel che è certo è che vogliamo essere protagonisti”.

