

Il Racing Buggy è stato pensato da Fornasari come un super esclusivo offroad multiruolo, raffinato nella realizzazione e con potenzialità da fuoristrada puro.



Forme scolpite, 5 posti, motore Chevy vitaminizzato e meccanica curatissima. L'artigiano veneto Fornasari questa volta è andato oltre ogni schema per realizzare un mix tra fulminea GranTurismo e OffRoader purista. Look giovanile e originale aggressività pensando a una schiera elitaria di intenditori.

Alla Fornasari hanno il pallino della distinzione e sono abituati a realizzare progetti controcorrente, e questa volta sono andati oltre i loro tradizionali schemi estetici, proponendo un veicolo dalle spigolosità insolite e fattezze da duro e puro.

Fornasari per tutti i gusti



La creatura della factory vicentina è un concept di veicolo che si distingue da tutto il resto della produzione (RR450, RR600 e LM) che interpreta dei tuttoterreno e Granturismo dalle forme morbide. Il Racing Buggy è stato invece pensato come un super esclusivo offroad multiruolo, raffinato nella realizzazione e con potenzialità da fuoristrada puro. Qualcosa di riservato a una clientela selezionata. Uno di quei casi in cui si può veramente parlare di “utilizzo in tutte le condizioni”, nel tempo libero grazie anche alla possibilità di essere completamente aperto, come GT per le prestazioni stradali, e come offroader per le doti meccaniche. Una carrozzeria imponente che sembra più scolpita che disegnata, con tagli ricercati e cintura altissima che sale verso la coda sportiva, con tanto di alettone a ferro di cavallo che segue l’andamento dei montanti posteriori. La Racing Buggy è stata concepita per utilizzare due step di meccanica, il primo “più accessibile” e un po’ meno performante, apre le porte al mondo Fornasari con un prezzo che si aggira sugli 80 mila euro, lasciando il ruolo principe alla versione super spinta.

Muscoli leggeri

Lo chassis della vettura si basa sulla tipica architettura Fornasari con telaio tubolare che si interseca in una specie di ragnatela di oltre 450 tubi d’acciaio al cromomolibdeno che conferiscono rigidità e capacità torsionale notevoli e pesano in totale meno di 150 kg. La struttura supporta le sospensioni a triangoli sovrapposti, uguali sui quattro lati; esempi di raffinata meccanica, con saldature degne di veicoli preparati per le competizioni. A seconda di come lo si guardi, il Racing Buggy appare imponente, muscoloso o compatto. È il gioco virtuoso dei colori e del design combinato con le misure che lo caratterizzano. La scheda tecnica indica 435 cm di lunghezza, in due metri tondi tondi per la larghezza, e 172 cm di altezza. Il passo è di 275 cm, che vale sbalzi anteriore e posteriore cortissimi, caratteristica a vantaggio degli angoli di attacco e di uscita, ma che indica anche una guidabilità più agile e meno impegnativa della vettura rispetto alla RR600.

Rombo di tuono

A dare la spinta è l'ultima generazione del motore V8 completamente in alluminio di origine Chevrolet, e che con la cura vitaminizzante realizzata negli States dallo specialista americano Cottrell raggiunge con t litri di cilindrata prestazioni da brivido, e soprattutto un rendimento di coppia eccelso, come si può presagire dalla scheda tecnica. Ai 610 CV di potenza a 6.000 giri si affianca un valore di coppia pari a 748 Nm, con il picco a 5.100 giri a cui arriva con di erogazione davvero eccelso se si interpreta la curva di rendimento del grafico.

Comune a entrambe le varianti predisposte è un impianto a trazione integrale con giunto viscoso centrale e ripartizione base della forza motrice che inizia con l'inviare il 60% della forza motrice al differenziale autobloccante posteriore e lascia il restante 40% ad equilibrare l'anteriore. Da considerare che al posteriore troviamo un bel Dana 44. Per il cambio è data la scelta tra il 6 marce meccanico Borg-Warner o l'automatico Hydramatic, ovviamente anche nelle rispettive versioni con riduttore, soluzione che comporta una rapportatura meno sportiva della trasmissione.

Scelte multiple

L'uso di fibre leggere e meccaniche Heavy-Duty contiene il peso intorno ai 1.600 kg, il che lascia libera la versione più sportiva a liberare uno scatto bruciante per raggiungere i 100 all'ora da fermo in soli 3,8 secondi. La velocità è invece sempre autolimitata dalla prudente centralina, per non oltrepassare la soglia dei 280 km/h. Per l'impianto freni, la configurazione standard si affida ai mega dischi di origine General Motors, ma in Casa hanno già preventivato la possibilità per il cliente di optare per il kit firmato Brembo. Ovviamente a far oscillare la bilancia tra istinti pistaiole-sportivi e offroad è anche la scelta delle ruote: In tal senso Fornasari prevede alternative da 18", 20" o addirittura 23" per montare pneumatici con misure che vanno da 285/55/18" a 305/35/23". La curiosità, naturalmente, è vedere quale sarà il seguito di questo veicolo concepito per variare dal deserto alla pista con la stessa semplicità.

Fibre, materiali compositi e meccaniche heavy-duty contengono la massa del Racing Buggy intorno ai 1.600 kg. La distribuzione dei pesi è molto equilibrata, prossima al 50/50. La rigidità della struttura tubolare e le raffinate sospensioni a triangolo su ogni ruota sono stati concepite dai tecnici per controllare rollio e beccheggio a favore di una guida fluida e particolarmente agile. A bordo ci sono 5 posti, ma la grinta è quella di una veloce GT con straordinarie qualità da offroader. Alla Fornasari dicono: "è il fuoristrada puro più stradale che ci sia".

Il motore è il 7 litri V8 in alluminio di origine Chevy. La cura dello specialista americano Cottrell vale 610 CV con un rendimento di coppia da considerare eccelso. Come si vede dal grafico, a 5.100 giri raggiunge il picco di 748 Nm, ma a 2.500 offre già più di 500 Nm, e soprattutto è stato esaltato l'andamento ai regimi medi, di maggiore utilizzo, che a 3.700 giri mette a disposizione 700 Nm. La livrea della carrozzeria, per ora presentata nella doppia tinta panna e fragola, offrirà probabilmente ulteriori alternative. La struttura è composta da oltre 450 tubi in cromomolibdeno. Le sospensioni a triangoli sovrapposti, uguali sulle quattro ruote, vantano una lavorazione degna di un veicolo da competizione. La potenza è trasmessa alle ruote tramite un giunto viscoso centrale, che dà il 60% al differenziale autobloccante posteriore e lascia il restante 40% ad equilibrare l'anteriore. I freni sono di derivazione GM con la possibilità di montare i Brembo, mentre le ruote in lega sono, in alternativa, da 18", 20" o addirittura 23" ed ospitano favolosi pneumatici con misure che vanno da 285/55/18" a 305/35/23".

SCHEDA TECNICA



• Motore: benzina, 8 Cilindri a V - 7.000 cc

- Potenza: 610 CV a 6.000 giri/min.
- Coppia max: 748 Nm a 5.100 giri/min.
- Lunghezza: 435 cm
- Larghezza: 200 cm
- Altezza: 172 cm
- Passo: 275 cm
- Peso: (versione standard) 1600 kg
- Posti: 5



PRESTAZIONI

- Velocità max (autolimitata): 280 Km/h
- Accelerazione 0-100 Km/h: 3".8/10
- 1.000 metri da fermo: 23 secondi

CHASSIS

- Struttura: tubolare, con oltre 450 tubi in cromomolibdeno
- Sospensioni: triangoli sovrapposti uguali sui quattro lati
- Freni: dischi autoventilanti GM o Grembo
- Cerchi: 18", 20" o 23"
- Pneumatici: da 285/55/18" a 305/35/23"



TRASMISSIONE

- Trazione: Integrale 4WD con giunto viscoso centrale, differenziale posteriore autobloccante Dana 44
- Cambio automatico: Hydra-matic 6 marce con overdrive

- Cambio manuale : Borg Warner 6 marce
- Rapporti: automatico: 4,02 / 2,36 / 1,53 / 1,15 / 0,85 / 0,67 / 3,06.
- manuale: 1^a 2.66, 2^a 1.78, 3^a 1.30, 4^a 1.00, 5^a 0.74, 6^a 0.50, retromarcia 2.90
- Rapporto finale: automatico 4.10; manuale 4.56
- Disponibilità riduttore