

PRIMO PIANO
Correre all'estero

Et voilà! VdeV

I NUMERI

8 LE GARE
LE ORE DI GUIDA
A PILOTA **70**

40 LE VETTURE
AL VIA

60.000 EURO
IL COSTO A PILOTA PER UNA
STAGIONE IN CLASSE B

80.000 EURO
IL COSTO A PILOTA PER UNA
STAGIONE IN CLASSE A

Coppia tricolore

Sangiulio e De Pasquale sono impegnati in classe B con una Janò-Honda. Al Paul Ricard sono arrivati 2^o di categoria

Nella serie d'Oltralpe si può gareggiare con Prototipi, Gt e Turismo a prezzi "accessibili"

di Enrico Rosi Cappellani

Si può correre all'estero su piste di prestigio spendendo molto meno che in Italia? Certo, e senza farsi mancare niente. Parliamo di gare al volante di vetture Sport, GT o Turismo. Nelle quali si guida molto di più che in un analogo campionato in Italia. Siamo andati in Francia, a Le Castellet, a seguire una gara del "VdeV". Serie che prende il nome dal promotore Eric Van de Vyver. Attivo da alcuni anni, il VdeV nel 2009 si articola in 8 prove endurance: 4 gare hanno durata di 3 ore, 2 si corrono su 6 ore, 1 gara dura 4 ore (quella corsa al Paul Ricard), mentre

a fine giugno, al Lausitzring, la distanza sarà di 8 ore. Tra prove e gara ogni pilota (si corre in coppia) sta in pista mediamente dalle 8 alle 9 ore per week-end. A fine stagione ogni driver avrà così guidato per circa 70 ore. Molto di più di quanto accade nelle gare di casa nostra. Le piste sono di valore. La serie va a Jarama, Val de Vienne, Dijone, Ledenon, Magny-Cours ed Estoril. Ma quanto si spende? Al Paul Ricard abbiamo seguito in particolare la gara delle Sport, che vedeva impegnato anche un equipaggio italiano. Si tratta della coppia formata

da Raffaele Sangiulio e dal giovane emergente Giuseppe De Pasquale. I due corrono nei Prototipi con una Junò (vetture inglese) CN2 motorizzata Honda 2 litri, in classe B, preparata dal team francese Esprit Competition. Il prezzo medio per una stagione nella categoria, a pilota, si aggira intorno ai 60.000 euro a stagione. Se si volesse correre in classe A (identico telaio, ma con aerodinamica più sofisticata e circa 10 cv in più) bisognerebbe stanziare circa il 30% in più. Va aggiunto che gli schieramenti del campionato sono affollati: nelle Sport le vetture sono mediamente 40, con leggera supremazia numerica per le classe A. Stessi numeri si registrano anche nelle gare che vedono correre assieme le GT e le Turismo. Per gareggiare nel Turismo bisogna stanziare un budget oscillante tra gli 80 ed 110 mila euro. Un po' più si spende in GT: il costo medio oscilla tra i 110 ed i 120 mila euro. Precisando che anche i piloti di queste categorie, quando la stagione sarà finita, saranno rimasti in pista intorno alle 70 ore. Nel corso dei week-end del VdeV oltre alle gare di cui abbiamo parlato, si disputano competizioni endurance per vetture storiche ed una serie sprint riservata a Prototipi monomarca: il Challenge Funyo. Tanto divertimento a prezzi competitivi. Che non sono stravolti dal maggior costo delle trasferte estere, in epoca di voli low cost e di "pacchetti" aereo-auto-hotel. Naturalmente queste sono gare adatte per un gentleman driver, o per un ragazzo che voglia mettersi alla prova senza dilapidare patrimoni. ■

IN TESTA TRA I PROTOTIPI

Dalle salite i Vilarino sono scesi in pista

Francia, Germania, Spagna, Portogallo, Belgio, Inghilterra ed Italia. Vengono da queste Nazioni i piloti de VdeV. Alla 4 Ore del Paul Ricard erano 37 gli equipaggi iscritti al GT-Turismo e 36 nei Prototipi. Circa 150 piloti. Nei Prototipi, dopo due gare (Jarama e Le Castellet) sono in testa gli spagnoli Vilarino, Ander ed Andres, su Norma M20-Honda (classe A). Sangiulio e De Pasquale sono attualmente settimi assoluti e secondi in classe B, a 13 punti dal francese Jean-Francois Yvon. Il transalpino appare solo perché ha corso con vetture e compagni diversi. I telai, tutti motorizzati Honda 2 litri, sono Norma, Juno, Radical e Ligier. Nella GT-Turismo guida la Porsche 996 RSR di Eric Mouez e David Loger. Ci sono anche Ferrari F430, Lamborghini Gallardo, Mosler MT 900, ma anche più modeste Clio RS3.



Auto Sprint - 2009



Un duo dal sapore mediterraneo

SANGIULIO, 60 ANNI DI AVELLINO E DE PASQUALE 23 ANNI REGGINO. SCOPRIAMO COME SI COMPORTANO

Una strana coppia quella formata da Raffaele Sangiuolo e Giuseppe De Pasquale. 60 anni il primo, avellinese, affermato oculista, è da 40 anni nel mondo dei motori. De Pasquale ha invece 23 anni, è reggino, ha dalla sua velocità e costanza.

Insieme hanno deciso di imbarcarsi quest'anno nel VdeV, correndo nella classe B dei Prototipi.

Una combinazione che sta dando buone soddisfazioni. Sangiuolo, sicuramente meno veloce del compagno, è lo stratega delle gare di durata. E del resto è qui che si fa largo l'esperienza del pilota campano.

Normalmente Raffaele guida nello stint centrale, cercando di consegnare al giovane coequipier calabrese una macchina in perfetto

stato, soprattutto dal punto di vista dei consumi delle gomme (Avon dure, che sulla distanza di 4 ore non vengono mai cambiate). De Pasquale è molto più performante sul giro e riesce a mantenersi a livelli elevati con regolarità nei lunghi turni di guida.

La coppia ha raggiunto un accordo con il team di Marsiglia Esprit, che fa capo a Laurent Fort, che fa correre anche vetture storiche. Un'equipe professionale, con 6 meccanici ed un ingegnere di pista che curano la Juno-Honda 2000 affidata agli italiani e che dispone di un'altra identica macchina, attualmente libera. Sangiuolo e De Pasquale, pur non puntando al titolo di classe, sono spesso al top, lottando ad armi pari con i migliori. Al Paul Ricard, ultima gara disputata, si sono piazzati secondi di classe, dopo aver dominato la prima parte della gara sui diretti avversari. ■