

 **FORNASARI**

SOGNI ARTIGIANALI

LA CREAZIONE DELLE **GT** FORNASARI
DALL' IDEA ALLA REALTÀ

Fornasari, 25 Years of Handcrafting Cars

Ebook

By Giuseppe Fornasari 

Questa è un' Anteprima Gratuita

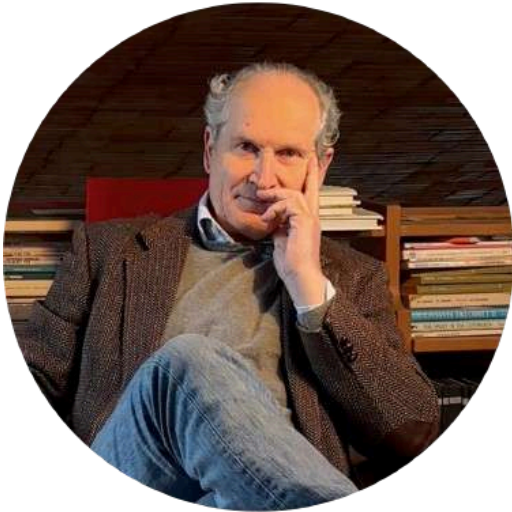
Puoi trovare l'**ebook completo** nel nostro shop cliccando **qui**:

[Sogni Artigianali Ebook Completo](#)

Ti auguriamo un'esperienza di lettura piacevole e non vediamo l'ora di ricevere il tuo feedback

*Cordiali saluti,
Fornasari*

GIUSEPPE FORNASARI



Giuseppe Fornasari, un appassionato di auto, ha fondato Fornasari nel 1999 a Vicenza, Italia, con l'idea di creare un'auto unica, che unisse le prestazioni di una GT alla praticità per la famiglia e alla versatilità su qualsiasi terreno: nasce così la linea di SUV Fornasari.

Oggi, Giuseppe vanta 30 anni di esperienza nel mondo dei motori e nella creazione artigianale di auto.

Tutto ebbe inizio per Giuseppe negli anni '90, durante una visita in America, dove scoprì qualcosa destinato a cambiargli la vita: le Corvette.

Colpito dalla potenza e dall'affidabilità di queste vetture e motori, Giuseppe decise di importarle e venderle in Europa. Fu in seguito all'incontro con Reeves Callaway che la sua carriera di costruttore prese il via. Giuseppe realizzò la prima Callaway LM stradale e nel 2001, con Fornasari già fondata, arrivò il momento del primo SUV Fornasari, l'RR450, segnando l'inizio di una straordinaria avventura nel mondo dell'automobile.

Nel corso degli anni, sono stati creati 12 modelli differenti di Fornasari, tra SUV e GT, partecipando attivamente a competizioni nazionali e internazionali di tout terrain, così come a importanti saloni dell'auto a livello mondiale.

Oggi Giuseppe vuole condividere con voi parte di questi 30 anni di esperienza, conoscenza e passione.

IN QUESTO EBOOK:

Questo ebook esplora la relazione tra le GT e Giuseppe Fornasari e il loro impatto sulle vetture Fornasari. Saranno raccontate storie poco conosciute e svelate le dinamiche di un mondo difficile da penetrare, oltre a illustrare il processo artigianale di creazione delle GT Fornasari.

Tutto ha inizio negli anni '90 con le Callaway. Giuseppe, ancora alle prime armi nel mondo dei motori, approda in America dove resta affascinato dalle maestose Corvette, decidendo così di importarle in Europa. Successivamente, un incontro con Reeves Callaway segnò un punto di svolta, introducendolo nel mondo della costruzione automobilistica e conducendolo alla realizzazione della prima Callaway LM stradale.

Successivamente, si passa agli anni tra il 2001 e il 2005, quando viene esplorata l'idea e le dinamiche di una possibile **Fornasari LM** per la 24 Ore di Le Mans.

Nel 2008, la narrazione si sposta sulla realizzazione di una **Fornasari GT** per il drifting, costruita sulla base di una Callaway LM convertibile precedentemente realizzata da Giuseppe. Dotata di quasi 700 cavalli e numerose personalizzazioni, questa vettura si distingue per le sue prestazioni uniche.

Infine, si approfondisce il progetto iconico della **Gigi 311 GT**, partendo dall'idea originale, passando per le fonti di ispirazione e illustrando il processo artigianale di produzione, con tutte le sfide affrontate lungo il cammino.

Il tutto è narrato da Giuseppe Fornasari in un ebook leggero e avvincente che vi trasporterà in un mondo unico, lasciandovi sorpresi e affascinati dalla storia raccontata.

L'inizio

Seguendo queste riflessioni, iniziai a pensare di gareggiare con le Corvette. Fu un amico del club Corvette Italia a dirmi che Rupolo, un appassionato collezionista friulano, già correva nelle gare storiche con una bellissima Corvette C2. In breve tempo decisi di andarlo a trovare, e lui mi indirizzò alla Callaway Competition di Leintgarden in Germania. Questa società era l'importatrice ufficiale delle Callaway Corvette per la Germania e partecipa con successo all' ADAC cup tedesca con una C4 preparata. Giovanni Ciccone, italiano trasferitosi a vivere in Germania ed Ernst Wore erano i soci fondatori della società.

Organizzammo un incontro, e nel marzo del 1994, mi recai presso la loro sede. Durante la visita, discutemmo delle possibilità di modificare le vetture e delle loro esperienze nelle gare. Fu in quel momento che mi fecero vedere il progetto su cui stavano lavorando in segreto insieme a Reeves Callaway: il ritorno della Corvette a Le Mans dopo ben 25 anni di assenza.

La vettura in costruzione che mi si presentò davanti era magnifica. Basata sulla C4, il telaio era stato costruito con l'uso di lamierati di spessore inferiore rispetto agli originali per ridurre il peso complessivo. Il design era affascinante, vagamente retro' con linee morbide del cofano dai grandi fari con coperture in lexan. Questo dettaglio era il tratto più distintivo.



(Callaway Le Mans davanti ai box alla 24 ore di Le Mans 1994)

Il Debutto in Italia

Raggiungemmo un accordo con Reeves e il suo team in Germania per partecipare alla 4 Ore di Vallelunga, una gara valida per il Campionato Mondiale GT, che si sarebbe tenuta due settimane dopo Le Mans. Grazie a un amico, entrammo in contatto con Enrico Bertaglia, un pilota di valore internazionale con un importante passato come formulista. Gli offrimmo la possibilità di correre con la Callaway in coppia con Andreas Fuchs, facendogli intravedere la possibilità di sviluppare future possibilità nelle corse a ruote coperte.

In breve, a Vallelunga la Callaway si qualificò seconda assoluta, prima di classe GT2, riportando di fatto la prima vittoria ufficiale per la Callaway LM GT2.

Bertaglia diventò il pilota ufficiale della Callaway per gli anni successivi. Noi, dal canto nostro, ottenemmo il contratto di distribuzione esclusiva per l'Italia e l'Austria.



(Vallelunga 1994, prima vittoria nel mondiale della Callaway LM GT2)



(Sosta ai box, Vallelunga 1994)



(Enrico Bertaggia, Gabriele Folco e Giuseppe Fornasari. Vallelunga 1994)

La livrea Martini, un'icona nelle corse automobilistiche, ebbe una storia piuttosto semplice: grazie all'amicizia con Gianni Giudici, che conosceva la famiglia Rossi, proprietaria di Martini&Rossi, contattammo Ascanio Calvi di Bergolo, responsabile marketing del gruppo. Due minuti dopo, ottenemmo l'autorizzazione tramite fax per utilizzare la celebre livrea Martini.



(Callaway LM da corsa GT1 GT2)

DRIFTING

Nel 2008, nella nostra officina, lavoravamo a ritmo serrato. A ottobre, avremmo partecipato al Salone Internazionale di Parigi, dove avremmo esposto quattro veicoli: la nuova Gruppo B, una RR600, una RR450 da corsa e una Fornasari GT appositamente preparata per il drifting.

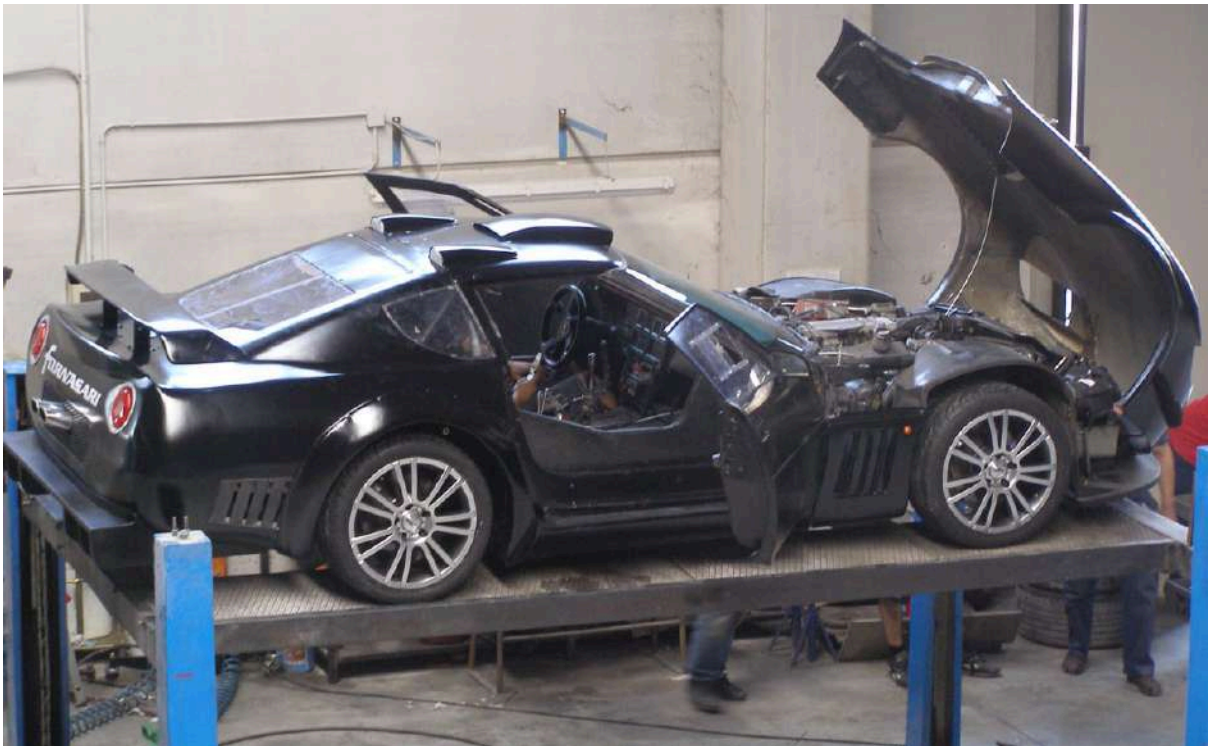
Infatti, durante la primavera, avevamo modificato una vettura da me costruita anni prima, con l'intenzione di farla partecipare al campionato italiano ed europeo di drifting. La vettura di partenza era la mia Callaway Convertible personale, costruita nel 1997 con specifiche estreme per l'epoca. Il motore, un potente V8 Corvette da 7 litri, era stato completamente preparato per le corse da Myron Cottrel, un esperto americano nel mondo delle Corvette, che costruì molti dei nostri motori, spesso assieme a Doug Rippie, nome famoso nel mondo delle Vette.

Questo motore erogava una potenza di 700 cavalli a 7500 giri/minuto, e il resto del veicolo era stato adeguato di conseguenza: volano alleggerito, frizione da corsa, collettori speciali e un sistema di scarico ad alte prestazioni. Il cambio ZF a 6 marce aveva il leveraggio del cambio modificato da Nicodemi a Padova per consentire cambi rapidi e precisi: il migliore da me mai provato. Il sistema frenante era affidato a freni Brembo oro con pastiglie Pagid Racing, e le sospensioni coil over completavano la dotazione tecnica di questo vero missile stradale.

Ricordo chiaramente un giorno di test in cui viaggiavo a circa 220 km/h in quarta marcia quando affondai il piede sull'acceleratore: la macchina schizzò in un attimo a 260 km/h, con ancora due marce a disposizione.



(Trasformazione della Callaway LM convertible in Fornasari GT)



(Fornasari GT in officina)

FORNASARI 311 GT “GIGI”

L'idea

L'idea di creare un legame visibile tra la storia di mio padre, la sua passione per le automobili e la guida veloce, e la mia attività di costruttore di automobili uniche mi girava in testa da tempo. Come rendergli un degno tributo senza fare qualcosa di brutto o scontato non era cosa semplice.



(Primi studi per la Gigi 311 GT, partendo dalla Maserati Zagato A6G. Foto tratta da prova di AutoCapital 1984 della vettura originale di Luigi Fornasari, detto Gigi)

La Messa a Punto

Fin dai primi metri, la Gigi diede ottime sensazioni alla guida. D'altronde rispetto alla Corvette, dalla quale ereditava la meccanica e l'elettronica, risultava notevolmente più leggera. Il passo accorciato e le larghe carreggiate miglioravano ulteriormente la guidabilità.

A partire da settembre 2017, ci siamo concentrati sull'elettroniche, molto complesse nella Corvette, come in tutte le auto moderne. Non potevamo eseguire i test di velocità in loco, per cui ci concentrammo nel verificare il funzionamento e a valutare il comportamento del telaio e delle sospensioni.

In quel momento, la vettura non era ancora completa: mancavano i vetri, l'insonorizzazione e parte degli interni, il che rendeva il peso almeno 150 kg inferiore rispetto a quanto previsto per la versione finita. Certamente era una grande differenza, ma si poteva già capire che sarebbe stata più agile e scattante della C7 originale.



cambiati i passaruota e la vasca dell'areazione sotto il parabrezza, con un tergicristallo di nuovo disegno. Tutti questi componenti furono realizzati in carbonio.



(Dettaglio del vano motore con finiture in carbonio)

L'insonorizzazione venne migliorata, seguendo le esperienze fatte in Italia. Come per la prima vettura, i primi test su strada furono effettuati con la vettura ancora incompleta, ma dopo aver verificato la funzionalità generale, la vettura fu mandata in verniciatura durante l'estate del 2018.

A differenza del primo esemplare bicolore, optammo per una tinta unica per la seconda Gigi, un magnifico rosso metallizzato molto brillante. L'interno in nero integrale, più pratico per le fasi di test e dimostrazione, rispetto al bellissimo ma delicato bianco e blu del primo esemplare.

Alla fine di settembre, la vettura era pronta e fu spedita in Italia ad ottobre, dove continuammo con i test e le dimostrazioni.



(Vicenza e la bellezza classica. Villa Capra, detta La Rotonda, capolavoro di Andrea Palladio, fa da meraviglioso sfondo alla Fornasari Gigi 311 GT)