

Brabham BT62, mostro da pista per i 70 anni

Record non è solo la più alta velocità massima o l'accelerazione più bruciante; nemmeno la potenza più esagerata o il prezzo più inaccessibile; neanche la tecnologia più avanzata. A volte si può ottenere un [primato](#) molto più sottile: far parlare di sé con un'auto del tutto tradizionale e immediatamente indurre mezzo mondo, nel piccolo ambiente delle corse, a ripercorrere antichi fasti legati ad un nome storico di grande valore. La supercar **Brabham BT62**, appena svelata, riassume tutto questo.

LA STORIA DI UN NOME GLORIOSO



Leggi Brabham, pensi alla Formula 1 gloriosa di tanto tempo fa. Nel 1962, quando fondò la scuderia che portava il suo nome, il pilota australiano **Jack Brabham** aveva già vinto due titoli mondiali nella massima categoria dell'automobilismo, nel 1959 e 1960 con la Cooper. Dal 1964 la Brabham diventò

anche un costruttore in proprio. Sir Jack vinse il suo ultimo campionato mondiale nel 1966; a tutt'oggi (probabilmente per sempre, oggi sarebbe improponibile) si tratta dell'unico pilota ad essersi aggiudicato un titolo iridato su un'auto col proprio nome. Brabham fondò la scuderia in società col tecnico Ron Tauranac. Tutte le vetture costruite sono sempre state nominate con le iniziali dei due cognomi, BT, poi un numero progressivo. Nel 1970 Sir Jack si ritirò dalle competizioni cedendo l'azienda a Tauranac, il quale nel 1972 la vendette a sua volta a Bernie Ecclestone.



Negli anni successivi ricordiamo la Brabham BT46 del 1978 per l'enorme ventola dietro il motore, la quale creava un effetto suolo aspirando il flusso d'aria dal fondo della vettura. Quella soluzione fu usata in un solo Gran Premio, in Svezia, e vinse con Niki Lauda. Ma subito dopo fu vietata perché il risucchio della ventola sparava detriti contro i piloti che seguivano. La Brabham vinse altri due titoli mondiali nel 1981 (motorizzata Ford) e 1983 (BMW), sempre con Nelson Piquet. Poi

ci fu un progressivo declino, divenuto irreversibile nel 1988 quando Ecclestone si sbarazzò della squadra.

BRABHAM BT62, SULLE ORME DI JACK



Oggi questo nome rinasce, grazie a David Brabham, terzo figlio di Jack ed ex pilota come i fratelli Geoff e Gary. David Brabham ha nel suo palmarès la vittoria alla 24 ore di Le Mans del 2009 sulla Peugeot. Ha anche preso il via a 30 gran premi in Formula 1, nel 1990 su Brabham e nel 1994 su Simtek, senza però risultati di rilievo.

Brabham Automotive è il nome della nuova azienda. Al momento non è previsto un ritorno immediato nelle competizioni, sebbene non si escluda un programma a lungo termine per tornare a Le Mans. Per il momento la società opera nel mondo delle supercar, una nicchia di mercato variegata ed estremamente remunerativa. La Brabham BT62 è una supercar molto particolare. Infatti non è omologata per circolare in strada; non risponde nemmeno ad alcun regolamento sportivo, quindi non può partecipare alle competizioni.



Questa vettura può circolare solo in pista per uso privato, per il divertimento dei superdanarosi in grado di sborsare 1,13 milioni di euro, tasse escluse, per portarsi a casa uno dei soli 70 esemplari che verranno costruiti. Saranno 70 come tributo a Sir Jack, il quale cominciò a correre nel 1948, appunto 70 anni fa. Le prime 35 unità verranno verniciate con una livrea che celebrerà i 35 gran premi di Formula 1 vinti dalla scuderia Brabham. Gli altri invece saranno personalizzabili secondo i desideri del cliente.

La Brabham BT62 meccanicamente è molto tradizionale. Il motore, costruito dalla stessa Brabham, è un V8 5.4 aspirato. La potenza di 710 Kw e 667 Newton metri sono valori elevatissimi già normalmente; ma se aggiungiamo che il peso della vettura è di soli 972 Kg compreso il pilota, vediamo che abbiamo a che fare con un vero e proprio bolide da corsa.

La trasmissione è sulla trazione posteriore, ovviamente; il cambio racing sequenziale a sei rapporti è fabbricato dalla Holinger. Dietro è vistosissima l'enorme ala che genera un carico aerodinamico di ben 1.200 Kg. Il quadro è completato da

sospensioni a doppio quadrilatero, ammortizzatori regolabili, così come le barre antirollio; poi freni carboceramici Brembo, pneumatici slick da corsa Michelin, volante rimovibile in fibra di carbonio. Non sono stati ancora diffusi dati sulle prestazioni. Ma non faticiamo a credere che saranno eccezionali. Nata per stupire.