



## Team Isuzu Clay Regazzoni Dakar 2006

Non è la prima volta che Isuzu è impegnata alla Dakar. Nel 2004 fu un'apparizione di tre vetture di serie allestite da un concessionario francese, e lo scorso anno il coinvolgimento di **Midi Europe**, sotto il cui coordinamento sono state preparate quattro D-Max di serie che avevano il compito di portare il "materiale" a Dakar. Obiettivo dell'operazione: verificare l'affidabilità della meccanica e della squadra. Poche migliorie erano state apportate alla macchina, essenzialmente operazioni di irrobustimento specifiche per l'utilizzo in una corsa massacrante come la Dakar. Con l'affidabilità verificata (tutte le Isuzu sono sempre arrivate al traguardo), è arrivato anche un risultato incoraggiante ottenuto dall'equipaggio del D-Max, Orioli e Rosolen. E con il risultato ecco il "visto" per un successivo sviluppo del progetto. Alla 28ma edizione della Euromilhoes Dakar prenderanno il via due vetture **Isuzu D-Max**. Una condotta ancora da Edi Orioli, l'altra affidata ad Hubert Auriol. In totale i due piloti sommano sette vittorie, ed un buon terzo della leggenda del Rally più duro del mondo.

### Premessa

Il motivo per cui Midi Europe si impegna in un progetto ambizioso non è il miraggio di un risultato sportivo, ma qualcosa che porti ad un progresso. Nel caso specifico si tratta ancora una volta di un'operazione di collaudo. Lo scorso anno della vettura completa, quest'anno del nuovo **motore di 3.000cc** in una nuova configurazione di sovralimentazione che equipaggerà i **Pick-Up Isuzu** di serie distribuiti a partire dal 2007. Per collaudare a fondo un propulsore in grado di erogare **210 cv** il D-Max iscritto alla Dakar sarà una versione evoluzione della macchina di serie. In altre parole quello che correrà alla Dakar è un prototipo con un motore di serie.

### Obiettivi

Team  
*Clay Regazzoni*  
**ISUZU**



La squadra del Team Isuzu Clay Regazzoni per la Dakar 2006 altro non è che l'organico del 2005 confermato e potenziato. Attorno alla figura di **Clay Regazzoni** ruota l'organizzazione coordinata da Midi Europe. La direzione tecnica della squadra é affidata alla competente responsabilità di **Guido Toni**, il tecnico romagnolo che ha preparato la vettura del 2005 e che ha preso in "carico" il prototipo 2006 per l'allestimento definitivo e i test. Il camion di **Paolo Barilla** e **Matteo Marzotto** fa parte della squadra che potrà contare anche sul supporto di un altro 6x6 di assistenza e di due 4x4 Isuzu, a completamento della squadra che conta sul lavoro ormai esperto dei meccanici.

## La Squadra

**Coordinamento Progetto:**  
**MIDI Europe**  
Giancarlo Mirandola, Marco Vardabasso

**Team Manager:**  
**Clay Regazzoni**  
**Equipaggi ISUZU D-Max**  
Edi Orioli - Pascal Rosolen  
Hubert Auriol - Jean-Paul Forthomme

**Contatto:**  
**Luca Bertini**



L'Isuzu D-Max che prenderà parte alla Dakar 2006 è una vettura sostanzialmente nuova, costruita dall'atelier francese di **Don Foster** sulle misure del D-Max di serie. Un prototipo che guadagna, rispetto all'"Originale", in peso e relativa robustezza, ed è quindi in grado di sviluppare, a parità di motore, migliori prestazioni. In questo modo è stato concepito un traliccio e la carrozzeria di una vettura il cui baricentro prestazionale è il motore, l'oggetto dei collaudi al centro degli obiettivi del Team Isuzu Clay Regazzoni per la Dakar 2006. I dati caratteristici del nuovo propulsore Isuzu risultano in una configurazione a 4 cilindri in linea di 2.999 cc, caratterizzato dalla distribuzione a doppio albero a camme in testa. La sovralimentazione è l'unica parte che è stata oggetto di revisione, poiché sono state introdotte delle soluzioni che verranno adottate sul propulsore della serie 2007: geometria variabile e nuova mappatura della centralina. Il risultato è una potenza di 210 cavalli ed una coppia di 480Nm.

## La Macchina

Le due macchine iscritte da Midi Europe alla Dakar 2006 portano alla corsa motivi di ulteriore interesse.

Per la prima volta, dopo aver lasciato la direzione sportiva della corsa, **Hubert Auriol** torna alla Dakar in veste di pilota, e sarà coadiuvato dal navigatore Jean-Paul Forthomme. Il francese è stato una delle pietre miliari della storia del rally inventato da Thierry Sabine nel 1979. Auriol ha vinto in fatti tre volte, due in moto ed una in auto, ed è stato quindi anche il primo partecipante a vincere nelle due categorie. Nel 1981, alla terza edizione della Dakar, Auriol portò alla vittoria una moto BMW, interrompendo il dominio delle monocilindriche che durava dalle prime Abidjan Nizza. Dopo aver bissato nel 1983, ed essere passato più tardi a correre in auto, nel 1991 fu ancora lui ad interrompere l'egemonia delle macchine del gruppo Peugeot e Citroen, vincendo con una Mitsubishi la Parigi – Le Cap. Dal 1995 al 2004, infine, è stato il direttore della Parigi Dakar, dal 1994 di proprietà del Gruppo ASO.

## Gli Equipaggi

**Edi Orioli** è il recordman italiano della Parigi-Dakar. Le sue vittorie, quattro, sono state ottenute tutte con una moto. Orioli è stato, con la vittoria del 1988, il primo italiano ad aggiudicarsi la marathona, ed è stato ancora lui, due anni dopo, a portare al

Team *Ken Peresson*  
**ISUZU**



successo una marca italiana, la Cagiva. Le altre due vittorie Edi le ha ottenute nel 1994 e nel 1996, ancora con la Cagiva e quindi con la Yamaha. Questo solo per sintetizzare il curriculum di Orioli relativo alla Dakar, poichè il friulano è stato anche campione italiano, europeo e mondiale di enduro, ed ha vinto anche le altre "classiche" africane, come il Rally dei Faraoni. Dopo una parentesi dedicata alla realizzazione dei suoi Desert Challenge, viaggi in solitario attraverso i deserti del pianeta da cui sono nati stupendi reportages, Orioli è tornato alle corse in auto. Nel 2004 ha lanciato, insieme ad Isuzu, la sua nuova sfida. Correrà in coppia con Pascal Rosolen.

La maratona africana per eccellenza, la Parigi-Dakar, compie nel 2006 28 anni. La prima edizione è stata organizzata nel 1979 sulla falsariga del primo rally africano, il Cote-Cote, da Abidjan a Nizza, ideato dal francese Jean Claude Bertrand. L'edizione 2006, denominata Euromilhoes Dakar, che ha chiuso le iscrizioni con sei mesi di anticipo sulla data prevista per il raggiungimento del limite delle adesioni, partirà da Lisbona (il Portogallo è il 24mo Paese attraversato nel corso della sua storia) il 31 dicembre, e si concluderà a Dakar il 15 gennaio. 16 tappe attraverso Portogallo, Marocco, Mauritania, Mali, Guinea e Senegal. Un percorso secondo lo schema "classico" che propone in successione le difficoltà delle pietraie marocchine, delle dune di Mauritania e Mali e dell'intricato paesaggio saheliano dell'Africa nera. La corsa avrà la sua conclusione sulla spiaggia del Lago Rosa, 60 km a Nord di Dakar, secondo una tradizione che ha finito col prevalere definitivamente sulle proposte alternative. I campioni in carica sono Peterhansel (auto), Despres (moto) e Kabirov (camion).

## La Dakar



## ISUZU D-Max

### Motore 4JJ1-TC. Specifiche tecniche

<b>Meccanica</b>	
Tipo	<i>Diesel - 4 tempi</i>
Numero Cilindri	<i>4 in linea</i>
Alesaggio x Corsa [mm]	<i>95,4 x 104,9</i>
Cilindrata totale [cm <sup>3</sup> ]	<i>2999</i>
Numero valvole per cilindro	<i>4</i>
Tipo Distribuzione	<i>A Catena ed Ingranaggi Doppio Albero a Camme in testa (DOHC)</i>
Tipo Canne	<i>Canne integrali</i>
Rapporto di Compressione	<i>17,5</i>
Sovralimentazione	<i>Turbocompressore a Geometria Variabile con Intercooler</i>
<b>Sistema di Iniezione</b>	
Tipo Iniezione	<i>Common Rail DENSO</i>
Tipo Iniettori	<i>A controllo elettronico a 6 fori</i>
<b>Sistema di Lubrificazione</b>	
Pompa Olio	<i>Ad ingranaggi</i>
Capacità totale [l]	<i>8,0</i>
Tipo Filtro Olio	<i>A cartuccia</i>
Raffreddamento Olio	<i>A liquido, radiatore</i>
<b>Sistema di Raffreddamento</b>	
Tipo Raffreddamento	<i>A liquido, radiatore</i>
Tipo Pompa acqua	<i>Centrifuga, mossa da cinghia</i>
<b>Prestazioni stimate</b>	
Potenza max [CV]/rpm	<i>210 / 3600</i>
Coppia max [Nm]/rpm	<i>480 / 1800</i>