

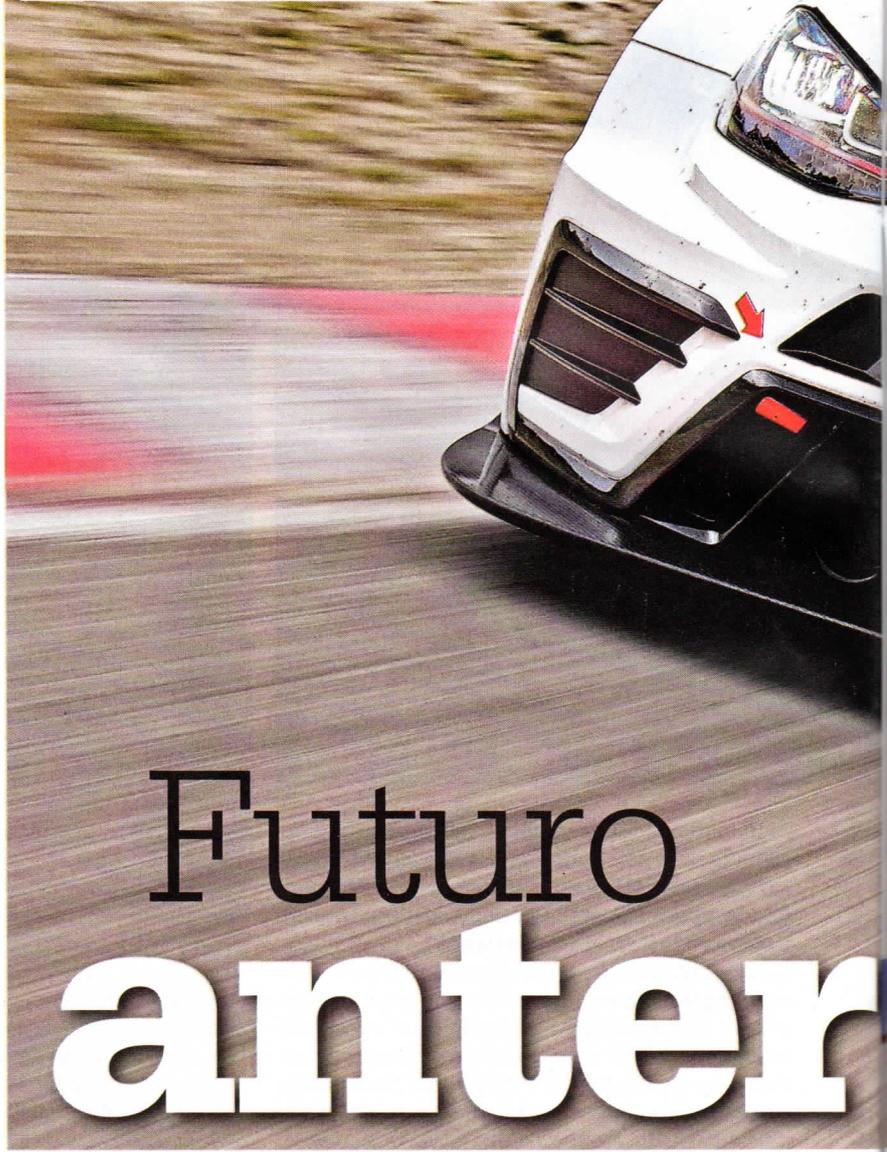
UNA TUTTOAVANTI DA BEN 350 CV. È LA LA GOLF GTI TCR CHE ABBIAMO PROVATO IN PISTA IN SPAGNA, VICINO ALLA FABBRICA DA CORSA DOVE VIENE COSTRUITA: LA SEAT SPORT!

di **Sergio Remondino**

Martorell, operoso sobborgo di Barcellona, sede di Seat Sport. Dove nascono tutte le auto da corsa della categoria Tcr del Gruppo Volkswagen. Dalla Golf Gti alla Seat Leon all'Audi Rs3 Lms, costruite, assemblate, finite, collaudate e consegnate al cliente con un tempo d'attesa pari a due settimane lavorative. A Martorell, i 70 addetti riescono ad ultimare cinque vetture la settimana, una al giorno. Indipendentemente che si tratti di Vw Golf, Seat Leon o Audi Rs3 Lms. Unico accorgimento, per quanto possibile a seconda degli ordini arrivati, il fatto che ogni settimana lavorativa viene dedicata alla realizzazione di esemplari dello stesso modello. Per realizzarne uno occorrono 300 ore di lavoro (delle quali 120 per montare il roll-bar e rinforzare la scocca), con tempi di consegna che oscillano da 4 a 6 settimane dal momento dell'ordine. Una vera e propria catena di montaggio da corsa, che ha sfornato sinora oltre 150 vetture dei tre marchi, delle quali una cinquantina sono Golf. Oltre il 65 per cento delle componenti di ciascun modello, a cominciare dal pianale, per continuare con il propulsore, il cambio, la culla-motore, le sospensioni anteriori, il serbatoio e tanto altro, sono comuni alle tre vetture, consentendo così notevoli economie di scala, che si ripercuotono positivamente sui costi. Una vettura Tcr del gruppo tedesco costa al cliente 90mila euro se la si sceglie dotata del cambio di serie Dsg (con elettronica adattata all'uso agonistico), mentre la cifra sale a 115mila se la si preferisce con il sequenziale da corsa Sadev, il cui utilizzo comporta l'adozione di una pedaliera specifica perché richiede anche il comando della frizione (racing), non necessario col Dsg. Una curiosità: Vw e Seat vengono fornite verniciate di bianco, mentre per le Audi c'è un grigio metallizzato chiaro. Nel prezzo al cliente è compreso anche lo shake down di 20 chilometri sul vicino impianto di Idiada.

Costi abbordabili

In Volkswagen hanno fatto un calcolo interessante: per partecipare al Tcr Germania si spendono in tre anni 150mila euro. Considerando di spalmare su tre stagioni il prezzo d'acquisto della vettura viene fuori un costo di gestione complessivo compreso fra 8 e 10 euro a chilometro (incidenti e rotture esclusi). Il motore affronta senza problemi due stagioni e la Casa consiglia eventuali interventi di revisione dopo 800 km di utilizzo agonistico, lasciando però decidere al team che cosa fare. Sapendo che, comunque, un motore nuovo costa appena 8000 mila euro... Cifre, verrebbe da dire, popolari trattandosi di vetture da corsa e che, seppur caratterizzate dall'aver almeno il 65% delle componenti stretta-



Futuro anter





iore

mente di serie, sono in grado - nel caso della Golf ad esempio - di accelerare da 0 a 100 kmh in 5"2 e di raggiungere velocità prossime ai 265 kmh. Da questi dati emerge tutta la bontà del progetto Tcr, l'idea geniale dell'italiano Marcello Lotti, che l'ha lanciata tre anni fa ed oggi è un successo mondiale, con ben 14 serie nazionali in aggiunta a quella internazionale. E quota 450 (!) vetture costruite ad oggi tra tutte le Case impegnate. Un'idea impostata sulla semplicità, sul fatto di partire da modelli appartenenti ad una famiglia di automobili costruite in almeno 5000 unità (in tutte le versioni a listino) in dodici mesi. Un'idea presto sposata da molti Costruttori e che vede nel gruppo Volkswagen l'entità più rappresentata.

DIABOLO BIANCO

Sopra, la Golf Gti Tcr che abbiamo provato sul bell'impianto catalano di Castellolí. In alto, il nostro tester mentre riceve le ultime spiegazioni (e raccomandazioni...) dal pilota della Vw Benjamin Leuchter. A sinistra, le Golf Gti Tcr in costruzione e consegna alla Seat Sport a Martorell

Al volante

Nel pieno rispetto della sua storia di rivista da corsa, Autosprint è stato tra i pochi e selezionati media invitati alla prova in pista della Golf Gti Tcr. Un test vero, sull'interessante impianto di Castellolí, una specie di Mugello... alla catalana, lungo 4146 metri, a circa un'ora di macchina da Barcellona. Una prova racing basata su un programma molto professionale, iniziato con una fase di training a bordo di Golf Gti di serie, in versione Performance da 245 cv, per imparare la pista. Due giornalisti per auto hanno guidato 20 minuti a testa e fatto da passeggeri per gli altri 20', con un "capobranco" da seguire e tassativamente - mai superare. Il "capobranco" in questione era nientemeno che Hans Stuck Junior

← e guidava una Golf R, la più potente della famiglia con i suoi 300 cv e con la trazione integrale. Fatto questo doveroso training è finalmente giunto il tanto atteso - ma anche temuto - momento di mettersi al volante della Gti Tcr. Anche qui, prima qualche giro in pista stando dietro alla Golf R guidata da Stuck (o da Benjamin Leuchter, pilota Vw e trainer per i giornalisti), in modo da familiarizzare con i comandi della vettura e, soprattutto, mandare in temperatura le gomme. Quelle posteriori, in particolare, che come in tutte le vetture a trazione anteriore da corsa faticano a raggiungere temperature d'esercizio utili per avere il giusto grado di aderenza in curva. Ed è proprio questa caratteristica "di progetto" che rappresenta un aspetto un po' critico della Golf Tcr, vettura che ha ben 350 cv sulle ruote anteriori, motrici e direzionali. Tanti cavalli tutti davanti si traducono in una certa suscettibilità della vettura ai comandi: la Golf Tcr non gradisce i cambi di traiettoria repentini e bisogna sempre guidarla in punta di dita. Cosa peraltro resa possibile dallo sterzo assistito elettricamente. Proprio quando toccava a noi affrontare l'ultima fase del test, la prova in solitario con tutta la pista a nostra disposizione, un collega austriaco è "andato a muro" con l'altra vettura disponibile. A quel punto, un preoccupatissimo Leuchter ci ha fatto mille raccomandazioni di pilotare "smoothly". Richiesta accolta di buon grado, anche perché "non potevamo" fare un danno anche noi... La pressione psicologica non ci ha comunque impedito di godere in pieno dei giri a noi concessi per il test.

Belle sensazioni

Posizione di guida perfetta, visibilità anche: sulla Golf Tcr si ha sempre l'esatta percezione di dove sono le ruote. Il motore raggiunge in fretta i 6200 giri ai quali bisogna cambiare e la vettura, una volta impostata la traiettoria, viaggia come sui binari. È nei cambi di direzione, specie se repentini o di passag-



LA SCHEDA TECNICA

Motore

Tipo: 4 cilindri in linea anteriore-trasversale tipo Golf Gti R, sovralimentato mediante turbocompressore e dotato di intercooler, testa a 4 valvole per cilindro, elettronica Continental Simos. **Cilindrata:** 1984 cc. **Alesaggio x Corsa:** 82,5 x 92,8 mm. **Potenza max.:** 350 cv a 6200 giri. **Coppia max.:** 42 kgm a 2500 giri.

Trasmissione

Trazione: anteriore, differenziale autobloccante. **Cambio:** Sadev 6 marce sequenziale con comandi al volante oppure sistema Dsg di serie. **Frizione:** racing multidisco.

Sospensioni

Anteriori: schema McPherson con bracci di serie montati su snodi metallici e con top mount da corsa, ammortizzatori Bilstein (oppure Ohlins o KW), barra stabilizzatrice regolabile su 3 posizioni. **Posteriori:** tipo multilink montato su snodi metallici, ammortizzatori Bilstein (oppure Ohlins o KW), barra stabilizzatrice regolabile su 3 posizioni.

Freni

Anteriori: a disco autoventilati ø 378 mm e pinze in alluminio a 6 pompanti. **Posteriori:** a disco ø 272 mm e pinze in alluminio a 2 pompanti

Pneumatici: Michelin 270/65-18"

Dimensioni

Lunghezza: 4372 mm. **Larghezza:** 1950 mm. **Altezza:** 1368 mm. **Passo:** 2665 mm. **Pesi:** 1250 Kg (compreso il pilota).

Prestazioni

Accelerazione: da 0 a 100 kmh in 5"2. **V.max:** 265 kmh

Prezzo

90.000 euro (con Dsg)
110.000 euro
(con sequenziale)



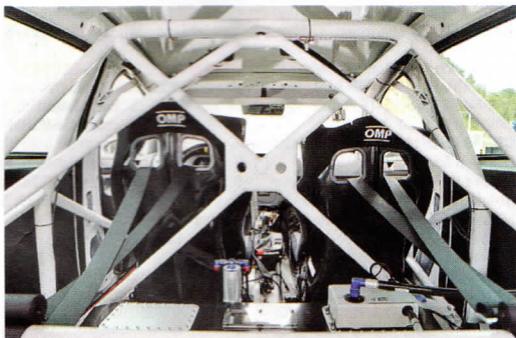
gio dal veloce al lento, che bisogna andarci cauti. Come scopriamo subito nel tornantino che immette sul rettilineo dei box, dove ad una nostra chiusura di traiettoria un po' troppo energica la vettura parte di traverso. La controlliamo telegrafando con l'acceleratore e correggendo la derapata con il volante, apprezzando nel frangente il fatto che la Golf Tcr non ha impuntature o reazioni che la renderebbero incontrollabile e ci spedirebbero contro il muro. E meno male che Leuchter s'era raccomandato: chissà che faccia ha fatto quando ha visto la vettura superstite trattata così...

Uno dei punti di forza della Golf Tcr, oltre alla cavalleria del motore, è dato dal cambio. La vettura del test è nella versione con il Dsg di serie, con le paddles al volante comodissime: con quella di destra si sale di marcia, con quella di sinistra si scala:





tutto sempre sotto controllo. A testimonianza della facilità d'uso dei comandi e della confidenza che arriva rapidamente, freniamo col piede sinistro senza neanche farci caso, con la massima naturalezza e in assoluta sicurezza. I freni, a proposito, sono abbastanza potenti ma nel lungo rettilineo che finisce in discesa, dove si arriva a mettere la sesta, stentano un attimo a rallentare la vettura (1250 kg compreso il pilota) a conferma che non stiamo andando proprio a passeggio... Freniamo dopo il cartello dei 150 metri e resta in noi la certezza che con un minimo di allenamento si può fare molto meglio. Il test arriva rapidamente al termine e quando scendiamo dalla vettura ci assale il dubbio che il sorriso col quale ci accoglie Leuchter non è tanto per complimentarsi con noi quanto per il sollievo di aver visto tornare la vettura integra ai box... ●



DUE ANIME DA CORSA

A fianco, il nostro tester appena sceso dalla Golf Gti di serie per salire sulla Tcr da corsa. Sopra, la gabbia di tubi della versione preparata e, in basso nell'altra pagina, l'abitacolo. A sinistra, Stuck con la Golf R precede due giornalisti sulla Golf Gti



Racing con tanti pezzi di serie

IL RESPONSABILE TECNICO EDI WEIDL CI SPIEGA COM'È PREPARATA LA GTI TCR. CHE CONSERVA ADDIRITTURA IL 65% DI PEZZI ORIGINALI

Edi Weidl, project leader del programma Golf Gti Tcr, è in Vw dal '99 ed è stato uno degli artefici tecnici dei tre successi conquistati alla Dakar con la Race Touareg. Weidl ci spiega quali sono i punti cardine della nuova avventura Vw.

«Il progetto Golf Gti Tcr è partito a fine 2015 ed utilizza come detto il 65% di particolari di serie. La costruzione della vettura da corsa parte proprio dal pianale e dalla scocca dell'auto di serie, sulla quale viene saldato il roll-bar e montate tutte le componenti.

Il motore rimane quello di serie e non viene smontato integralmente ma solo nella parte alta, quella della testa, perché vengono modificati i passaggi dell'olio. Cambiamo il sistema di circolazione del fluido per evitare problemi quando la vettura affronta curve veloci. A tal proposito vengono anche inserite delle paratie antiscuotimento. Diverso poi il giro d'aria dell'aspirazione, e questo comporta lo spostamento della turbina - che viene sostituita con quella della Golf R - in una posizione più consona. Cambia anche il collettore di scarico ed il filtro dell'aria viene sostituito con uno da competizione. La centralina di controllo rimane quella di serie, naturalmente modificata ed adattata ai nuovi parametri di funzionamento per i 350 cv di potenza cui si arriva con l'elaborazione».

- E per quanto riguarda la trasmissione?

«Il cambio Dsg è quello di serie, con relativa centralina. Questa trasmissione però può lasciare il posto ad una specifica se si sceglie di acquistare la Golf nella versione con cambio sequenziale Sadev, che prevede una nuova pedaliera e la frizione racing della Ap. Per garantire motricità abbiamo poi adottato un differenziale

autobloccante di tipo meccanico: ha 4 possibili rampe di utilizzo che, abbinare ai 3 pacchi di lamelle disponibili, portano ad un totale di 12 diverse configurazioni far le quali scegliere».

- Perché preferire il Dsg al sequenziale o viceversa?

«La scelta è demandata al cliente ma in ogni caso è comunque possibile riconvertire la macchina a una o all'altra configurazione. Col Dsg è più facile gestire la trasmissione e la trazione e quindi per i gentlemen driver ci sono meno problemi sia a livello di pilotaggio che di utilizzo.

Col Dsg, ad esempio, è praticamente impossibile andare in fuorigiri perché tutto è controllato elettronicamente. Col sequenziale invece occorre più professionalità soprattutto a livello di gestione da parte del team ma anche per quanto riguarda la guida».

- Un altro punto importante nella preparazione riguarda le sospensioni...

«Sono anch'esse basate principalmente su elementi di serie modificati, rinforzati, lavorati e soprattutto montati su snodi metallici. Vengono adottate barre antirollio completamente nuove, così come i top mount, anch'essi rilavorati e montati a loro volta su snodi metallici. I freni anteriori sono degli Ap autoventilati da competizione, con pinze a 6 pistoni in alluminio, mentre al posteriore ci sono i dischi della Golf Gti di serie. Viene infine montato il ripartitore di frenata regolabile dall'abitacolo, che agisce su una doppia pompa».

- Sulla Golf Tcr nella versione con il cambio sequenziale viene montato un freno a mano in pieno stile rallystico: a cosa serve?

«In pratica fa da launch control: prima della partenza si inserisce la prima, si tiene il motore a 4500 giri e poi, quando si rilascia la leva, la Golf schizza via come una palla da schioppo». ●

LA GOLF TCR COSTA 90MILA EURO CON IL CAMBIO DSG E 115MILA SE SI SCEGLIE IL SADEV DA CORSA

EDI WEIDL

