

Astra nascente

Sulla pista di Adria, dove si è presentata stampando la pole position nella gara d'apertura del campionato, abbiamo provato la new entry del TCR tricolore, l'Opel Astra del team Tecnodom Motorsport, che ha tutte le carte in regola per giocare un ruolo da protagonista

di Eugenio Mosca – Foto di Luca Mauri

La Opel Astra è arrivata quasi a sorpresa nel panorama del TCR italiano, scelta sul filo di lana dal team Tecnodom Motorsport, e come biglietto da visita ha subito stampato la pole, con Jonathan Giacon, nel round iniziale di Adria. Praticamente, un fulmine a ciel sereno. Poi in gara, due partenze non brillantissime e qualche problemino di "gioventù", come ci spiega a parte Luca Rangoni, hanno un po' limitato l'azione del forte pilota veneto che si è dovuto accontentare della piazza d'onore. L'ottimo potenziale della vettura tedesca è stato comunque ribadito nella seconda prova del tricolore TCR, a Misano, dove Kevin Giacon, che dopo avere ceduto il volante al più esperto fratello nella gara di casa per un febbre da cavallo disputerà tutta la stagione, ha ottenuto il terzo tempo in qualifica. Che avrebbe potuto essere anche meglio senza qualche "contrattempo" nei giri buoni. Purtroppo è andata ancora peggio in gara, dove il giovane veneto non ha potuto giocare le proprie chance perché spedito a muro da un altro concorrente in gara 1. Ma, toccando tutto il ferro possibile, adesso il conto con la sfortuna dovrebbe essere stato ampiamente saldato, perciò possiamo ragionevolmente pensare che nei prossimi cinque round del TCR Italy Touring Car Championship Kevin Giacon e la Opel Astra potranno giocare le proprie carte. E siamo propensi a credere che tutti i protagonisti del TCR nostrano dovranno fare i conti con questa accoppiata. E' l'impressione che abbiamo avuto provando la macchina ad Adria.





IL GIUDIZIO DELL'ESPERTO

Luca Rangoni, velocissimo e plurititolato pilota tuttora in attività, coordina il team Tecnodom Motorsport.

► Perché avete scelto questa vettura? "Volevamo andare contro corrente. In base alle informazioni che avevamo preso l'Astra pareva avere un buon potenziale, quindi ci siamo buttati in questa avventura. Infatti abbiamo avuto la conferma che la macchina è veloce, ma abbiamo capito anche che non è semplice da gestire ed è piuttosto delicata. Dobbiamo ancora scoprirla al cento per cento. Noi siamo un team ancora giovane nel TCR e poi abbiamo avuto poco tempo per provarla. L'Astra ha un buon potenziale ma per sfruttarlo dobbiamo ancora lavorarci sopra, sull'assetto e su altre piccole cose".

► Tu sei uno che le macchine le guidi, e anche forte. Hai avuto la possibilità di provarla, cosa te ne pare?

"E' una macchina molto compatta e sincera, ma avendo il ponte posteriore rigido si muove abbastanza. Io adoro questo tipo di assetto, che poi è l'ideale per una trazione anteriore che deve avere il posteriore piuttosto "libero" per poter affrontare la curva con poco angolo di sterzo così da limitare l'usura della gomma anteriore esterna. Poi naturalmente non bisogna essere troppo aggressivi con l'acceleratore. Sono tutti aspetti che dovremo affinare, però di base la macchina mi pare davvero buona".



Aerodinamica affinata

La vettura preparata in versione TCR dalla Kissling Motorsport, infatti, dà subito l'impressione di essere realizzata molto bene. Sulla base della vettura stradale si è intervenuti sia su carrozzeria e telaio sia sulla parte meccanica limitatamente a quanto prescrive il regolamento tecnico TCR. Sulla prima sono stati allargati i parafranghi, il cui bordo superiore esterno di fatto limita anche le carreggiate dato che in pianta deve coprire il centro ruota, fino al limite massimo di 1.950 mm. La linea di questi elementi, in vetroresina, è stata naturalmente affinata anche dal punto di vista aerodinamico, grazie anche al collegamento tra quelli anteriori e posteriori tramite minigonne sporgenti, oltre a garantire, grazie agli sfoghi nella parte posteriore, lo smaltimento termico del calore proveniente dai freni e, nel caso di quelli anteriori, dal vano motore. Infatti, grazie a due paratie asportabili applicate nei passaruota, nei giorni particolarmente caldi è possibile agevolare l'evacuazione dell'aria calda proveniente dal vano motore, con ovvi benefici per l'unità turbocompressa particolarmente sensibile all'aumento delle temperature di esercizio. Sempre in tema di fluidodinamica, utile sia allo smaltimento del calore sia per limitare l'effetto portante sull'asse anteriore, nella parte superiore del co-

fano motore vi sono due griglie laterali per lo sfogo dell'aria calda. Per quanto riguarda l'aerodinamica, il regolamento TCR è piuttosto restrittivo. Lo scudo anteriore è stato leggermente modificato, sia per ricordarsi ai parafranghi maggiorati sia per ottimizzare le bocche di ingresso dell'aria di raffreddamento motore e freni. Nella parte inferiore è stato applicato uno splitter anteriore fisso, in composito e di dimensioni uguali per tutti, mentre al posteriore è stata aggiunta un'ala posteriore regolabile, di profilo singolo e di dimensioni e disegno uguale per tutti, posizionata entro un'area che non deve superare il profilo del tetto e non più lontana di 1.050 mm dal centro ruota posteriore. Non è invece possibile adottare un fondo piatto e un estrattore posteriore, se non quello previsto di serie sulla vettura stradale.

Scocca irrigidita

La scocca, alleggerita di tutte le staffe e supporti non necessari per le corse, è stata sverniciata mediante bagno in acido per arrivare alla lamiera viva. Quindi è stata rinforzata ripassando con cordoncini di saldatura l'accoppiamento dei lamierati e applicando la gabbia di sicurezza che, saldata alla scocca, va a legare la cellula centrale con i quattro punti delle sospensioni conferendo a tutto l'insieme un alto valore di rigidità. Le sospensioni mantengono lo schema di base: McPherson all'anteriore e ponte rigido al posteriore,

A destra, in senso orario: le modifiche alle fiancate sono curate sia dal punto di vista aerodinamico, con l'allargamento dei parafranghi sagomato nella parte alta posteriore e raccordati con le minigonne sporgenti, sia per lo smaltimento del calore, con gli sfoghi dell'aria calda nella parte posteriore dei parafranghi; l'ala posteriore regolabile; per ottimizzare il raffreddamento nella parte anteriore dello scudo è stata allargata la bocca di ingresso dell'aria, mentre ai lati del cofano motore vi sono delle aperture per lo sfogo dell'aria calda.



Famiglia da corsa

Non ci sono dubbi su quale sia la passione di famiglia in casa Giaccon, dato che sia papà Domiziano che i due figli Jonathan e Kevin appena possono indossano casco e tuta e, nelle ultime due edizioni della 24 Ore di Adria, si sono pure divisi l'abitacolo di una macchina da corsa. Grande appassionato di auto, Domiziano nel 2007 salta la barricata e si butta nella mischia. Da allora non si è mai fermato e anche quest'anno è in pista in Coppa Italia con una Bmw M3 Superstars. Appena possibile, a 16 anni, i due figli hanno seguito le orme del padre. Jonathan (23 anni), dopo gli esordi in gare tipo Formula Challenge è passato al Trofeo 500 Abarth, per poi trionfare nel 2015 nella Seat Leon Cup Racer, dove è giunto 2° anche lo scorso anno, mentre in questa stagione è passato nella Porsche Carrera Cup Italia. Kevin (19 anni), dopo il Corso Federale ha preso il posto del fratello nel Trofeo Abarth 500, mentre l'anno scorso si è piazzato 2° nella Leon Cup. Il sempre maggiore coinvolgimento ha portato Domiziano Giaccon a fondare il proprio team: Tecnodom Motorsport.



Sopra, il nostro tester nell'abitacolo e in azione, in alto, con la Opel Astra TCR.

ma all'anteriore sono stati rifatti sia i triangoli che i montanti, ricavati dal pieno, mentre al posteriore è stata aggiunta una barra antirollio regolabile su tre posizioni, che però normalmente il team veneto tiene scollegata. Anche all'anteriore la barra antirollio è regolabile su tre posizioni. Gli ammortizzatori sono KW Racing, regolabili esternamente (su 25 posizioni totali) in estensione, con rotellina nella parte inferiore, e compressione, con la rotellina posizionata sul serbatoio separato, mentre l'idraulica interna è definita in fiche. L'attacco inferiore degli ammortizzatori avviene nella parte posteriore del montante, così da ottimizzare l'angolo di caster, regolabile anche tramite l'apposito registro inferiore, mentre l'angolo di camber può essere variato tramite appositi spessori. Le molle, coassiali, sono libere, e tramite il movimento delle ghiera di fissaggio sul gambo filettato dell'ammortizzatore è possibile variare l'altezza da terra della vettura, molto importante per limitare i trasferimenti di carico, con un valore minimo di 80 mm imposto alla Opel Astra dal BOP.

Partenza "frenata"

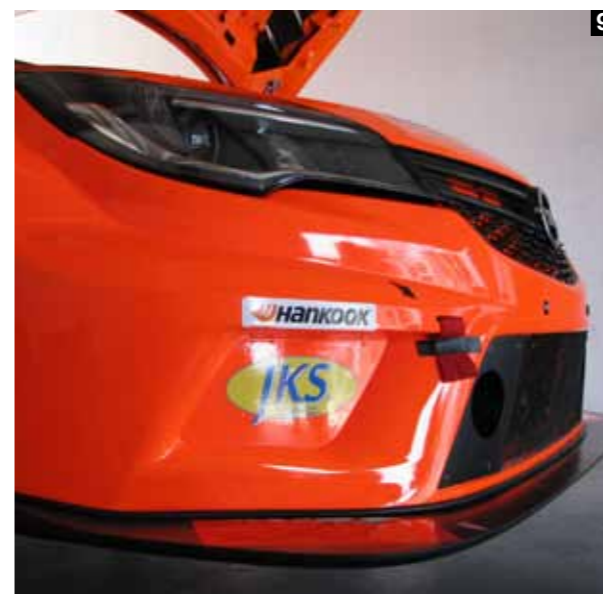
L'impianto frenante è composto da doppie pompe freno racing, con ripartitore della frenata sui due assi (percentuali che il pilota può visualizzare sul cruscottino) e regolatore di frenata al posteriore, che una volta regolato normalmente non viene più spostato, dischi anteriori autoventilati da 378 mm con pinze AP Racing a quattro pompanti e dischi posteriori da 265 mm con pinze a due pompanti. L'impianto è completato con il freno di stazionamento, utilizzato solo per le partenze in abbinamento ad una sorta di launch control: innestata la prima marcia il pilota accelera a fondo, con il limitatore che in modalità launch control limita il regime di rotazione a 4.000 giri/min, tiene frenata la vettura con il freno a mano mentre con la frizione "punta" l'anteriore della vettura in modo da caricare l'asse anteriore e avere una buona trazione evitando il pattinamento delle ruote.

Farfalla parzializzata

Anche sulla preparazione del motore il regolamento TCR è piuttosto stringente, per limitare i costi. Allo scopo, ricordiamo che una vettura TCR deve essere venduta, pronta gara, a un costo massimo di 115.000 euro e l'omologazione deve durare tre stagioni, in modo tale da non consentire le costose evoluzioni annuali. Infatti, oltre a vincolare il peso minimo delle componenti interne, in modo tale da evitare l'utilizzo di materiali esotici, ogni vettura deve utilizzare un solo motore per tutta la stagione, pena l'arretamento sulla griglia di partenza, scoraggiando quindi una preparazione esasperata che potrebbe andare a scapito dell'affidabilità. Quindi, a livello di componenti interne viene effettuato un lavoro di alleggerimento e bilanciatura, mentre si opera molto di più sugli accessori esterni: il gruppo turbocompressore, che per regolamento deve essere di provenienza stradale, è stato sostituito con uno della gamma AMG piazzato alle spalle del motore, perciò sono stati rifatti sia i



1. La gabbia di sicurezza si collega nella parte posteriore ai passaruota. Appena avanti, il serbatoio benzina, posto nell'area dei sedili posteriori. 2. Si nota l'arretamento del posto guida, per bilanciare i pesi, con il sedile al limite dei tubi roll bar e l'allungamento del piantone sterzo. In primo piano, la levetta del regolatore di frenata e quella del freno a mano per le partenze. 3. Il volante, estraibile e con i paddle solidali, con integrati i comandi principali e il cruscottino digitale, in basso la pedaliera scorrevole.



4. La sospensione anteriore con il triangolo realizzato ex novo, così come il montante. Si nota il fissaggio dell'ammortizzatore, KW regolabile, nella parte posteriore del montante, per ottimizzare il Caster. In primo piano il braccetto dello sterzo, con regolazione della convergenza. 5. Il disco freno anteriore, autoventilato e baffato, da 378 mm con pinza a quattro pompanti. 6. La sospensione posteriore, a ponte rigido, con aggiunta la barra antirollio regolabile. 7. Il quattro cilindri Opel 2.0 turbo in versione TCR eroga 350 Cv a 6.500 giri/min. In primo piano, in posizione alta e inclinata, l'intercooler. 8. Il cambio Sadev sequenziale a sei rapporti. 9. Lo splitter anteriore, in composito, uguale per tutti.

★ SCHEDA TECNICA ★

Motore anteriore trasversale. Quattro cilindri in linea, 2.0 litri turbo, iniezione diretta. Distribuzione bialbero in testa, quattro valvole per cilindro. Lubrificazione carter umido. Potenza max. 350 cv a 6.500 giri/min (apertura farfalla al 95% per BOP). Coppia max 420 Nm da 3.000 a 5.000 giri/min.

Trasmissione Trazione a due ruote motrici, anteriore. Cambio sequenziale Sadev a 6 marce + RM con cut-off. Differenziale meccanico con autobloccante, regolabile esternamente nel precarico. Frizione monodisco in materiale sinterizzato.

Autotelaio Scocca in acciaio con integrata gabbia di sicurezza Wikers omologata. Pannelli carrozzeria in lamiera di acciaio, allargamenti in vetroresina, splitter anteriore in composito, ala posteriore regolabile. Sospensioni anteriori a ruote indipendenti, schema MacPherson: triangoli e montanti realizzati ad hoc, ancoraggio tramite unibal, ammortizzatori KW regolabili in estensione e compressione, con molle elicoidali coassiali, barra antirollio regolabile su tre posizioni. Sospensioni posteriori a ponte rigido, ammortizzatori KW regolabili, barra antirollio. Freni a disco sulle quattro ruote, anteriori autoventilati da 378 mm con pinze AP Racing a quattro pompanti, posteriori da 265 mm con pinze AP Racing a due pompanti. Doppie pompe freno racing, con ripartitore di frenata sui due assi, regolatore della frenata posteriore, freno di stazionamento per partenza. Cerchi in lega di alluminio da 10J x 18". Pneumatici Hankook 260/660 18" (slick).

Dimensioni e peso Passo 2.660 mm. Lunghezza 4.405 mm. Larghezza 1.950 mm. Altezza da terra 80 mm (limite imposto dal BOP). Peso in ordine di marcia 1.285 kg con pilota a bordo (+20 kg di zavorra per BOP).

collettori sia il terminale di scarico. Rivisto anche il giro dell'aspirazione, con presa dinamica che prende aria direttamente nella parte frontale, e maggiorate le masse radianti con l'intercooler, anch'esso obbligatoriamente di provenienza stradale, posizionato nella parte superiore e leggermente inclinato così da favorire il flusso dell'aria. Naturalmente rivista la gestione elettronica e relativo cablaggio. Il quattro cilindri tedesco, con la farfalla parzializzata al 95% in funzione del BOP, eroga una potenza massima di 350 cv a 6.500 giri e una coppia di 420 Nm da 3.000 a 5.000 giri/min. Il cambio è un Sadev sequenziale a sei marce, con una sola scala di rapporti omologata e comandi al volante, mentre il differenziale meccanico ha tre tipi di rampe differenti oltre alla regolazione esterna del precarico.

Questione di feeling

L'Opel Astra è stata appena verniciata, esternamente, nella classica colorazione della squadra veneta e l'arancione fluo spicca nei box di Adria regalando una certa sensazione di freschezza in una giornata di caldo africano. Un beneficio certamente aleatorio, probabilmente indotto dalla curiosità di metterci al volante di questa autentica sorpresa del tricolore TCR, ma anche questo aiuta. Adattata la posizione di guida con l'ausilio del classico cuscino, senza far spostare la pedaliera scorrevole per non andare a modificare "l'assetto" del pilota "titolare", percepiamo con piacere la cura che il preparatore tedesco ha posto nel curare gli importanti dettagli ergonomici: pedaliera e volante sono perfettamente in asse con il sedile, a vantaggio della naturalezza dei movimenti. La partenza è agevole, grazie alla buona modulabilità della frizione, che poi non utilizzeremo più fino al rientro ai box, così come fin dai primi metri apprezziamo la rapidità del cambio sequenziale Sadev, che già ben conosciamo. Altra particolarità che apprezziamo è la taratura del differenziale autobloccante, non particolarmente aggressivo sia in rilascio che in trazione, a tutto vantaggio di una guida fluida. Anche la risposta del motore in accelerazione è pronta e corposa fin dai bassi regimi, ma meno aggressiva rispetto a quella dell'Audi RS3 che avevamo provato sempre qui un mese fa. Probabilmente, grazie anche alla possibilità di scegliere tra differenti mappature in termini di risposta dell'acceleratore. Soluzione che certamente aiuta il pilota a non stressare particolarmente gli pneumatici anteriori nello scaricare a terra l'abbondante cavalleria e coppia disponibili, salvo poi non essere troppo aggressivo cercando di anticipare troppo l'accelerazione, pena il degrado degli pneumatici anteriori. Infatti, complici anche l'alta temperatura della giornata e gli pneumatici già "vissuti" che abbiamo utilizzato, peraltro messi particolarmente sotto stress dalle caratteristiche "stop and go" del tracciato veneto, appena abbiamo provato ad essere un po' più aggressivi in accelerazione è immediatamente emerso un certo sottosterzo con conseguente allargamento di traiettoria dell'asse anteriore. Per contro, il quattro cilindri Opel ci è parso un

pizzico meno brillante in allungo rispetto al "collega" tedesco, probabilmente anche a causa della parzializzazione al 95% dell'apertura farfalla imposta dal BOP. Uno dei punti delicati riguarda la fase di staccata e ingresso curva, dove cercando di forzare la frenata, peraltro bella potente, si innesca un certo movimento del posteriore. Effetto che può essere certamente sfruttato dal pilota per far "voltare la macchina", come si dice in gergo e si tende ad ottenere con la messa a punto sulle trazioni anteriori, ma per trarne vantaggio occorre arrivare ad avere un buon feeling con la vettura. In questo, comunque, il pilota è agevolato dall'ottimo inserimento garantito dall'asse anteriore, così come dalla buona precisione di traiettoria nella fase di percorrenza di curva. Insomma, l'Opel Astra ci è parsa una vettura con un ottimo potenziale, che consente al pilota di arrivare rapidamente ad un buon livello. Poi, come ripetiamo sempre, andare forte è un'altra cosa. Perciò, buon lavoro Kevin.

Sotto, l'uscita dalla corsia box. A destra, ad ogni sosta un tecnico del team sistema davanti alla vettura un grande ventilatore per limitare l'innalzamento delle temperature, cosa normale per i turbo da corsa, prima dello spegnimento del motore.

